

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Estudios de Postgrado

MAESTRÍA EN GESTIÓN EMPRESARIA DEL COMERCIO
EXTERIOR Y PROCESOS DE INTEGRACIÓN

TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA

**Corredor Bioceánico Patagonia Norte, su contribución al
comercio exterior y desarrollo económico regional.**

AUTOR: LICENCIADO CARLOS F. G. BECKER FIORETTI

DIRECTOR: LICENCIADO GABRIEL H. SUELDO

OCTUBRE 2021

Agradecimientos

Antes que nada, quiero agradecer a mi esposa María Amalia, mis hijos María Candelaria y Carlos Francisco que me apoyaron y alentaron para tomar la decisión de presentar la Tesis de la Maestría.

Quiero agradecer muy especialmente al Licenciado Gabriel Horacio Sueldo quien además de ser mi Director de Tesis nos une una amistad y respeto profesional desde los años de la Universidad donde he tenido el honor de ser alumno suyo.

A mis alumnos de la Universidad de Lomas de Zamora y la Universidad de la Defensa por su valioso aporte en las encuestas, como así también a aquellas personas que brindaron su opinión profesional en las entrevistas realizadas.

Por último, mi agradecimiento también es hacia las autoridades de la Universidad de Buenos Aires / Facultad de Ciencias Económicas por la calidad de la educación brindada y por alentarme a realizar la Tesis de la Maestría luego de los años transcurridos.

Resumen

El tema seleccionado es: “Corredor Bioceánico Patagonia Norte, su contribución al comercio exterior y desarrollo económico regional” y el objetivo general del mismo es: “Analizar la factibilidad de concreción del Corredor Bioceánico Patagonia Norte como herramienta para el comercio exterior y el desarrollo económico regional”.

El diseño del Trabajo Final de Maestría se realizó basado en una investigación “no experimental – documental”, con un enfoque cualitativo y cuantitativo de la información.

Los métodos de investigación se basaron principalmente en la obtención de información y el análisis de “fuentes secundarias” como bibliografía existente y documentos de diferentes organizaciones estatales y privadas, nacionales y extranjeras. Asimismo; se complementó con el análisis de “fuentes primarias” como encuestas a estudiantes de Comercio Exterior y Planeamiento Estratégico Logístico y entrevistas diferentes actores nacionales y provinciales.

Las limitaciones establecidas en el TFM se basan acotar el estudio del Corredor Bioceánico Patagonia Norte (CBPN) dentro del Eje de Integración y Desarrollo Sur (EID) de IIRSA, donde se analizó su zona de interés (ZI) y su área de influencia (AI).

El trabajo se estructura en cinco capítulos donde se analizan los proyectos de los mercados asiáticos BRI y RECEP; el Proyecto Regional IIRSA; el Plan Estratégico Argentino; los planes de infraestructura de las provincias de Rio Negro y Neuquén y el comercio exterior de ambas provincias.

Como principales conclusiones del TFM se observa, desplazamiento en el corto / mediano plazo del Eje Comercial Mundial del Atlántico hacia el Pacífico (sudeste asiático); correcta articulación de planes de infraestructura crítica regionales, nacionales y provinciales; escaso desarrollo de comercio exterior de la Patagonia Norte con Asia.

Soy de opinión que el presente trabajo constituye un aporte al desarrollo disciplinar de la Maestría ya que integra diferentes áreas del conocimiento como las nuevas iniciativas de los mercados asiáticos; los procesos de integración y desarrollo regional; el análisis de la infraestructura crítica existente y sus planes provinciales y nacionales y el comercio exterior de las provincias de Neuquén y Rio Negro.

Con el presente trabajo se busca concientizar e influir en la necesidad de planes de mediano y largo plazo para la concreción de proyectos de infraestructura crítica que favorezcan la logística multimodal como acción necesaria y contribuyente al crecimiento del comercio exterior argentino, de cara a los nuevos desafíos globales.

Palabras claves: Comercio Internacional (R12); Integración Económica (F150); Análisis de inversiones (R40); Acuerdos institucionales internacionales(F550).

Abstract

This paper will discuss the "Northern Patagonia Bioceanic Corridor, its contribution to foreign trade and regional economic development", and its purpose is to "Analyze the feasibility of implementing the Northern Patagonia Bioceanic Corridor as a tool for foreign trade and regional economic development".

This Final Master's Paper (FMP) was designed based on "non-experimental-documentary" research, with a qualitative and quantitative approach of information.

Research methods mainly involved gathering information and reviewing "secondary sources" such as existing literature and documents released by various domestic and foreign state- and privately-owned organizations. In addition, this work involved the analysis of "primary sources" such as surveys of Foreign Trade and Logistics & Strategic Planning students and interviews of various national and provincial players.

The limitations set in the FMP include narrowing down the review of the Northern Patagonia Bioceanic Corridor (NPBC) to IIRSA's Southern Integration and Development Axis (IDA), with an analysis of its area of concern (AC) and area of influence (AI).

This paper consists of five chapters that review projects related to the BRI and RCEP Asian markets; the IIRSA Regional Project; Argentina's Strategic Plan; infrastructure plans in Rio Negro and Neuquen provinces, and both provinces' foreign trade.

The main conclusions of the FMP show that World Trade Hubs will move from the Atlantic to the Pacific (Southeast Asia region) in the short-/medium-term; the adequate implementation of critical infrastructure plans on the regional, national and provincial level; and poor development of Northern Patagonia's foreign trade with Asia.

I believe this paper is a contribution to the development of this Master's Program disciplines as it integrates several areas of knowledge, such as new initiatives in Asian markets; regional integration and development processes; a review of existing critical infrastructure and provincial and national plans; as well as foreign trade in Neuquen and Rio Negro provinces.

The purpose of this paper is to raise awareness and support the need for medium- and long-term plans for the implementation of critical infrastructure projects that enable multimodal logistics as a necessary action to promote the growth of Argentina's foreign trade in light of new global challenges.

Key words: International Trade (R12); Economic Integration (F150); Investment Analysis (R40); Cross-border institutional agreements (F550).

Índice

1. Introducción	7
Presentación del Tema.....	7
Descripción del Problema.....	7
Justificación del Tema Seleccionado.....	9
Estructura del Trabajo Final de Maestría	9
2. Planteamiento del problema	11
Problema del Trabajo Final de Maestría.....	11
Objetivo General del Trabajo Final de Maestría	11
Objetivos específicos del Trabajo Final de Maestría.....	12
Hipótesis del Trabajo Final de Maestría.....	12
3. Marco Teórico	13
4. Metodología	22
5. Desarrollo	24
Capítulo 1: Análisis de los Nuevos Proyectos en los Mercados Asiáticos	24
RCEP Regional Comprehensive Economic Partnership	25
Asia Modifica el Tablero Geopolítico del Comercio Mundial.....	25
El Acuerdo RCEP.....	26
Implicancias para Argentina y el Mercosur.....	27
BRI Belt and Road Initiative	28
¿Un Proyecto de Comercio Exterior o una Apuesta Geopolítica?	29
El proyecto BRI (Belt and Route Initiative).	31
La Franja Terrestre de la Seda.....	32
La Ruta Marítima de la Seda.	34
Implicancias para Argentina y el Mercosur.....	34
Conclusiones Parciales del Capítulo 1	35
Capítulo 2. IIRSA	37
Agenda y Programas Territoriales de Integración.....	37
Ejes de Integración y Desarrollo	37
Proyecto IIRSA “Eje 9” o “Eje Neuquén – Concepción”	38
Composición de los proyectos de IIRSA en el EID 9	39
Proyectos en Argentina.....	39
Proyectos en Chile.....	39
Conclusiones Parciales del Capítulo 2	40
Capítulo 3: Logística Multimodal e Intermodal Regional	42
Transporte Intermodal y Multimodal Regional.....	43
Nodos Logísticos Regionales	43
Modos de Transporte del Corredor Bioceanico Patagonia Norte.....	44
Sistema Ferroviario.	44
Sistema Vial.....	45
Sistema de Transporte Aéreo.....	48

Sistema de Transporte Marítimo.....	50
Sistema de Ductos.....	53
Conclusiones Parciales del Capítulo 3	54
Capítulo 4: Planes de Desarrollo Estratégico	56
Plan Estratégico Territorial.....	56
Análisis del Plan Estratégico de Neuquén.....	57
Proyectos de Desarrollo de Pasos Fronterizos Argentina – Chile.....	57
Proyecto Zona Franca Zapala.....	59
Proyecto Aeropuerto Internacional de Neuquén	59
Proyectos de Nodos Logísticos Provinciales.....	60, 66
Proyectos del Sistema Ferroviario.....	61
Proyectos del Sistema de Ductos.....	63, 67
Análisis del Plan Estratégico de Rio Negro.....	63
Proyectos del Sistema Automotor	64
Proyectos del Sistema Ferroviario.....	66
Proyectos del Sistema Aéreo.....	64
Proyectos del Sistema de Terminales Portuarias.....	66
Proyecto Paso Binacional.....	67
Planes de IIRSA en el Corredor Bioceánico Patagonia Norte.....	67
Proyectos de Infraestructura en Argentina	68
Proyectos de Infraestructura en Chile.....	69
Conclusiones Parciales del Capítulo 4	69
Capítulo 5: Comercio Exterior de las Provincias de Neuquén y Rio Negro	71
Comercio Exterior de Neuquén.....	72
Comercio Exterior de Rio Negro.....	72
Conclusiones Parciales del Capítulo 5	73
6. Conclusiones/Reflexiones Finales.....	74
Hallazgos y Conclusiones.....	74
Limitaciones y Propuestas.....	76
Conclusiones y Verificación de la Hipótesis.....	77
7. Referencias Bibliográficas	78
8. Anexos.....	84
Tablas	84
Gráficos	92
Documentos.....	110
Encuestas.....	112
Entrevistas.....	126
Glosarios	128
Definiciones.....	130

1. Introducción

Presentación del Tema

El crecimiento de los mercados asiáticos en las últimas décadas está provocando el desplazamiento del eje del comercio exterior mundial del Atlántico hacia el Pacífico. Este reordenamiento económico y comercial representará nuevos desafíos para el comercio exterior argentino, el cual deberá desarrollar las estrategias de infraestructuras necesarias que permitan exportar los productos nacionales reduciendo los costos y manteniendo su competitividad.

El presente trabajo tiene por objetivo analizar la factibilidad de implementación de los planes de infraestructura del Corredor Bioceánico Patagonia Norte y como los mismos contribuirán con comercio exterior y el desarrollo regional.

En tal sentido el trabajo estudiará de qué manera el corredor facilitará la integración entre las terminales portuarias del Atlántico con las del Pacífico, proporcionando un sistema logístico que reduzca costos a la vez que se descentralice y optimice el transporte de otros corredores bioceánicos del territorio. Asimismo, se evaluará como contribuirá al comercio exterior de las provincias de Neuquén y Río Negro.

Para poder cumplir con el objetivo general propuesto el trabajo se estructurará en su desarrollo en cinco capítulos los cuales facilitarán por medio de un análisis lógico arribar a las conclusiones que nos permiten satisfacer los objetivos específicos.

Los cinco capítulos para desarrollar son: Capítulo 1: Análisis de los Nuevos Proyectos en los Mercados Asiáticos; Capítulo 2: Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Capítulo 3: Logística Multimodal e Intermodal Regional. Capítulo 4: Planes de Desarrollo Estratégico. Capítulo 5: Comercio Exterior de las Provincias de Neuquén y Río Negro.

Descripción del Problema

Las características geográficas de Argentina con una extensión de 4361 km desde La Quiaca hasta Ushuaia y la presencia de la Cordillera de los Andes, hacen necesario que se diseñen estrategias de infraestructura en logística para vincular las economías regionales con las terminales portuarias de ambos océanos. Este rediseño integral debe proveer una logística eficaz y eficiente

con una reducción de los costos, a la vez que proporcione flexibilidad y rapidez en el empleo de medios de transporte, economía de esfuerzos, etc.

Si bien existen múltiples pasos internacionales con Chile, podemos concluir que el Corredor Bioceánico Central (CBC), Paso Internacional Cristo Redentor en la Provincia de Mendoza es el principal corredor bioceánico de nuestro país que contribuye con el transporte desde el sur de Brasil y centro de Argentina con los mercados del Pacífico, empleando los puertos chilenos de Valparaíso y de San Antonio.

Este corredor se ve limitado en sus operaciones por las características geográficas, climáticas y de infraestructura que posee especialmente en el límite internacional; lo que hace necesario pensar en otras vías que posibiliten al transporte internacional disponer de rutas y pasos alternativos con una diversidad de medios de transporte y facilidades logísticas que contribuyan con la multimodalidad e intermodalidad.

El CBPN es un proyecto de infraestructura que se articula en el marco de una estrategia regional, nacional y provincial dentro del Eje de Integración Sur de IIRSA conocido como “Eje 9” o “Eje Neuquén – Concepción” que facilita la vinculación de los puertos del Atlántico con el Pacífico.

El corredor se extiende entre el sur de Buenos Aires, y las provincias de Río Negro, Chubut y Neuquén, a caballo de las rutas nacionales 22 y 23 respectivamente y las Regiones VII^a (Maule) y VIII^a (Bio Bio) en Chile, enlazando los Puertos de Bahía Blanca, San Antonio Oeste en Argentina y Talcahuano-Concepción en Chile. El mismo involucra corredores viales, redes ferroviarias, aeropuertos nacionales e internacionales, terminales portuarias, nodos logísticos, etc., integrándose a otros corredores y zonas productivas en ambos países.

En Argentina el mismo es la principal arteria logística que vincula las áreas estratégicas de Vaca Muerta y la Meseta de Somuncurá, etc. con las terminales portuarias del Atlántico y del Pacífico.

Si bien el proyecto ha sido analizado por diferentes instancias públicas y privadas desde el año 2000 y figura en los planes estratégicos provinciales, el mismo no ha tenido una política integral articulada para lograr su finalización y operación plena, sino por el contrario se ha atomizado en múltiples proyectos menores, que avanzan a diferentes velocidades según los contextos políticos y económicos.

Justificación del Tema Seleccionado

Siendo las provincias de Neuquén y Rio Negro una de las regiones más prosperas y con mejores índices económicos de Argentina, considero que la elección del tema resulta de gran actualidad ya que el desarrollo del corredor generará una sinergia en materia de servicios logísticos en la Patagonia y al norte de esta, contribuyendo a la integración y desarrollo regional y las exportaciones hacia los mercados del Asia – Pacífico.

Del análisis de diferentes planes y proyectos se puede concluir que la articulación territorial con una red de infraestructura y nodos logísticos es un factor determinante para el desarrollo del comercio exterior y la integración regional.

A partir de lo anteriormente expuesto me parece pertinente la elección del tema propuesto destacando la relevancia de este como un instrumento del comercio exterior y desarrollo regional; todo ello en el contexto de crecimiento sostenido de las economías asiáticas con los proyectos del RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership, Alianza Integradora Económica Regional) y el BRI (Belt and Road Initiative), entre otros.

Soy de opinión que en el marco de la Maestría de Gestión Empresarial del Comercio Exterior y Procesos de Integración el presente trabajo posee relevancia ya que vincula los conocimientos de mercados internacionales, planeamiento estratégico, logística internacional, comercio exterior e integración regional adquiridos en la Maestría.

Por último, como Licenciado en Estrategia y Organización interpreto que el presente trabajo puede generar aportes al conocimiento y difusión del proyecto Corredor Bioceánico Patagonia Norte y las estrategias necesarias para su concreción.

Estructura del Trabajo Final de Maestría

Para poder cumplir con el objetivo general propuesto el trabajo se estructurará de la siguiente forma:

Capítulo 1: Análisis de los Nuevos Proyectos en los Mercados Asiáticos

En este capítulo se describirá el proyecto de integración regional y comercio exterior asiático Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) y el proyecto Chino de Ruta y la Franja de la seda conocido como Belt and Road Initiative (BRI), analizando la importancia de la

infraestructura crítica en el proyecto BRI y la influencia que ambos proyectos van a tener para el comercio mundial.

Capítulo 2: Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

En este capítulo se analizará el Proyecto IIRSA “Eje 9” o “Eje Neuquén – Concepción”, evaluando la infraestructura crítica que propone el proyecto lo que realmente existe y las necesidades para concretar los desarrollos faltantes.

Capítulo 3: Logística Multimodal e Intermodal Regional

Este capítulo busca hacer una descripción detallada de las facilidades logísticas existentes en el CBPN.

Entre los puntos que se analizarán están Nodos Logísticos Regionales, Modos de Transporte del Corredor Patagonia Norte, Sistema Ferroviario, Sistema Transporte Automotor, Sistema de Transporte Aéreo, Sistema de Transporte Marítimo, Sistema de Ductos.

El capítulo permitirá tener una visión clara de las capacidades logísticas existentes y como contribuyen al comercio exterior regional.

Capítulo 4: Planes de Desarrollo Estratégico

En este capítulo analizarán en forma integral los planes estratégicos regionales, nacionales y provinciales, para poder evaluar la articulación y factibilidad de estos.

Se evaluarán el Plan Estratégico Territorial a nivel Nacional; los Planes Estratégicos de Neuquén y Rio Negro y los Proyectos de IIRSA para Argentina y Chile.

Capítulo 5: Comercio Exterior de las Provincias de Neuquén y Rio Negro

En este último capítulo se hará un análisis cuantitativo de los últimos 23 años del comercio exterior de ambas provincias para poder evaluar el impacto que tendría la concreción del CBPN sobre las mismas.

Con el análisis de los cuatro capítulos antes mencionados se espera arribar a las conclusiones del trabajo final de la maestría, las cuales deberían satisfacer el objetivo general y los objetivos específicos, a la vez que permitan validar la hipótesis de trabajo.

2. Planteamiento del problema

Problema del Trabajo Final de Maestría

Cuando estudiamos los factores que tienen incidencia en el comercio exterior, podemos concluir que la “Infraestructura del Transporte” ocupa un lugar preponderante por su incidencia en la logística internacional. Asimismo, las particularidades de la infraestructura, como dimensión de las obras, tiempos de ejecución, inversiones necesarias, etc. nos permite concluir que su impacto proporciona valor estratégico a mediano y largo plazo en el sector.

Es por eso que aquellos países que carecen de una infraestructura que brinde servicios a las operaciones logísticas en forma eficaz y eficiente, contribuyendo a generar ventajas competitivas y comparativas en sus productos van a tener costos logísticos asociados como consecuencia del incremento en los costos y tiempos de transporte, manipulación excesiva de cargas, centralización geográfica, escasa flexibilidad operativa, etc. lo cual afectará la competitividad de los productos de exportación.

Al observar los distintos proyectos de integración y corredores bioceánicos de nuestro país el Corredor Patagonia Norte tiene algunas características distintivas que lo diferencian del resto y por lo cual he decidido elegirlo tema del trabajo final de maestría.

Las áreas estratégicas que el corredor atraviesa; las facilidades logísticas existentes y las proyectadas; el interés de los inversores en la financiación; los proyectos de desarrollo asociados al corredor; la necesidad de una integración regional con proyección a los mercados de Asia, son algunas de las causas de la elección antes mencionada.

Por lo anteriormente expuesto cabe mencionarse las siguientes preguntas como orientativas para el trabajo en general:

¿Puede Argentina proyectar estrategias de comercio exterior con los mercados de Asia sin una infraestructura logística adecuada?

¿La región de la Patagonia Norte podrá desarrollarse e integrarse con las facilidades existentes actualmente?

¿Cuál sería el costo para la región/país el no desarrollar el proyecto del Corredor Bioceánico Patagonia Norte?

Objetivo general del Trabajo Final de Maestría. Analizar la factibilidad de concreción del Corredor Bioceánico Patagonia Norte como herramienta para el comercio exterior y el desarrollo económico regional.

Objetivos específicos del Trabajo Final de Maestría. Interpretar el crecimiento de los mercados de Asia, evaluar la articulación de los planes para la concreción del corredor, analizar las capacidades logísticas existentes y evaluar el impacto que provocaría en el comercio exterior y desarrollo regional si no se concreta el proyecto.

Hipótesis del Trabajo Final de Maestría. El comercio exterior y los planes de desarrollo regional se van a ver fuertemente beneficiados con la concreción del Corredor Binacional Patagonia Norte.

3. Marco Teórico

Las operaciones de exportación e importación tienen un vínculo directo con la logística nacional e internacional y esta con la infraestructura crítica que los países desarrollan para producir y exportar sus productos al menor costo posible.

En nuestro país donde muchas economías regionales están distantes de las terminales portuarias es necesario el diseño de una matriz logística que otorgue al exportador la flexibilidad del transporte multimodal e intermodal.

Del análisis de Argentina observamos que nuestra infraestructura logística está orientada hacia las terminales portuarias del Atlántico con una matriz radial sobre el puerto de Buenos Aires, lo cual podría representar una limitación frente al crecimiento comercial de los mercados asiáticos y el ingreso de nuestro país a los mismos.

En el año 2019 fui invitado por la Embajada de la República Popular China a participar de un Curso en la Academy for International Business Officials (AIBO) perteneciente al Ministry of Commerce (MOFCOM), durante 40 días como jefe de la comitiva argentina

Durante la capacitación pude apreciar el alcance del proyecto BRI y el acuerdo RCEP, razón por la cual además de dimensionar el impacto que ambos proyectos van a tener en el mediano plazo en la economía mundial me pregunté: ¿La infraestructura en nuestro país está preparada para exportar hacia Asia desde los puertos del Pacífico?, ¿Las estrategias de internacionalización de mercados están articuladas con las políticas públicas de mejoramiento de la infraestructura del transporte?, ¿De qué manera la ineficiencia logística afectará las ventajas competitivas a nuestros productos?.

Estas preguntas me parecieron novedosas para establecer un enfoque que relacione los nuevos paradigmas del comercio internacional a partir del crecimiento de los mercados asiáticos, la necesidad de Argentina en el marco del Mercosur de crear y mantener alianzas comerciales en este nuevo marco internacional, la ejecución de proyectos de los Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA, el desarrollo de la infraestructura crítica que facilite la multimodalidad del transporte nacional e internacional y las estrategias de desarrollo regional de la Patagonia norte.

El Trabajo Final de Maestría buscará articular en forma lógica estas ideas, contribuyendo desde la óptica de la logística y la territorialidad con el conocimiento del comercio exterior

Estado del Arte:

En el proceso de revisión de la literatura disponible he seleccionado bibliografía específica de diferentes autores, y como consecuencia de las limitaciones por el COVID 19 para concurrir a bibliotecas, consultas a sitios de internet.

Capítulo 1. Análisis de los Nuevos Proyectos en los Mercados Asiáticos

La bibliografía referente al acuerdo regional del RCEP es escasa por lo inmediato del mismo, y se basa fundamentalmente en el sitio oficial del RECEP y la lectura de artículos periodísticos y papers de Centros de Estudio Estratégicos.

Para el análisis del BRI también me base principalmente en la página oficial del proyecto BRI y en diferentes artículos periodísticos y papers de análisis.

Para el análisis de ambos proyectos y a fin de tener una perspectiva estratégica de la visión China, me he apoyado en el análisis del pensamiento político del presidente de la República Popular China Xi Jinping.

Asimismo, también leí a los analistas internacionales Huntington, S y Kissinger, H, y a diferentes analistas internacionales.

Bibliografía de Consulta

Achcar, G., Arvanitis, R., Belkaid, A., Braeckman, C., Breville, B., Bulart, M., Camus, J., Carroue, L., Cheterian, V., Chollet, M., Conchiglia, A., Conesa, P., Delbecq, D., Derens, J., Eckert, D., Filiu, JP., Fruchart-Ramond, P., Golub, P., Gresh, A.,...Zajec, O. (2012). *Mundos Emergentes. El Atlas IV Le Monde Diplomatique* Capital Intelectual.

Albrow, M., Berjano, C., Brown, K., Brown, S., C. Fulin, Ch. Gambardella, L., Gosset, D., Zengyue, H., Haoming, H., Yiping, H., Kelimbetov, K., Khakid, M., Ladjevac, I., Gang, L., Guoqiang, L., Shan, L., Yong, L., ...Zysk, P. (2019). *Common Prosperity. Global Views son Belts and Road Initiative*. China Intercontinental Press

Azria, R., Bauberot, J., Bertrand, JR., Boff, L., Denis, JP., Michel, R, Roy O, Tincq, H.(2009). *El Atlas de las Religiones. Pais por Pais, Las Claves del Mundo Que se Viene*. Le Monde Diplomatique. Capital Intelectual.

Brzezinski, Z. (1998). *El Gran Tablero Mundial*. PAIDOS SAICF.

Huntington, S (2001) *El choque de las civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*. Paidos SAICF.

Jinping ,X (2018) *La gobernación y Administración de China I y II*. Ediciones en lengua extranjera Cía.. Ltda.

Kissinger, H (2016). *Orden Mundial*. Penguin Random House.

Páginas Webs consultadas

BRI. (2020). *Belt and Road Initiative*. <https://www.beltroad-initiative.com/>.

Regional Comprehensive Economic Partnership (2020). *Asean-hits-historic-milestone-with-signing-of-rcep*. <https://rcepsec.org/>.

Mercosur ABC (2020). *RCEP: El impacto en Argentina*. <https://www.mercosurabc.com.ar/rcep-el-impacto-en-argentina/>.

Artículos Periodísticos Consultados

Albertoni, N, Heine, J. (2020). *América Latina se está quedando al margen del mundo que viene*. The New York Time. <https://www.nytimes.com/es/2020/11/30/espanol/opinion/acuerdos-comerciales-america-latina.html/>.

BBC News Mundo. (2020). *Las claves del RCEP, el mayor tratado de libre comercio del mundo (y cómo afecta a América Latina)*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54937458/>.

China Daily. (2015). *New railway linking China, Europe to be built*. http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-03/18/content_315973.htm/.

China Daily. (2017). *Trenes para la ruta y la Franja de la Seda*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/14727.htm/>.

Clarín. (2020). *¿Qué es el RCEP? Claves para entender el mayor acuerdo de libre comercio del mundo (y cómo afecta a América Latina)*. <https://www.clarin.com/mundo/-rcep-claves-entender-mayor-acuerdo-libre-comercio-mundo-afecta-america-latina/>.

El Cronista (2020). *La Nueva Ruta de la Seda: el megaproyecto chino al que se suma Argentina*. <https://www.cronista.com/economia-politica/La-Nueva-Ruta-de-la-Seda-el-megaproyecto-chino-al-que-se-suma-Argentina-20201107-0003.html/>.

El Economista (2020). *15 países de Asia y el Pacífico forman el bloque comercial más grande del mundo*. <https://eleconomista.com.ar/2020-11-rcep-asia-china/>.

Esteban, M; Otero-Iglesias, M. (2015). *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?*. Real Instituto El Cano. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china/.

Koop, F (2019). *La Franja y la Ruta, la nueva cara de China en América Latina*. Dialogo Chino. <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/26121-la-franja-y-la-ruta-la-nueva-cara-de-china-en-america-latina/>.

Mondino, D (2020). *En qué afecta a la Argentina el nuevo mega tratado RCEP*. La Nación. <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/en-que-afecta-argentina-nuevo-megatratado-rcep-nid2514790/>.

Morales, R. (2020). *Con China y sin EU, 15 países firman el TLC más grande del mundo: RCEP*. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Con-China-y-sin-EU-15-paises-firman-el-TLC-mas-grande-del-mundo-RCEP-20201117-0010.html/>.

Peña, F. (2020). *El RCEP y la Geopolítica de Alianzas Regionales. Su potencial incidencia en las estrategias de inserción comercial internacional.*

www.felixpena.com.ar/index.php?contenido=negociaciones&neagno=informes/2020-12-regional-comprehensive-economic-partnership/.

Ramos, S. (2016). La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática.

<https://elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica/>.

Siren, F. (2019). *La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza?*. <https://www.dw.com/es/la-nueva-ruta-de-la-seda-china-oportunidad-o-amenaza/a-50527079/>.

Storey, I (2020) *Asia y el nuevo (des)orden mundial. La era de la perplejidad. Repensar el mundo que conocíamos.* <https://www.bbvaopenmind.com/articulos/asia-y-el-nuevo-desorden-mundial/>.

Vidal Liu, M. (2018). *La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China.* El País.

https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html/.

Wang, H. (2015). *Las triples victorias de China: las nuevas rutas de la seda.*

<https://www.forbes.com/sites/helenwang/2016/01/15/chinas-triple-wins-the-new-silk-roads/?sh=216179036f7f/>

Zou, X (27 de noviembre del 2020). Acuerdo RCEP la mayor zona de libre comercio del Planeta. *Clarín.*

<https://www.clarin.com/>.

Informes/Reportes Consultados

Asia Link América (2019) *6-claves-para-entender-el-RECEP.* <https://asialink.americaeconomia.com/>.

Carbone, F (2020). *RCEP Multilateralismo, regionalismo y lanzamiento del liderazgo Chino.*

<https://tradenews.com.ar/>.

Cué Barberena. (2019) *China insta a que más países se unan a su Nueva Ruta de la Seda.*

<https://www.france24.com/>

Esteban, M y Otero Iglesias, M. (2015). *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?*. <http://www.realinstitutoelcano.org/>.

IISD. (2020). *Con la firma del acuerdo RCEP, los ojos se centran en las interacciones entre acuerdos comerciales en la región de Asia y el Pacífico.* <https://sdg.iisd.org/commentary/policy-briefs/with-rcep-agreement-signed-eyes-turn-to-interactions-among-trade-deals-in-the-asia-pacific-region/>.

Ramonedá, E (2020). *Firma del rcep una victoria de china un éxito de la asean y un golpe al asia-pacífico.* <https://www.iri.edu.ar/index.php>

Sieren, F (2019) *La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza?*. <https://p.dw.com>.

Storey, I (s.f.) *Asia-y-el-nuevo-desorden-mundial.* <https://www.bbvaopenmind.com/>.

Wang, H (2016). *Las triples victorias de China: las nuevas rutas de la seda.* <https://www.forbes.com/>.

Xinhua Silk Road. (2021). *Xi'an de China recibe más de 8.000 viajes de trenes de carga China-Europa.*

<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>

Archivos PDF Consultados

Fundación INAI. (2020). *RCEP. Algunas consideraciones iniciales*. [Archivo de pdf]. <http://inai.org.ar/archivos/otros/RCEP%2018nov20.pdf/>.

Rosales, O. (2020). *El RCEP Desafíos Globales en Comercio y Geopolítica para Europa y América Latina*. [Archivo de pdf]. Fundación Carolina. <https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2020/12/AC-56-2020.pdf/>

Marco Normativo del RCEP

Recep (2020). *Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement*. <https://rcepsec.org/legal-text/>.

Capítulo 2: Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

El estudio del capítulo 2 se basa en un detallado análisis de los planes y proyectos de IIRSA para el “Eje de Integración 9”, ya que los mismos permiten determinar si existe una articulación con los planes nacionales, si cuentan con las fuentes de financiamiento necesarias, el estado de avance de cada proyecto, la determinación de donde está puesto el del esfuerzo de desarrollo de infraestructura, etc.

Página Oficial de IIRSA

IIRSA. (2020). Eje de Integración y Desarrollo Sur. <http://iirsa.org/infographic#des/>.

Capítulo 3: Logística Multimodal e Intermodal Regional y Capítulo 4: Planes de Desarrollo Estratégico

Si bien ambos capítulos comparten la bibliografía de base, me pareció oportuno su su análisis por separado ya que en el capítulo 3 responde fundamentalmente al interrogante ¿Con que infraestructura para el transporte multimodal se dispone en el CBPN?

En el capítulo se analizan infraestructuras que no están contempladas en los proyectos de IIRSA ni en los proyectos nacionales, pero que surgen del análisis pormenorizado del contexto.

Por otro lado, el capítulo 4 responderá al interrogante ¿Cuáles son los planes de los organismos regionales, nacionales y provinciales para el desarrollo de la infraestructura que apoye al comercio exterior regional? Esta visión permitirá ver la articulación entre todos los actores y determinar la factibilidad de concreción de los proyectos.

Bibliografía de Consulta

- Anton, F., Aroza, M., Becker, C., Bloch, R., Candia, C., Carpintieri, D., Castiglioni, K., Contino, F., Cruz, R., Gimenez, M., Hernandez, G., Iglesias A., Kuharo, L., Lazzari, S., Liatis, R., Lopez, J., Nanni, D., Perez, G., Pico, A., ... Zan Bisignani, P. (2016). *Aspectos esenciales de la Gestión Logística*. Fundación Andreani
- Balllou, R (2004). *Logística. Administración de la Cadena de Suministros*. Pearson.
- Cámara Empresaria de Operaciones Logísticas (2007) *Manual de Buenas Prácticas de Contratación de Operaciones Logísticas*. CEDOL.
- Cámara Empresaria de Operaciones Logísticas (2007) *Manual de Buenas Prácticas de Contratación de Operaciones Logísticas*. CEDOL
- Gobierno de Neuquén (s.f.) *Plan Quinquenal 2019 – 2023*. <https://www.neuqueninforma.gob.ar/wp-content/uploads/2019/03/Plan-Quinquenal.pdf/>.
- Gobierno de Neuquén (s.f.) *Visión Neuquén 2030*. <http://www.legislaturaneuquen.gob.ar/svrfiles/hln/documentos/DiaSesio/XLVIII/AnexoReunion5/VisionNeuquen2030.pdf/>.
- Ministerio del Interior. (2018). *Plan Estratégico Territorial*. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/secretaria/>.

Páginas Webs Consultadas

- Aeropuertos del Neuquén S.A. (s.f.) <http://www.anqn.com.ar/>.
- Agencia de Inversiones de Neuquén (s.f.) <http://www.web.adinqn.gov.ar/>.
- Asociación de Amigos del FFCC Grl Belgrano (2021). *Estado de Situación de la Red Física Existente*. https://www.sateliteferroviario.com.ar/horarios/mapa_argentina.htm/.
- Grupo EFE (2020) <https://www.efe.cl/transporte-de-carga/>.
- La enciclopedia de ciencias y tecnologías en Argentina (2017). *Minería en la provincia de Río Negro*. https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Mineria_en_la_provincia_de_Rio_Negro_-_Los_principales_productos_explotables_por_refractaria_y_rocas_de_aplicacion/.
- Ministerio de Economía (2021). *Evalúan el avance del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica con intendentes, legisladores y empresarios de Neuquén*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/evaluan-el-avance-del-proyecto-de-conexion-ferroviaria-bioceanica-con-intendentes>.
- Ministerio de Obras Publicas (2021). *Sistema de Información Geográfica (SIG) de la DNV*. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/sig-vial/>.
- Puerto Coronel (s.f.) <https://www.puertocoronel.cl/>.
- Puerto de Bahía Blanca. (2021). *Facilidades Portuarias*. <https://puertobahiablanca.com/facilidades-portuarias.html/>.
- Puerto de Talcahuano (2018) <https://www.puertotalcahuano.cl/puerto-talcahuano/>.
- Puerto San Vicente (2018) <https://www.puertotalcahuano.cl/puerto-san-vicente/>.
- Tren Patagónico. (2021) *Trenes*. <https://trenpatagonicosa.com.ar/>.

Informes/Reportes Consultados

- Agencia de Inversiones de Neuquén. (s.f.) *Proyectos de Inversión*. <http://www.web.adinqn.gov.ar/>.
- Asociación Intermodal de América del Sur (s.f.). *Rutas Argentinas: Ruta Nacional 50*. <https://aimas.org.ar/>.
- En el Subte (2018). *Trasandino del Sur: los 1000 millones de dólares que separan a la Argentina del Pacífico*. <https://www.enelsubte.com/>.
- Fundación Ambiente y Recursos Naturales (2020). *Infraestructura en Vaca Muerta: Pieza Clave para en su Explotación*. <https://farn.org.ar/>.
- Gobierno de la Provincia de Neuquén. (s.f.). *Guía del Inversor*. <http://online.anyflip.com/cetj/udjt/mobile/index.html#p=1/>.
<https://laruta5.cl/la-araucania/>.
- López Crespo, A. (2008). *Desarrollo Productivo del Corredor Bioceánico Norpatagónico*. <https://legisrn.gov.ar/interlagos/docs/unpre.pdf/>.
- López Crespo, A. (2012) *Desarrollo de infraestructura energética y vial para el aprovechamiento de los recursos productivos existentes de la región sur de la Pcia de Río Negro*. Ministerio de Economía y Producción de la Nación. <https://docplayer.es/65334373-Republica-argentina-ministerio-de-economia-y-produccion-de-la-nacion-secretaria-de-politica-economica.html/>.

Archivos PDF Consultados

- Bermudez, G. (2012). *La Infraestructura Vial en la Argentina*. Fundación FIEL. [Archivo de pdf]. <http://www.fiel.org/publicaciones/Documentos/DOC TRAB 135228843653.pdf>.
- Cámara Argentina de Comercio y Servicios. (2017). *Costo Argentino*. [Archivo de pdf]. https://docs.wixstatic.com/ugd/1e7099_d14df20a637a444da2d02e18bb42a494.pdf/.
- Consejo Federal de Inversiones. (2013) *Agenda de Actuación Territorial para la Provincia de Río Negro*. [Archivo de pdf]. <http://www.igc.org.ar/Documentos/RN/AgendaTerritorialRN-InformeFinal.pdf/>.
- Corporación para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico (s.f.) *Trazando el nuevo rumbo del Corredor Bioceánico Norpatagónico ante los cambios mundiales*. [Archivo de pdf]. <https://legisrn.gov.ar/interlagos/docs/unpre.pdf>.
- Gobierno de Neuquén (s.f.). *The Southern Transandine*. [Archivo de pdf].
- Mendioroz, B; Cabral, Ricardo, Berraz, M y Chironi, M. (2007). *Antecedentes y avances en el desarrollo y promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico*. [Archivo de pdf]. https://www.legisrn.gov.ar/interlagos/docs/corredor_bioceanico.pdf
- Ministerio de Obras Públicas de la República de Chile, Ministerio de Planificación Federal de la República Argentina. (2014). *Plan Maestro de Pasos de Frontera de Argentina y Chile*. [Archivo de pdf]. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/programa_maestro_pasos_de_frontera_horizonte_2030.
- Ministerio de Interior (2018). *Estudios Estratégicos para el Desarrollo Territorial de la Región de Vaca Muerta*. [Archivo de pdf].

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/estudios_estrategicos_para_el_desarrollo_territorial_de_la_region_de_vacamuerta.pdf/.

Referencias de Wikipedia

FFCC Grl Roca (2020) En *Wikipedia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_General_Roca/.

Puerto de San Antonio Oeste. (2020). En *Wikipedia. Facilidades Portuarias*.

https://es.wikipedia.org/wiki/San_Antonio_Oeste.

Puerto San Antonio Este. (2020). En *Wikipedia. Facilidades Portuarias*.

https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_San_Antonio_Este/.

Ruta Nacional 22 (2020) En *Wikipedia*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_Nacional_22_\(Argentina\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_Nacional_22_(Argentina)).

Tren patagónico. (2020) En *Wikipedia*. Servicios. <https://trenpatagonicosa.com.ar/>.

Presentaciones de Power Point Consultadas

Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (s.f.) *Visión Portuaria 2040*. [Diapositiva PowerPoint].

https://puertobahia blanca.com/vision_portuaria_2040/files/downloads/Vision_BB_2040.pdf/.

López Crespo, A (2008). *El Corredor Bioceánico Norpatagónico Oportunidad para el desarrollo regional binacional*. . [Diapositiva PowerPoint]. <https://www.enteregionsur.com.ar/wp-content/uploads/2018/02/corredorbioceaniconorpatagonico.pdf/>.

Ministerio de Transporte (2018). *Importancia Estratégica para el Desarrollo del País. Beneficios del Tren Norpatagonico*. [Diapositiva PowerPoint]. <https://www.argentina.gob.ar/>.

Capítulo 5: Comercio Exterior de las Provincias de Neuquén y Rio Negro

Por último, el quinto capítulo se basa exclusivamente del análisis de datos cuantitativos de comercio exterior de las provincias de Neuquén y Rio Negro proporcionados por el INDEC y algunas páginas provinciales.

A partir de los análisis cuantitativos del INDEC, me permitió arribar a conclusiones que responden a las preguntas de ¿Qué y cuánto exporta cada una de las provincias?, ¿Cuáles son los principales mercados?, ¿Cuáles facilidades son las de mayor empleo para la logística internacional?, ¿La concreción del corredor va a facilitar las exportaciones a los mercados asiáticos, al desarrollo regional o a ambos?

Páginas Webs Consultadas

Dirección de Estadísticas y Censos. (s.f.) *Exportaciones*. <https://www.rionegro.gov.ar/?contID=19839/>.

Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de Neuquén (s.f.) *Comercio Exterior*.

https://www.estadisticaneuquen.gob.ar/#/comercio_exterior/.

INDEC (2020). *Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX)*.

[https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79#:~:text=El%20origen%20provincial%20de%20las%20exportaciones%20\(OPEX\)%20que%20detalla%20el.exportaciones%20respecto%20al%20a%C3%B1o%20anterior%3A](https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79#:~:text=El%20origen%20provincial%20de%20las%20exportaciones%20(OPEX)%20que%20detalla%20el.exportaciones%20respecto%20al%20a%C3%B1o%20anterior%3A).

La enciclopedia de ciencias y tecnologías en Argentina (2017). *Minería en la provincia de Río Negro*.

https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Mineria_en_la_provincia_de_Rio_Negro_-_Los_principales_productos_explotables_por_refractaria_y_rocas_de_aplicaci%C3%B3n/.

OECD World. (2020) *Comercio Exterior Argentino*. <https://oec.world/es/profile/country/arg/>.

Sistema georreferenciado de consultas. https://opex.indec.gov.ar/index.php?pagina=mapa_dinamico/.

Tren Patagónico. (2021) *Trenes*. <https://trenpatagonicososa.com.ar/>.

Informes/Reportes Consultados

Agencia Argentina de Inversiones. (2018). *Todo lo que Necesitas Saber Exportaciones de Neuquén*.

[Archivo de pdf]. https://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/informes/1557922304-2018-11-22-Ficha_Neuquen.pdf.pdf/.

Agencia Argentina de Inversiones. (2018). *Todo lo que Necesitas Saber Exportaciones de Río Negro*.

[Archivo de pdf]. https://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/informes/1557922327-2018-11-22-Ficha_rio_negro.pdf.pdf/.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2018). *Argentine Foreign Trade Statistics*. [Archivo de pdf].

https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_11_18.pdf/

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2019). *Argentine Foreign Trade Statistics*. [Archivo de pdf].

https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_02_19.pdf/.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Argentine Foreign Trade Statistics*. [Archivo de pdf].

https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_11_205EA93F6C2E.pdf/.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Origen provincial de las exportaciones*.

<https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79/>.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Origen provincial de las exportaciones, por provincia y principales Grandes rubros, en millones de dólares. Años 1993-2020*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79/>

4. Metodología

Tipo de estudio/diseño

La metodología utilizada en el Trabajo Final de Maestría se basó en una “Investigación no experimental – documental”, la cual tuvo un enfoque de análisis cualitativo y cuantitativo de la información obtenida tanto en las fuentes primarias como secundarias.

La investigación se inició desde el análisis macro del contexto internacional con un enfoque sobre los mercados asiáticos, luego se analizó el proyecto de IIRSA para interpretar el alcance de este, su estado de concreción y los planes a futuro. Además, se analizaron las facilidades de infraestructura crítica regional en todos los modos de transporte que tienen incidencia con el comercio exterior y los planes estratégicos nacionales y provinciales de Neuquén y Río Negro. Por último, se hizo un análisis cuantitativo del comercio exterior de las provincias de Neuquén y Río Negro.

Métodos empleados

Los métodos empíricos empleados en el TFM se basaron en el análisis de la información proporcionada por las siguientes fuentes primarias:

Entrevista

Las entrevistas se realizaron por modo presencial / virtual, con referentes políticos locales y nacionales; empresarios del ámbito comercial Chino / Argentino y personas que están vinculadas al proyecto del CBPN.

Las entrevistas fueron semiestructuradas virtuales por la situación del COVID 19.

Encuestas

Para el método de la encuesta se empleó sobre dos segmentos académicos relacionados al comercio exterior y el planeamiento estratégico para tener una idea lo más amplia posible de la percepción en referencia al proyecto.

Objetivos de la Encuesta: Medir la importancia de la infraestructura logística en los procesos de desarrollo e integración regional, evaluar el grado de conocimiento referente a los mercados asiáticos / China, medir el grado de conocimiento del proyecto CBPN y el impacto en la economía nacional y regional.

Las características de estas son: encuesta cerrada, descriptiva, realizada por medio del software Google Forms, vía web.

La población sobre la que se realizó la encuesta:

Cantidad: 100 individuos ambos sexos.

Edad: entre 20 y 50 años

Universidad de la Defensa / Escuela Superior de Guerra Conjunta / Planeamiento Estratégico Logístico.

Universidad de Lomas de Zamora / Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional / Curso Superior de Negocios Internacionales

Distribución geográfica: Todo el país.

Fuentes de datos

Fuentes Primarias: Las fuentes primarias de obtención de información del TFM fueron las entrevistas y encuestas.

Fuentes Secundarias: Las fuentes secundarias para obtener información se basó en el análisis y explotación del material detallado en el Estado del Arte.

Herramientas de recolección utilizadas

Las herramientas empleadas son: Programa de Encuestas Google Forms. El análisis estadístico de la información recogida se realizará con software EXCEL. Para el trabajo se emplearon los siguientes recursos informáticos: PC Pentium III, con ambiente de Windows XP. Los textos se procesaron con Word XP, y las tablas y gráficos se realizaron con Excel XP.

Universo, muestra y unidad de análisis

El universo de encuestados se tomó de alumnos de las Universidades de la Defensa y Universidad de Lomas de Zamora.

La muestra seleccionada son 60 alumnos de la Universidad de la Defensa / Escuela Superior de Guerra Conjunta / Planeamiento Estratégico Logístico; y 40 alumnos de la Universidad de Lomas de Zamora Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional / Curso Superior de Negocios Internacionales.

Ambos grupos representan profesionales del comercio exterior y el planeamiento estratégico logístico.

Ejes temáticos relevantes

Los ejes temáticos relevantes son Mercados Asiáticos, Comercio Exterior, Infraestructura Crítica y Logística Internacional.

5. Desarrollo

Capítulo 1: Análisis de los Nuevos Proyectos en los Mercados Asiáticos

Para el desarrollo de este capítulo se tomó en cuenta que si bien existen múltiples acuerdos regionales y multilaterales como la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, (en inglés: Association of Southeast Asian Nations ASEAN) o el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (en inglés: Trans-Pacific Partnership TPP) por razones de extensión y originalidad del trabajo se decidió acotar el estudio a dos casos recientes como son el Acuerdo de Asociación Económica Integral Regional (en inglés Regional Comprehensive Economic Partnership RCEP) y el Proyecto la Ruta y la Franja de la Seda (en inglés Belt and Road Initiative BRI). Se realiza esta aclaración inicial en virtud del valor estratégico y el impacto que tendrán en el comercio exterior en el siglo XXI ambos proyectos regionales.

Para analizar el desarrollo de los mercados asiáticos debemos contextualizarlos en el crecimiento de China, ya que sus los planes estratégicos nos permiten interpretar sus acciones de corto, mediano y largo plazo generando un marco de planeamiento para el comercio exterior a nivel nacional, del Mercosur y del bloque latinoamericano en su conjunto.

China es uno de los países asiáticos que está forjando el mapa regional con una creciente influencia a nivel global, como sugiere Kissinger, H; (2016) “el dominio militar y económico de China en todas las regiones circundantes y así en última instancia, lograr su hegemonía” (p.233)¹.

Sobre este punto Xi Jinping (2013) afirmó lo siguiente: Los objetivos estratégicos de nuestra diplomacia periférica consisten precisamente en obedecer y servir al alcance de las metas de la lucha para los “dos centenarios” y la materialización del sueño chino de la gran revitalización de la nación china, desarrollar integralmente las relaciones con los países vecinos, afianzar la buena vecindad y amistad, profundizar la cooperación basada en el beneficio mutuo, mantener y aprovechar bien el importante periodo coyuntural estratégico del desarrollo de nuestro país, defender la soberanía, la seguridad y los intereses de desarrollo del Estado, y esforzarse porque los países circundantes tengan con el nuestro

¹ Henry Alfred Kissinger. Analista internacional y político americano. Secretario de Estado y consejero de Seguridad Nacional de Richard Nixon y Gerald Ford. Influyó fuertemente en la política exterior de Estados Unidos entre 1969 y 1977. ideólogo de la «POLITICA DE DISTENSION» con la Unión Soviética y China país con el cual logró consolidar relaciones pacíficas, durante el mandato de Richard Nixon. Entre sus numerosas publicaciones figuran: Un mundo restaurado: Castlereagh, Metternich y la Restauración de la Paz, 1812-1822, 1957; La Asociación en Problemas: una reevaluación de la Alianza Atlántica, 1965; Diplomacia 1994; On China, 2011; Orden Mundial, 2014.

relaciones políticas más amistosas, lazos económicos más sólidos, cooperación de seguridad más profunda y contactos culturales más estrechos. (pp.365-366).²

La pregunta que debemos plantearnos es si podrá nuestro país, la región y el continente hacer frente a los nuevos escenarios de comercio exterior con la infraestructura crítica que actualmente dispone o será necesario pensar estrategias sectoriales articuladas a nivel Mercosur o bloque continental que permitan afrontar los desafíos de nuevos escenarios comerciales globales.

RCEP Regional Comprehensive Economic Partnership

El 15 de noviembre del 2020, en el marco de la pandemia del COVID 19 se comenzaba a dar un nuevo diseño a la economía mundial del siglo XXI, los países miembros del ASEAN (Malasia, Indonesia, Brunéi, Vietnam, Camboya, Laos, Myanmar, Singapur, Tailandia y Filipinas) juntamente con China, Australia, Japón, Corea del Sur y Nueva Zelanda firmaron el acuerdo como podemos ver en la Figura 1 Países Miembros del RECEP.

El RCEP constituye la ampliación estratégica de la ASEAN, la cual a partir de la ratificación de este representará el mayor acuerdo comercial a nivel mundial firmado hasta la fecha con el 30% del PIB mundial y un mercado de 2.200 millones de personas. Tablas 1 y 2 respectivamente: Producto Bruto Interno y Población de los países firmantes del RCEP.

Asia Modifica el Tablero Geopolítico del Comercio Mundial. Hay una coincidencia entre los analistas mundiales que la reciente firma del acuerdo reconfigurará el eje comercial global en el presente siglo.

Luego de casi ocho años con treinta y una rondas de negociaciones, ocho reuniones ministeriales de economía/comercio y cuatro cumbres de presidentes se firmaron en forma remota y en el contexto del COVID 19 el acuerdo RCEP.

Entre los analistas se encuentran divididos entre aquellos que tienen la visión de una victoria geopolítica y comercial China y aquellos que entienden que la firma del tratado es una victoria de

² Xi, Jinping. Político e ingeniero químico ostenta los cargos de Secretario General del Comité Central del P C Chino, Presidente de la Comisión Militar Central y Presidente de la R P China. Su pensamiento político se sintetiza en 14 puntos básicos que tiene como idea central: liderazgo del PC Chino; el bien común del pueblo; consolidación de las reformas; desarrollo innovador, coordinado, ecológico, abierto y compartido; socialismo de características chinas; estado de derecho; socialismo con características chinas, nivel de vida y el bienestar, protección del medio ambiente, enfoque global para la seguridad nacional, liderazgo absoluto sobre el EPLCh, un país, dos sistemas y reunificación nacional, entorno internacional pacífico, disciplina partidaria en el PC.

la ASEAN como una forma de compensar por medio de normas comunes y transparentes el crecimiento y avance global del gigante asiático.

Sea una victoria China o de la ASEAN, se puede interpretar que el RCEP representa un golpe para el TPP, el cual había recibido su primer golpe con la salida de EEUU el 23 de enero del 2017.

Asimismo, el retiro de la India de las negociaciones del RCEP fue determinante para agilizar la firma del mega acuerdo. Mucho se ha especulado en relación a esta actitud del gobierno hindú, ya que si bien fue uno de los dos grandes jugadores junto con China durante todo el proceso, los analistas concluyen que su salida puede haberse debido al temor a una invasión de productos chinos y de otros países asiáticos en su mercado o quizás por las confrontaciones geopolíticas con China por el territorio de Aksai Chin, lo cierto que las consecuencias de que India se haya levantado de la mesa de negociaciones agilizó la firma del RCEP, como lo expresa Anthony, N (2019) "Si bien la salida de India devalúa el pacto, también elimina el mayor obstáculo para su finalización". Sean cual fuesen los motivos India podrá ingresar al acuerdo en el futuro.

El tratado RECEP tal como quedó plasmado presenta a la República Popular China como el socio mayoritario entre los quince países firmantes tanto económica como demográficamente. Para entender el peso de China en el Acuerdo podemos observar en la Tabla 2 la comparación de la cantidad de habitantes de los países firmantes, así se entiende que algunas de las causas de crecimiento económico chino se sustentan en el consumo doméstico, que según destaca Castro (2019) "desde 2008, más del 90% del crecimiento de China se basa en el consumo interno".

El Acuerdo RCEP. El mencionado acuerdo está estructurado sobre la base de veinte capítulos con dieciocho anexos y tiene por objetivo principal la simplificación de los procedimientos aduaneros y apertura arancelaria superior al 90% de los bienes comerciados entre los países firmantes.

El RCEP incorpora además normas y temas relacionados al comercio electrónico, a las cadenas de valor regionales, la defensa de la competencia y el comercio de pymes. Asimismo, se aprecia que el 65% del sector servicios se abre a la competencia, destacando los ámbitos financieros, de telecomunicaciones, los servicios profesionales, cooperación económica y técnica y el movimiento temporal de personas entre los países firmantes.

En lo relacionado a propiedad intelectual se mantienen lo acordado por cada uno de los países miembros en el marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Los diferentes analistas concluyen que el acuerdo permitirá mejorar las cadenas de valor de los países firmantes por medio de la integración de las capacidades manufactureras, generación y transferencia de tecnologías y protección de los recursos naturales, estas medidas deberían favorecer a los miembros menos desarrollados del acuerdo.

En este punto hay que tener en cuenta que las inversiones en infraestructura crítica por el BRI, la colocan a China en una posición preferencial para la integración de las cadenas de valor regionales.

El acuerdo tiene previsto su entrada en vigor cuando el mismo haya sido ratificado por seis de los países miembros de la ASEAN y tres de los países aquellos que no pertenecen a la mencionada organización.

Se aprecia que entre traducciones a los quince idiomas y las revisiones técnicas y legales en cada país podría llevar un tiempo de entre tres y cuatro meses, a partir de dicho momento se comenzaría las aprobaciones legislativas de los miembros firmantes, lo cual podría llevar todo el 2021.

Según Asia Link: “No se considera un acuerdo comercial de alta calidad como el Acuerdo Integral y Progresivo para la Asociación Transpacífico (CPTPP).”

“Los aranceles se acuerdan entre países y no en todos los ámbitos. Para algunos países no se tocarán temas delicados como la agricultura. Además, carece de disposiciones para liberalizar las empresas estatales o proteger a los trabajadores y el medio ambiente”. (2019).

Implicancias para Argentina y el Mercosur. Si bien es demasiado pronto para poder contar con los elementos de juicio necesarios que determinen la afectación a nuestro país y al Mercosur, los analistas concluyen que tanto Argentina como el Mercosur deberían integrarse al mencionado acuerdo, en virtud que el mismo permite la inclusión de nuevos miembros extra regionales según lo señalo el Embajador de la República Popular China, Zou, X (2020) “el RCEP constituye un Tratado de Libre Comercio Abierto, es decir que admite el ingreso de nuevos miembros.”

Ampliando lo anterior el artículo 20.9 del Acuerdo del RCEP se refiere al acceso de otros estados extra regionales en los siguientes términos:

“This Agreement shall be open for accession by any State or separate customs territory 18 months after the date of entry into force of this Agreement”

Agregando luego lo siguiente: “Such accession shall be subject to the consent of the Parties and any terms or conditions that may be agreed between the Parties and the State or separate customs territory” RCEP (2020).

Profundizando los estudios de cómo afectaría la firma del tratado al Mercosur y nuestro país la fundación INAI en un estudio concluyó:

“...allí se verificaba que el impacto sobre las exportaciones agroindustriales del Mercosur de la liberalización del mercado chino a sus socios del RCEP no era elevado, representando una caída de solamente un 1% de sus ventas a ese país

Argentina no posee acuerdos comerciales con ninguno de los países miembros del RCEP, lo que puede ser una desventaja ya que ciertos competidores dentro de ese bloque regional son grandes abastecedores de productos agroindustriales.”

De cara al RCEP, Argentina debería centrarse en avanzar en las negociaciones ya en curso a través del Mercosur, como son los casos de la India (profundización del Acuerdo de Preferencias Fijas) y Corea del Sur (TLC), y promover una mayor vinculación con los socios comerciales con los que aún no posee acuerdos, como es el caso de China o Vietnam, entre otros. (2020, pag.4).

Todos estos análisis sobre la conveniencia de avanzar en acuerdos con el RECEP, dentro del bloque del Mercosur o formando parte de un bloque continental, llevan implícito la coordinación de estrategias multisectoriales para que los productos nacionales, regionales y continentales puedan penetrar los mercados asiáticos en forma competitiva.

La infraestructura crítica adquiere valor estratégico para la generación de servicios, reducción de costos logísticos y los tiempos de transporte de los productos nacionales a través de los corredores bioceánicos.

BRI Belt and Road Initiative

El BRI constituye uno de los planes de comercio exterior más ambicioso que un país haya desarrollado en las últimas décadas y que va a cambiar los paradigmas comerciales a nivel global.

Los primeros indicios del BRI lo podríamos ubicar en un discurso en la Universidad de Nazarbayev, Astana durante su visita a Kasajistán, donde Xi Jinping expresó:

Hace más de 2100 años, Zhang Qian, de la dinastía china Han, fue enviado dos veces a Asia Central al frente de misiones de paz y amistad. Sus viajes abrieron las puertas a los contactos amistosos de China con los países centroasiáticos, e inauguraron la Ruta de la Seda que comunicó al Este y el Oeste, a Asia y Europa.

Mi pueblo natal, Shaanxi, esta justamente en el punto de partida de la antigua Ruta de la Seda. Hoy parado aquí y repasando la historia, me parece escuchar el cencerro de las caravanas de camellos retumbando en las montañas y ver las solitarias y tenues columnas de humo elevándose sobre el inmenso desierto.”

Desde hace más de veinte años, a la par del desarrollo acelerado de las relaciones entre China y los países euroasiáticos, la antigua ruta de la seda rebosa cada día de nuevo esplendor y vitalidad y, bajo nuevas formas ha impulsado ininterrumpidamente la cooperación de beneficio mutuo de China con estos países a nuevos niveles históricos.

Más vale un vecino cercano que un pariente lejano. China y los países centroasiáticos son vecinos y amigos cercanos. (2013, pp.353-354).

Como se puede apreciar en las palabras del mismo presidente, el BRI representa un legado histórico de liderazgo regional materializado en la idea de la “Gran China, la cual no es simplemente un concepto abstracto. Es una realidad cultural y económica que crece rápidamente” (Huntington, 2001, p 202)³ y a partir desde donde se articula el BRI como instrumento de influencia política y económica sobre Asia, Europa, África y América Latina.

¿Un Proyecto de Comercio Exterior o una Apuesta Geopolítica?. Si intentásemos encuadrar al BRI en algunas de las dos alternativas de la pregunta, sin interpretar su verdadera dimensión, alcance y articulación con otros planes se caería en una simplificación que nos impediría tener una visión de largo plazo sobre las implicancias de este para el comercio exterior de Argentina y el Mercosur y los posibles escenarios futuros.

³ Samuel Phillips Huntington politólogo y profesor de Ciencias Políticas. Miembro del Consejo de Seguridad Nacional de la Casa Blanca entre otros cargos de asesoramiento. Entre sus obras figuran: The clash of civilizations and the remaking of world order, 1996; Who are we?: The challenges to america’s national identity, 2004. The Third Wave: Democratization in the late twentieth century, 1993; Political orden in changing societies, 1968; The soldier and the State: The Theory and Politics of Civil - Military Relations, 1957. Understanding Political Development, 1986; Many globalizations: Cultural Diversity in the Comtemporary World, 2002.

Es evidente que el BRI es uno de múltiples engranajes de la estrategia china de largo plazo, entre los cuales podemos destacar: conectividad 5G, internacionalización del Yuan, financiamiento de proyectos estratégicos, inversión en infraestructura crítica, desarrollo territorial, comercio exterior, empresas de transporte internacional, etc.

Como lo analizaba Huntington, S:

El desarrollo económico de Asia y la creciente confianza de las sociedades asiáticas en sí mismas están trastornando la política internacional al menos de tres maneras; en primer lugar, el desarrollo económico posibilita a los estados asiáticos aumentar su poder militar; en segundo lugar incrementa la intensidad de los conflictos entre las sociedades asiáticas y occidente y en tercer lugar el crecimiento económico de la mayor potencia de Asia incrementa la influencia China en la región y la probabilidad que China reafirme su hegemonía tradicional en el Este de Asia. (2001, p. 260).

Analizando los tres puntos expresados por el autor podemos observar que el primer pronóstico se sustenta sobre el crecimiento económico de China, que la coloca como el segundo presupuesto de defensa a nivel mundial, con un gasto en el 2016 de US\$151.000 millones según fuentes chinas y según fuentes internacionales el mismo sería de US\$ 226.000 millones. Storey, I (s.f.).

Asimismo, el segundo pronóstico se materializa en los conflictos que se desarrollaron en Asia Central a partir del año 2001, como así también las recurrentes crisis de Corea del Norte, el Mar de China, Taiwán, Hong Kong y los conflictos con minorías étnicas, etc.

Con los proyectos RCEP y BRI vemos cumplirse el tercer pronóstico de Huntington y que hace referencia a la hegemonía China en múltiples planos a nivel regional y global, dando así forma a un nuevo paradigma de política y comercio exterior.

En ese mismo sentido la analista Wang, H (2016) coincide que "...al igual que el Plan Marshall las nuevas rutas de la seda ayudarán a consolidar el poder blando de China y establecer una mayor influencia en Asia".

Cabe entender en la siguiente premisa, que China dentro de sus múltiples estrategias el comercio exterior represente una herramienta sumamente eficaz para alcanzar sus objetivos de largo plazo los cuales fueron pronunciados en el Instituto Estatal de Relaciones Internacionales de Moscú por Xi Jinping (2013):

“Profesores y estudiantes: En noviembre del año pasado el Partido Comunista de China celebró el XVIII Congreso Nacional. En el conclave se definió el plan de desarrollo del país en el futuro cercano y se planteó duplicar el PBI y la renta per cápita de la población urbana y rural del 2010 para el año 2020, completar la construcción integral de una sociedad modestamente acomodada para el centenario de la fundación del Partido Comunista de China en 2021 y consumir la construcción de un país socialista moderno, prospero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso para el centenario de la Nueva China en 2049.(p.p.338,339).

Las palabras del presidente chino nos permiten concluir que poseen la capacidad y voluntad para alcanzar sus objetivos de mediano y largo plazo, creando un orden sino-céntrico en Asia.

Entre los analistas internacionales las opiniones se contradicen en expresar el impacto que tendrá el BRI entre los países que se adhieren al mismo, según Sieren, F (2019): “un estudio realizado por Investigate Europe, no hay evidencia de daño económico a los países participantes o de dependencia extrema debido a la Nueva Ruta de la Seda. Por el contrario, descubrió que las inversiones hasta ahora habían tenido, en general, un efecto positivo en las economías locales y los mercados laborales”.

Entre tanto otros tantos analistas ven el proyecto como una forma de endeudamiento y dependencia económica y tecnológica de los países frente a China.

El proyecto BRI (Belt and Route Initiative). Con el objetivo de “promover la conectividad de los continentes asiático, europeo y africano y sus mares adyacentes, establecer y fortalecer asociaciones entre los países a lo largo de la Franja y la Ruta, establecer conectividad multidimensional, de múltiples niveles y redes para lograr un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible en estos países ", el BRI constituye el megaproyecto económico – político Chino sobre el cual han adherido que desde su comienzo 125 países y 29 organizaciones internacionales. En Sudamérica diez de los doce países se han sumado a la iniciativa de alguna forma, quedando Argentina y Brasil por sumarse.

La Ruta y la Franja de la Seda o BRI se articula sobre dos proyectos que son la Franja Terrestre que abarca seis corredores de desarrollo terrestre, la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI y la Ruta del Mar del Norte o Ruta Artica.

El BRI se basa en cinco prioridades de cooperación, las cuales son: coordinación de políticas; conectividad de las instalaciones; comercio sin obstáculos; integración financiera y vínculos entre pueblos.

Si bien la financiación de cada uno de los dos proyectos del BRI no está del todo claro los chinos asignan para la realización de infraestructura críticas en la Franja de la Seda US\$ 40 billones y en la Ruta Marítima de la Seda US\$ 25 billones. A esto se sumarían US\$ 50 billones para el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) y US\$ 40 billones para el Fondo de la Ruta de la Seda. Asimismo, como lo expresa en la página BRI (2020) el financiamiento del proyecto estaría respaldado por diferentes organismos como: Bancos de política: Banco de Desarrollo Agrícola de China (ADBC), Banco de Desarrollo de China (CDB), Banco de Exportación e Importación de China (CHEXIM); Bancos de propiedad estatal: Banco Agrícola de China (ABC), Banco de China (BOC), Banco de Construcción de China (CCB), Industrial and Commercial Bank of China (ICBC); Fondos de propiedad estatal: China Investment Corporation (CIC) Silk Road Fund (SRF); Instituciones financieras internacionales Asian Development Bank (ADB), Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).

La Franja Terrestre de la Seda. No es un concepto lineal sino un sistema de corredores económicos/productivos compuestos por un complejo entramado de facilidades e infraestructuras logísticas como: nodos logísticos, sistemas ferroviarios, terminales portuarias, autopistas para transporte de cargas, aeropuertos, gasoductos y oleoductos, etc.

Los seis corredores económicos que componen el proyecto son: Nuevo Corredor Económico del Puente Terrestre Eurasiático (NELBEC); Corredor Económico China - Mongolia - Rusia (CMREC); Corredor Económico China - Asia Central - Asia Occidental (CCWAEC); Corredor Económico China - Península Indochina (CICPEC); Corredor económico de Bangladesh - China - India - Myanmar (BCIMEC) y Corredor económico de China - Pakistán (CPEC).

Este entramado de infraestructura crítica que conectará al territorio chino con países de Asia, Europa, África y América tiene como objetivo el acceso a las fuentes de energía, las materias primas y el desarrollo de las provincias occidentales de su territorio.

El plan se complementa con la logística multimodal necesaria para el transporte hacia los mercados de Europa principalmente.

El control de las materias primas, la producción, la logística y la mano de obra, van a hacer sumamente competitivos a los productos chinos.

Según el Grupo Xi'an de Ferrocarriles (2021): con más de 8000 trenes de cargas por las 15 rutas troncales, el transporte por modo ferroviario es la columna vertebral del BRI y uno de los principales modos de transporte que une Eurasia (Shanghai, Shenzhen, Zhoushan, Guangzhou y Qingdao) con los puertos europeos del Atlántico y el Mediterráneo.

Para poder dimensionar la magnitud del transporte ferroviario solamente en el 2021 se realizaron un total de 399 viajes entre Xi'an China y Europa. Con 237 hacia Europa y 162 hacia China representado un incremento interanual del 46,8 % y 52,8 % respectivamente.

Como podemos ver en la Figura 2 el diseño de infraestructura logística de la Franja de la Seda presenta dos corredores ferroviarios, a saber:

El corredor ferroviario norte con eje Beijing – Novosibirsk – Moscú – Berlín; uniendo China, Mongolia, Rusia, Alemania/Europa

El corredor ferroviario central con eje Shanghai – Xi'an – Almaty – Uzen – Teherán – Estambul – Berlín; vinculando China, Kazajistán, Kirguistán; Tayikistán; Uzbekistán; Turkmenistán; Irán; Turquía; Hungría; Alemania.

Ambos corredores desde Alemania se interconectan con Gran Bretaña, Francia, Italia y España, desde donde se evalúa a futuro la ruta ferroviaria más larga del mundo que uniría Madrid-Yiwu.

Otros de los proyectos futuros son los trenes de gran velocidad como lo expresan Esteban, M y Otero Iglesias, M (2015): En cuanto a las líneas de alta velocidad, se está trabajando en un proyecto de más de 200.000 millones de euros para unir Pekín y Moscú e incluso la posibilidad de construir una línea de alta velocidad que conectase la capital china con Londres vía Turquía.

Además de los dos corredores mencionados existe también proyectos de corredores en dirección Norte - Sur desde Yunnan en China con Kuala Lumpur en Malasia.

Otros corredores en África integran los planes de expansión del BRI, como son: Angola; Senegal, Nigeria, Etiopía, Botsuana, Kenia, Tanzania, Sudan del Sur, Uganda y Ruanda. Estando previstas inversiones en Medio Oriente en Egipto y Arabia Saudita.

A los corredores ferroviarios se suman oleoductos y gaseoductos que desde Rusia se conectan en el norte y desde Kazajistán y Kirguistán en el oeste de China. Asimismo, en África

hay planes de gaseoductos que unen Sudáfrica, Mozambique, Tanzania y Kenia alcanzando los puertos del Océano Indico.

Del análisis de la Franja de la Seda podemos concluir que el proyecto involucra además de facilidades logísticas el acceso a áreas estratégicas como lo son los grandes reservorios de petróleo y gas de Asia Central.

La Ruta Marítima de la Seda. Complementando a la Franja Terrestre, la Ruta Marítima de la Seda mantiene los actuales itinerarios e incorpora planes de puertos hub con conexiones terrestres que faciliten el transporte multimodal vinculando el modo marítimo con el ferroviario o modo automotor.

Como podemos ver en la Figura 2 el BRI le va a permitir a China operar desde los puertos del Océano Indico de Gwadar en Pakistán y Chittagong en Bangladesh reduciendo considerablemente los tiempos de transporte marítimo y evitando así el Estrecho de Malaca, lo que implica fuertes inversiones de capitales chinos en las terminales portuarias y ferrocarriles y/o carreteras que vinculan China con el Océano Indico.

En el continente africano encontramos el caso de Kenia, donde se prevé construir un puerto con conexiones a países sin salida al Océano Indico como son: Etiopía, Sudán del Sur, Uganda, Ruanda y Burundi

La Ruta Marítima de la Seda le va a proporcionar a China una proyección del comercio sobre los océanos Indico y Pacífico y sobre el Mar Mediterráneo, el Mar de China Meridional, y los mares Amarillo, Rojo y Árabe. Asimismo, el BRI contempla influencia directa sobre áreas estratégicas como el Golfo Pérsico, el Estrecho de Malaca, el Golfo de Bengala.

En el Mar Mediterráneo los puertos del Pireo en Grecia, de Barcelona y Valencia en España son las principales terminales portuarias que reciben las inversiones chinas.

En muchos mapas y gráficos de la Ruta Marítima de la Seda se establece una conexión con Latinoamérica a través de los puertos de Chile, Perú, Ecuador y Venezuela. Figura 3

Implicancias para Argentina y el Mercosur. El BRI al igual que el RCEP, abren un nuevo escenario comercial para Argentina y el Mercosur.

Si bien en sus comienzos Latinoamérica no estaba dentro del proyecto, actualmente diez países de la región se han incorporado al BRI; Panamá, Costa Rica, Cuba, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile y Uruguay; faltando las adhesiones de Brasil y Argentina.

En tal sentido el ex - embajador argentino en la República Popular China Kreckler, L aseguró en una entrevista en el Cronista que “la Argentina adhiera a la iniciativa llamada La Franja y la Ruta, ...implica el acceso a diversos proyectos de infraestructura para conectarse con el resto del planeta.” (2020).

En el mismo sentido el Ministro de Desarrollo Productivo Kulfas, M en el mismo diario resaltó: “la necesidad de trabajar en la agenda de cooperación bilateral para ampliar las enormes oportunidades que existen entre Argentina y China.” (2020)

En caso de que Argentina adhiera al proyecto podría verse beneficiado con los créditos que otorga China en el marco del BRI para mejora de su red ferroviaria por un monto de US\$ 2.500 millones.

Todo el arco político resalta que nuestro país debe tener algún tipo de adhesión al proyecto, cuidando en mantener un equilibrio entre las relaciones con EEUU y las necesidades de inversiones que favorezcan al comercio exterior nacional. El punto es si la negociación se debe dar dentro de un bloque continental, del Mercosur o con una agenda propia.

En el año 2019 fui invitado por la Embajada China en Argentina a concurrir a la Academia de Negocios Internacionales (en inglés: AIBO Academy for International Business Officials), perteneciente al Ministerio de Comercio (en inglés: MOFCOM Ministry of Commerce) como jefe de la delegación argentina. Allí recibí durante un mes capacitación sobre el BRI, pudiendo observar cómo en forma simultánea se capacitaban veinte delegaciones de todos los continentes. Esta capacitación se hace en forma permanente durante todo el año desde que se inició el proyecto, lo cual habla de la dimensión del proyecto.

Conclusiones Parciales del Capítulo 1

Con una biblioteca dividida sobre los ganadores con el acuerdo si China o la ASEAN, hay unanimidad de criterios que tanto con el BRI como con el RCEP van a provocar un desplazamiento del eje comercial mundial desde el Atlántico hacia el Pacífico.

En dicho sentido hay una coincidencia de los analistas en que Argentina debe avanzar a la brevedad en acuerdos que le permitan incorporarse a ambos proyectos, manteniendo un equilibrio

en las relaciones con EEUU. En relación a este punto y como consecuencia de las charlas con el Director de Tesis, Licenciado Gabriel Sueldo, hemos concluido que es imperioso para nuestro país avanzar en dichos acuerdos con los mercados asiáticos / RP China en el marco de organismos regionales (Mercosur, México + Mercosur, bloque continental, etc) que permitan un adecuado balance de fuerzas en las negociaciones entre las partes.

Otro aspecto relevante que surge del análisis de las encuestas realizadas es que tanto los estudiantes de estrategia como de comercio exterior no poseen un conocimiento profundo de los proyectos del ReCEP / BRI. Las implicancias que los mismos representarán en el mediano plazo para el comercio mundial y la nuestro país.

Las observaciones antes expuestas sobre la base del análisis del RCEP y el BRI, permiten concluir que tanto Argentina como el Mercosur van a necesitar infraestructura crítica de corredores bioceánicos que les permitan a los países miembros la comercialización de sus productos hacia los mercados asiáticos, reduciendo al máximo los costos logísticos y haciendo más competitivo el comercio exterior argentino.

Capítulo 2. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

Se denomina Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) al organismo creado en el marco de la primera Cumbre de UNASUR en el año 2000 compuesto por las doce naciones miembros. En dicho ámbito es donde se planifican y desarrollan proyectos de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones regionales, los cuales cuentan con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Dentro de IIRSA el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es el organismo que nuclea a los titulares de las áreas de infraestructura de los miembros de UNASUR, siendo esta la instancia de discusión política y estratégica para el planeamiento e implementación de la infraestructura en América del Sur.

Entre los objetivos del COSIPLAN figuran: la compatibilización de marcos normativos de los doce miembros; el planeamiento, priorización y desarrollo de proyectos y la evaluación de alternativas para su financiamiento.

Agenda y Programas Territoriales de Integración

La integración regional del COSIPLAN se articulan por medio de dos estrategias, la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) y los Programas Territoriales de Integración (PTI).

La API es de carácter general y se elabora en conjunto con los equipos de los países miembros, con el objetivo de instruir en la confección de los PTI unificando criterios de formalidad, uniformidad y principalmente organización de su contenido.

Los PTI son documentos de carácter más operativos conformados por acciones y proyectos articulados para cumplir con los objetivos de las agendas. Los pasos para estructurar estos programas son: determinación de objetivos y acciones; definición del territorio; alianzas y cooperación entre el sector público, privado y ONGs y la articulación de organismos de los gobiernos entre los países involucrados.

Ejes de Integración y Desarrollo. Los Ejes de Integración y Desarrollo (EID) son franjas de territorio multinacionales sobre la cual se planifica la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones para facilitar el flujo de personas, bienes y servicios e información.

Los EID son además ordenadores de los proyectos de IIRSA en el territorio a través de los cuales se vinculan áreas pobladas, recursos naturales, zonas productivas, de servicios logísticos, etc.

Los diez ejes de integración y desarrollo son: Eje Andino, Eje Andino del Sur, Eje de Capricornio, Eje del Amazonas, Eje del Escudo Guayanés, Eje del Sur, Eje Hidrovía Paraguay-Paraná, Eje Interoceánico Central, Eje MERCOSUR-Chile y Eje Perú-Brasil-Bolivia. Figura 4.

La cantidad de proyectos de infraestructura que cada EID posee es la siguiente: Eje Andino del Sur 64 proyectos, Eje de Capricornio 76 proyectos, Eje del Amazonas 64 proyectos, Eje del Escudo Guayanés 18 proyectos, Eje del Sur 27 proyectos, Eje Hidrovía Paraguay-Paraná 93 proyectos, Eje Interoceánico Central 61 proyectos, Eje MERCOSUR-Chile 105 proyectos y Eje Perú-Brasil-Bolivia 25 proyectos.

Los diez EID ocupan un área de influencia del 97,7% del territorio sudamericano, (18.921.311 km²) y contienen al 99,8% de la población (405.040.460 habitantes).

Proyecto IIRSA “Eje 9” o “Eje Neuquén – Concepción”

Es el EID ubicado en el norte de la Patagonia desde la costa del Atlántico hasta el Pacífico por medio del cual se vinculan las provincias argentinas de Río Negro, Neuquén, Chubut y el sur de Buenos Aires con las regiones chilenas de Araucanía, Bío-Bío, Los Ríos y Los Lagos.

El territorio posee una superficie que representa el 3,8% de la superficie de América del Sur (686.527 Km²) de los cuales el 80% está en territorio argentino (550.603 Km²) y el 20% en territorio chileno (137.650 Km²). Dentro del eje el 10,8% del territorio son áreas protegidas (74.000 km²), lo va a incidir en la construcción de infraestructura y el transporte en aquellas zonas de explotación turística. Figura 5.

La población del eje sur representa el 1,6% de la población regional (6.473.238 habitantes), de los cuales el 33% son argentinos (2.123.599 habitantes) y el 67% son chilenos (4.349.639 habitantes). Asimismo, desde el punto de vista del Índice de Desarrollo Humano (IDH) Argentina posee niveles elevados mientras que Chile presenta niveles bajos.

El PBI del EID representa el 1,59% del sudamericano (US\$ 71.888), ocupando el penúltimo lugar de todos los EID.

La infraestructura para el transporte internacional si bien está orientada a la integración regional presenta un estado de deterioro significativo en determinados modos, a saber: de los 323.009 km solo 95.257 km se encuentran pavimentados, lo que representa un 26% de la red vial regional; el sistema ferroviario posee asimetrías notables entre ambos países, con un desarrollo adecuado en Chile y un sistema que requiere urgentes medidas de mantenimiento de infraestructura en Argentina, sin que exista conectividad ferroviaria entre ambos países. Los sistemas portuarios están orientados principalmente a la exportación de materias primas y/o manufacturas regionales con preponderancia hacia los mercados europeos en Argentina y hacia los mercados Asia – Pacifico en Chile.

Composición de los proyectos de IIRSA en el EID 9

Proyectos en Argentina. Los proyectos de integración regional se componen de la siguiente forma: infraestructura vial 61%; sistema ferroviario 12%; sistemas portuarios el 20% y pasos de frontera 7%.

De la totalidad de los proyectos antes mencionados están en etapa de análisis el 20%; en pre - ejecución el 34%; ejecución el 39% y finalizados el 7%.

Desde el punto de vista presupuesto infraestructura vial representa el 52%, sistema ferroviario el 25%, puertos el 21% y pasos de frontera el 0.4%.

De la totalidad de los proyectos el 90% son de financiamiento público y el 10% de financiamiento privado.

Proyectos en Chile. Los proyectos de infraestructura se dividen: infraestructura vial 81% de los proyectos, sistema portuario el 5% y pasos de frontera 14%.

De los proyectos antes mencionados están en etapa de análisis el 5%, en pre-ejecución el 67%, ejecución el 14% y finalizados el 14%.

Desde el punto de vista presupuestario infraestructura vial representa el 96%, sistemas de puertos el 3% y pasos de frontera el 1%.

De la totalidad de los proyectos el 97% son de financiamiento público y el 3% de financiamiento privado.

Comparativamente entre ambos países Argentina posee el 58% y Chile el 42% de la cantidad de proyectos. Desde el punto de vista presupuestario los proyectos de Argentina representan el 55% mientras que Chile el 45% del gasto total del EID.

Conclusiones Parciales del Capítulo 2

Los proyectos de IIRSA como los Ejes de Integración y Desarrollo además de brindar un marco de colaboración entre los países, contribuyen sustancialmente con el comercio exterior ya que permiten vincular las zonas productivas con los corredores bioceánicos, y de esta forma reducir los costos de exportación a los mercados del Atlántico y Pacífico.

Del análisis de las variables cuantitativas del Eje de Integración Sur o EI9 podemos concluir:

A pesar de las diferentes dimensiones del territorio entre Argentina y Chile, la distribución de proyectos y presupuestos del mismo es casi equitativa.

Desde el punto de vista del transporte se puede concluir que los proyectos del modo automotor tienen preponderancia en ambos países sobre los demás modos. El modo ferroviario solo está contemplado en Argentina, y las inversiones previstas para los sistemas portuarios permiten concluir que existe una mayor asignación de presupuestos en los puertos argentinos.

Desde la perspectiva del avance de los proyectos Chile presenta casi el doble de “proyectos finalizados”, en tanto que esa proporción es para Argentina en aquellos proyectos que están en etapa de “ejecución”.

Como dato relevante del análisis de los proyectos en el corredor surge la ausencia del proyecto del ferrocarril trasandino entre los proyectos de IIRSA en Chile, siendo este proyecto una de las columnas vertebrales del Corredor.

Como complemento a la conclusión anterior, se observa en los planes de ambos países el reforzamiento de los accesos y pasos internacionales del corredor, lo que permite concluir que se potenciará el transporte automotor para el cruce de la frontera.

Otro dato relevante del análisis del Eje 9 permite concluir que el área de influencia de este debería ser ampliada hasta el sur de Mendoza, La Pampa y centro y sur de Buenos Aires, transformando al CBPN en la alternativa de transporte internacional al corredor central y el Paso Internacional de Cristo Redentor. Figura 5.

Asimismo, surge del análisis de las encuestas realizadas que tanto los estudiantes de estrategia como de comercio exterior coinciden en la necesidad de integración regional por medio de una infraestructura crítica logística, sin embargo, se observa una falta de conocimiento profundo de IIRSA y los proyectos que la misma elabora.

Capítulo 3: Logística Multimodal e Intermodal Regional

Luego de haber analizado en el primer capítulo el Acuerdo RCEP y el BRI, podemos concluir que los mercados asiáticos han desplazado a los mercados europeos y van a ser protagonistas centrales en el comercio internacional en el siglo XXI. Asimismo, se puede concluir que ese crecimiento está enmarcado principalmente en planes estratégicos de China con objetivos al 2021 y 2049 de la Gran Nación China.

Del análisis del capítulo 2 pudimos identificar los proyectos específicos del Eje de Integración y Desarrollo Sur o EID 9 como herramientas necesarias para vincular el comercio exterior regional con los puertos europeos y asiáticos a través del corredor bioceánico.

Continuando con un razonamiento lógico en el presente capítulo se analizarán las facilidades de infraestructura que actualmente permiten el transporte multimodal e intermodal en el corredor.

Como se concluyó en el capítulo 1 para tener un comercio exterior competitivo es necesario una infraestructura crítica y logística concordante con las necesidades territoriales de los países. Esto reducirá los costos de transporte, los tiempos de distribución e incrementarán la producción, generando ventajas competitivas y comparativa de los productos al momento de ser exportados.

Según lo establece la Cámara Argentina de Comercio y Servicios (2017): Nuestro país se encuentra entre los más atrasados de la región en cuanto a su capacidad logística, por debajo de Chile, Uruguay, México y Brasil; así como también en cuanto a la inversión en infraestructura, ubicándose cerca del 2,9% del PBI, por debajo del promedio de la región que es del 3,5%, según datos del World Economic Forum.

Argentina cuenta con el octavo territorio más extenso del mundo, por lo que la necesidad de infraestructura para mantenerse conectada es imperiosa. Asimismo, la existencia de regiones con baja densidad poblacional y las diferencias en los valores brutos de la producción a transportar, deviene en un factor de peso adicional. En este sentido, las economías regionales se encuentran en una posición de desventaja, debido a las grandes distancias que deben recorrer sus productos. Incluso, puede existir una conectividad en peores condiciones para estas economías que para los competidores externos.

A todo esto, se suman los elevados costos logísticos que enfrentan las economías regionales alejadas de los principales puertos nacionales, situación que perjudica la competitividad de la producción nacional en mercados externos.

Una de las características predominantes de los últimos años, es el crecimiento del transporte automotor captando el 90% del mercado frente a la retracción del ferrocarril y transporte. Esto devino en un aumento de precios de los bienes transportados, debido a que el transporte automotor ostenta tarifas muy superiores a otros medios. (p.24). Figura 6

Transporte Intermodal y Multimodal Regional

El concepto de inter - modalismo y multi - modalismo es aquel que permite el transporte de mercaderías en diferentes modos los cuales se conectan en nodos logísticos y centros de transferencia multimodal con el objetivo de reducir los costos, tiempos y optimizar al máximo el medio de transporte.

En el multimodalismo e intermodalismo el sistema logístico se compone de subsistemas de depósitos, almacenes de cross dock, playas de maniobras, logística de contenedores, grúas para diferentes tipos de operaciones, sistemas de redes logísticas, seguridad de cargas, embalajes especializados, logística de pallets, certificaciones sanitarias, servicios para los medios de transporte, etc.

En el caso del CBPN se debe customizar las necesidades del sistema logístico a las industrias regionales como la industria petroquímica, la minería, los productos agroindustriales; la pesca, la energía eólica, térmica, hídrica, la explotación gasífera, etc. Figura 18.

En el presente capítulo se van a enumerar las facilidades logísticas para el transporte multimodal e intermodal del CBPN.

Nodos Logísticos Regionales

Se denomina nodo logístico al área de servicios que cuenta con las instalaciones y facilidades logísticas que permiten las operaciones intermodales y multimodales con el objetivo de reducir costos y agregar valor a la cadena de producción y distribución.

Los nodos logísticos deben proporcionar entre otras facilidades el servicio de Centro de Tránsito Intermodal, permitiendo que las cargas puedan pasar de un modo de transporte a otro, de allí podemos inferir que el valor de un nodo logístico estará directamente relacionado a la cantidad de modos de transporte que posee y las facilidades y servicios que provee a los clientes.

En el CBPN los NL vinculan los corredores viales con el sistema ferroviario y el sistema portuario, y en lugares específicos con los modos aéreos y de ductos.

Nodo Logístico de la Provincia de Buenos Aires. El CBPN contempla como principal nodo logístico dentro de su ZI al Puerto de Bahía Blanca el cual posee conectividad por modo marítimo, ferroviario, vial, aéreo y ductos. Asimismo, posee todas las facilidades logísticas siendo uno de los polos industriales más importantes de Argentina Figura 7.

Nodos Logísticos de la Provincia de Rio Negro. Los nodos logísticos de la Provincia son: Rio Colorado, Chelforo, Cipoletti sobre el CBRN22 y Viedma, San Antonio Oeste y Bariloche sobre el CBRN23. Figura 8.

Nodos Logísticos de la Provincia de Neuquén. Los nodos logísticos provinciales son sobre la ZR Neuquén – Centenario, Zapala sobre el CBRN22 y en el AI al norte Añelo, Chos Malal y al sur San Martin de los Andes. Figura 9.

Modos de Transporte del Corredor Bioceánico Patagonia Norte

Sistema Ferroviario: El sistema ferroviario del CBPN tiene como ejes centrales el Ferrocarril Grl Roca y sobre el cual operan el ramal Bahía Blanca – Zapala del FTS y el ramal Viedma – San Antonio Oeste – San Carlos de Bariloche del FN. En Chile el proyecto se articula con el ferrocarril Lonquimay – Victoria - Concepción.

Ramal Bahía Blanca – Zapala – Victoria – Concepción. Conocido como Ferrocarril Trasandino Sur es un proyecto de más de 130 años de antigüedad y que tiene por objetivo conexión ferroviaria entre los puertos de Bahía Blanca en Argentina con el de Concepción – Talcahuano en Chile, logrando y así el acceso a los mercados del Atlántico y el Pacífico.

Para la concreción del proyecto requiere completar el tramo de 276 Km que separan las Localidades de Zapala en Argentina con Victoria en Chile, lo cual implica una inversión de US\$ 1.000 millones. Cabe mencionar que si bien en los planes de IIRSA de Argentina figura la conexión ferroviaria, en los proyectos de IIRSA en Chile no está contemplada la conexión con el Paso internacional de Pino Hachado. Figura 10.

Ramal Bahía Blanca - San Antonio – Oeste – Bariloche. Con servicios de pasajeros y de cargas hasta diferentes destinos el ramal conecta las localidades de Bahía Blanca - Viedma – San

Antonio Oeste - Ing. Jacobacci – Bariloche y servicios de transporte de cargas, piedra caliza en el tramo Aguada Cecilio – San Antonio Oeste.

El ramal brinda a la provincia de Rio Negro la capacidad de transporte hasta del puerto de San Antonio Este para la exportación de frutas, hortalizas, ganadería y minería.

Cabe mencionar que a diferencia del proyecto del corredor Bahía Blanca – Zapala – Concepción, este ramal no tiene prevista la conexión con el sistema ferroviario chileno. En ese mismo orden el Plan Estratégico Territorial (PET) prevé al paso internacional Cardenal Samoré como paso prioritario para el turismo y alternativo para el transporte de cargas por el impacto ambiental que genera dicha actividad en las zonas turísticas de Villa la Angostura y San Martín de los Andes, aspecto que se analizó en el capítulo 2 cuando se evaluó la cantidad de parques nacionales que posee el EI9.

Ramal Victoria – Concepción – Talcahuano. Chile. Operados por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) cuenta con dos segmentos principales de negocio: el transporte de pasajeros, operado por las filiales Metro Valparaíso, Tren Central y Ferrocarriles del Sur y transporte de carga, desarrollado por las empresas porteadoras privadas Transap y Fepasa.

Con servicios de cargas y de pasajeros hasta diferentes destinos el ramal conecta las localidades de Victoria – Cohígue – San Rosendo Concepción – Lirquén – Talcahuano, satisfaciendo a las necesidades de las industrias mineras, forestal y logística de contenedores.

Brinda además soluciones al transporte multimodal en los nodos logísticos del Gran Concepción – Talcahuano.

Sistema Vial. . Las características de la meseta patagónica permiten identificar claramente los corredores viales en la ZI y AI. Dichos corredores constituyen en este momento el principal modo de transporte binacional.

En dirección este – oeste encontramos al norte la RN 22 y al sur la RN23, a saber, designados como CBRN22 y CBRN23 en el PTP. Figura 11.

En dirección norte – sur y desde el litoral atlántico se encuentran la RN3; RN 251, proyecto de la RN 50 y RN 40 sobre la Cordillera de los Andes.

Como lo expresa Bermudez, G. (2012). Existen múltiples iniciativas para el mejoramiento de la infraestructura vial del corredor las cuales por falta de continuidad en las políticas públicas

no han tenido el avance esperado, entre las que se destacan: Bases para el Plan Quinquenal de Transporte Argentino 2012 – 2016 de la Secretaría de Transporte; Plan Estratégico Territorial del Ministerio de Planificación con objetivo al 2021; Metas para el transporte automotor de cargas; Plan quinquenal de la infraestructura vial en Argentina, Esquema Director Vial 2003-2013 E.DI.VI.AR; Proyecto de Ley del Programa de Modernización de la Infraestructura de Transporte Terrestre (Pro.M.I.T.T); Plan Estratégico Territorial 2016.

Corredor Bioceánico Ruta Nacional 22. Principal corredor logístico binacional dirección este – oeste entre puerto de Bahía Blanca, el paso internacional Pino Hachado y el Puerto de Concepción en Chile. Figura 12.

Posee una extensión de 1247 km, de los cuales 838 km corresponden al territorio Argentino en las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén; y 409 km corresponden al territorio Chileno en las regiones VIII de la Araucaria y IX Osorno Los Rios y Los Lagos respectivamente.

Dicho corredor además de facilitar el tránsito binacional de mercaderías canaliza las operaciones logísticas de Vaca Muerta desde y hacia el puerto de Bahía Blanca.

La ruta carece de la infraestructura necesaria para un corredor bioceánico y si bien posee tramos con un tercer carril para vehículos pesados es necesaria su ampliación y mantenimiento permanente en todo su recorrido. Figura 10

Corredor Bioceánico Ruta Nacional 23. Corredor logístico binacional dirección este – oeste entre el puerto de San Antonio Este con el paso internacional Cardenal Samoré y el Puerto de Concepción en Chile. Figura 10.

Posee una extensión de 1430 km, de los cuales 783 km correspondientes al territorio argentino en la provincia de Rio Negro y 650 km correspondientes al territorio chileno en las regiones VIII de la Araucaria y IX Osorno Los Ríos y Los Lagos respectivamente.

Dicha ruta se la reconoce como el principal corredor turístico de la región andina y principal corredor logístico del centro y sur de la provincia de Rio Negro, con San Antonio Este y San Antonio Oeste como puertos de entrada y salida. La ruta carece de la infraestructura necesaria para un corredor bioceánico y es necesario su mantenimiento y ampliación en todo su recorrido para satisfacer las demandas logísticas del corredor.

Ruta Nacional 3 en la ZI del CBPN. Corredor logístico que une en dirección norte – sur el puerto de Bahía Blanca con San Antonio Oeste, de una extensión de 450 km sobre el litoral Atlántico. Es el principal corredor logístico de la costa atlántica desde provincia de Buenos Aires hasta Tierra del Fuego.

La RN 3 además de vincular las terminales portuarias de Bahía Blanca, y San Antonio Este / Oeste se conecta a la localidad de Viedma y diferentes rutas provinciales y nacionales. La ruta carece de la infraestructura y es necesaria su ampliación en todo su recorrido para satisfacer las demandas logísticas del transporte entre las terminales portuarias. Figura 10

Ruta Nacional 40 en la ZI del CBPN. Principal corredor logístico dirección norte – sur paralelo a la Cordillera de los Andes que atraviesa la ZI desde la localidad de San Carlos de Bariloche hasta el límite con Mendoza con una extensión de 689 km.

En las ZI y AI del corredor vincula en dirección sur – norte las localidades de El Bolsón, San Carlos de Bariloche, San Martín de los Andes, Zapala, Choele Choel, conectando los siete pasos internacionales de Neuquén y el Paso Manso en Río Negro.

Al igual que el resto de los corredores carece de la infraestructura necesaria para formar parte del corredor bioceánico, es necesaria su ampliación en aquellas zonas próximas a los pasos internacionales y a los nodos logísticos planificados en el PET y los planes de Neuquén y Río Negro.

A nivel nacional la RN 40 es el principal corredor logístico de la zona cordillerana vinculando la provincia de Santa Cruz en Cabo Vírgenes hasta la provincia de Jujuy en la Quiaca límite internacional con Bolivia.

Proyecto Ruta Nacional 50. Proyecto de unificación de denominación de rutas nacionales que vinculan la localidad de Aguas Blancas en la Provincia de Salta con la terminal portuaria de San Antonio Oeste.

Dentro de la ZI del CBPN la misma sirve para vincular en dirección norte - sur los CBRN 22 y 23. Documento 2.

Ruta Nacional 5. Chile. Principal arteria logística del territorio chileno en dirección norte – sur. Conforman la Ruta Panamericana en Chile.

Concesionada en muchos tramos de su extensión posee buenas condiciones para el tránsito automotor de cargas con hasta doble vía en gran parte de su trayecto.

A partir de Santiago hacia el sur se denomina RN5S y desde la misma se desprenden en dirección este – oeste diferentes rutas que vinculan los pasos internacionales con las terminales portuarias. Figura 10.

Sistema de Transporte Aéreo. El sistema de transporte aéreo como parte del transporte multimodal solo ha tenido avances sustanciales en el aeropuerto internacional de Neuquén, como consecuencia de la explotación de Vaca Muerta.

A los fines de estudio se nombrarán los aeropuertos en la ZI/AI del corredor segmentándolos entre aeropuertos con categoría internacional y aquellos que operan con vuelos de cabotaje. Figuras 7, 8 y 9.

Aeropuertos Internacionales.

Aeropuerto de Neuquén. Gestionado desde el Año 2001 por Aeropuertos del Neuquén S.A. se encuentra en la ciudad de Neuquén y es considerado uno de los aeropuertos más importantes dentro de la región patagónica y en especial a las ciudades de Cipolletti, Plottier, Centenario, General Roca y otras.

Allí operan las líneas de Aerolíneas Argentina y Austral, Lan Argentina, American Jet y Lade. Sus vuelos tienen destinos nacionales a Aeroparque, Ezeiza, El Palomar, Mendoza, Córdoba, Rosario, Salta, San Martín de los Andes, Rincón de los Sauces, Estancia el Portón y a los destinos internacionales de Santiago de Chile, Temuco y Concepción de Chile.

En los últimos años entre las aerolíneas que han cesado sus operaciones están: Austral Líneas Aéreas (Bahía Blanca); Flybondi (Aeroparque, El Palomar y Mendoza); Jetsmart Argentina (Aeroparque, El Palomar, Córdoba y Mendoza); LADE (Aeroparque, Bahía Blanca, Chos Malal, Cutral Co, Loncopué y Zapala); Ladeco (Santiago de Chile y Temuco); LAPA (Aeroparque y Córdoba); LATAM Argentina (Aeroparque, Ezeiza y Santiago de Chile); LASA (Bahía Blanca, Mar del Plata, San Carlo de Bariloche, Santa Rosa, San Martín de los Andes); Sol Líneas Aéreas (Comodoro Rivadavia, Córdoba, Mendoza, Río Gallegos, Río Grande, Rosario, Ushuaia);

Southern Winds (Córdoba); Transportes Aéreos Neuquén (Aeroparque, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba, General Roca, Mendoza, Rincón de los Sauces, Río Gallegos, Río Grande, San Martín de los Andes, Zapala).

Aeropuerto de San Carlos de Bariloche. El Aeropuerto Internacional Teniente Luis Candelaria es operado por Aeropuertos Argentina 2000. Posee categoría certificada OACI: 4E

Desde allí operan las líneas de Aerolíneas Argentina y Austral, Latam Argentina, Copa air, Gold; además de las lowcost de JetSmart y Flybondy entre otras.

Entre sus destinos nacionales figuran Aeroparque, Ezeiza, El Palomar; Córdoba; Rosario, Mendoza y entre sus destinos internacionales figuran: Brasil: Campinas y São Paulo y en Chile el Aeropuerto Internacional de Santiago Comodoro Arturo Merino Benítez.

Se lo considera como puerta de acceso para el turismo en la región patagónica de los lagos y centros de esquí en la zona fronteriza de Argentina y Chile. Provee servicios a las localidades de San Carlos de Bariloche, Villa la Angostura, El Bolsón.

Aeropuertos Nacionales

Aeropuerto de Bahía Blanca. Gestionado desde el 2008 por la Corporación América actualmente se encuentra en proceso de incrementar su capacidad operativa para lograr un estándar internacional. Posee la certificación de la categoría C de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Desde el mismo opera Aerolíneas Argentinas a los destinos de Buenos Aires, Ezeiza, Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Trelew y Mar del Plata.

Entre las aerolíneas que dejaron de operar desde el aeropuerto figuran Austral Líneas Aéreas (Córdoba, Neuquén, San Carlos de Bariloche, Río Gallegos); Flybondi (El Palomar); Dinar Líneas Aéreas (Aeroparque), LASA Líneas Aéreas (Mar del Plata, Neuquén); LATAM Argentina (Aeroparque); LAPA (Aeroparque, Comodoro Rivadavia); Sol Líneas Aéreas (Neuquén, Viedma, Río Gallegos, Río Grande, Ushuaia, Aeroparque, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Trelew).

Aeropuerto de Viedma. El Aeropuerto Gobernador Edgardo Castello operado por Aeropuertos Argentina 2000, posee una categoría OACI 4C, y desde el mismo operan Aerolíneas Argentina y Lade.

Aeropuerto de Zapala. Sin operaciones actualmente el aeropuerto se presenta como alternativa al aeropuerto internacional de Neuquén en los planes de la Agencia de Inversiones donde se prevé su modernización para posicionarlo como aeropuerto de cargas y pasajeros. Ver Documento 2.

Sistema de Transporte Marítimo. El permanente reordenamiento económico y geopolítico a nivel global ha llevado a un interés de los países centrales en la búsqueda de nuevas rutas comerciales que permitan generar ventajas competitivas y comparativas gracias a la reducción de costos logísticos. Es por ello por lo que la evolución del concepto de multimodalidad e intermodalidad ha transformado a los puertos de Terminales de Cargas en Centros de Transferencia de Cargas de una compleja red logística internacional. Asimismo, el concepto de “hinterland” o área de influencia de un puerto evolucionó hacia el de “land bridge” que es un puente terrestre entre el puerto y cualquier otro modo de transporte.

Las características geográficas de la región patagónica permiten la conectividad por modo terrestre de los puertos del Atlántico con el Pacífico, evitando los puertos centrales de Argentina y Chile.

El hinterland de la Patagonia argentina presenta una ventaja mayor al de Chile por las riquezas en hidrocarburos, producción agropecuaria, minería etc., lo cual justifica ampliamente las inversiones y operaciones portuarias en la región; mientras que el hinterland en los puertos del Pacífico está condicionado por la Cordillera de los Andes, lo que resta considerablemente cualquier actividad económica en relación con Argentina, teniendo la ventaja de la conectividad con los mercados de Asia – Pacífico.

Estos son algunos de los nuevos conceptos logísticos que obligan a repensar la multimodalidad de los corredores bioceánicos como medio de conectividad entre puertos y áreas productivas.

Puertos de Bahía Blanca. Complejo portuario de la Provincia de Buenos Aires integrado por las zonas portuarias de Ingeniero White, Puerto Galván, Cangrejales, Puerto Rosales y la Base Naval de Puerto Belgrano. Actualmente gran parte de dicho complejo portuario se encuentra gestionado desde 1997 por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.

El valor estratégico del Complejo Portuario Bahía Blanca (CPBB) radica en la conectividad multimodal e intermodal nacional e internacional.

Sus dos principales industrias son la petroquímica y la de alimentos, razón por la cual sus objetivos estratégicos al 2040 son tres: Nodo Logístico Multimodal; Principal Cluster Portuario Industrial y Puerto Alimenticio.

Desde el punto de vista operativo el puerto posee catorce muelles y dos monoboyas y es considerado un puerto de aguas profundas por su calado de 45 pies. Su operación anual es de aproximadamente 27 millones de toneladas, siendo el primer puerto público de Argentina en tonelaje movido.

Su emplazamiento en el Atlántico le da una ventaja competitiva para el comercio con la mayoría de los grandes centros económicos mundiales de Europa, Mar Mediterráneo, de Medio Oriente, de Asia meridional, del Sudeste Asiático y China a través del Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica y el Océano Indico, con un ahorro en tiempo y costos logísticos.

El puerto opera en América con los puertos de Montevideo, Santos, Aqu, Pecem y el puerto de Nueva York, en Europa con Rotterdam y Marsella; en África Ciudad del Cabo y Durban; en Medio Oriente Dubai; en Asia Bombai, Singapur, Hong Kong, Shangai y Tokio. Figura 13.

Desde el punto de vista de conectividad multimodal el CPBB posee la mayor playa de maniobras ferroviarias de Argentina y transporta por este modo el 30% de cargas a nivel nacional y el 50% de la producción agropecuaria argentina, conectándose por medio del ferrocarril con las provincias de Santa Fe, Buenos Aires, Rio Negro y Neuquén.

Entre sus planes estratégicos a largo plazo figuran mejoramiento de las conexiones con Bariloche, Vaca Muerta, Malargüe y Cuyo para captar la producción manufacturada, minera y vitivinícola. Figura 14.

Posee conexiones de transporte automotor en el tramo Bahía Blanca - Buenos Aires, por medio de las autopistas AU RN3, Bahía Blanca-Neuquén AU RN22, y Bahía Blanca-Bariloche AU RN3 + RN 23.

Se ubica geográficamente sobre las troncales de los ductos y las proximidades a las zonas de explotación de gas, petróleo y minería de Neuquén, Rio Negro y Mendoza los que potencian sus capacidades logísticas.

A nivel regional Bahía Blanca conforma el Cluster Portuario - Industrial Argentino, posicionándose como HUB en la costa atlántica por sus conexiones al hinterland con el Complejo Industrial - Petroquímico y el Complejo Agroindustrial Argentino.

Las actividades con el Complejo Industrial y Petroquímico lo ubican como el mayor puerto exportador nacional y uno de los cinco principales de Sudamérica, generando sinergias entre las terminales portuarias, los polos petroquímicos y las industrias asociadas radicadas en el entorno del puerto.

El CPBB concentra el 53% de la producción de la Provincia de Buenos Aires y el 20% de las exportaciones de granos y oleaginosas de Argentina. La exportación de productos agropecuarios y agroindustriales del sur de la provincia de Buenos Aires y de la provincia de La Pampa representan un valor de US\$ 2.000 millones. Además, concentra la producción agropecuaria de carne fresca y congelada bovina, ovina, porcina y avícola, lácteos, miel, frutas, jugos, etc. de las provincias de Rio Negro y Neuquén, favoreciendo la conectividad entre zonas de producción, empresas que transforman y generan valor agregado y terminales de exportación.

Siendo el principal puerto de entrada y salida de la región patagónica sus limitaciones son el estado de mantenimiento de las vías de los FFCC y las rutas de acceso al mismo. Es necesaria una fuerte inversión en el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial y ferroviaria actual con la finalidad de incrementar del tráfico multimodal disminuyendo los costos y velocidades de operación.

San Antonio Este – Oeste Complejo portuario de la Provincia de Rio Negro administrado por el gobierno provincial y bajo una concesión por 30 años a la empresa Terminal de Servicios Portuarios Patagonia Norte S.A con vencimiento en el 2028.

Parte de la concesión está conformada por 24 empresas relacionadas con las actividades fruti-hortícolas y de hortalizas y la explotación minería de Sierra Grande

El puerto posee un muelle de ultramar de 200 mts de con un calado de 45/50 pies y un pontón flotante para las operaciones de buques pesqueros con un calado de 24/33 pies, contando con una capacidad para la operación de camiones al costado del buque.

Posee salas de transferencias de 4800 mts² con 14 docks de descarga para la transferencia multimodal y una playa con conexiones hasta 292 contenedores refrigerados.

Las actividades principales del puerto son las exportaciones de alimentos como frutas, hortalizas, jugos concentrados y pescado y la exportación de minerales.

Por modo automotor el puerto se vincula por medio de la RN 3 con Viedma y Bahía Blanca hacia el este y norte. Con el CBRN 23 con San Carlos de Bariloche – Paso Internac Cardenal Samoré. Por medio de la RN 251 con el CBRN22 Bahía Blanca – Pino Hachado. Figura 11.

Posee conexión ferroviaria por el ramal San Antonio Oeste – Bariloche / Esquel operado por Servicios Ferroviarios Patagónicos

La conectividad por modo aéreo es a través del Aeródromo Saint Exupery que se encuentra ubicado a las afueras de San Antonio Oeste y próximo el aeropuerto de Viedma.

Puertos de Concepción Chile. El Centro Portuario Concepción - Talcahuano (CPCT) se encuentra ubicado en la región del Bio Bio y está integrado por los Puertos de Concepción (Puerto Coronel), Puertos de Talcahuano (Puerto San Vicente y Talcahuano) y Puerto de Lirquén. Actualmente gran parte de dicho complejo portuario se encuentra gestionado por Puertos de Talcahuano y por el Consorcio de Puerto Coronel.

El CPCT se encuentra ubicado próximo a los pasos internacionales de Cardenal Samoré y Pino Hachado en la zona de desarrollo industrial y forestal del sur chileno.

Posee conexión vial a través de la RN5 y ferroviaria hacia el norte y sur de la región, y la conexión del tráfico aéreo se realiza a través del Aeropuerto Internacional Carriel Sur con vuelos nacionales e internacionales.

El CPCT posee puertos multipropósito destinados a la operación de carga a graneles, y operaciones con contenedores y carga general, además de operar con la flota pesquera chilena.

Los principales servicios que se ofrecen en los tres puertos son: consolidación y depósito de contenedores, operaciones con contenedores reefer full, acopio y almacenamiento de cargas break bulk, depósitos para almacenamiento de carga

Sistema de Ductos. Los principales sistemas de ductos de la región están afectado al transporte de gas y combustible desde las zonas de explotación hasta las refinerías.

Con cuatro oleoductos y gaseoductos troncales la provincia de Neuquén transporta el petróleo, combustible y gas para su procesamiento y empleo en las refinerías. Además, a través del cordillerano transportan gas a regiones del norte patagónico y Chile. Figura 15.

El transporte de ductos sirve para descomprimir el transporte de sustancias peligrosas por los modos ferroviarios y automotor en el CBRN22.

Conclusiones Parciales del Capítulo 3

En su conjunto la infraestructura logística en Argentina posee un nivel de deterioro como consecuencia de falta de continuidad en las políticas de inversión en el sistema de transporte nacional. Por el contrario del lado chileno se observa un adecuado nivel de mantenimiento en líneas generales.

Particularizando para cada modo de transporte el modo ferroviario requiere inversiones en mantenimiento y construcción de vías en el territorio argentino, mientras que en el territorio chileno se debería evaluar la conexión desde los actuales ramales operativos hasta el Paso Internacional de Pino Hachado.

El sistema vial en el territorio argentino requiere una fuerte inversión para mantener y ampliar las principales rutas que forman parte del corredor. Por su parte el sistema chileno posee una adecuada capacidad, pero carece de conectividad adecuada con los pasos internacionales.

El sistema aéreo regional posee las capacidades adecuadas y debería incrementar la capacidad de vuelos internacionales para el comercio exterior.

Los sistemas portuarios son los subsistemas logísticos más eficientes del corredor. En territorio argentino requieren inversiones en el land brige para facilitar la multimodalidad del transporte. Por último los sistemas de ductos facilitan el transporte tanto nacional como internacional.

La explotación de Vaca Muerta es un factor de desarrollo para la infraestructura de transporte ya que atrae inversiones de capitales públicos y privados para el mantenimiento y ampliación del sistema ferroviario, sistema vial, sistema aéreo y el sistema de ductos.

Del análisis de las encuestas realizadas concluimos que existe coincidencia plena en la deficiencia del sistema logístico de transporte y de infraestructura crítica. Se observa además las limitaciones serias que poseen las diferentes regiones para el acceso a un sistema multimodal de transporte internacional, encareciendo los costos de exportación y restando competitividad a los productos nacionales.

Otro punto a destacar que surgen de las encuestas es el alto porcentaje de encuestados que manifiestan que la infraestructura crítica logística debe tener financiamiento privado y administración mixta, lo cual permite concluir el alto nivel de descreimiento en el sistema estatal.

Capítulo 4: Planes de Desarrollo Estratégico

En los tres capítulos anteriores se han analizado los nuevos escenarios de los mercados asiáticos, los proyectos de integración de IIRSA y las actuales capacidades de infraestructura que posee el CBPN en Argentina y Chile; respondiendo con ellos a interrogantes de ¿por qué invertir en corredores bioceánicos?, ¿qué proyecto a nivel regional existe? y ¿qué capacidades logísticas para el comercio internacional se posee actualmente en el CBPN?

Los planes de desarrollo estratégicos son políticas de estado que desde el más alto nivel de la conducción nacional se articulan con los planes provinciales y sectoriales en un permanente proceso de retroalimentación con el objetivo de concretar las políticas de desarrollo regional y ordenamiento territorial, asimismo estos planes brindan un marco de referencia para la inversión pública y privada.

En este capítulo se analizarán los planes de infraestructura en el corredor, vinculando el planeamiento de IIRSA, el planeamiento nacional y los planes de las provincias de Neuquén y Rio Negro. De esta forma se podrá determinar si existe una coherencia y articulación entre los diferentes niveles y si los mismos están orientados hacia el comercio exterior.

Esta visión integral permitirá apreciar la factibilidad de ejecución de los proyectos y tener una predicción a mediano plazo de la integración del comercio exterior regional con los mercados asiáticos.

Plan Estratégico Territorial

El Plan Estratégico Territorial (PET) es un documento confeccionado por la Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de Obras Públicas (SPTyCOP) del Ministerio del Interior junto a otros ministerios del gabinete nacional y que responde al nivel de planeamiento estratégico nacional.

El PET se articula con los Planes Estratégicos Provinciales (PEP) por medio de la Planificación Territorial Nacional (PTN) y con los Planes Territoriales Regionales (PTR) por medio de la Planificación para la Integración Territorial Internacional (PITI), coordinando entre todos ellos los proyectos de corto, mediano y largo plazo de la obra pública.

El PET posee entre sus planes el Plan Nacional de Transporte (PNT) que nuclea el Plan Nacional Vial (PNV), el Plan Ferroviario de Cargas (PFC), el Plan Aerocomercial (PA), el Plan de Puertos y Vías Navegables (PPVN) y el Plan de Infraestructura de Transporte Publico (PITP); el

objetivo de todos estos planes es la mejora de la conectividad física por medio del sistema de transporte multimodal.

Según el PET (2018) los objetivos del PNT son: mejorar la infraestructura y operación del transporte ferroviario de cargas; incrementar la competitividad en puertos y vías navegables, reducción de los costos logísticos e incremento de la conectividad de las áreas productivas y planificación intermodal del transporte de cargas. (p.142).

La importancia de todos los planes antes mencionados radica en que permiten determinar la factibilidad de realización de los proyectos de infraestructura que contribuyen, por medio de una red logística eficaz, con el comercio exterior.

Continuando con el análisis a continuación se evaluarán los planes estratégicos de las provincias de Neuquén y Rio Negro, para entender como los mismos se articulan con el proyecto del CBPN.

Análisis del Plan Estratégico de Neuquén

Con la participación de equipos multidisciplinarios Neuquén ha articulado su planeamiento estratégico provincial de mediano y largo plazo con dos documentos rectores que orientan las políticas, planes y proyectos provinciales. El Plan Quinquenal 2019-2023, también denominado Plan de Desarrollo Provincial 2019-2023 (PDP) y el Plan Estratégico de Largo Plazo conocido como Visión Neuquén 2030 (VN).

Entre ambos planes se concluye que para transformar a Neuquén en polo logístico regional es necesario la integración del territorio provincial y mayor conectividad con Chile, facilitando el comercio hacia los mercados asiáticos. Figura 9.

Según el PDP (s.f) para lograr la vinculación regional son necesarios cumplir cuatro objetivos prioritarios, a saber: el desarrollo de los pasos fronterizos, el CBRN22, la zona franca Zapala y la modernización y ampliación del Aeropuerto Internacional de Neuquén. (p.29)

Proyectos de Desarrollo de Pasos Fronterizos Argentina – Chile. Es el primer objetivo del PDP y se basa en la puesta en valor de los pasos fronterizos y sus zonas adyacentes para facilitar el transporte internacional de mercaderías.

La República de Chile por medio de la Dirección de Planeamiento Coordinación Internacional del Ministerio de Obras Públicas y la República Argentina, por medio del Ministerio

de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios / Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública desarrollaron el Plan Maestro de Pasos (PMP) Argentina – Chile (2014), en el marco del Estudio Binacional de Conectividad Argentina – Chile, con el objetivo de avanzar en la conectividad binacional, desarrollando la infraestructura de frontera adecuada que permita en forma fluida el transporte multimodal e intermodal.

Con el PMP se logrará descentralizar y diversificar el transporte en diferentes pasos internacionales a lo largo de la Cordillera de los Andes, integrando corredores bioceánicos, áreas productivas y terminales portuarias por medio de Sistemas de Conectividad Fronteriza (SCF) que den flexibilidad al transporte, reduzcan los tiempos y los costos logísticos a la vez que minimicen el impacto del clima en las operatorias aduaneras.

El PMP prevé la vinculación de Neuquén con las regiones chilenas del Ñuble, Biobío, Araucanía, Los Ríos y Los Lagos por medio de siete pasos terrestres prioritarios, a saber: Pichachen, Icalma, Carirriñe, Mamuil Malal, Hua Hum, Cardenal Samoré y Pino Hachado, siendo la provincia argentina con la de mayor cantidad de pasos fronterizos. Figura 16.

Dentro del PMP el Centro de Frontera Pino Hachado es el paso prioritario de cargas y de conexión interoceánica para el comercio exterior. Su ubicación sobre la RN 242 a 60 km de la localidad de Las Lajas y 112 de Zapala en Argentina y a 208 km de Temuco y a 400 km de los puertos en la Región de Bio Bio en Chile lo ubican geográficamente en una posición estratégica sobre el CBRN22, con una operatividad permanente sin la influencia climática como Paso de Cristo Redentor en Mendoza. The Southern Transandine Railway (s.f.) (p.6)

En el mismo documento el Paso Internacional Cardenal Samoré ha sido priorizado para el turismo internacional y en forma secundaria para el tránsito de cargas, minimizando así el impacto del transporte de cargas en las zonas turísticas de Villa La Angostura y San Martín de los Andes. Asimismo, el PMP contempla la operatividad de los cinco pasos restantes, Pichachen, Icalma, Carirriñe, Mamuil Malal, Hua Hum, como alternativas al transporte de cargas por modo automotor.

Proyectos sobre la Ruta Nacional 22. Siendo el segundo objetivo del PDP, la misma es denominada como Corredor Bioceánico Ruta Nacional 22 (CBRN22) y constituye la principal arteria del transporte automotor regional.

Con una dirección este – oeste vincula los nodos logísticos provinciales de Neuquén capital con Zapala y a partir de dicha localidad por la RN 40 con el nodo logístico Chos Malal al norte y

con el nodo logístico San Martín de los Andes hacia el sur, logrando así el mayor aprovechamiento de los siete pasos internacionales provinciales.

Los proyectos estratégicos para el transporte automotor previstos por los planes provinciales y nacionales son: para la ZI ampliación a cuatro carriles de las rutas nacionales 22 y 237, mejoramiento de la ruta nacional 40 y las provinciales 13, 20, 23, 24, 46 y 47; para el AI pavimentación de tramos de las rutas provinciales 1, 6, 8, 10, 12, 17, todas con el objetivo de incrementar el transporte automotor por los siete pasos fronterizos. (p.p. 33, 38, 43, 47, 51).

Proyecto Zona Franca Zapala. Si bien el objetivo provincial en los planes es la Zona Franca Zapala a los fines del estudio se va a hacer hincapié en Zapala como nodo logístico intermodal.

En los planes a largo plazo se determina a la localidad como Centro Logístico Internacional (CLI), dotándola de una Zona Franca (ZF) con una zona primaria aduanera, un Parque Industrial Minero, un Parque Industrial Logístico, y facilidades logísticas para la operación del transporte multimodal por modos ferroviario, automotor y aéreo. (s.f., p.p.32. 33). El CLI Zapala se completa con un tendido ferroviario entre la localidad y la ZF de la misma y la conectividad con Paso Fronterizo de Pino Hachado para contribuir a la agilidad del transporte internacional.

Entre las acciones previstas para el mejoramiento del aeropuerto incluye la ampliación de sus instalaciones, hangares y la modernización de instrumental de la torre de control para vuelos de cabotaje y regionales. De esta forma se posicionaría al aeropuerto de Zapala como aeropuerto de cargas y alternativa al aeropuerto de Neuquén. Documento 1.

Cabe mencionar que el estado provincial opera al aeropuerto de Zapala, con lo cual reduciría considerablemente los costos de logística para el transporte de cargas aéreas.

Proyecto Aeropuerto Internacional de Neuquén. El último objetivo del PDP es ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional Presidente Perón de la ciudad de Neuquén, incrementando el tránsito de pasajeros a dos millones por año y la creación de un Nodo Logístico de Carga Aérea (NLCA) transformándolo en el principal aeropuerto patagónico y centro de operaciones de exportación e importación regional. Visión Neuquén 2030(s.f., p.46)

Esta capacidad permitirá limitar la exportación vía Buenos Aires de productos de alto valor como fruta fina, vinos, salmónidos etc., al mismo tiempo que facilitará la importación de piezas y repuestos para la explotación petrolera y gasífera en Vaca Muerta.

Complementariamente la provincia articula diferentes proyectos en los principales aeropuertos provinciales, a saber: al norte en los aeropuertos de Chos Malal y Loncopué el desarrollo comercial de pasajeros y carga con vuelos de cabotaje y regionales. (s.f., p.38); al sur en el aeropuerto de San Martín de los Andes, la ampliación y reequipamiento para vuelos de cabotaje e internacionales hacia Chile, Brasil, Perú, con prioridad para el transporte de pasajeros y como alternativa para el transporte de cargas menores. (s.f. p. 50). Un aspecto a tener en cuenta es la influencia de los factores climáticos y la actividad volcánica de la zona.

Como complemento a los objetivos de los planes PDP y VN, se analizarán otras infraestructuras que contribuyen a la logística internacional y por ende al comercio exterior.

Proyectos de Nodos Logísticos Provinciales. Para la articulación del CBRN22 los planes PDP y VN prevén diferentes Nodos Logísticos (NL) dentro de la ZI del corredor y en sus AI al norte y al sur respectivamente.

Los nodos sobre la RN22 son Centenario/Neuquén y Zapala (esta localidad se omite por haber sido analizada).

El Nodo Logístico Multimodal (NLM) Centenario/Neuquén tiene proyectado ser el nodo logístico, industrial, comercial y de servicios de mayor importancia de la Patagonia y se conformará con el NLCA del aeropuerto internacional, el Nodo Logístico Ferroviario (NLF) que vinculará los tramos Añelo y Zapala con Neuquén - Bahía Blanca y el Nodo Logístico Automotor (NLA) que vinculará las rutas 7 al noroeste, 22 al este y 237 al sudoeste. Figura 9.

Al norte y dentro de la AI los nodos logísticos de Añelo y Rincón de los Sauces tendrán como actividad central el apoyo a las actividades de explotación de gas y petróleo en Vaca Muerta, contando con facilidades logísticas para el transporte nacional e internacional multimodal por modos ferroviario, automotor y ductos. Asimismo, YPF ya ha comenzado la construcción de un aeródromo en sus instalaciones de Loma Campana, para descentralizar del aeropuerto de Neuquén el tráfico de pasajeros y cargas. Figura 9.

Hacia el noroeste y dentro de la AI el nodo logístico Chos Malal prevé apoyo a los proyectos energéticos de parques eólicos, geotérmicos e hidroeléctricos en la cuenca del Río Neuquén,

vinculando el paso internacional de Pichachén con el CBRN22 a través de la ruta 7 o de la ruta 40 desde Zapala. El mismo posee facilidades para el transporte multimodal e intermodal por modos modo automotor y aéreo, encontrándose estratégicamente sobre la ruta nacional 40, permitiendo la exportación de energía a Chile. Figura 9.

Al sur el nodo logístico San Martín de los Andes si bien no posee una misión principal de logística internacional, está centrado al frente de los pasos internacionales de Mahuil Malal, Carirriñe, Hua Hum y Cardenal Samoré lo cual le da flexibilidad de operación para el transporte de cargas siendo una alternativa al nodo logístico Zapala cuando el mismo no está operativo por condiciones climáticas. Figura 9.

Proyectos del Sistema Ferroviario. Los planes PDP y VN 2030 prevén varios proyectos sobre el CBRN22 y otros que son complementarios a este. Dentro de la ZI el FTS es quizás la obra más ambiciosa desde el punto de vista económico y de infraestructura y su concreción implicaría un cambio en la matriz logística regional.

En el informe The Southern Transandine (s.f.) destaca la importancia que representaría para la región la conectividad por modo ferroviario entre los puertos del Atlántico y del Pacífico ya que las exportaciones en el 2014 superaron los US\$ 12.000 millones, incrementándose el transporte de cargas por modo automotor de 400.000 tons en el 2003 a 800.000 tons en el 2014. (p.p.9-11).

Entre los proyectos que posee el FTS están la construcción del empalme Añelo – Ferrocarril Norpatagónico - Bahía Blanca y la renovación de las vías del tramo Centenario – Bahía Blanca, para dotar al nodo logístico petrolero de Vaca Muerta de transporte ferroviario.

En 2018 el Ministerio de Transporte de la Nación anunció que se licitarían por medio del mecanismo de Participación Público Privada la renovación de la red ferroviaria entre Bahía Blanca y Contraalmirante Cordero y una ampliación de esta de 80 km hasta la Localidad de Añelo

El Ministerio de Transporte (2018) resalta que el proyecto es estratégico porque:

Generará 10.000 puestos de trabajo en todo el país, reducirá los incidentes viales, reducirá los costos logísticos y operativos incrementando las exportaciones. Resalta además que dará viabilidad a la explotación del yacimiento de Vaca Muerta por medio de la reducción del 50% del costo de transporte, 40% del costo de la arena necesaria para el fracking y 10% el costo de perforación y operación del pozo.

Además, menciona que existiría una reducción de los costos logísticos del 50% para las provincias de Neuquén y Río Negro lo cual incrementaría la competitividad de los productos regionales.

Otros de los proyectos del FTS contempla la construcción de 276 km de vías entre Zapala en Argentina y Victoria - Púa en Chile con una inversión necesaria de US\$ 1.000 millones. De dicho proyecto 86 km corresponden a Argentina en el tramo Zapala – Pino Hachado con un costo de US\$ 281 millones; y 190 Km a Chile en el tramo límite internacional - Victoria-Puá con un costo de US\$ 719 millones respectivamente.

Ministerio de Transporte (2021) resaltó en su página web: En 2020 empresas rusas y chinas manifestaron interés en el proyecto del FTS y en el 2021 en el Ministerio de Transporte de la Nación se reunieron autoridades nacionales, provinciales y municipales para evaluar el interés de financiamiento en el proyecto FTS por parte de la empresa China Machinery Engineering Corporation (CMEC).

Se evaluaron los proyectos de construcción del tramo Añelo - FTS con una inversión total de US\$ 784 millones y la conexión del tramo Zapala – Pino Hachado con una inversión estimada de US\$ 792 millones de dólares. Ambos proyectos generarían 6800 empleos, demandando insumos y aumento del consumo local.

La concreción del FTS permitirá la conectividad intermodal y multimodal de los puertos de Bahía Blanca y San Antonio Oeste con los de Concepción –Talcahuano contribuyendo a la conectividad bioceánica regional. Asimismo, el FTS quedaría integrado a la red ferroviaria de Argentina y Chile.

Las consecuencias directas de la operativización del proyecto van a ser la reducción de costos y tiempos de transportes y la descentralización del transporte automotor de cargas reduciendo el impacto logístico y medioambiental.

Pino Hachado es la mejor opción como paso fronterizo regional, en comparación con los proyectos de Agua Negra en San Juan y Cristo Redentor en Mendoza por sus características geográficas, la baja influencia del clima y la inversión necesaria para la construcción del mismo. Cabe mencionar que todos los pasos internacionales fueron señalados como proyectos binacionales de conectividad en los estudios de (IIRSA) en el año 2012.

Complementariamente el plan provincial prevé la renovación de vías del tramo Zapala – Neuquén - Cipolletti y la habilitación de ramal ferroviario Zapala - Zona Franca para operación del

Centro Logístico Internacional y Centro de Transferencias de Cargas Multimodales (CTCM). VN(s.f., p.33)

Proyectos del Sistema de Ductos. Entre los proyectos a futuro figuran la construcción de un gaseoducto Tratayén (Neuquén) - Salliqueló - San Nicolás de los Arroyos (Buenos Aires) de 1000 km de extensión, con un costo de entre USD 1700 y 2000 millones. Fig 15.

Otros proyectos involucran diferentes ductos para el transporte y abastecimiento de arena y agua para las operaciones de fracking en la zona de explotación en Loma Campana – Vaca Muerta, con el objetivo de disminuir los costos logísticos del transporte por modo automotor y la congestión en las principales rutas de acceso y el CBRN22.

Acueducto La Calera - Parva Negra en la cuenca del Neuquén, de unos 68 km de longitud con una inversión de US\$ 60 millones.

En la Agencia de inversiones de Neuquén (2020) se destaca el Ducto Chelforó – Loma Campana para transporte de arena para fracking, la cual es transportada desde las provincias de Entre Ríos, Chubut y Catamarca, con una inversión de: USD 151 millones.

Análisis del Plan Estratégico de Rio Negro

Los planes estratégicos provinciales del corredor se remontan al año 2005 cuando se le propuso al gobierno nacional el desarrollo de un Corredor Bioceánico Norpatagónico (CBN), declarándose por ley 4014 de interés de interés político la creación, promoción y desarrollo del mismo y creándose el ente provincial Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico (CDPCBN), compuesto por diversos sectores públicos y privados.

La CDPCBN realizó estudios de prefactibilidad del proyecto con el apoyo y aprobación del Ministerio de Economía y Producción de la Nación y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El plan estratégico de la Agencia de Actuación Territorial provincial para el corredor se basa en la integración territorial por medio de la consolidación del Corredor Productivo del Valle (CPV) y el Corredor Turístico (CT) que vincula el mar con la meseta de Somuncurá y la cordillera.

Para dar un ordenamiento al territorio los planes provinciales fijan directrices y proyectos, entre los cuales podemos citar: mejoramiento en las condiciones de conectividad; el desarrollo de infraestructuras y la articulación con los corredores nacionales e internacionales. De ellas se

desprenden varios proyectos prioritarios como completamiento de la red vial; mejoramiento conexión ferroviaria y la conectividad aérea provincial.

Proyectos del Sistema Automotor. Siendo uno de los tres proyectos prioritarios sus dos ejes centrales son el CBRN22 al norte o Corredor del Valle y el CBRN23 al sur o Línea Sur o Corredor Turístico respectivamente. Ambos corredores conectan el transporte automotor de cargas entre las terminales portuarias en Argentina y Chile. Complementariamente a estos dos corredores, se encuentran una serie de rutas en sentido norte – sur a saber: las RN 3, 251 y 250 y las RP 2, 4, 8 y 6, las cuales vinculan los dos corredores bioceánicos e interconectan la zona central de la provincia. Figuras 11.

El Consejo Federal de Inversiones. (2013) resalta que en líneas generales los planes estratégicos provinciales proponen el mejoramiento, mantenimiento y ampliación de la red vial como factor de desarrollo y ordenamiento territorial, destacándose en todos los proyectos la prioridad en la infraestructura crítica como factor de desarrollo del comercio exterior.

Los cuatro ejes de los proyectos viales son: el mejoramiento de las condiciones de conectividad, completamiento de red vial provincial, incremento de conexiones con otras provincias y regiones y la vinculación del corredor Atlántico – Cordillera - Pacífico.

En general y en el entorno del CBNP el Gobierno provincial no se plantea la construcción de rutas nuevas sino el mejoramiento del actual sistema vial actual, salvo aquellos tramos que sean necesarios para la rectificación y mejora de las rutas actuales.

En base a los datos e información disponible se ha elaborado una propuesta de obras y un orden de prioridad para la ejecución de estas entre los planes provinciales y el PET nacional, con el objetivo de satisfacer las necesidades de transporte y promover el desarrollo provincial.

Los planes de infraestructura vial provincial priorizan para la provincia el mejoramiento y ampliación de los CBRN22 y 23 como principales arterias de integración regional.

El mejoramiento y ampliación del CBRN23 en la línea sur además de cumplir con la función de transporte de cargas, generará condiciones de accesibilidad y conectividad para las localidades comprendidas en su trazado, presentado oportunidades para el desarrollo de actividades productivas locales.

El PET prevé además el mejoramiento y ampliación de las RN 3, 251 y 250; y RP1, 2, 4, 5, 8, 52, 57, 66, 70, 77, 83, 86 para facilitar la conectividad intermodal entre los nodos logísticos

regionales de Bahía Blanca, Río Colorado, Chelforo y Cipoletti sobre el CBRN22 y San Antonio Este/Oeste San Carlos de Bariloche sobre el CBRN23. El mejoramiento de estas rutas tiene por objetivos la vinculación provincial con Neuquén, La Pampa Buenos Aires y Chubut y la conectividad del transporte automotor con el sistema ferroviario provincial.

Por último, entre los proyectos viales provinciales encontramos el de la Asociación Intermodal de América del Sur que promueve la creación del corredor Ruta Nacional 50 como una alternativa para vincular desde el Puerto de San Antonio Oeste con Aguas Blancas en la frontera con Bolivia en Salta, dicha iniciativa atraviesa al CBRN22 facilitando al transporte automotor el desplazamiento sin el ingreso a grandes ciudades. Documento 2.

Proyectos del Sistema Ferroviario. La provincia cuenta con dos ramales centrales del ex Ferrocarril Gral Roca (FCGR) que la atraviesan de este a oeste a caballo de los CBRN22 y 23, los cuales la vinculan con el resto del territorio nacional, la línea Bahía Blanca – Zapala y la línea, Bahía Blanca – Bariloche

Según López Crespo, A. (2012) Entre los planes previstos en el PET y del CDCBN a nivel provincial se prevé la recuperación del Ferrocarril Patagónico, obras de ampliación del Puerto de San Antonio, enlace al ferrocarril del Puerto de Bahía Blanca y obras de construcción de centros de transferencia de cargas provinciales.

Estas inversiones integran la infraestructura del sistema ferroviario a la red vial de las RN 22, 23 generando una sinergia con el proyecto del CBPN, con el objetivo de a mediano y largo plazo potenciar el transporte multimodal provincial y la conectividad internacional.

Entre los planes previstos en el PET figuran:

Mejoramiento del tramo puerto de Bahía Blanca con el puerto de San Antonio Oeste.

Mejoramiento del tramo puerto de San Antonio Oeste con Ing Jacobacci y la bifurcación hacia San Carlos de Bariloche y el Bolsón.

Construcción del Tramo Contraalmirante Cordero – Añelo.

Construcción del tramo Cipoletti - Contraalmirante Cordero.

Construcción del tramo Ramos Mexias – Chelforó para la vinculación ferroviaria de los dos ramales del corredor.

Construcción del Tramo San Antonio Oeste – Comodoro Rivadavia.

El financiamiento internacional para obras en infraestructura ferroviaria estará directamente vinculado a la conveniencia económica de la inversión, tal es el caso de la industria petrolera y minera.

Proyectos del Sistema Aéreo. Entre los objetivos estratégicos del PET y el CDPCBN figuran el mejoramiento de la conectividad aérea para el transporte de pasajeros y de cargas por medio de reformas, ampliaciones y equipamiento de los aeropuertos de Bariloche, Viedma y General Roca, integrados al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA), y el incremento de la operatividad de los aeropuertos de Catriel, el Bolsón, Ingeniero Jacobacci, San Antonio Oeste, Los Menucos, Sierra Grande y Choele Choel.

Proyectos del Sistema de Terminales Portuarias. Con eje en el Puerto de San Antonio Este / Oeste el CBPN prevé para el puerto y ambas localidades inversiones para el acceso ferroviario y así incrementar las exportaciones pesqueras y de frutas del Alto Valle del Río Negro.

El proyecto centro logístico puerto San Antonio Este ofrecerá todos los servicios de la gestión de la cadena de suministros para el comercio exterior; la cual involucra desde la recepción hasta la entrega final del producto, con servicios especializados para el manejo de carga, embalaje, almacenamiento, consolidación, trasbordo multimodal y operatoria aduanera.

El proyecto involucra también las posibilidades de ampliación del puerto y propone reubicación de la zona franca junto al complejo portuario, con centro de distribución y cross-docking, almacenes y el transporte multimodal de los modos marítimo, ferroviario, vial y aéreo. El objetivo estratégico del plan es lograr que San Antonio Oeste se convierta en el hub portuario de la Patagonia norte, desarrollando las potencialidades que presenta el puerto y la ciudad.

Proyectos de Nodos Logísticos Provinciales. Los nodos logísticos en el CBRN22 son Rio Colorado, Chelforo y Cipolletti y del CBRN23 al sur Viedma, San Antonio Oeste y Bariloche.

El nodo logístico de Rio Colorado presenta facilidades multimodales e intermodal para transporte por modo automotor y ferroviario, con previsiones para el transporte por modo aéreo en el PET. Es la primera localidad provincial antes del puerto de Bahía Blanca.

El nodo logístico de Chelforó si bien no está contemplado como tal en el PET considero que al estar dentro del proyecto del ramal ferroviario Ramos Mexias – Chelforo permitirá a futuro

el transporte intermodal tanto con el CBRP22 como con el FTS, en los tramos Bahía Blanca – Pino Hachado.

El nodo logístico Cipolletti, no debería analizarse en forma aislada sino en el marco de los nodos logísticos de Neuquén capital y Centenario, con el objetivo de complementar capacidades logísticas entre las tres localidades. En ese sentido el nodo posee facilidades para el transporte automotor, ferroviario y aéreo.

El nodo logístico de Viedma, capital de provincia, posee facilidades de transporte modo automotor, aéreo y ferroviario. Este Nodo logístico es la puerta de acceso de la RN3 al CBRN23 y presenta además conectividad con Choele Choel por la RN 250 a través de Grl Conesa.

Por último, se encuentra el nodo logístico Bariloche, el cual presenta capacidades para el transporte multimodal e intermodal en los modos, automotor, ferroviario y aéreo. Cabe mencionar que la prioridad de este nodo logístico es el turismo, pero es una alternativa al Nodo Logístico San Martín de los Andes, en el CBPN.

Proyecto Paso Binacional. El Paso Internacional "Río Manso" es el único paso rionegrino terrestre que vincula la provincia con las localidades de Cochamó y Puerto Montt en Chile. El mismo se propone como Paso Internacional por sus características geográficas y climáticas que hacen posible su operatividad durante todo el año. El proyecto es un eslabón más en la vinculación turística cordillera-mar, tanto para la población argentina como chilena. Es por ello que se propone este paso como prioritario para el corredor turístico y alternativo para el tránsito de cargas por el impacto que la misma tienen sobre el medioambiente cordillerano.

Proyectos del Sistema de Ductos. Los principales proyectos se refieren al gasoducto de la línea sur, con la conexión del gasoducto general San Martín y de una extensión de 342 kilómetros de cañerías.

Planes de IIRSA en el Corredor Bioceánico Patagonia Norte

Los planes y proyectos de IIRSA en el corredor se han agrupado por países y dentro de cada país por proyectos de los sistemas transporte automotor, ferroviario, marítimo y de pasos de frontera.

Para una mejor comprensión los proyectos de puertos se agruparon con los de mejoramiento del hinterland y del land bridge y los proyectos de pasos de frontera se agruparon con los accesos a los mismos e implementación de Control Integrado de Paso de Frontera en virtud que dichos sistemas tienden a agilizar el transporte y los procesos de comercio exterior.

Proyectos de Infraestructura en Argentina

Proyectos del Sistema Automotor. Construcción de la circunvalación en la Ciudad de Bahía Blanca; mejoramiento de la RN22 tramo Bahía Blanca – límite con la Pampa; incremento de capacidad de transporte de la RN22 en el tramo Villa Regina – Zapala; mejoramiento de la RN 3 tramo Bahía Blanca – Carmen de Patagones; pavimentación de la RN 23 tramo VALCHETA - RN 237; adecuación y mantenimiento de la ruta Interlagos en Argentina; pavimentación del tramo RN40 /empalme RN23 – límite con provincia de Chubut.

Proyectos del Sistema Ferroviario. Tramo Bahía Blanca – Cipolletti - Añelo, tramo Zapala – Las Lajas – Limite con Chile.

Proyectos del Sistema de Terminales Portuarias. Circunvalación y accesos ferroviarios al puerto de Bahía Blanca y ampliación del mismo; optimización del Puerto de Madryn; ampliación de los puertos de Rawson y Comodoro Rivadavia, ampliación del muelle del Puerto de Luis Piedrabuena

Proyectos de Sistemas de Pasos de Frontera. Acceso Tramo Paso Internacional Pichachén – RP N 6; mejoramiento del Acceso Paso Internacional Icalma; mejoramiento del Acceso Paso Internacional Mamuil Malal – Tromen; mejoramiento del acceso Paso Internacional Hua Hum; pavimentación del acceso al Paso Internacional Carirriñe – RP 62; pavimentación del acceso tramo Paso Internacional el Manso – RP 83; pavimentación de la RN 259 acceso Paso Internacional Futaleufú; pavimentación del tramo acceso Paso Internacional Coyhaique Alto – RP N 74 Y RN 40; pavimentación de las RN 260 y RN 40 con acceso Paso Internacional Huemules. Figura 16 y 17.

Proyectos de infraestructura en Chile.

Proyectos del Sistema de Transporte Automotor. Ruta 5 tramo Temuco – Valdivia, adecuación y mantenimiento de la ruta interlagos; mejoramiento de tramo Puerto Varas – Puerto Mar y Aeropuerto; mantenimiento ruta 180; readecuación y reparación del túnel Las Raíces, pavimentación ruta tramo Bandurrias – Coyhaique Alto.

Proyecto del Sistema de Terminales Portuarias. Modernización del Puerto de Talcahuano.

Proyectos de Sistema de Pasos de Frontera. Mejoramiento y pavimentación ruta 45 tramo Los Ángeles – Paso Internacional Pichachen; mejoramiento de la ruta 181 tramo Curacautin-Pino Hachado, pavimentación del tramo ruta 181 – Paso Internacional Pino Hachado, implementación de Control Integrado de Paso de Frontera Pino Hachado; mejoramiento del acceso al Paso Internacional Icalma; mejoramiento del acceso al Paso Internacional Tromen – Mamuil Malal; mejoramiento del acceso al Paso Internacional Hua Hum y construcción del Complejo Fronterizo Hua Hum; mejoramiento y pavimentación ruta 201 en el tramo Coñaripe -Paso Internacional Carirriñe; repavimentación ruta 215 tramo Entre lagos - Paso Internacional Cardenal Samoré e implementación del Control Integrado de Paso de Frontera Cardenal Samoré; construcción del camino de acceso al Paso internacional Rio Manso, pavimentación ruta 231 Puerto Ramírez – Paso Internacional Futaleufú. Figura 16 y 17.

Conclusiones Parciales del Capítulo 4

Del análisis de los planes y proyectos regionales, nacionales y provinciales se observa una correcta articulación entre los tres niveles orientando los proyectos al transporte internacional de cargas.

El Corredor Bioceánico Patagonia Norte no constituye un único proyecto sino la suma de diferentes proyectos de diferente magnitud en ambos países, lo cual les otorga flexibilidad a los planes para su ejecución en base a la disposición presupuestaria.

La visión territorial del EID 9 es más amplia a la del CBPN, alcanzando desde el límite con la pampa y al sur de Chubut, involucrando las RN 22, 23 y 24.

La financiación de proyectos con capitales estatales en el caso de Argentina puede ser un condicionante para la concreción de estos, razón por la cual es necesario la participación privada en los mismos.

No se observa en los proyectos de IIRSA el Ferrocarril Trasandino Sur, pero si se observa la construcción del tramo del del lado argentino hasta la frontera y diferentes proyectos de construcción y mejora de tramos en ambos países. Esto permite concluir que Zapala se transformará en un Centro de Transferencia de importancia regional.

No se observa en IIRSA el desarrollo de proyectos para el transporte por modo aéreo y por ductos, centrándose prioritariamente en el modo automotor.

Se observa un gran desarrollo de los pasos de frontera en ambos países, explotando al máximo las características geográficas de la región.

Es indudable que la explotación de Vaca Muerta constituye un factor de desarrollo regional que debe canalizarse con inversiones privadas para su rápida concreción.

Del análisis de las encuestas podemos observar un bajo nivel de conocimientos de los Planes Estratégicos Nacionales para la infraestructura y la logística. Existen coincidencias en que el costo logístico constituye uno de los principales costos de exportación para los productos nacionales.

Asimismo la opinión de los encuestados está dividida a que el empleo de los puertos chilenos para las exportaciones pueda afectar el desarrollo de los puertos argentinos de Bahía Blanca, San Antonio Este/Oeste y demás puertos patagónicos.

Capítulo 5: Comercio Exterior de las Provincias de Neuquén y Rio Negro

Ya habiendo realizado el análisis en los cuatro capítulos anteriores sobre la potencialidad de los mercados asiáticos y China en especial; los planes regionales, nacionales y provinciales de infraestructura y el estado actual de la misma en el corredor el presente capítulo analizará las variables cuantitativas de comercio exterior de las provincias de Neuquén y Rio Negro con el objetivo de responder a las siguientes preguntas, ¿Cuánto de lo que se produce se exporta? y ¿Cuáles son los mercados internacionales prioritarios para ambas provincias?.

El comercio exterior de Neuquén y Rio Negro se analizó basándose en estudios estadísticos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) sobre las categorías de productos primarios (PP), manufacturas de origen agropecuario (MOA), manufacturas de origen industrial (MOI) y combustibles y energía, en un periodo de 28 años (1993 – 2020).

Del análisis antes mencionado podemos concluir que en el año 2000 ambas provincias tuvieron el récord en las exportaciones con US\$1.675,5 millones las cuales representaron el 6,4% del total nacional con una participación de Neuquén del 76,1% y de Rio Negro del 24%. Asimismo, en el año que se registró su menor nivel fue en el 2017 con US\$ 438.6 millones los cuales representaron el 0,7% del total de exportaciones a nivel nacional, de las cuales Neuquén tuvo una participación con el 13,7% y Rio Negro el 86%. Gráficos Tabla 5.

Haciendo un análisis pormenorizado de las cuatro categorías encontramos que los PP la mayor participación en montos exportados se registró en el 2013 con US\$ 523,3 millones, correspondiendo al 56% de las exportaciones totales de ambas provincias y de los cuales el 10,1% correspondió a Neuquén y el 89,9% a Rio Negro. Cabe mencionar que hasta el año 2008 Neuquén tenía una mayor participación que Rio Negro en las exportaciones de PP y a partir de dicho año se invirtió la participación de exportaciones en favor de Rio Negro teniendo al 2020 una proporción de 61% contra 39% a favor de Rio Negro. Gráficos Tabla 6.

Las MOA registraron su pico de exportación en el 1996 con US\$ 154, 8 millones, correspondiendo al 13% de las exportaciones totales de ambas provincias y de los cuales el 34,4% fueron neuquinas y el 65,6% rionegrinas, siendo esta provincia líder en las exportaciones de las MOA durante los veintiochos años. En este mismo año las MOI, tuvieron su mayor participación con US\$ 69,9 millones correspondiendo al 7% de las exportaciones de ambas provincias. Gráficos Tabla 6.

Por último, las exportaciones de combustibles y energía registraron su pico en el 2000 con US\$ 1.352,3 millones, correspondiendo al 81% de las exportaciones totales de las dos provincias, siendo Neuquén líder en las exportaciones de combustibles y energías. Gráficos Tabla 6.

Si bien históricamente los principales destinos de exportación fueron USMCA, Unión Europea, Suiza y Chile, del análisis del periodo 2015 – 2020 se observa que mientras Neuquén redujo los destinos de exportación de 140 a 50 países, incrementó los montos de US\$ 55.589.465 a US\$ 198.393.965; en tanto que Río Negro redujo los destinos de 141 a 70 países reduciendo también sus montos de exportación de US\$ 438.845.707 a \$ 330.256.143.

A nivel general de todas las exportaciones en la región patagónica Neuquén tiene una participación promedio del 5,1% y Río Negro del 7,9%, mientras que a nivel nacional Neuquén representa el 0,4% y Río Negro el 0,7%.

Comercio Exterior de Neuquén

Los principales PP de exportación son la fruta fresca como peras, manzanas y cereza fresca. Las exportaciones de MOA son vino de uva, jugos de fruta y hortalizas. Las de MOI productos químicos orgánicos, papel, cartón y sus manufacturas y en combustibles y energías gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos

Los destinos de exportación más importantes son USMCA y Mercosur con el 92% de los valores exportados, seguido CEI y Asia el 1%.

Dentro de Sudamérica Chile fue el principal destino de las exportaciones neuquinas, con el 69,3% de los despachos, seguido por Mercosur (14,5 %) y USMCA.

Comercio Exterior de Río Negro

Los principales PP de exportación son frutas frescas peras, manzanas y frutas de carozo; carnes frescas refrigeradas o congeladas, pescados y mariscos sin elaborar. Le siguieron MOA con jugos de frutas y hortalizas, restos de bebidas líquidos alcohólicos y vinagres y fruta seca o procesada y MOI con máquinas y aparatos mecánicos; y combustibles y energía con gas de petróleo. Figura 18.

Los destinos de exportación más importantes son USMCA y Mercosur con el 60% de los valores exportados, seguido por la Unión Europea con el 34% y CEI y Asia el 5% y por último Oceanía con el 1% restante.

El principal destino es Brasil, seguido por Estados Unidos y Rusia. Entre estos tres destinos se reparte el 56% de los valores exportados y el 64% del volumen. Luego les siguen: Chile; Italia; Países Bajos y Alemania, entre otros.

Conclusiones Parciales del Capítulo 5

Desde el punto de vista regional Neuquén y Río Negro son las dos provincias con menor participación en las exportaciones de la Patagonia.

Desde el punto de vista de producción se observa una mayor diversificación de productos por parte de Río Negro sobre Neuquén, quien mantiene una tendencia de crecimiento en exportaciones.

Neuquén si bien tiene centralizados sus principales productos de exportación en los combustibles y energías se observa un creciente desarrollo en otras industrias.

Como conclusión y del análisis de los datos se observa una mayor participación de Río Negro a partir del año 2008, con un pico del 86% en el 2017.

Según los destinos de las exportaciones de Neuquén se observa el empleo del corredor para el transporte por modo automotor hacia Chile y desde allí a través de puertos del pacífico hacia EEUU y Asia. Para el resto de los mercados en Brasil, EEUU y Europa se emplean los puertos del Atlántico.

Según los destinos de las exportaciones de Río Negro se emplean prioritariamente los puertos del Atlántico para el transporte de las mercaderías por modo marítimo hacia Brasil, EEUU y Europa y por modo automotor hacia Chile.

De análisis de distribución de los grandes rubros se puede concluir que los PP han mantenido un crecimiento sostenido de las exportaciones alcanzando su pico en el 2018 con el 81% de las exportaciones; las MOA se han mantenido en un promedio estable de alrededor del 12% alcanzando un pico en el 2015 del 17%, las MOI por el contrario no han tenido una constancia en las exportaciones logrando su máximas exportaciones en el 2015 con el 11%; por ultimo las exportaciones de combustibles y energías han ido decreciendo el nivel de exportaciones del 81% en el 2000 al 1.7% en el 2018, observándose una recuperación en los últimos dos años.

6. Conclusiones/Reflexiones Finales

A lo largo de los cinco capítulos del desarrollo se analizó la factibilidad de concreción del proyecto del Corredor Bioceánico Patagonia Norte y como contribuiría el mismo al comercio exterior y desarrollo económico regional. Asimismo, interpretó el crecimiento de los mercados de Asia, se evaluó la articulación de los planes para la concreción del corredor, se analizó las capacidades logísticas existentes y evaluó el impacto que provocaría en el comercio exterior y desarrollo regional si no se concreta el proyecto, cumpliendo así con el objetivo general y los objetivos específicos del TFM.

Habiendo desarrollado los cinco capítulos se expondrán los hallazgos y las conclusiones referidas a los mismos, arribando a una conclusión final y validando con ello la hipótesis de trabajo planteada.

Hallazgos y Conclusiones

Entre los hallazgos más significativos y las conclusiones de los cinco capítulos encontramos:

Del primer capítulo se observa que es prematuro poder determinar el alcance que tendrá la firma del RECEP para Argentina y el Mercosur, si bien hay coincidencia de los analistas en que nuestro país a futuro puede formar parte del acuerdo, se debería avanzar no en forma aislada sino como parte de un bloque regional latinoamericano que garantice una posición fuerte en las negociaciones, teniendo en cuenta como “Factor Determinante” la amenaza que puede representar para la industria nacional formar parte del bloque frente a la industria asiática.

Referido al BRI del análisis surge que va a tener un impacto sustancial sobre el comercio euro – asiático, en este proyecto Argentina debe analizar nuevamente la forma que se va a sentar a negociar el ingreso al mismo, ya que limitándose a exportador de materias primas y productos semielaborados puede generar una fuerte destrucción de la industria nacional.

Otros de los hallazgos importantes del proyecto chino es la incidencia de la infraestructura como instrumento del comercio exterior y la financiación de proyectos en países adherentes al mismo.

Los tres hallazgos enumerados nos permiten concluir que en el corto plazo Argentina debería avanzar en acuerdos regionales latinoamericanos simplificados en un solo bloque que

permitan las negociaciones en bloque con los proyectos asiáticos del RCEP y BRI accediendo con ello a nuevos mercados y a créditos internacionales para la construcción de infraestructura crítica destinada al comercio exterior.

Del análisis del segundo capítulo surge como hallazgo que los proyectos de IIRSA poseen un fuerte componente de financiación pública y escasa financiación privada de los mismos.

Asimismo, del análisis del corredor de IIRSA podemos inferir que para el sur de Mendoza, La Pampa y centro y sur de Buenos Aires el Paso Internacional de Pino Hachado es equidistante y hasta más próximo que el Paso Internacional de Cristo Redentor

Como conclusión del segundo capítulo y de los hallazgos descriptos podemos determinar que una mayor inversión privada en los proyectos sería una garantía de continuidad en el desarrollo del corredor durante los procesos de contracción económica.

Asimismo, se concluye del análisis de la información disponible que se debería ampliar el área de influencia del Eje 9 hasta el sur de Mendoza, La Pampa y centro y sur de Buenos Aires, transformando al CBPN en la alternativa de transporte internacional al corredor central y el Paso Internacional de Cristo Redentor.

Del análisis del tercer y cuarto capítulo surgen como hallazgos que hay una correcta articulación de los planes de IIRSA, el plan estratégico territorial y los planes provinciales que contienen al Corredor Bioceánico.

Un hallazgo muy importante es que en los planes de IIRSA no está contemplado el Ferrocarril Trasandino Sur en el tramo Paso Internacional Pino Hachado – Victoria, del lado chileno. También surge del análisis el fortalecimiento del sistema de transporte automotor a través de los pasos internacionales y los accesos a los mismos.

Como primera conclusión de ambos capítulos podemos determinar que hay una correcta articulación de planes. Surge como conclusión complementaria que el proyecto del FTS en territorio argentino va a implicar a futuro la multimodalidad del transporte en el Paso Internacional de Pino Hachado.

Como segunda conclusión podemos observar que las capacidades de la infraestructura logística actual satisfacen necesidades básicas para el comercio exterior y requieren una fuerte inversión en mantenimiento y ampliación de estas en especial en territorio argentino.

En el quinto capítulo surge como hallazgo que los principales mercados de exportación de ambas provincias son EEUU, Mercosur y la UE lo que nos permite concluir que debería articularse

las inversiones en el corredor en forma coordinada con la expansión del comercio exterior a los mercados asiáticos, teniendo en cuenta los tiempos que implica la adecuación de la infraestructura y la consolidación de un mercado de comercio exterior.

Hasta aquí se han cumplido con los objetivos de interpretar el crecimiento de los mercados de Asia, evaluar la articulación de los planes para la concreción del corredor y analizar las capacidades logísticas existentes.

En respuesta al cuarto objetivo específico se puede concluir que de no concretarse el proyecto y realizarse una apertura comercial a los mercados asiáticos del RECEP o el BRI, se afectaría la competitividad en los productos nacionales como consecuencia de costos logísticos asociados. Asimismo, la no concreción de este afectaría los proyectos de exportación de productos primarios, de manufacturas de origen agropecuario, manufacturas de origen industrial y combustibles y energía que actualmente emplean el CBPN.

Del análisis de las encuestas realizadas surge:

Limitaciones para dimensionar la influencia en el mediano plazo de los mercados asiáticos y la República Popular China en el contexto internacional.

Unidad de criterio para la negociación con los mercados asiáticos y RP China.

Conocimiento medio de los planes de integración sudamericanos.

Unidad de criterio en la evaluación del sistema logístico e infraestructura crítica nacional.

Unidad de criterio para la financiación y administración de la infraestructura crítica logística nacional.

Unidad de criterio en el valor del Área Estratégica Patagonia Norte y la necesidad de infraestructura crítica para su desarrollo e integración nacional e internacional.

Limitaciones y Propuestas

Entre las limitaciones a la investigación se menciona el acceso a información de planes estratégicos de Chile.

Se sugiere para investigaciones futuras referidas al corredor bioceánico se evalúe el impacto que tendría para el sistema portuario argentino el empleo de los puertos del pacífico, teniendo en cuenta que existen planes de expansión de los puertos dentro de la zona de interés de Bahía Blanca, Río Negro y Chubut. En el mismo orden, es necesario evaluar la capacidad de operaciones de los puertos chilenos para productos primarios del complejo agro-industrial argentino.

Otro aspecto a tener en cuenta para estudios futuros es evaluar el impacto de proyectos como Vaca Muerta y la explotación minera de Rio Negro para captar capitales privados que financien obras de infraestructura en el corredor.

Como reflexión sobre las implicancias prácticas del TFM soy de opinión que el conocimiento del comercio exterior asiático permite tener una visión de las decisiones estratégicas que Argentina y el Mercosur deberán adoptar en el corto plazo. Dichas decisiones deberán estar respaldadas por planes y proyectos que faciliten su implementación y garanticen el éxito de estas.

Considero que el valor del Trabajo Final al desarrollo de práctica profesional de la Maestría es aportar una visión integral y estratégica del comercio exterior, articulando análisis de mercados, comercio exterior, logística internacional, planes y proyectos infraestructura crítica.

Conclusiones y Verificación de la Hipótesis

El crecimiento de los mercados asiáticos en el corto y mediano plazo implica la toma de decisiones por parte del comercio exterior argentino que deben estar articuladas con estrategias sectoriales de infraestructura que permitan asegurar el éxito.

La concreción del corredor va a contribuir con el comercio exterior del Eje de Integración y Desarrollo Sur, facilitando el transporte desde las zonas de producción hacia las terminales portuarias en el Atlántico o en el Pacífico, dotando de flexibilidad operativa a la actual matriz logística argentino - chilena.

El desarrollo de proyectos como la minería, la explotación petrolera, la generación de energía en todas sus formas, etc. atraen las inversiones privadas para el financiamiento de la infraestructura crítica regional; la cual beneficia a otros sectores productivos generando una sinergia para la exportación de productos primarios y manufacturas de origen agropecuario.

Podemos concluir que el proyecto del Corredor Bioceánico Patagonia Norte es APTO, ya que cumple con el propósito por el cual se diseñó; en FACTIBLE, ya que se puede realizar en un horizonte de tiempo aceptable y con un nivel de inversiones lógico y es ACEPTABLE ya que la relación costo beneficio es claramente favorable para el comercio exterior y desarrollo regional de la Patagonia.

Por todo lo anteriormente expuesto y a la luz de las conclusiones expresadas se considera que queda comprobada la hipótesis del Trabajo Final de Maestría la cual establece:

“El comercio exterior y los planes de desarrollo regional se van a ver fuertemente beneficiados con la concreción del Corredor Binacional Patagonia Norte”.

7. Referencias Bibliográficas

Referencias de Libros y Revistas.

Achcar, G., Arvanitis, R., Belkaid, A., Braeckman, C., Breville, B., Bulart, M., Camus, J., Carroue, L., Cheterian, V., Chollet, M., Conchiglia, A., Conesa, P., Delbecq, D., Derens, J., Eckert, D., Filiu, JP., Fruchart-Ramond, P., Golub, P., Gresh, A.,...Zajec, O. (2012). *Mundos Emergentes. El Atlas IV Le Monde Diplomatique* Capital Intelectual.

Albrow, M., Berjano, C., Brown, K., Brown, S., C. Fulin, Ch. Gambardella, L., Gosset, D., Zengyue, H., Haoming, H., Yiping, H., Kelimbetov, K., Khakid, M., Ladjevac, I., Gang, L., Guoqiang, L., Shan, L., Yong, L., ...Zysk, P. (2019). *Common Prosperity. Global Views son Belts and Road Initiative*. China Intercontinental Press.

Anton, F.,Aroza, M., Becker, C., Bloch, R., Candia, C., Carpintieri, D., Castiglioni, K., Contino, F., Cruz, R., Gimenez, M., Hernandez, G., Iglesias A., Kuharo, L., Lazzari, S., Liatis, R., Lopez, J., Nanni, D., Perez, G., Pico, A., ...Zan Bisignani, P. (2016). *Aspectos esenciales de la Gestión Logística*. Fund Andreani

Azria, R., Bauberot, J., Bertrand, JR., Boff, L., Denis, JP., Michel, R, Roy O, Tincq, H.(2009). *El Atlas de las Religiones. Pais por Pais, Las Claves del Mundo Que se Viene*. Le Monde Diplomatique. Capital Intelectual.

Balllou, R (2004). *Logística. Administración de la Cadena de Suministros*. Pearson.

Brzezinski, Z. (1998). *El Gran Tablero Mundial*. PAIDOS SAICF.

Cámara Empresaria de Operaciones Logísticas (2007) *Manual de Buenas Prácticas de Contratación de Operaciones Logísticas*. CEDOL

Gobierno de Neuquén (s.f.) *Plan Quinquenal 2019 – 2023*. <https://www.neuqueninforma.gob.ar/wp-content/uploads/2019/03/Plan-Quinquenal.pdf/>.

Gobierno de Neuquén (s.f.) *Visión Neuquén 2030*.

<http://www.legislaturaneuquen.gob.ar/svrfiles/hln/documentos/DiaSesio/XLVIII/AnexoReunion5/VisionNeuquen2030.pdf/>.

Huntington, S (2001) *El choque de las civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*. PAIDOS. SAICF.

Jinping ,X (2018) *La gobernación y Administración de China I y II*. Ediciones en lengua extranjera Cía.. Ltda.

Kissinger, H (2016). *Orden Mundial*. Penguin Random House.

Ministerio del Interior. (2018). *Plan Estratégico Territorial*. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/secretaria/>.

Referencias de Artículos Periodísticos

Albertoni, N, Heine, J. (2020). *América Latina se está quedando al margen del mundo que viene*. The New York Time. <https://www.nytimes.com/es/2020/11/30/espanol/opinion/acuerdos-comerciales-america-latina.html/>.

BBC News Mundo. (2020). *Las claves del RCEP, el mayor tratado de libre comercio del mundo (y cómo afecta a América Latina)*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54937458/>.

China Daily. (2015). *New railway linking China, Europe to be built*.
http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-03/18/content_315973.htm/.

China Daily. (2017). *Trenes para la ruta y la Franja de la Seda*.
<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/14727.htm/>.

Clarín. (2020). *¿Qué es el RCEP? Claves para entender el mayor acuerdo de libre comercio del mundo (y cómo afecta a América Latina)*. <https://www.clarin.com/mundo/-rcep-claves-entender-mayor-acuerdo-libre-comercio-mundo-afecta-america-latina/>.

El Cronista (2020). *La Nueva Ruta de la Seda: el megaproyecto chino al que se suma Argentina*.
<https://www.cronista.com/economia-politica/La-Nueva-Ruta-de-la-Seda-el-megaproyecto-chino-al-que-se-suma-Argentina-20201107-0003.html/>.

El Cronista Comercial. (2020) *La Nueva Ruta de la Seda: el megaproyecto chino al que se suma Argentina* *El Cronista* <https://www.cronista.com/>.

El Economista (2020). *15 países de Asia y el Pacífico forman el bloque comercial más grande del mundo*.
<https://eleconomista.com.ar/2020-11-rcep-asia-china/>.

Esteban, M; Otero-Iglesias, M. (2015). *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?*. Real Instituto El Cano.
http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china/.

Koop, F (2019). *La Franja y la Ruta, la nueva cara de China en América Latina*. Dialogo Chino.
<https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/26121-la-franja-y-la-ruta-la-nueva-cara-de-china-en-america-latina/>.

Mondino, D (2020). *En qué afecta a la Argentina el nuevo mega tratado RCEP*. La Nación.
<https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/en-que-afecta-argentina-nuevo-megatratado-rcep-nid2514790/>.

Morales, R. (2020). *Con China y sin EU, 15 países firman el TLC más grande del mundo: RCEP*. El Economista. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Con-China-y-sin-EU-15-paises-firman-el-TLC-mas-grande-del-mundo-RCEP-20201117-0010.html/>.

Peña, F. (2020). *El RCEP y la Geopolítica de Alianzas Regionales. Su potencial incidencia en las estrategias de inserción comercial internacional*.
www.felixpena.com.ar/index.php?contenido=negociaciones&neagno=informes/2020-12-regional-comprehensive-economic-partnership/.

Ramos, S. (2016). *La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática*.
<https://elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica/>.

Siren, F. (2019). *La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza?*. <https://www.dw.com/es/la-nueva-ruta-de-la-seda-china-oportunidad-o-amenaza/a-50527079/>.

Storey, I (2020) *Asia y el nuevo (des)orden mundial. La era de la perplejidad. Repensar el mundo que conocíamos*. <https://www.bbvaopenmind.com/articulos/asia-y-el-nuevo-desorden-mundial/>.

- Vidal Liu, M. (2018). *La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China*. El País. https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html/.
- Wang, H. (2015). *Las triples victorias de China: las nuevas rutas de la seda*. <https://www.forbes.com/sites/helenwang/2016/01/15/chinas-triple-wins-the-new-silk-roads/?sh=216179036f7f/>
- Zou, X (2020). Acuerdo RCEP la mayor zona de libre comercio del Planeta. *Clarín*. <https://www.clarin.com/>.

Referencias de Páginas Webs

- Aeropuertos del Neuquén S.A. (s.f.) <http://www.anqn.com.ar/>.
- Agencia de Inversiones de Neuquén (s.f.) <http://www.web.adinqn.gov.ar/>.
- Asociación de Amigos del FFCC Grl Belgrano (2021). *Estado de Situación de la Red Física Existente*. https://www.sateliteferroviario.com.ar/horarios/mapa_argentina.htm/.
- BRI. (2020). *Belt and Road Initiative*. <https://www.beltroad-initiative.com/>.
- Dirección de Estadísticas y Censos. (s.f.) *Exportaciones*. <https://www.rionegro.gov.ar/?contID=19839/>.
- Dirección Provincial de Estadísticas y Censos de Neuquén (s.f.) *Comercio Exterior*. https://www.estadisticaneuquen.gob.ar/#/comercio_exterior/.
- Grupo EFE (2020) <https://www.efe.cl/transporte-de-carga/>.
- IIRSA. (2020). Eje de Integración y Desarrollo Sur. <http://iirsa.org/infographic#des/>.
- INDEC (2020). *Origen provincial de las exportaciones argentinas (OPEX)*
- La enciclopedia de ciencias y tecnologías en Argentina (2017). *Minería en la provincia de Río Negro*. [https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Mineria en la provincia de Rio Negro - Los principales productos explotables por, refractaria y rocas de aplicación/](https://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Mineria_en_la_provincia_de_Rio_Negro_-_Los_principales_productos_explotables_por_refractaria_y_rocas_de_aplicacion/).
- Mercosur ABC (2020). *RCEP: El impacto en Argentina*. <https://www.mercosurabc.com.ar/rcep-el-impacto-en-argentina/>.
- Ministerio de Economía (2021). *Evalúan el avance del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica con intendentes, legisladores y empresarios de Neuquén*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/evaluan-el-avance-del-proyecto-de-conexion-ferroviaria-bioceanica-con-intendentes>.
- Ministerio de Obras Publicas (2021). *Sistema de Información Geográfica (SIG) de la DNV*. <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/sig-vial/>.
- OEC.World. (2020) *Comercio Exterior Argentino*. <https://oec.world/es/profile/country/arg/>.
- Puerto Coronel (s.f.) <https://www.puertocoronel.cl/>.
- Puerto de Bahía Blanca. (2021). *Facilidades Portuarias*. <https://puertobahia blanca.com/facilidades-portuarias.html/>.
- Puerto de Talcahuano (2018) <https://www.puertotalcahuano.cl/puerto-talcahuano/>.
- Puerto San Vicente (2018) <https://www.puertotalcahuano.cl/puerto-san-vicente/>.
- Regional Comprehensive Economic Partnership (26 de noviembre del 2020). *Asean-hits-historic-milestone-with-signing-of-rcep*. <https://rcepsec.org/>.

Sistema georreferenciado de consultas. https://opex.indec.gov.ar/index.php?pagina=mapa_dinamico/.

Tren Patagónico. (2021) *Trenes*. <https://trenpatagonicosa.com.ar/>.

Referencias de Informes/Reportes

Agencia Argentina de Inversiones. (2018). *Todo lo que Necesitas Saber Exportaciones de Neuquén*. https://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/informes/1557922304-2018-11-22-Ficha_Neuquen.pdf.pdf/.

Agencia Argentina de Inversiones. (2018). *Todo lo que Necesitas Saber Exportaciones de Rio Negro*. https://www.inversionycomercio.org.ar/uploads/informes/1557922327-2018-11-22-Ficha_rio_negro.pdf.pdf/.

Agencia de Inversiones de Neuquén. (s.f.) *Proyectos de Inversión*. <http://www.web.adinqn.gov.ar/>.

Asia Link América (2019) *6-claves-para-entender-el-rcep*. <https://asialink.americaeconomia.com/>.

Asociación Intermodal de América del Sur (s.f.). *Rutas Argentinas: Ruta Nacional 50*. <https://aimas.org.ar/>.

Carbone, F (2020). *RCEP Multilateralismo, regionalismo y lanzamiento del liderazgo Chino*.

<https://tradenews.com.ar/>.

Cué Barberena. (28 de abril del 2019) *China insta a que más países se unan a su Nueva Ruta de la Seda*.

<https://www.france24.com/>

En el Subte (2018). *Trasandino del Sur: los 1000 millones de dólares que separan a la Argentina del Pacífico*. <https://www.enelsubte.com/>.

Esteban, M y Otero Iglesias, M. (2015). *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?*. <http://www.realinstitutoelcano.org/>.

Fundación Ambiente y Recursos Naturales (2020). *Infraestructura en Vaca Muerta: Pieza Clave para en su Explotación*. <https://farn.org.ar/>.

Gobierno de la Provincia de Neuquén. (s.f.). *Guía del Inversor*.

<http://online.anyflip.com/cetj/udjt/mobile/index.html#p=1/>.

<https://laruta5.cl/la-araucania/>.

IISD. (2020). *Con la firma del acuerdo RCEP, los ojos se centran en las interacciones entre acuerdos comerciales en la región de Asia y el Pacífico*. <https://sdg.iisd.org/commentary/policy-briefs/with-rcep-agreement-signed-eyes-turn-to-interactions-among-trade-deals-in-the-asia-pacific-region/>.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2018). *Argentine Foreign Trade Statistics*. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_11_18.pdf/

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2019). *Argentine Foreign Trade Statistics*. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_02_19.pdf/.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Argentine Foreign Trade Statistics*. https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/i_argent_11_205EA93F6C2E.pdf/.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Origen provincial de las exportaciones*. <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79/>.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2020). *Origen provincial de las exportaciones, por provincia y principales Grandes rubros, en millones de dólares. Años 1993-2020*. <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel4-Tema-3-2-79/>

López Crespo, A. (2008). Desarrollo Productivo del Corredor Bioceánico Norpatagónico. <https://legisrn.gov.ar/interlagos/docs/unpre.pdf/>.

López Crespo, A. (2012) *Desarrollo de infraestructura energética y vial para el aprovechamiento de los recursos productivos existentes de la región sur de la Pcia de Río Negro*. Ministerio de Economía y Producción de la Nación. <https://docplayer.es/65334373-Republica-argentina-ministerio-de-economia-y-produccion-de-la-nacion-secretaria-de-politica-economica.html/>.

Ministerio de Transporte (2021) *Evalúan el avance del proyecto de conexión ferroviaria bioceánica con intendentes*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/evaluan-el-avance-del-proyecto-de-conexion-ferroviaria-bioceanica-con-intendentes>

Ramonedá, E (2020). *Firma del RCEP una victoria de China un éxito de la ASEAN y un golpe al Asia-Pacífico*. <https://www.iri.edu.ar/index.php>

Sieren, F (2019) *La Nueva Ruta de la Seda china: ¿oportunidad o amenaza?*. <https://p.dw.com>.

Storey, I (s.f.) *Asia y el nuevo desorden mundial*. <https://www.bbvaopenmind.com/>.

Wang, H (2016). *Las triples victorias de China: las nuevas rutas de la seda*. <https://www.forbes.com/>.

Xinhua Silk Road. (2021). *Xi'an de China recibe más de 8.000 viajes de trenes de carga China-Europa*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>

Referencias de Archivos PDF

Bermúdez, G. (2012). *La Infraestructura Vial en la Argentina*. Fundación FIEL. [Archivo de pdf]. http://www.fiel.org/publicaciones/Documentos/DOC_TRAB_1352228843653.pdf.

Cámara Argentina de Comercio y Servicios. (2017). *Costo Argentino*. [Archivo de pdf]. https://docs.wixstatic.com/ugd/1e7099_d14df20a637a444da2d02e18bb42a494.pdf/.

Consejo Federal de Inversiones. (2013) *Agenda de Actuación Territorial para la Provincia de Río Negro*. [Archivo de pdf]. <http://www.igc.org.ar/Documentos/RN/AgendaTerritorialRN-InformeFinal.pdf/>.

Corporación para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico (s.f.) *Trazando el nuevo rumbo del Corredor Bioceánico Norpatagónico ante los cambios mundiales*. [Archivo de pdf]. <https://legisrn.gov.ar/interlagos/docs/unpre.pdf>.

Fundación INAI. (2020). *RCEP. Algunas consideraciones iniciales*. [Archivo de pdf]. <http://inaei.org.ar/archivos/otros/RCEP%2018nov20.pdf/>.

Gobierno de Neuquén (s.f.). *The Southern Transandine*. [Archivo de pdf].

Mendioroz, B; Cabral, Ricardo, Berraz, M y Chironi, M. (2007). *Antecedentes y avances en el desarrollo y promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico*. [Archivo de pdf]. https://www.legisrn.gov.ar/interlagos/docs/corredor_bioceanico.pdf

Ministerio de Obras Publicas de la República de Chile, Ministerio de Planificación Federal de la República Argentina. (2014). *Plan Maestro de Pasos de Frontera de Argentina y Chile*. [Archivo de pdf].

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/programa_maestro_pasos_de_frontera_horizonte_2030.

Ministro de Interior (2018). *Estudios Estratégicos para el Desarrollo Territorial de la Región de Vaca Muerta*. [Archivo de pdf].

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/estudios_estrategicos_para_el_desarrollo_territorial_de_la_region_de_vacamuerta.pdf.

Rosales, O. (2020). *El RCEP Desafíos Globales en Comercio y Geopolítica para Europa y América Latina*. [Archivo de pdf]. Fundación Carolina. <https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2020/12/AC-56-2020.pdf>

Referencias de Marcos Normativos

Recep (2020). *Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement*. <https://rcepsec.org/legal-text/>.

Recep. (2020). *Summary of the Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement*.

<https://rcepsec.org/legal-text/> /

Referencias de Wikipedia

FFCCGrl Roca (2020) En *Wikipedia*. https://es.wikipedia.org/wiki/Ferrocarril_General_Roca/.

Puerto de San Antonio Oeste. (2020). En *Wikipedia*. *Facilidades Portuarias*.

https://es.wikipedia.org/wiki/San_Antonio_Oeste.

Puerto San Antonio Este. (2020). En *Wikipedia*. *Facilidades Portuarias*.

https://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_San_Antonio_Este/.

Ruta Nacional 22 (2020) En *Wikipedia*. [https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_Nacional_22_\(Argentina\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_Nacional_22_(Argentina)).

Tren patagónico. (2020) En *Wikipedia*. Servicios. <https://trenpatagonicos.com.ar/>.

Referencias de Presentaciones de Power Point

Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (s.f.) *Visión Portuaria 2040*. [Diapositiva PowerPoint].

https://puertobahiablanca.com/vision_portuaria_2040/files/downloads/Vision_BB_2040.pdf.

López Crespo, A (2008). *El Corredor Bioceánico Norpatagónico Oportunidad para el desarrollo regional binacional*. [Diapositiva PowerPoint]. <https://www.enteregionsur.com.ar/wp-content/uploads/2018/02/corredorbioceaniconorpatagonico.pdf>.

Ministerio de Transporte (2018). *Importancia Estratégica para el Desarrollo del País. Beneficios del Tren Norpatagonico*. [Diapositiva PowerPoint]. <https://www.argentina.gob.ar/>.

8. Anexos

Tablas

Tabla 1

Producto Bruto Interno de los países componentes del RCEP año 2019

País	Billones de US\$	Porcentaje del RCEP
Malasia	0.364	1,41%
Indonesia	1.119	4,33%
Brunéi	0.013	0,05%
Vietnam	0.261	1,01%
Camboya	0.027	0,10%
Laos	0.017	0,07%
Myanmar	0.076	0,29%
Singapur	0.372	1,44%
Tailandia	0.543	2,10%
Filipinas.	0.373	1,44%
Japón	5.082	19,67%
Australia	1.397	5,41%
Nueva Zelandia	0.206	0,80%
República de Corea	1.647	6,37%
R. P. China	14.343	55,51%
TOTAL PBI RCEP	25,84	100,00%

Nota: La tabla 1 representa el PBI expresado en billones de dólares el año previo a la firma del acuerdo, teniendo en cuenta que el PBI mundial del mismo año es de US\$ 87.799 billones. Fuente Banco Mundial. ⁴

⁴ Banco Mundial. (2019). Producto Bruto Interno. <https://datos.bancomundial.org/indicador/>

Tabla 2*Población total de los países componentes del RCEP año 2019*

País	Habitantes	Porcentaje del RCEP
Malasia	31.949.777	1,41%
Indonesia	270.625.568	11,94%
Brunéi	433.285	0,02%
Vietnam	96.462.106	4,26%
Camboya	16.486.542	0,73%
Laos	7.169.455	0,32%
Myanmar	54.045.420	2,38%
Singapur	5.703.569	0,25%
Tailandia	69.625.582	3,07%
Filipinas.	108.116.615	4,77%
Japón	126.264.931	5,57%
Australia	25.364.307	1,12%
Nueva Zelandia	4.917.000	0,22%
República de Corea	51.709.098	2,28%
R. P. China	1.398.000.000	61,67%
TOTAL población RCEP	2.266.873.255	100,00%

Nota: La tabla 2 representa la población de los países firmantes del RCEP, teniendo en cuenta que la población mundial del mismo año es de 7.674.000.000. Fuente Banco Mundial.⁵

⁵ Banco Mundial (2019) Población Mundial. <https://datos.bancomundial.org/indicador/>

Tabla 3*Capítulos componentes del Tratado de Asociación Económica Integral Regional (RCEP)*

Capítulo	Anexos	Títulos
1		<u>Disposiciones iniciales y definiciones generales</u>
2		<u>Comercio de mercancías</u>
3		<u>Reglas de origen</u>
	3 A	<u>Reglas específicas del producto</u>
	3 B	<u>Requisitos mínimos de información</u>
4		<u>Procedimientos aduaneros y facilitación del comercio</u>
	4 A	<u>Plazo para implementar los compromisos</u>
5		<u>Medidas sanitarias y fitosanitarias</u>
6		<u>Normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad</u>
7		<u>Remedios comerciales</u>
	7 A	<u>Prácticas relativas a procedimientos antidumping y compensatorios</u>
8		<u>Comercio de servicios</u>
	8 A	<u>Servicios financieros</u>
	8 B	<u>Servicios de telecomunicaciones</u>
	8 C	<u>Servicios profesionales</u>
9		<u>Movimiento temporal de personas físicas</u>
10		<u>Inversión</u>
	10 A	<u>Derecho internacional consuetudinario</u>
	10 B	<u>Expropiación</u>
11		<u>Propiedad intelectual</u>
	11 A	<u>Períodos de transición específicos de las Partes</u>
	11 B	<u>Lista de solicitudes de asistencia técnica</u>
12		<u>Comercio electrónico</u>
13		<u>Competencia</u>
	13	<u>Aplicación del Art 13.3 (Medidas apropiadas contra actividades anticompetitivas) y el</u>
	A/B/C/D	<u>Art 13.4 (Cooperación) a Brunei Darussalam/Camboya/República Democrática Popular de Laos/Myanmar</u>
14		<u>Pequeñas y medianas empresas</u>
15		<u>Cooperación económica y técnica</u>
		<u>Contratación pública</u>
16	16 A	<u>Medios impresos o electrónicos utilizados por las Partes para la publicación de información sobre transparencia</u>
17		<u>Disposiciones generales y excepciones</u>
		<u>Disposiciones institucionales</u>
18	18 A	<u>Funciones de los Órganos Subsidiarios del Comité Conjunto RCEP</u>
19		<u>Solución de controversias</u>
20		<u>Disposiciones finales</u> ⁶

Nota : Tomado de la página oficial del RCEP.⁶⁶ RECEP (2020) Capítulos componentes del Tratado de Asociación Económica Integral Regional. <https://rcepsec.org/legal-text/>

Tabla 4*Porcentaje del Producto Bruto Interno invertido en Infraestructura por Región*

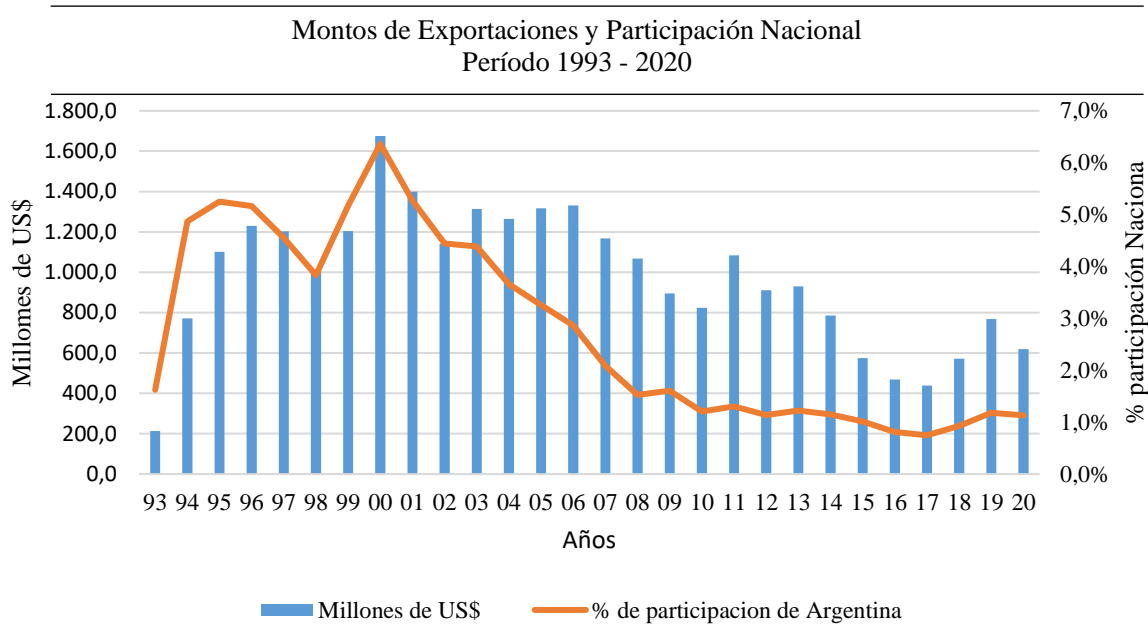
Región	Porcentaje del PBI
Este Asiático y Pacífico	7,7
Asia Central	4,2
América latina y Caribe	2,8
Medio Oriente y norte de África	6,9
Sur de Asia	5
África Subsahariana	1,9

NOTA: Fuente CEPAL, BID⁷

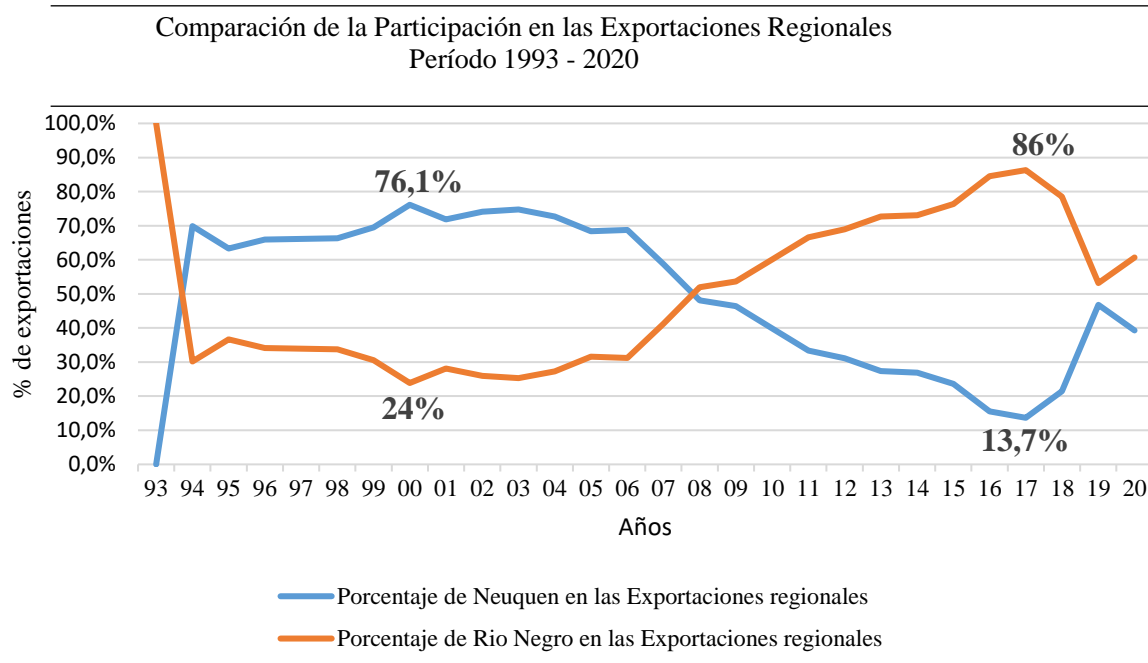
⁷ Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. (2018) Plan Estratégico Territorial Argentina.
<https://www.argentina.gob.ar/>

Tablas 5

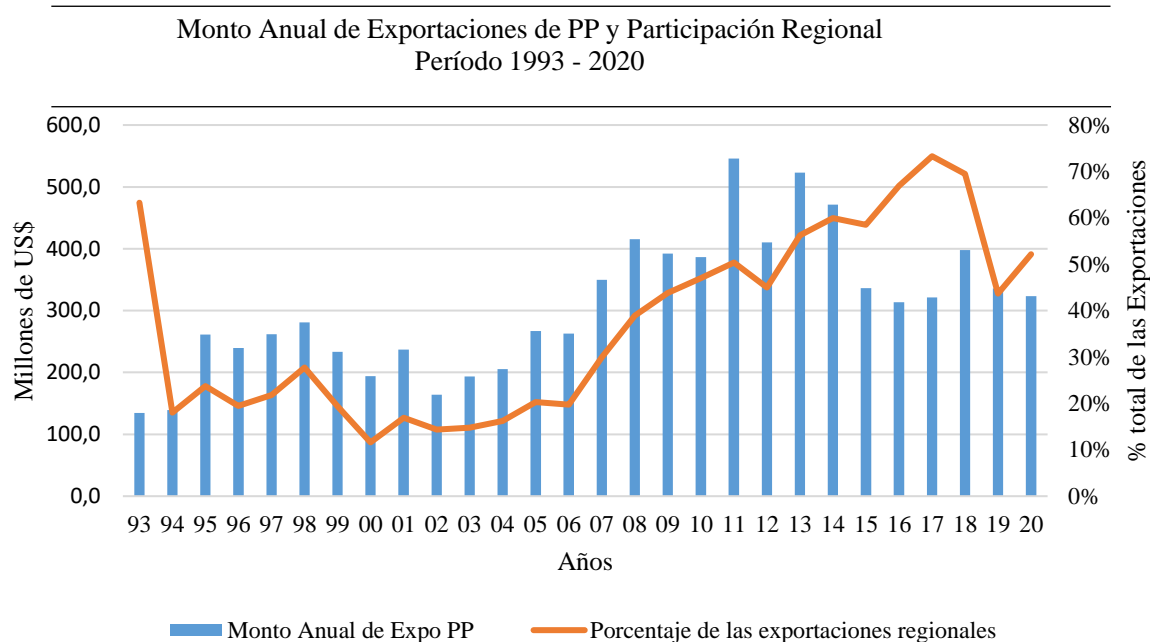
Gráficos de Análisis de Participación de Neuquén y Rio Negro en el Comercio Exterior



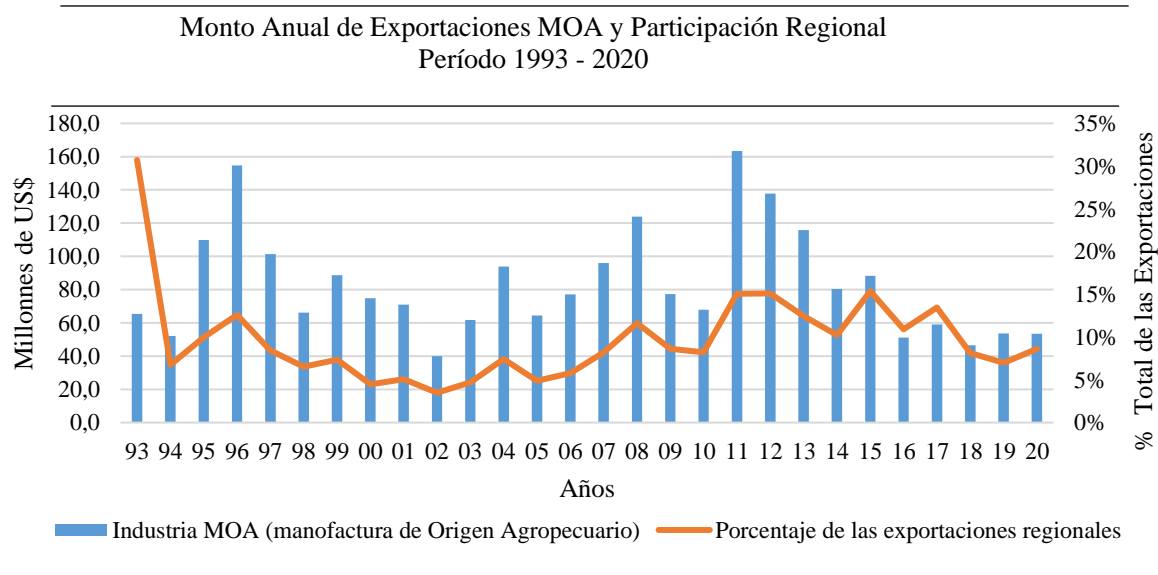
NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC



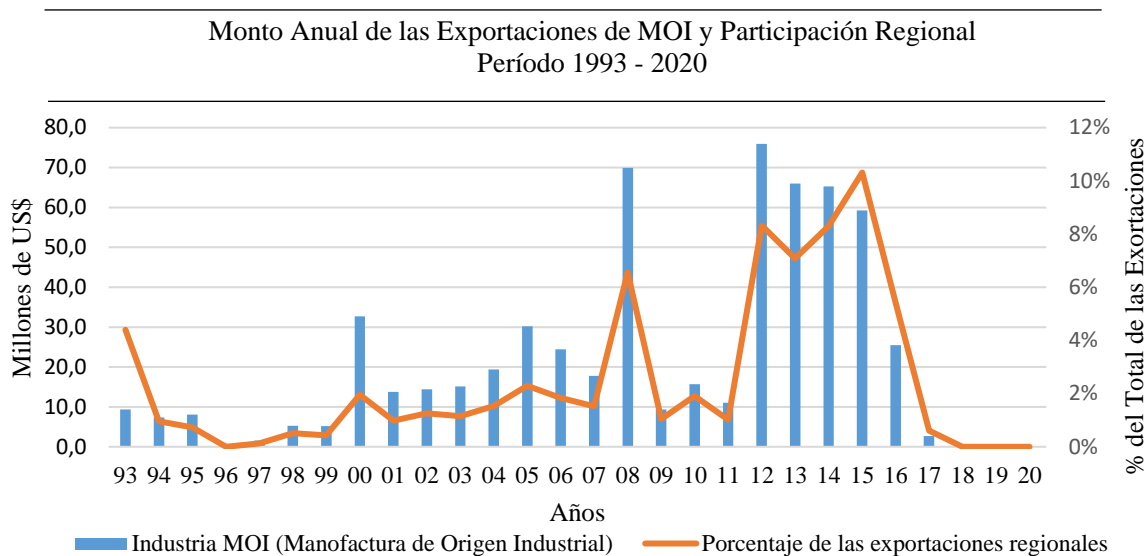
NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC

Tablas 6*Gráficos de Análisis de Exportaciones Regionales de Grandes Rubros*

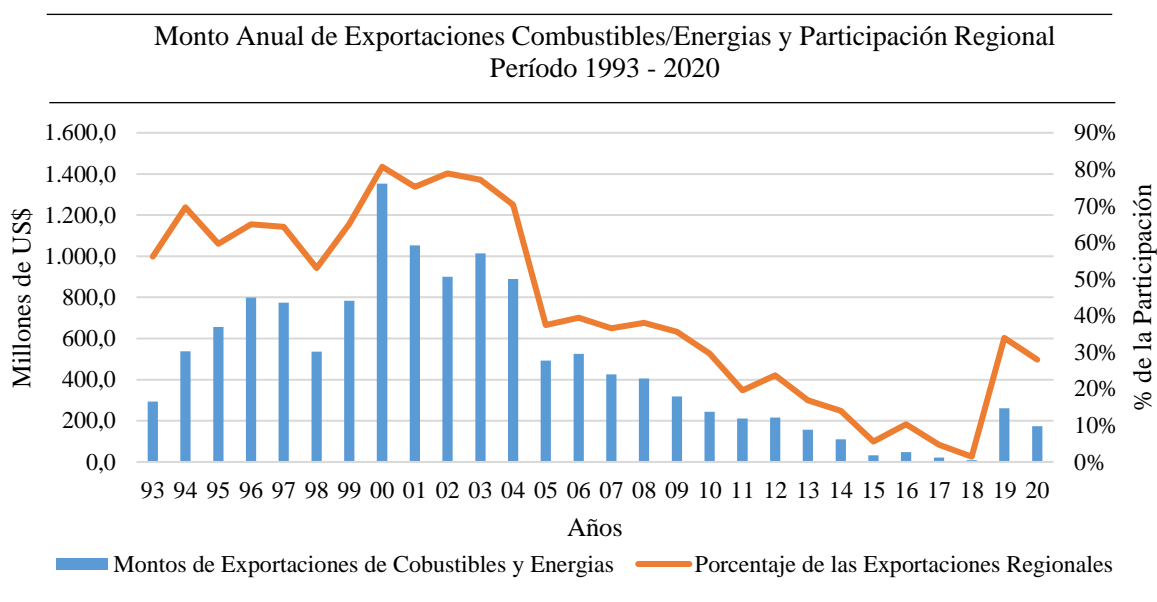
NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC



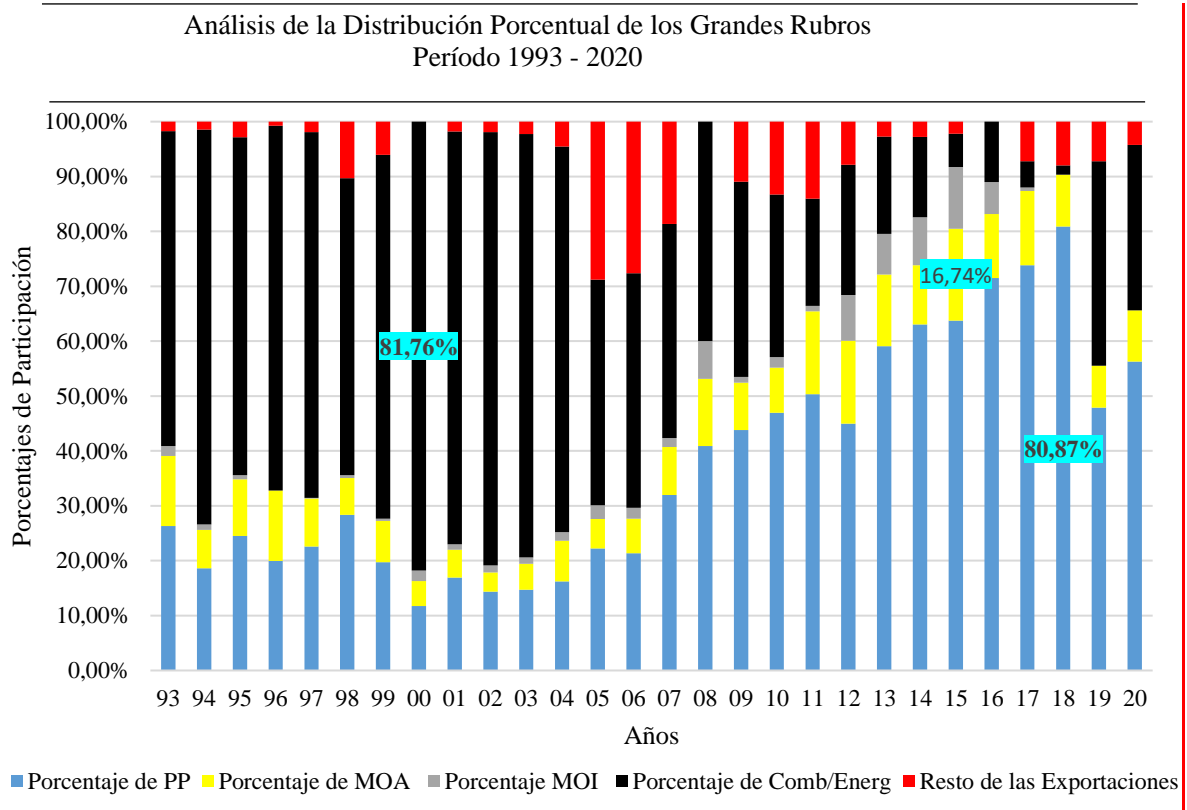
NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC



NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC



NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC



NOTA: Gráfico de elaboración propia Fuente INDEC

Gráficos

Figura 1

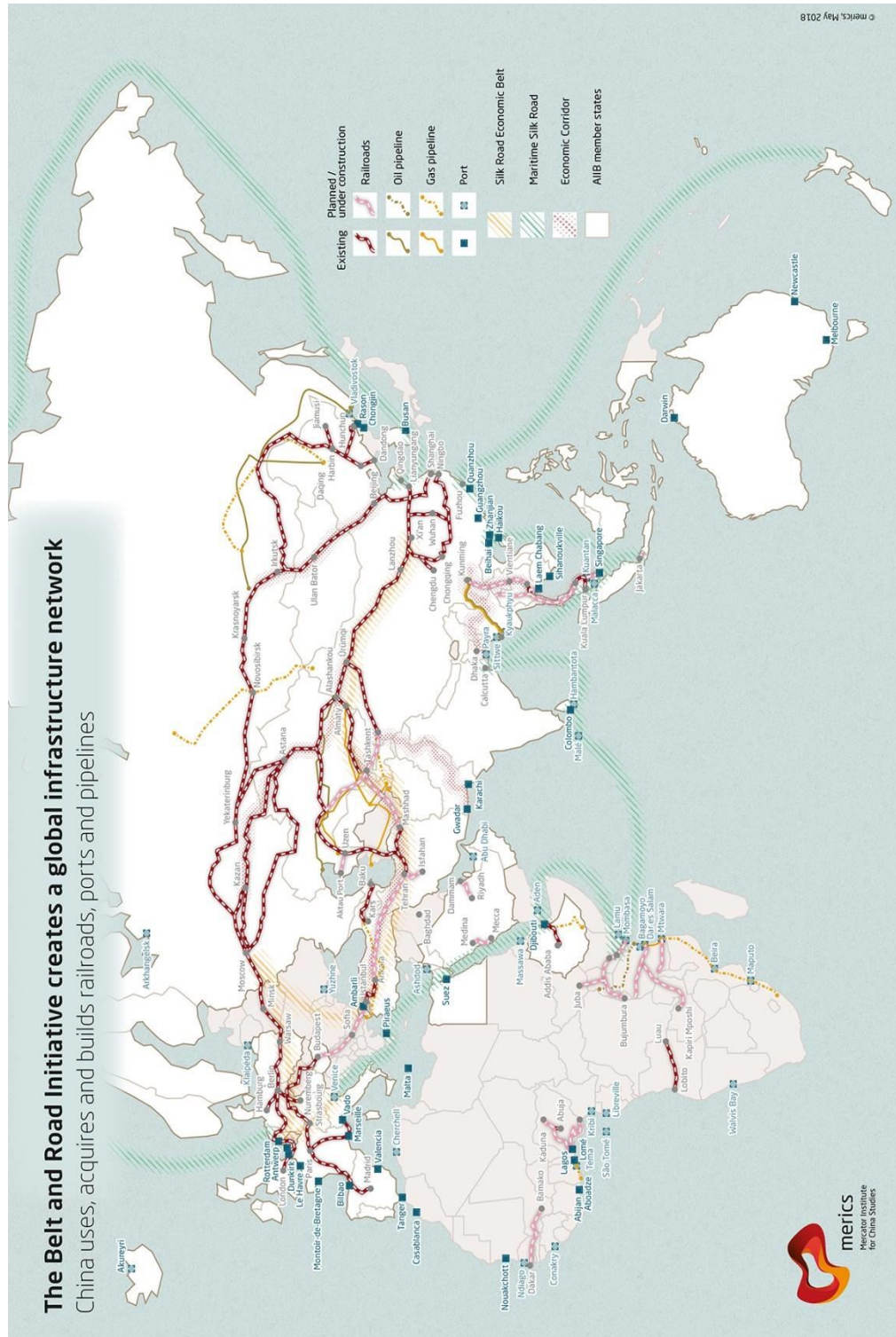
Países componentes del acuerdo Regional Comprehensive Economic Partnership RECP



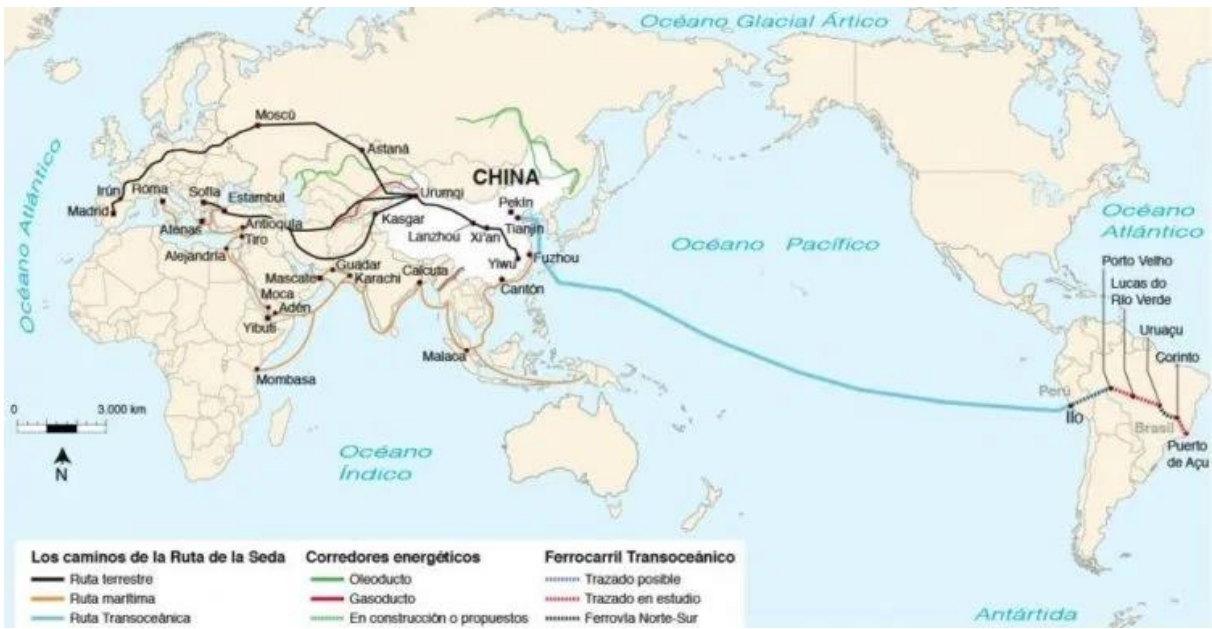
NOTA: Grafico de elaboración propia.

8

Figura 2
 Mapa de la red de infraestructura logística global del BRI. 17



⁸ GRAIN. (6 de marzo del 2019). La Iniciativa de La Franja y la Ruta: las empresas chinas de agronegocios se globalizan. <https://grain.org/>

Figura 3*Proyecto BRI y su integración a los países latinoamericanos*NOTA: Mapa desarrollado⁹

⁹ HIGUERAS, G (1 de septiembre de 2015). La Ruta de la Seda del siglo XXI. <https://www.politicaexterior.com/>

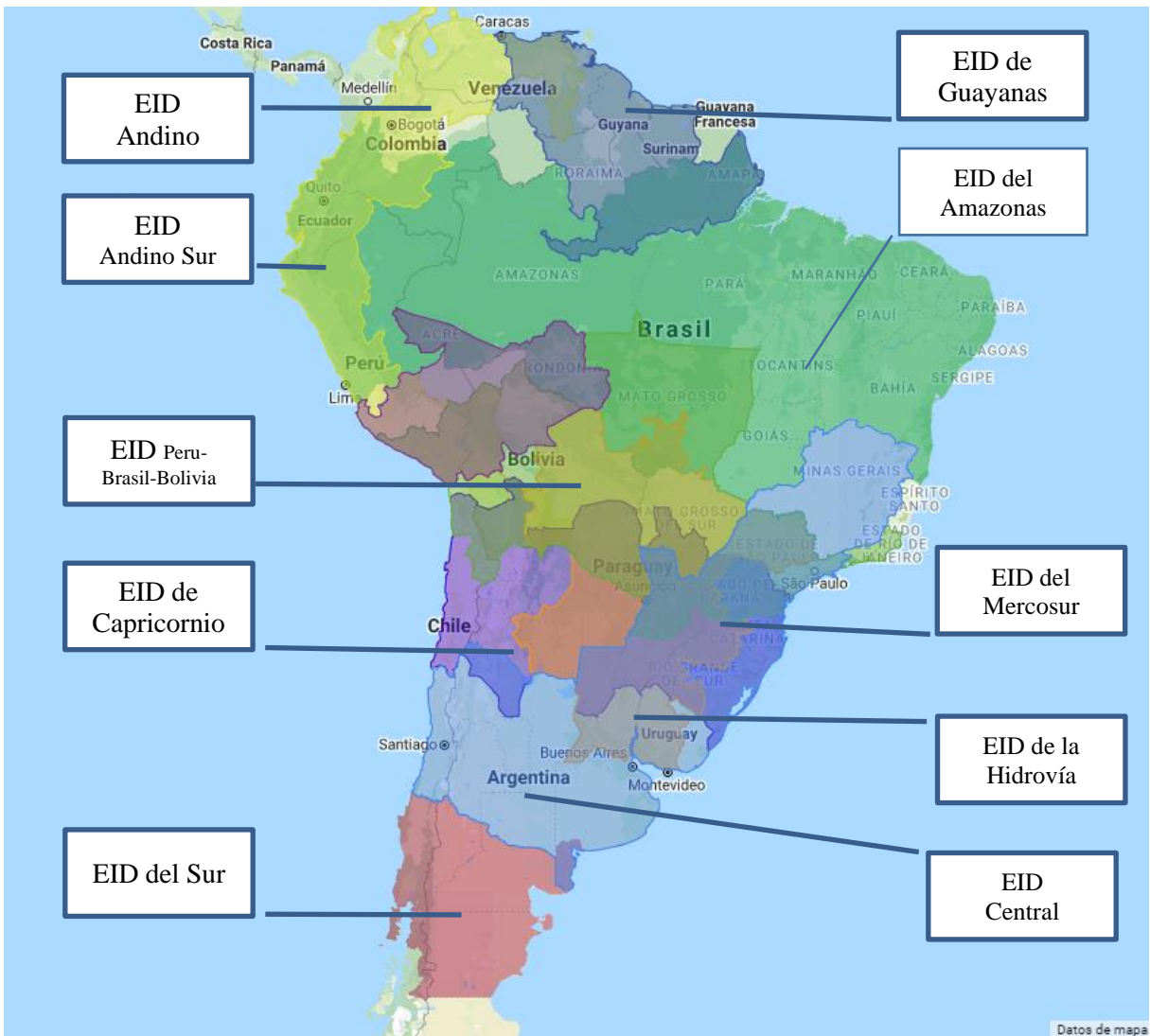
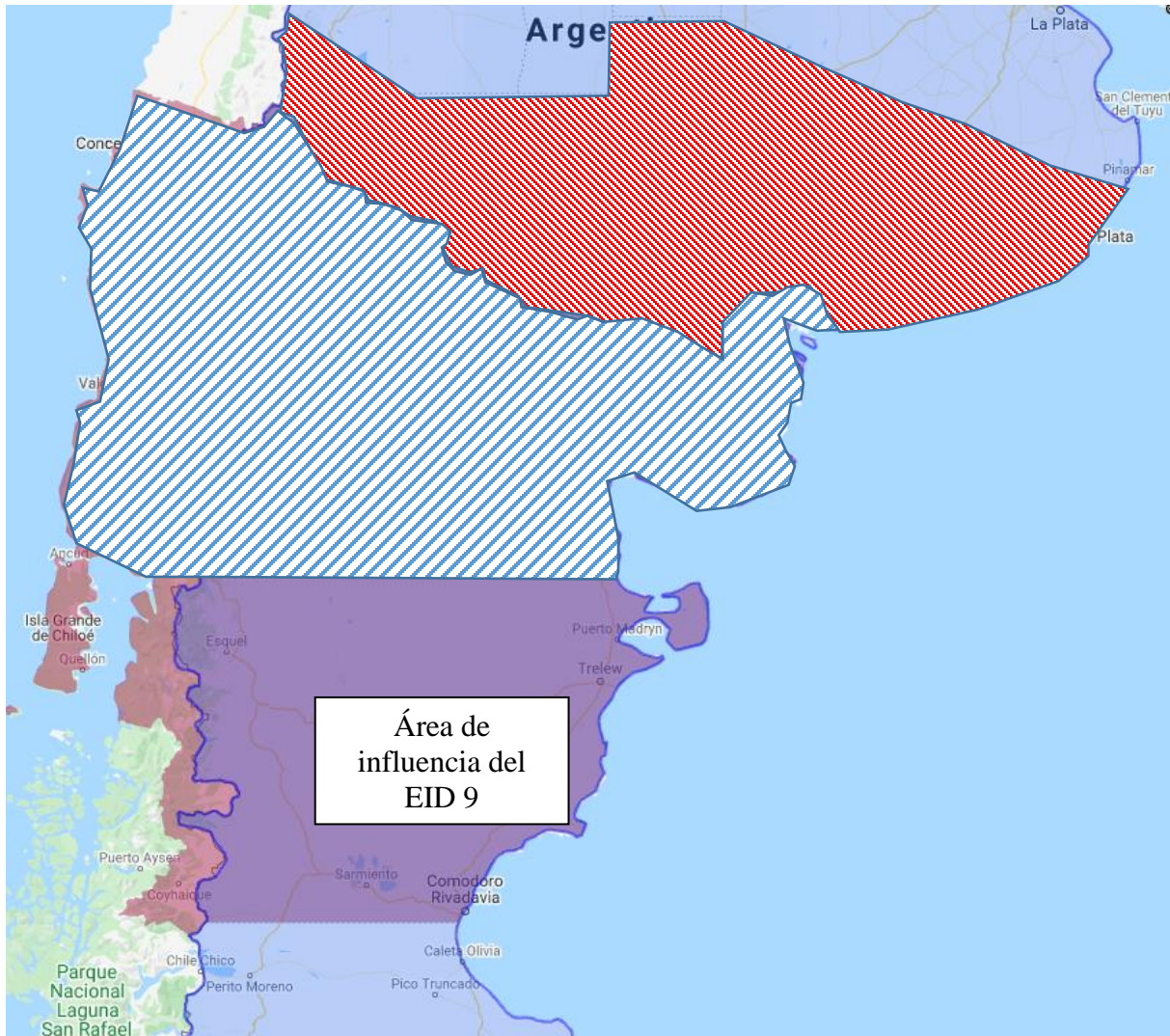
Figura 4*Ejes de Integración y Desarrollo Territorial de Sudamérica*NOTA: Los diez EID .¹⁰¹⁰ IIRSA. (2021). Ejes de Integración y Desarrollo. <http://iirsa.org/infographic>

Figura 5

Zona de Interés del EID 9 y Área de Influencia del Corredor Bioceánico Patagonia Norte.

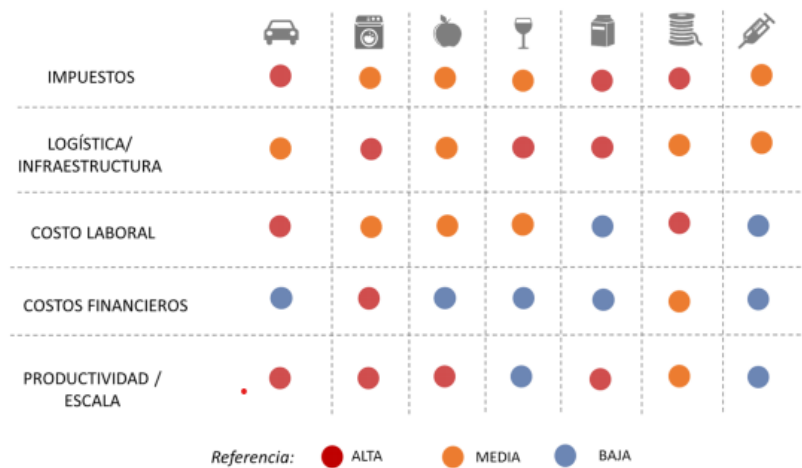


NOTA: Adaptación propia del mapa de IIRSA ¹¹

¹¹ IIRSA. (2021). Ejes de Integración y Desarrollo. <http://iirsa.org/infographic>

Figura 6

Incidencia del componente Costo Argentino en el precio final de las cadenas de valor

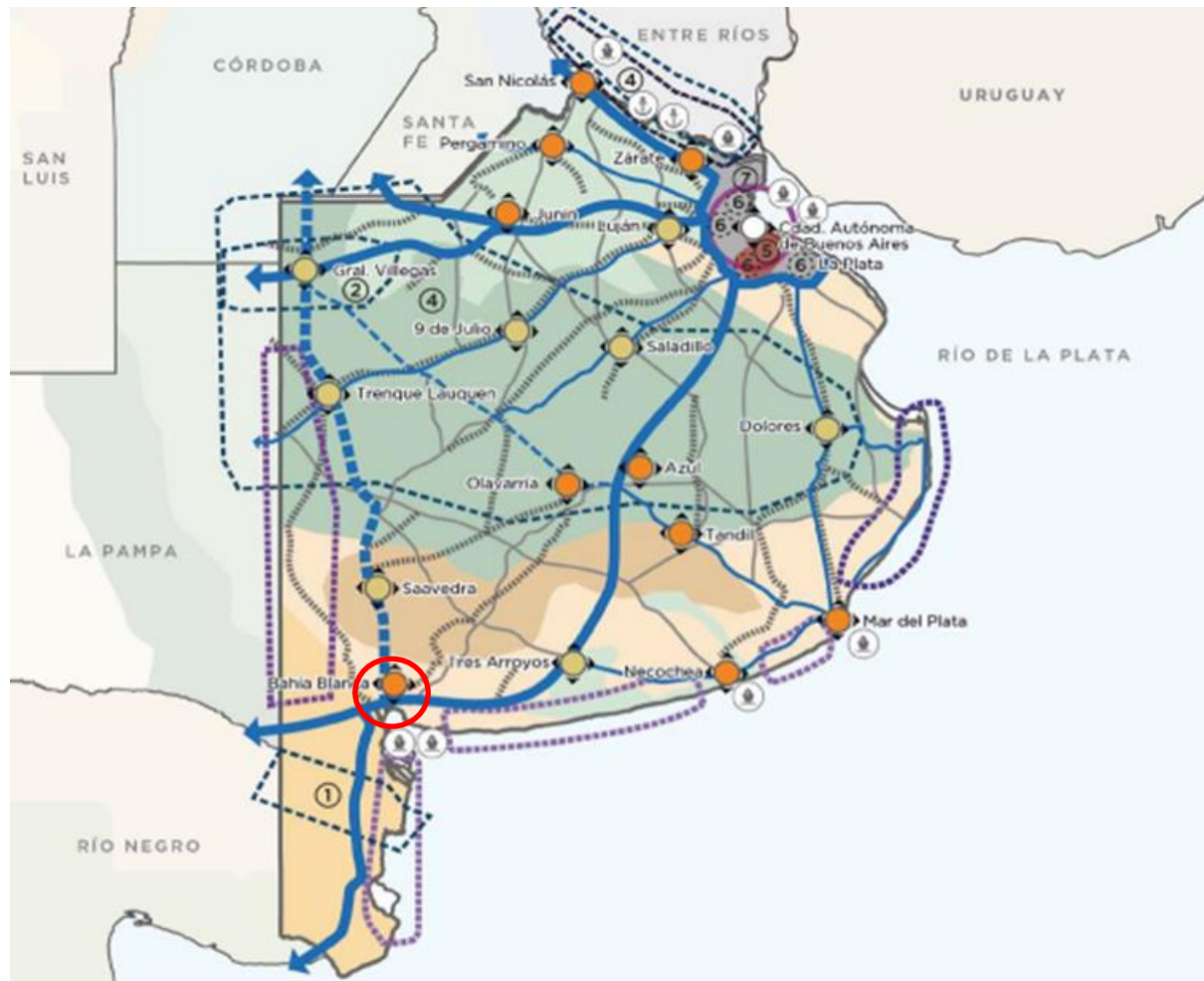


NOTA: En el presente cuadro se puede observar que Logística/Infraestructura junto a los Impuestos son los dos costos más elevados en las cadenas de valor seleccionadas. Adaptado de *Incidencia del componente Costo Argentino en el precio final de las cadenas de valor*. Cámara Argentina de Comercio y Servicios. (2017). Costo Argentino.¹²

¹² Cámara Argentina de Comercio y Servicios. (2017). Costo Argentino.

Figura 7

Nodos Logísticos de la Provincia de Buenos Aires



REFERENCIAS

NODOS URBANOS

- ◆ Nodo a potenciar
- ◆ Nodo a consolidar
- ⊕ **Nodo nacional a abordar integralmente.** Movilidad, RSU, condiciones de habitabilidad (infraestructuras y equipamientos), cuencas metropolitanas, villas y asentamientos.

MOVILIDAD

- Reestructuración en red de sistema vial**
 - ▬ Corredores de jerarquía primaria
 - ▬▬▬ Corredores de jerarquía primaria a potenciar
 - ▬▬ Corredores de jerarquía secundaria
 - ▬▬▬ Corredores de jerarquía secundaria a potenciar
 - ▬ Red de vinculación interna
- Reestructuración multipolar del sistema portuario**
 - ⊕ Puertos primarios
 - ⊙ Puertos secundarios
- Reestructuración multipolar del sistema portuario**
 - ▬▬▬ Reestructuración del sistema ferroviario

REGIONES AMBIENTALES

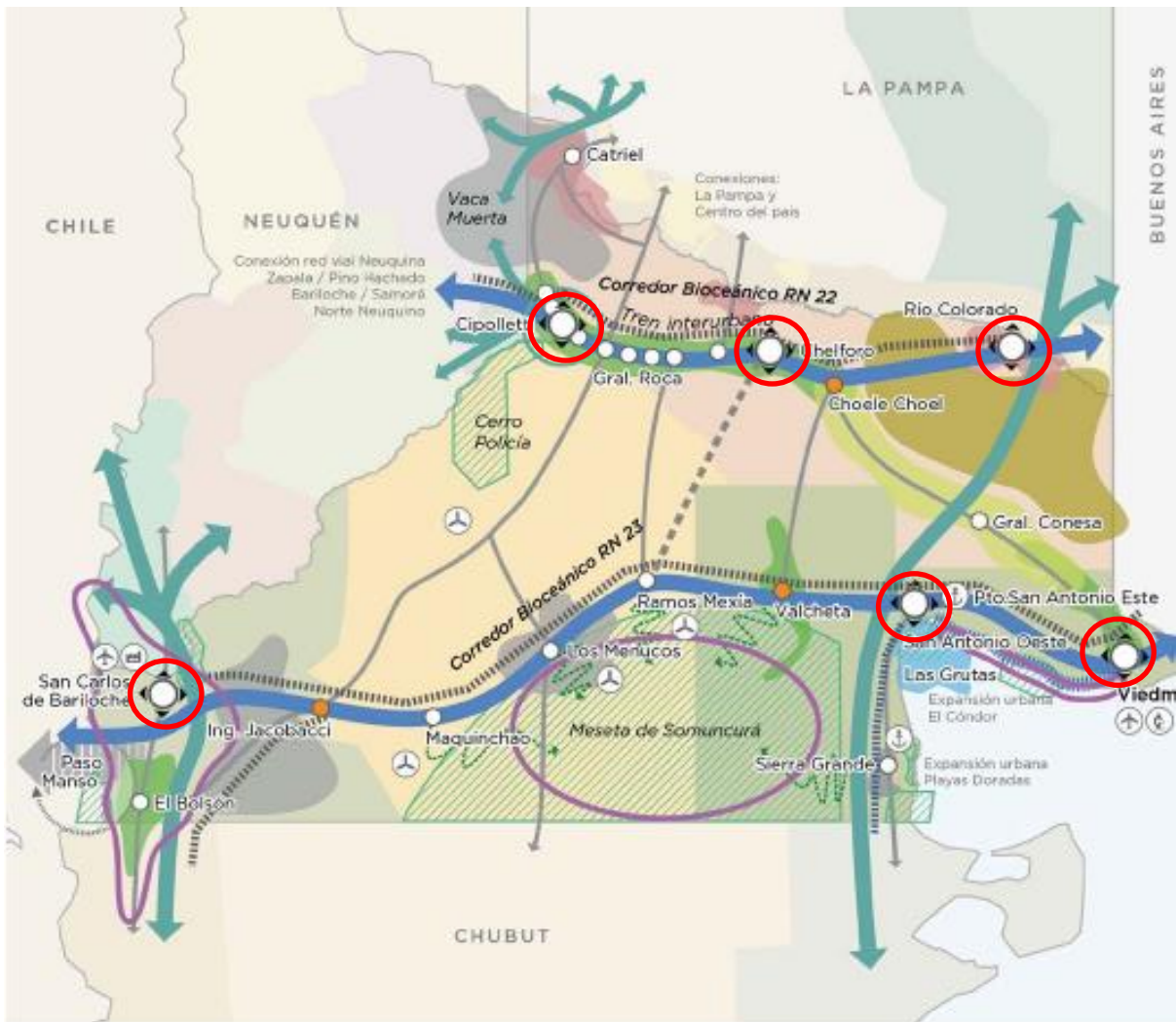
- A potenciar**
 - Ecorregión espinal
 - Sistemas serranos
 - Zona de alta capacidad productiva agrícola
- A intervenir estructuralmente**
 - Cuenca del salado

TERRITORIO Y DESARROLLO

- intervenciones en áreas de sensibilidad ambiental**
 - ▬▬▬ Áreas a recuperar y preservar
 - ▬▬▬ Áreas a promover
 - ▬▬▬ Áreas a promover y dotar de infraestructuras territoriales
- intervenciones regionales**
 - Interprovinciales**
 - ⊙ Corfo
 - ⊙ Pehuénche
 - ⊙ Delta - Hidrovia
 - ⊙ Río Salado
 - Metropolitanas**
 - ⊙ ACUMAR
 - ⊙ Urbanización de villas y asentamientos
 - ⊙ Regularización de urbanizaciones cerradas

Figura 8

Nodos Logísticos de la Provincia de Rio Negro

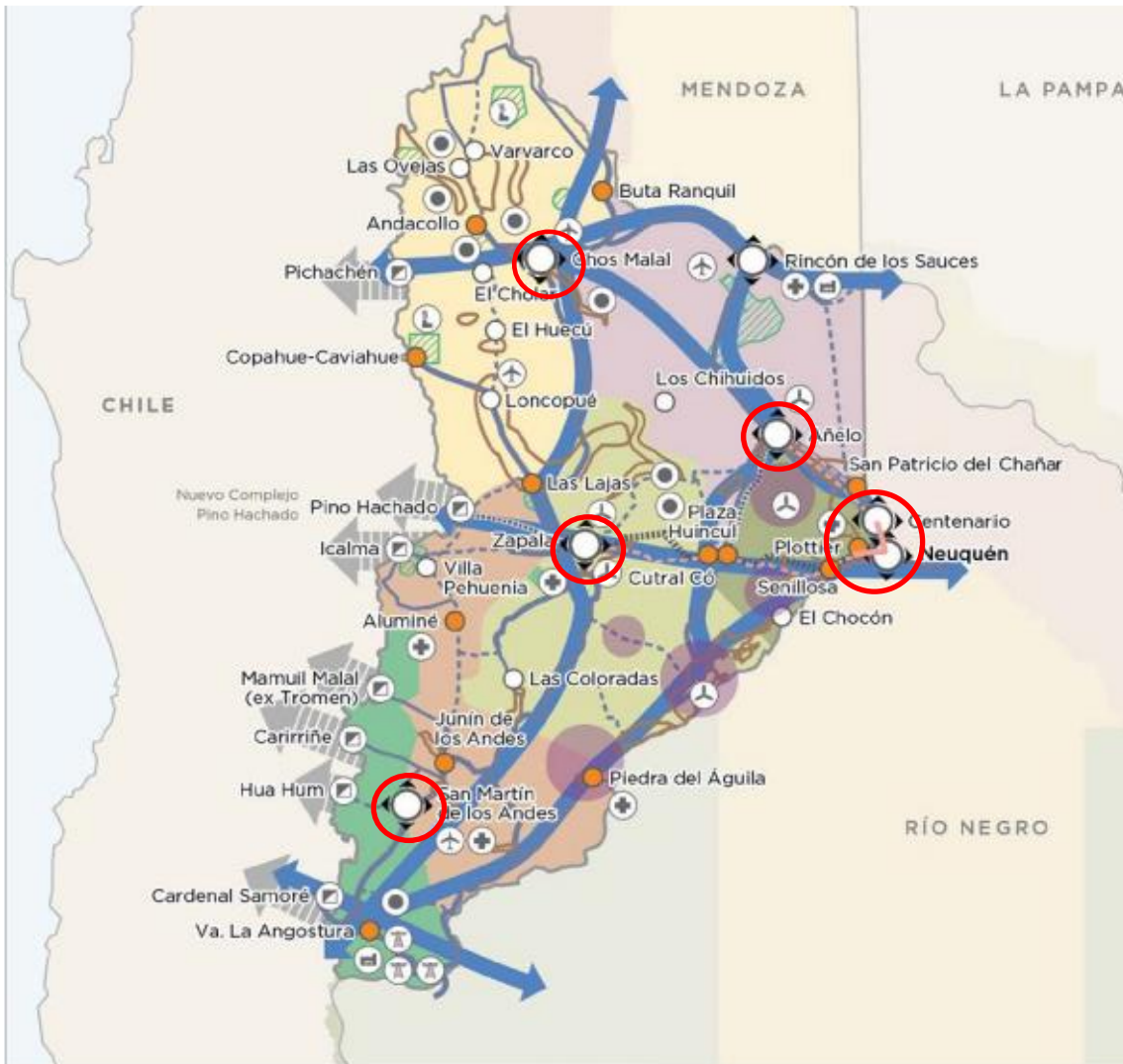


REFERENCIAS

	Nodo multimodal o estructurante		Área de desarrollo frutihortícola		Región de los Valles Interfluviales
	Núcleos urbanos		Recuperación de tierras ociosas		Región Atlántica
	Ciudad a potenciar		Diversificación productiva frutihortícola		Aeropuertos
	Corredores bioceánicos. Flujos transversales		Desarrollo ganadería extensiva		Complejo industrial
	Conexión regional. Flujos norte-sur/este-oeste		Desarrollo productivo pesquero		Parques eólicos
	Conectividad vial interprovincial		Desarrollo turístico andino, atlántico y de la meseta Somuncurá		Puertos
	Desarrollo corredor costero (R11)		Áreas protegidas		Laboratorio público
	Tratamiento vial acceso meseta		Desarrollo hidrocarburífico-minero		
	Revitalización ferroviaria de carga y de pasajeros		Región Andina		
	Vía férrea construir. Choele Choel-San Antonio Este/San Antonio Este-Pto. Madryn		Región Meseta Centro Sur		

Figura 9

Nodos Logísticos de la Provincia de Neuquén



REFERENCIAS

Nodo multimodal		Obras de distribución eléctrica		Aeropuerto aeródromo
Centros urbanos (localidad y cabecera de departamento)		Paso de frontera		Zona noreste
Centro urbano a potenciar		Hospital		Zona Este
Red ferroviaria		Complejo industrial		Zona Centro
Ruta consolidada		Red ferroviaria a construir		Zona Confluencia
Ruta asfaltada		Ruta a asfaltar		Zona sur
Autopista		Autopista a asfaltar		Áreas potenciales a regar
Obra eólicas		Principal corredor		Proyectos productivos
Obras de generación geotérmica		Áreas naturales protegidas		
Obras hídricas		Parques nacionales		

Figura 10*Trazado del Ferrocarril Trasandino del Sur*

NOTA: Mapa desarrollo propio donde se destaca los proyectos de IIRSA referidos al Ferrocarril Transandino Sur. En rojo el tramo en territorio chileno y en azul el tramo en territorio argentino. ¹³

¹³ Vencuis, M (12 de setiembre del 2020). Ferrocarril Trasandino del Sur, un proyecto que tiene 130 años

Figura 11*Principales Corredores Viales del Corredor Bioceánico Patagonia Norte*

Nota: Mapa elaborado por Corredor Bioceánico Norpatagónico, Gobierno de Río Negro¹⁴

¹⁴ Gobierno de Río Negro.(s.f.). Zona de Influencia del Corredor. Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Figura 12*Proyecto del Corredor Bioceánico Ruta Nacional 22*

NOTA: Mapa desarrollado por el Gobierno de Neuquén donde se aprecia toda la infraestructura crítica del proyecto Corredor Bioceánico Ruta Nacional 22 hasta la conexión con el puerto de Concepción – Talcahuano.

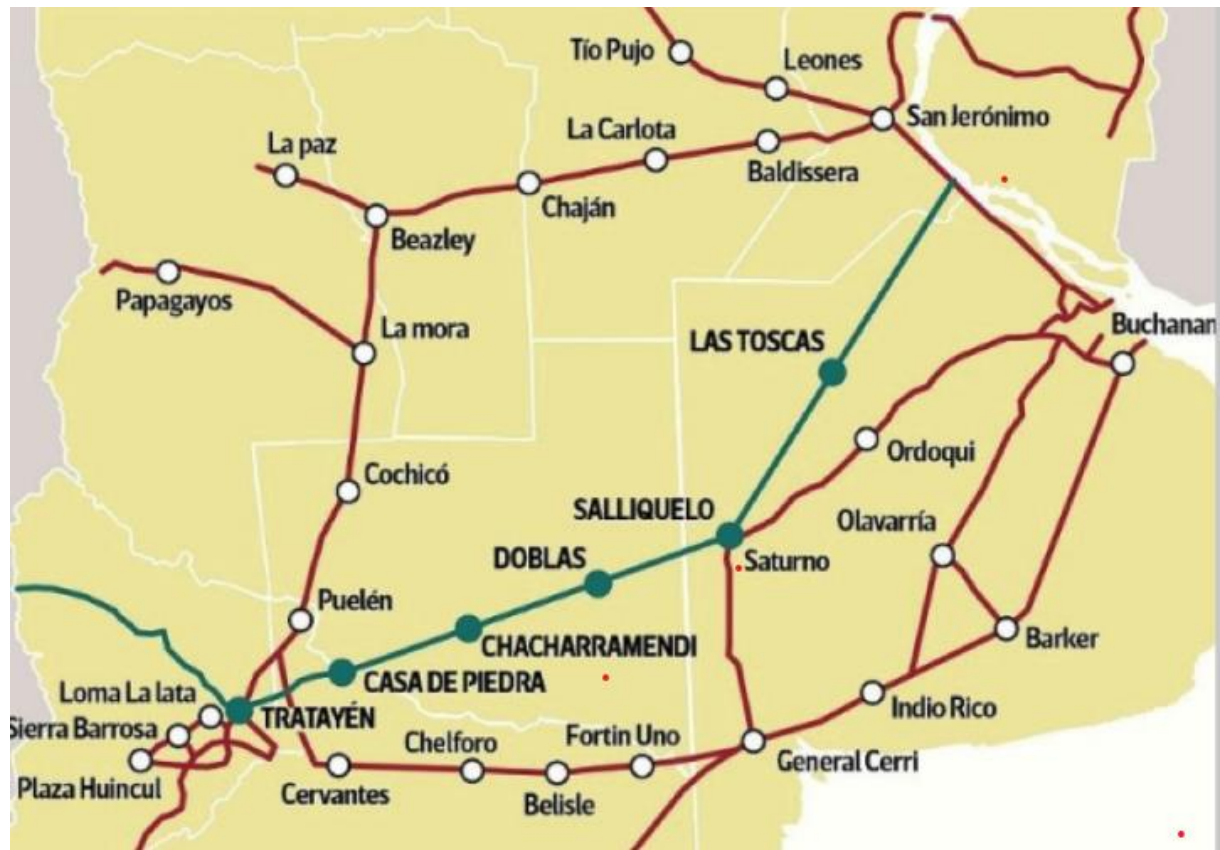
Figuras 13 y 14*Conectividad Internacional del Complejo Portuario de Bahía Blanca*

NOTA: Mapa desarrollado por Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca¹⁵

Conectividad Terrestre del Puerto de Bahía Blanca

NOTA: Mapa desarrollado por Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca 15

¹⁵ Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (s.f.) Visión Portuaria 2040. Diapositiva 20. https://puertobahia blanca.com/vision_portuaria_2040/files/downloads/Vision_BB_2040.pdf

Figura 15*Ductos del Corredor Bioceánico Patagonia Norte*

NOTA: Mapa desarrollado por la Fundación Ambientes y Recursos Naturales.¹⁶

¹⁶ Fundación Ambientes y Recursos Naturales (2020) Infraestructura en Vaca Muerta. Pieza Clave en su Explotación. https://farn.org.ar/wp-content/uploads/2020/06/FARN_Infraestructura-en-Vaca-Muerta_Pieza-clave-en-su-explotacion_2020-05.pdf

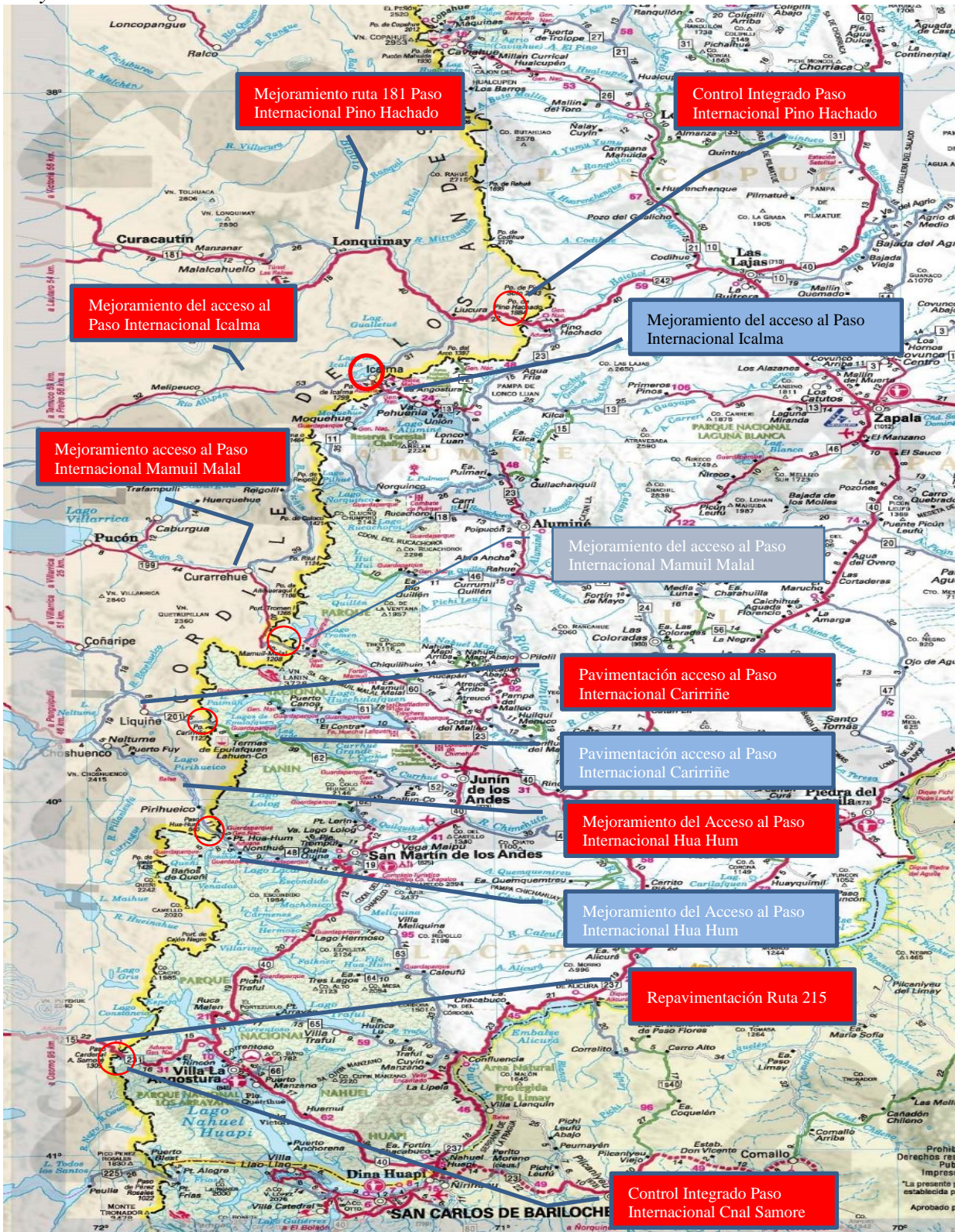
Figura 16*Mapa General de Pasos Fronterizos Argentino - Chilenos*

NOTA: Mapa desarrollado por el Plan Maestro de Pasos de Frontera. Argentina y Chile¹⁷

¹⁷ Gobiernos de Chile y Argentina. (2014). Plan Maestro de Pasos de Frontera.

Figura 17

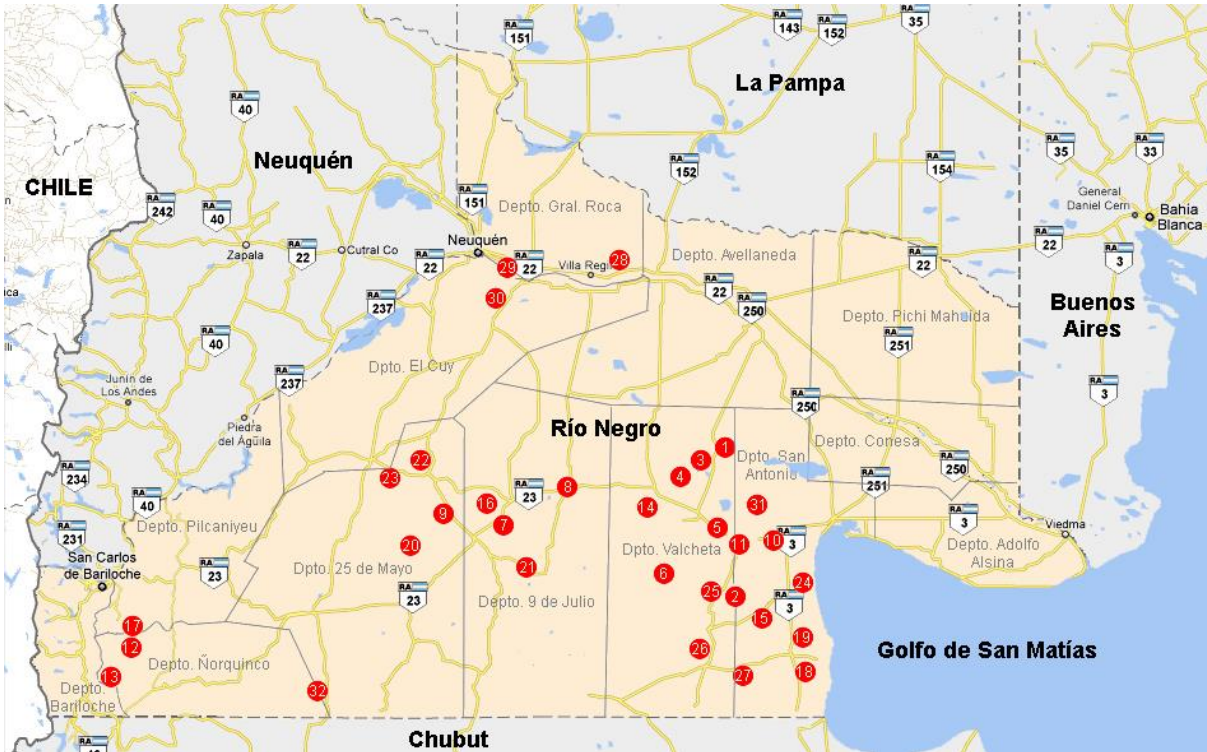
Proyectos de IIRSA sobre los Sistemas de Pasos Internacionales del CBPN.



NOTA: Mapa de elaboración propia sobre Mapa de Vialidad de Neuquén y Proyectos de IIRSA. En rojo se destacan los proyectos de Chile y en Azul los de Argentina.

Figura 18

Proyectos de explotación Minera de la Provincia de Río Negro.



NOTA: Mapa elaborado por Enciclopedia de Ciencias y Tecnologías en Argentina. En rojo se destacan los proyectos de explotaciones mineras de la provincia. Se puede observar que la mayoría de las explotaciones se encuentran a caballo del CBRN23 lo que demuestra el valor logístico del corredor para la Industria.

Documentos

Documento 1

Proyecto de Inversión del Aeropuerto de Zapala



PROYECTO AEROPUERTO ZAPALA NEUQUEN

Zapala es el punto donde convergen las RN 40 y 22 (esta última dentro del corredor Bioceánico de la Patagonia Norte):

- El **corredor Bioceánico de la Patagonia Norte** es el 3ro del territorio argentino, dentro de los 5 jerarquizados;
- Con **carácter multimodal** debido a las posibilidades de transporte terrestre (por vía carretera y férrea) y transporte aéreo, uniendo los puertos del Pacífico y el Atlántico
- Este corredor favorece el intercambio comercial e industrial.
- Propicia la logística necesaria para el **desarrollo de Vaca Muerta** como así también las actividades de desarrollo microregional.
- Contribuyen a la **diversificación de la matriz energética**.
- En lo que se refiere al desarrollo del turismo, la Microregión se presenta como **punto de acceso hacia los diferentes destinos turísticos de la Provincia**.
- El Aeropuerto de Zapala presenta condiciones de clima, altitud y viento que le permite constituirse como alternativa al Aeropuerto de Neuquén.
- Aeropuerto de tercera categoría, de carácter público no controlado.
- Cuenta con **infraestructura edilicia** de 300 m2 cubiertos, confortable para recibir pasajeros. La pista mide 2.200 m de longitud por 40 m de ancho, de asfalto con calle de rodaje de 500 m por 15 m de ancho, ubicada a 1.084 msnm



Modernización del Aeropuerto de Zapala

En junio de 2015 se finalizaron las obras de remodelación a fin de que el mismo funcione como **aeropuerto alternativo a Neuquén Capital, San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche (RN)**.

Estas obras consistieron en la repavimentación en asfalto con micro aglomerado, señalamiento y balizamiento de pista, plataforma y calles de rodaje, así como de la terminal. **Estas obras permiten chárter y de carga.**

En inversiones adicionales podemos estimar:

Adecuación instalaciones (salas de embarques, oficinas, baños) y servicios (Seguridad, control)	U\$S 7,5 Millones
Acceso, portal de entrada, servicios externos.	U\$S 1,5 Millones
Instrumental para vuelos regulares (ILS)	U\$S 4,0 Millones
Hangares	U\$S 7,0 Millones
TOTAL:	U\$S 20 Millones

AGENCIA DE INVERSIONES DEL NEUQUEN - GOBIERNO DE LA PROVINCIA DEL NEUQUÉN - PATAGONIA ARGENTINA
Antártida Argentina 1245 - Edif. 4, Piso 3 - C.A.M.
T: +54 (299) 449 5755/4749 – Inversiones@adinqn.gov.ar www.adinqn.gov.ar


NOTA: Folleto técnico de la Agencias de Inversiones del Neuquén para la modernización y operatividad del aeropuerto de la localidad de Zapala. ¹⁸


¹⁸ Agencia de Inversiones del Neuquén. (s.f.). Proyecto Aeropuerto de Zapala. <http://www.web.adinqn.gov.ar/>

Documento 2

Proyecto de Ruta Nacional 50

RUTAS ARGENTINAS






¿Por cuál ruta irías de San Antonio Oeste hasta el Noreste de Salta?

A lo largo de 2.230 km de recorrido, de Sur a Norte, discurren 8 tipos de paisajes, pero rodando sobre 13 tramos de 12 rutas numéricamente diferenciadas.

Algunas rutas inician en el kilómetro cero y otras, con la numeración desde el "Km 0" de la Plaza de los dos congresos, en Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Luego de un año de entrevistas, charlas y encuentros, los integrantes de la Asociación Intermodal de América del Sur (AIMAS), pudieron comprobar que más del 90% de los consultados no tenían idea de cómo ni por dónde recorrer el eje central del País.

Unos pocos respondieron, erróneamente, que por la Ruta Nacional Nro 40, y menos de una docena se pusieron a recitar las 12 diferentes rutas nacionales.



Así, desde mayo de 2016, y mientras recorrerán 7 de las 8 provincias por las que pasa esa franja vial, **comenzaron a proponer la unificación numérica como Ruta Nacional Número 50**, de modo que pase a identificarse desde lo técnico hasta lo cultural y turístico como una misma identidad.

No será lo mismo un parador ubicado en el Km 102 de la Ruta Nro 154, que si se promociona como localizado en la Ruta Nacional Número 50, que podría pasar a ser una marca internacional, tan o más fuerte que la ya mítica Ruta 40.

Así, a través de paisajes de estepa, montes, sierras, precordillera, salinas, pampas, yungas y océano, también podrían verse como una unidad el Plan Belgrano con el Plan Patagonia integrando a la provincia no incluida: Córdoba.

Con una visión de producción, comercio, cultura, institucional y turismo, la AIMAS propone la unificación numérica de las rutas nacionales incluidas en el recorrido, dejando doble numeración en las que serían parciales y única en las que las toma en forma completa.

Datos técnicos:

2.230 Km de extensión, 8 provincias, 9 millones de habitantes, 8 ecotonos, 165 rutas transversales Este – Oeste, dos sistemas portuarios, cruza todos los corredores bioceánicos IIRSA que atraviesan Argentina, 18 paralelos geográficos y un único meridiano.

En lo geopolítico, completa el vacío que el IIRSA dejó entre el Corredor Andino del Sur y la Hidrovia, cumpliendo con los objetivos bioceánicos de esa iniciativa, ya que conecta hacia el Norte Chileno, Bolivia y el Océano Atlántico por San Antonio Oeste y Bahía Blanca.

Propuesta promocionada por la AIMAS y se invita a compartir la misma, su debate y la búsqueda por su realización.

✉ aimas.intermodal@gmail.com

🌐 <https://goo.gl/sdCBVy> | [unifiquemosRN50](#)

📱 #unifiquemoslaruta50 #aimas @aimasintermodal

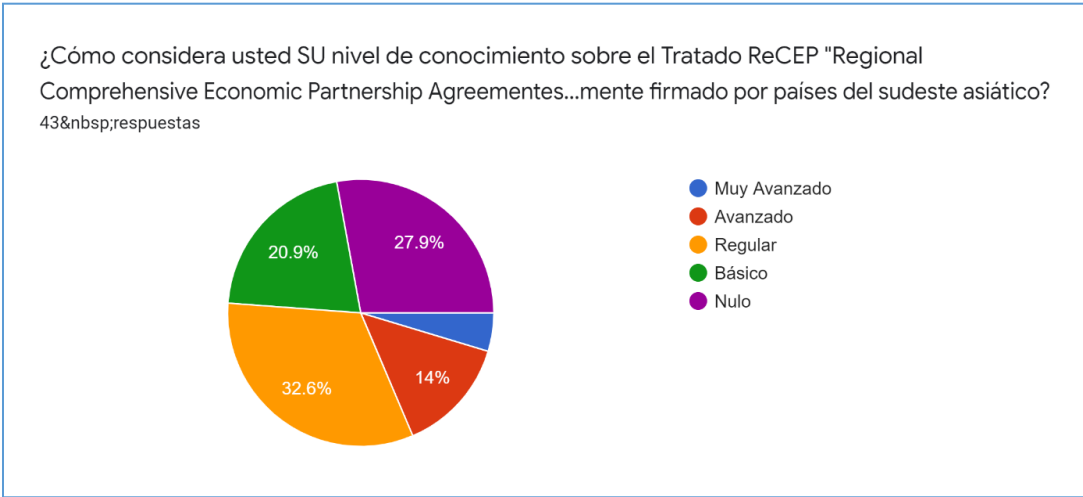
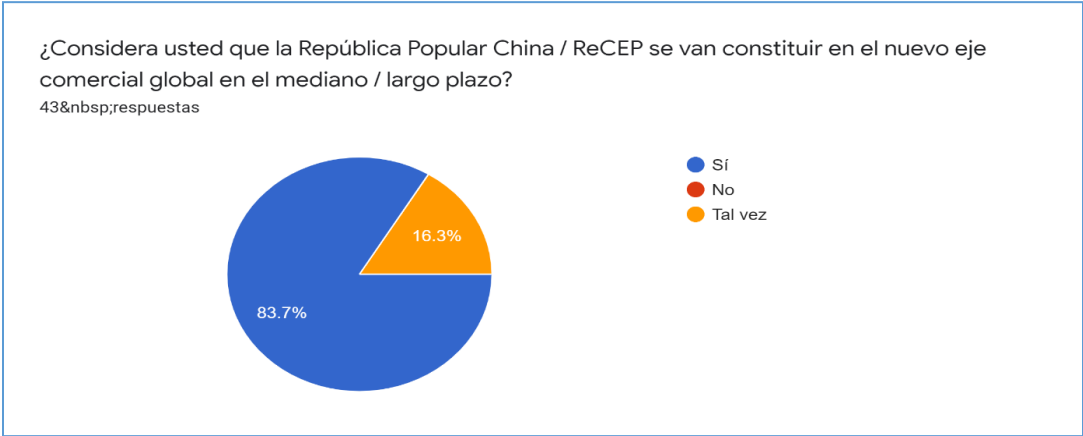
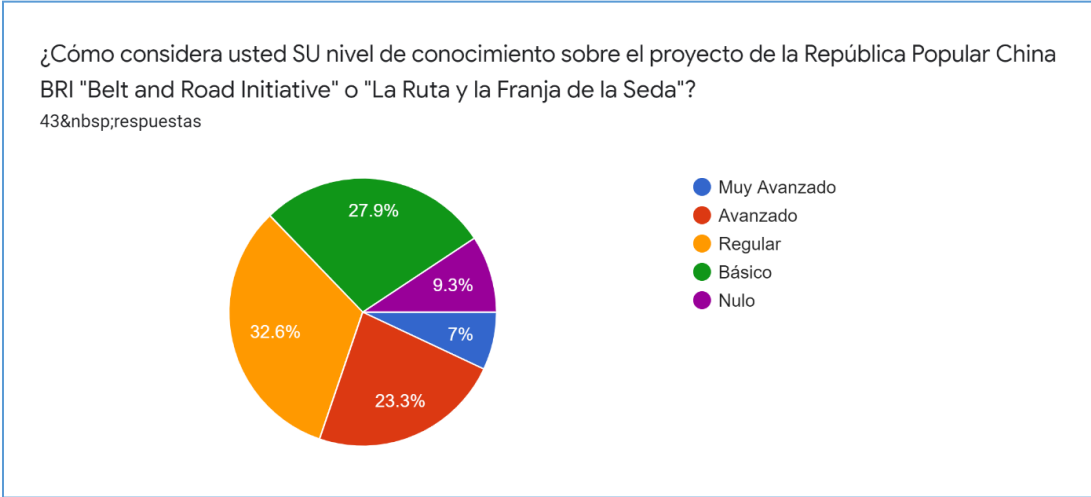
NOTA: Folleto

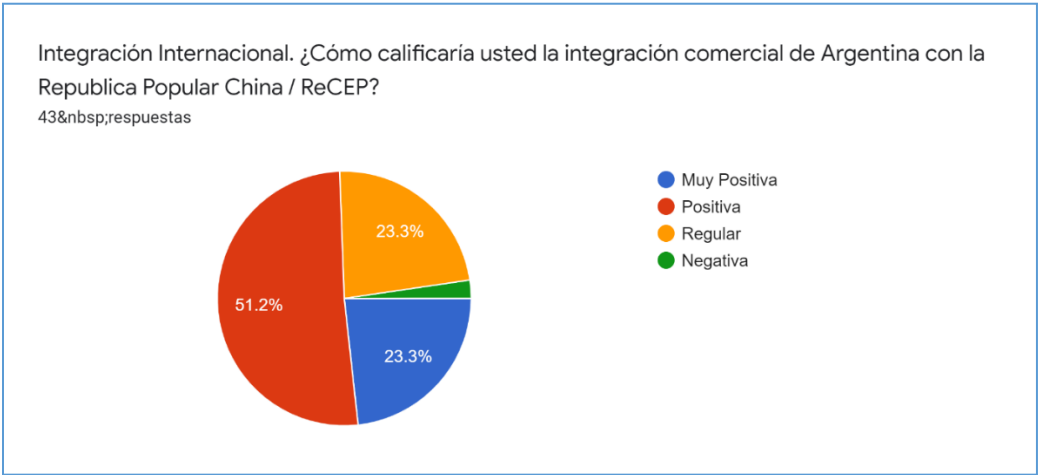
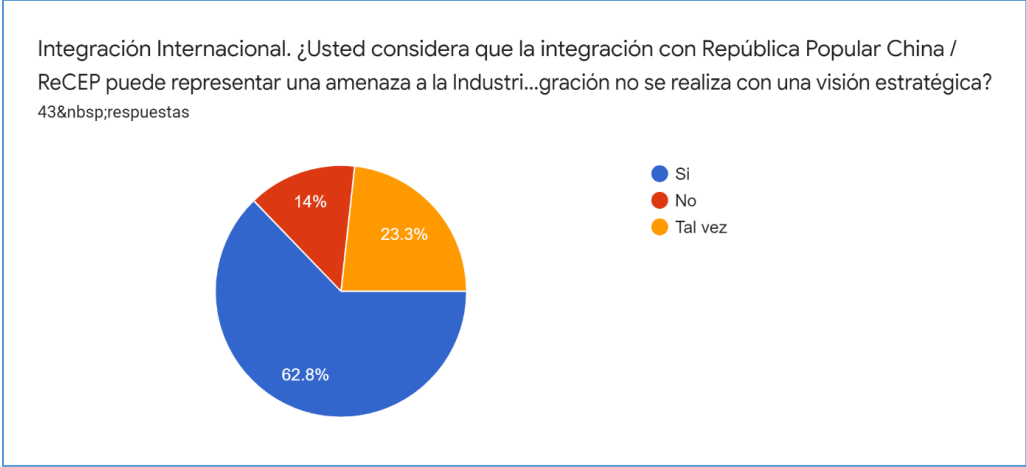
técnico de la Asociación Intermodal de América del Sur para la creación de la Ruta Nacional 50.¹⁹¹⁹ Asociación Intermodal de América del Sur. (s.f.) Ruta Nacional 50.

Encuestas

Síntesis de la Encuesta UNLZ/AAICI

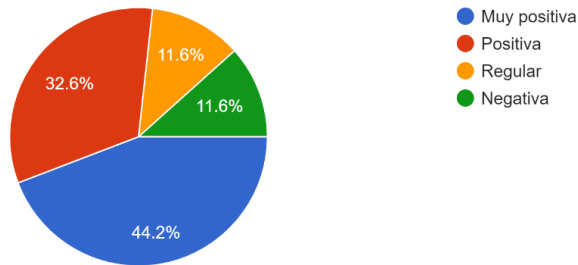
Análisis de los Procesos de Integración Regional e Internacional





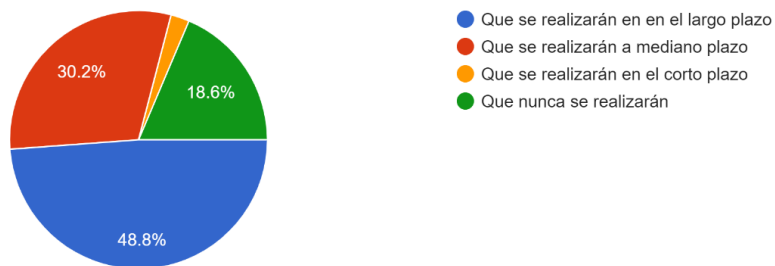
¿Cómo considera usted la integración en infraestructura logística para el fomento del comercio exterior y desarrollo entre los países sudamericanos ?

43 respuestas



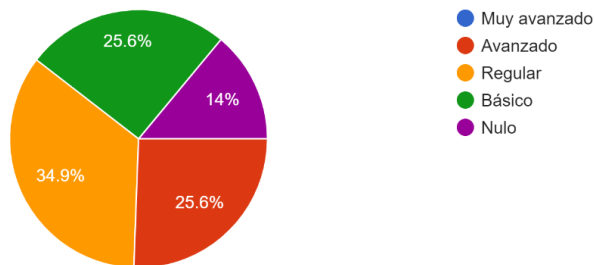
¿Cuál es su visión relacionada a la concreción de los proyectos de infraestructura logística para la integración regional?.

43 respuestas



¿Cómo considera usted su nivel de conocimiento sobre la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)?

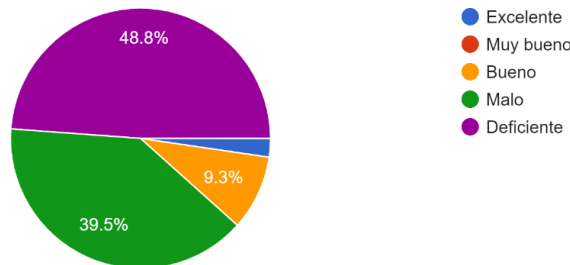
43 respuestas



Análisis de la Infraestructura de Transporte en la República Argentina

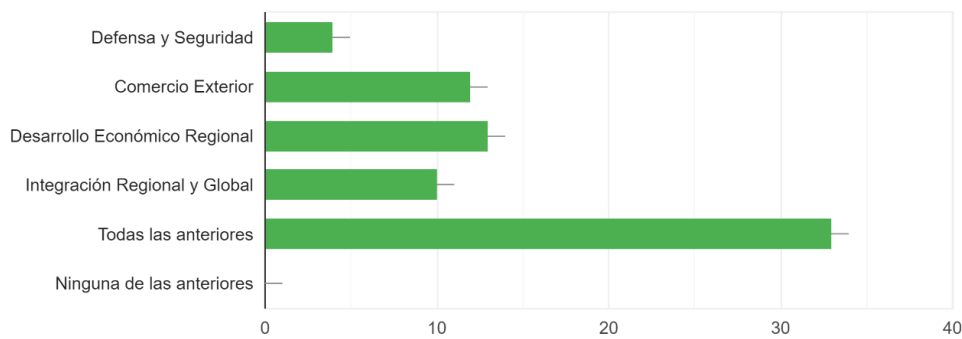
¿Cuál es su opinión sobre el SISTEMA DE TRANSPORTE de cargas en el territorio nacional?
(Automotor-ferroviario-maritimo/fluvial-aéreo-ductos).

43 respuestas



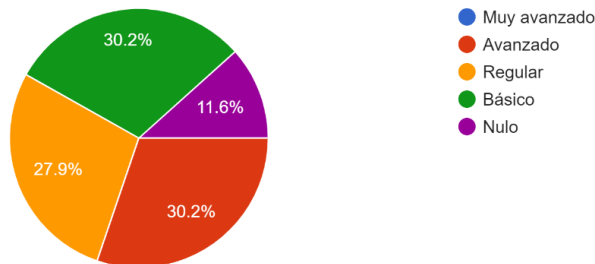
Usted considera que los planes de infraestructura crítica de transporte (rutas, FFCC, aeropuertos, puertos, etc) deben contribuir con:

43 respuestas



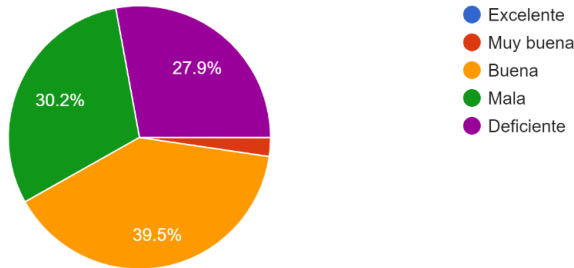
¿Cómo considera usted SU nivel de conocimiento sobre el Plan Estratégico Territorial de Argentina?

43 respuestas



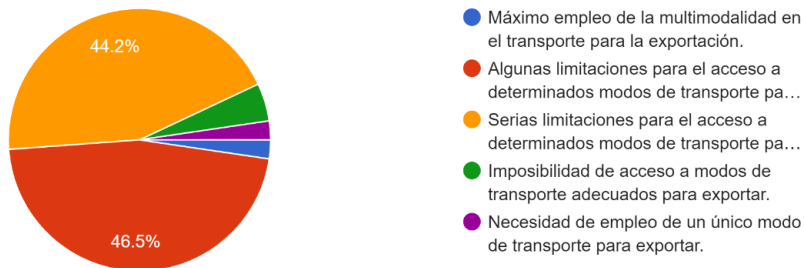
¿Cómo considera usted la integración en infraestructura logística de su provincia / región geográfica con los principales pasos fronterizos / aeropuertos / puertos exportadores?

43 respuestas



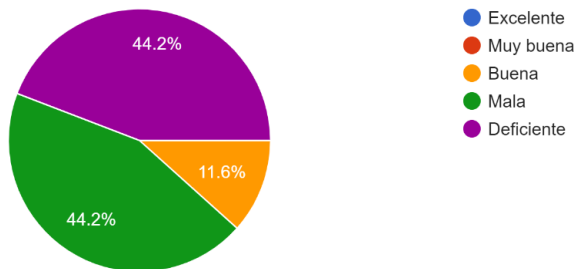
¿Cómo considera usted el acceso al transporte multimodal de su provincia / región para alcanzar los puertos / aeropuertos / pasos fronterizos para el comercio exterior?

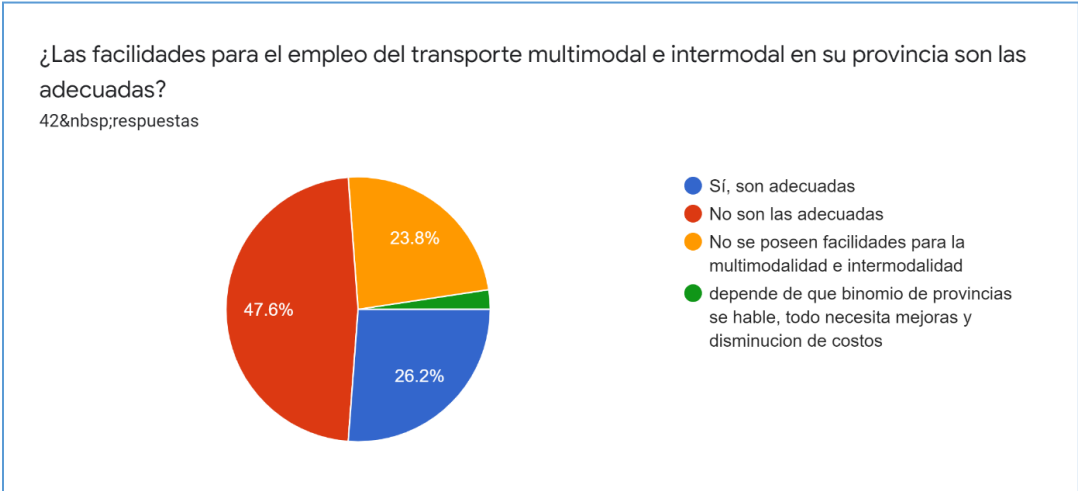
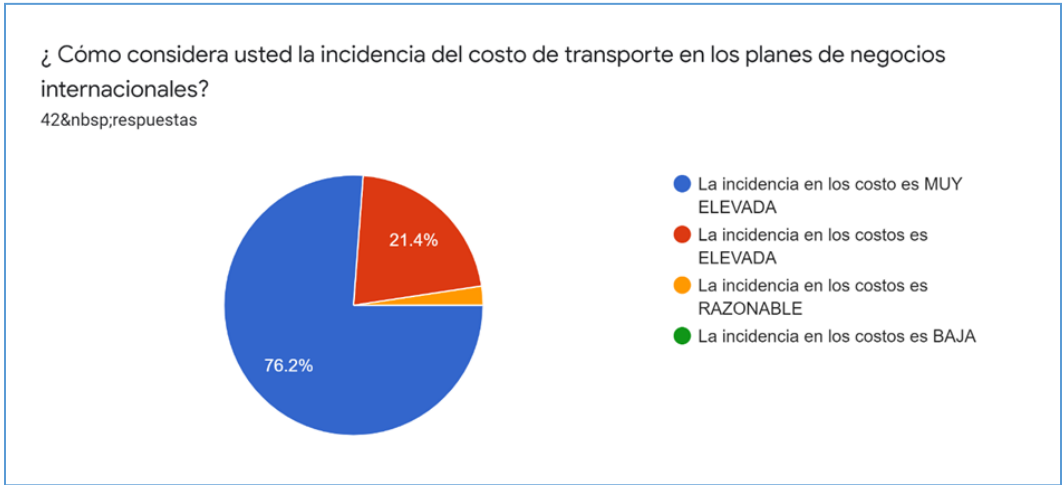
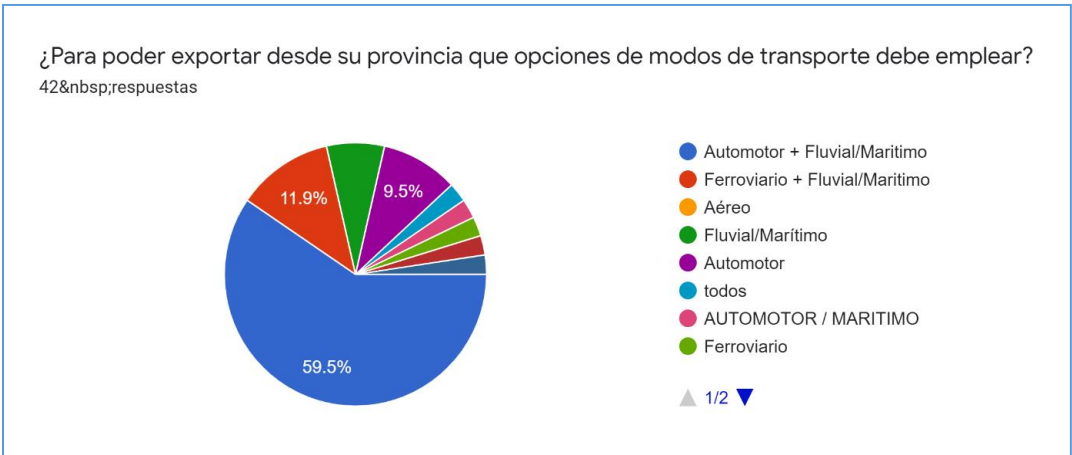
43 respuestas



¿Cómo considera usted la INFRAESTRUCTURA CRITICA del transporte en el territorio nacional? (Rutas, vías de FFCC, terminales portuarias, aeropuertos, etc).

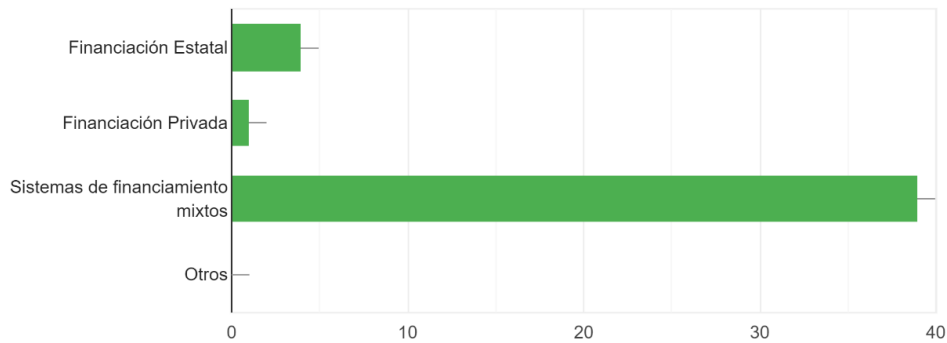
43 respuestas





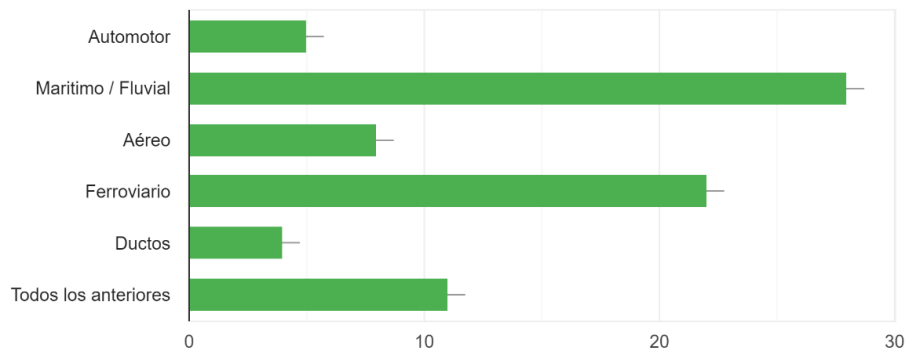
¿Cuál considera usted que deberían ser las FUENTES DE FINANCIACIÓN de los proyectos de infraestructura crítica logística? (rutas, FFCC, puertos, aeropuertos, ductos).

43 respuestas



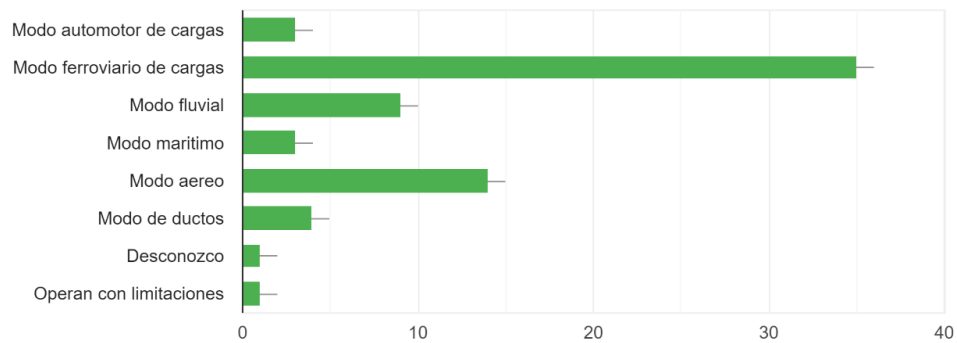
Modos de Transporte ¿Cuál de los modos de transporte usted considera que posee un alto valor estratégico para el comercio internacional?

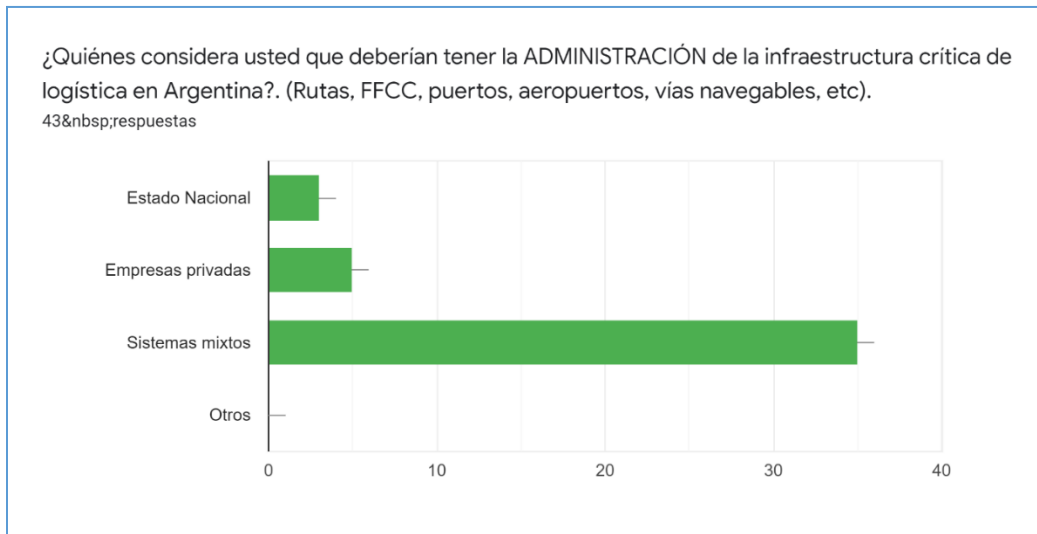
43 respuestas



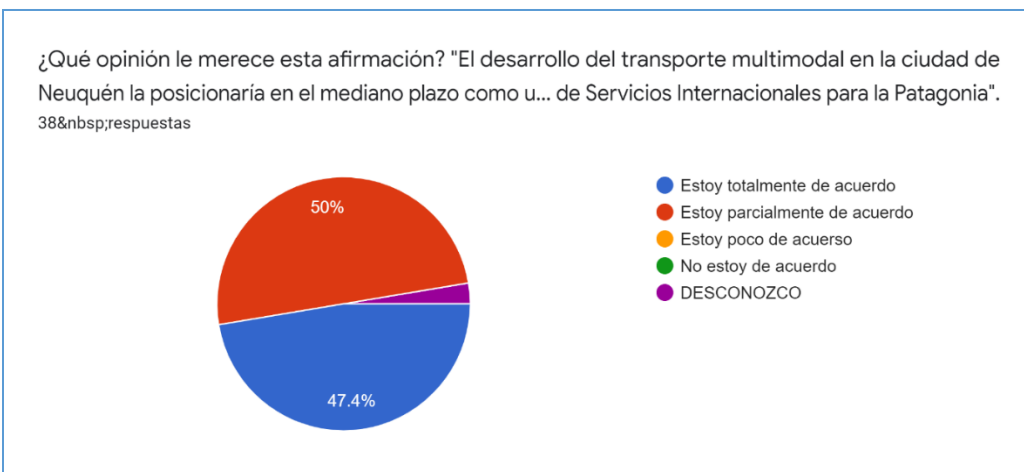
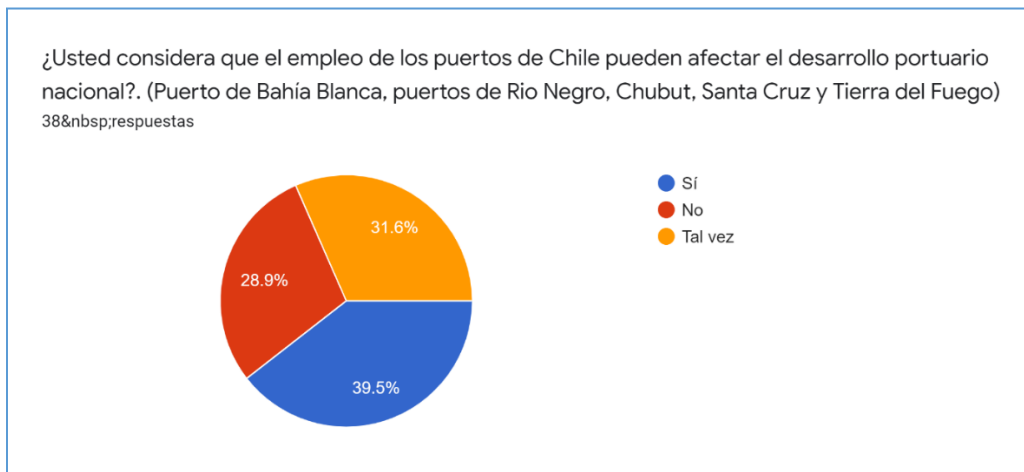
¿ Qué modo de transporte posee su provincia pero NO OPERA por falta de inversión / mantenimiento en infraestructura crítica?

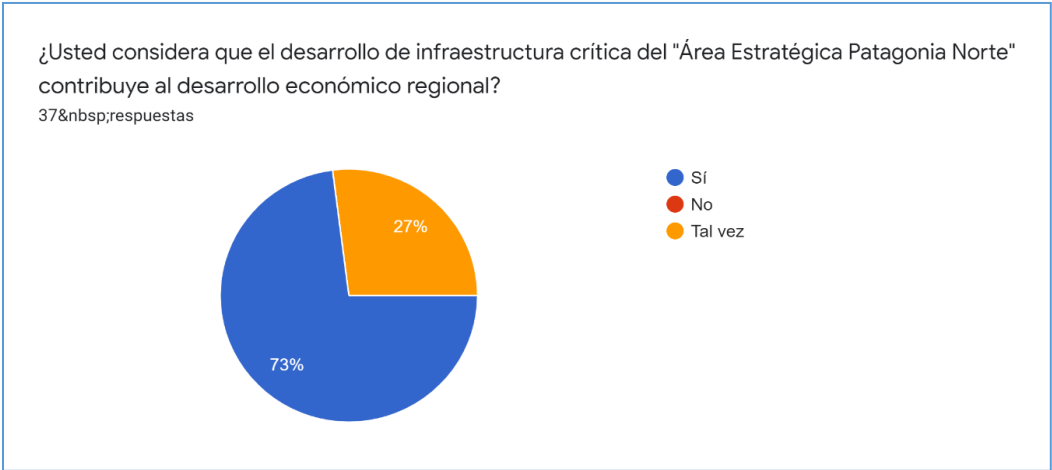
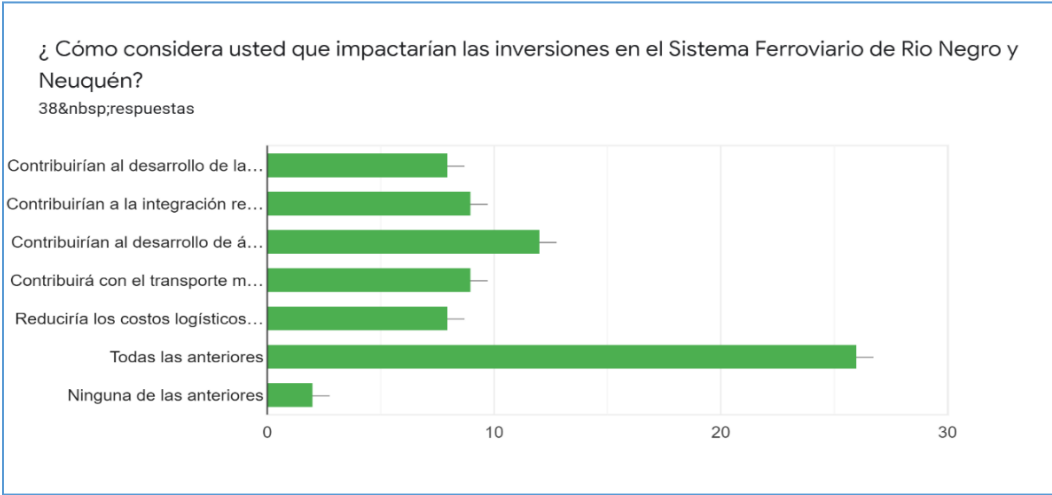
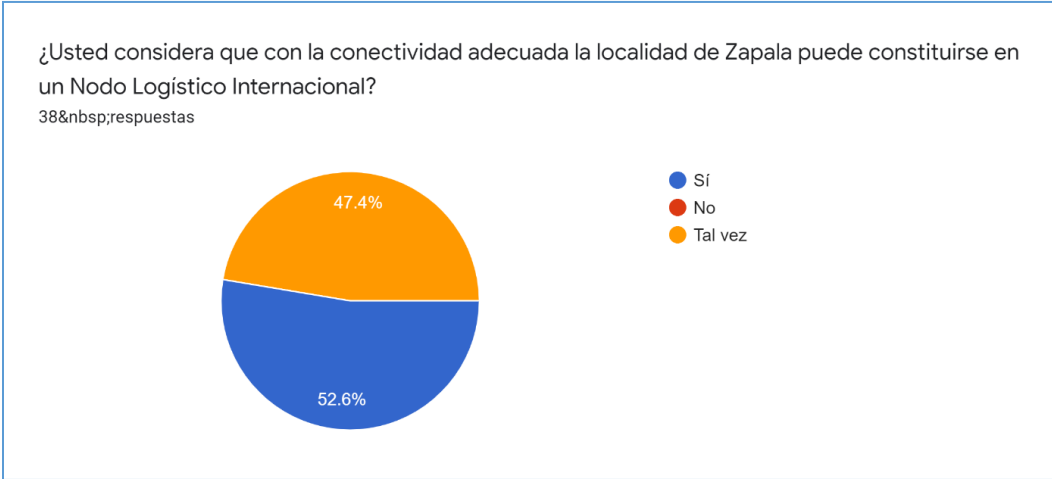
42 respuestas

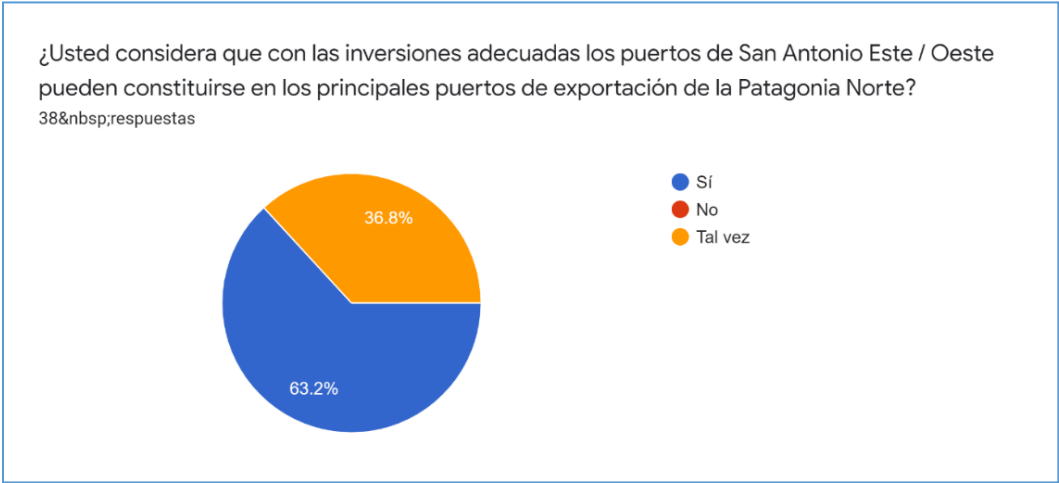
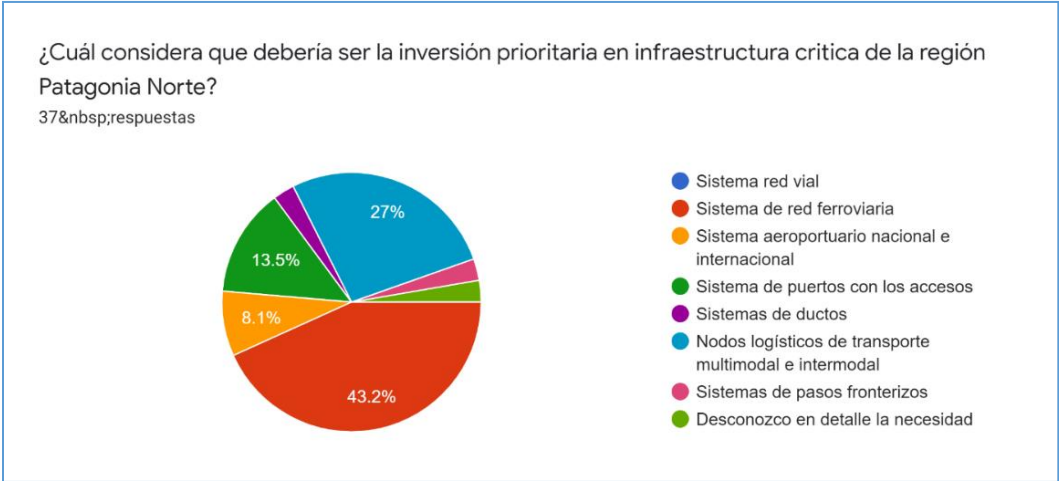




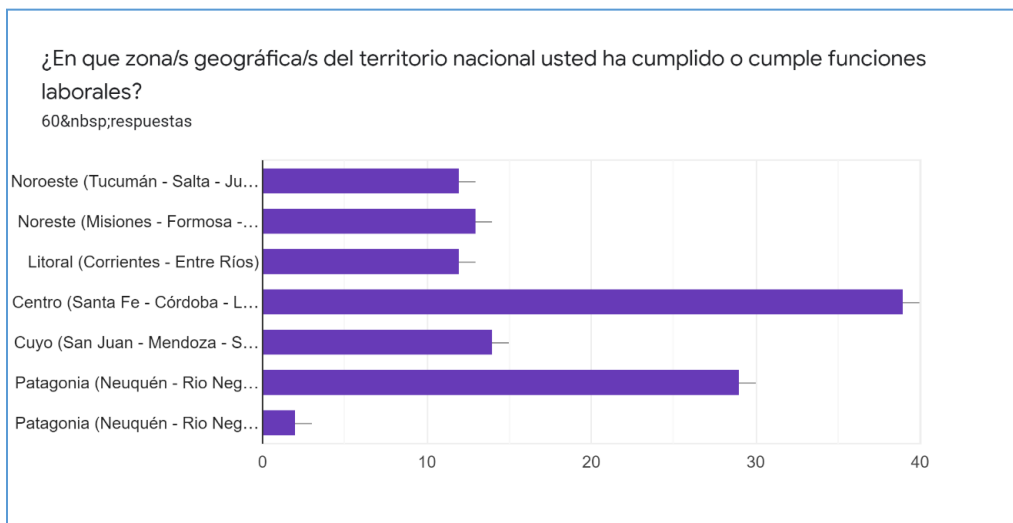
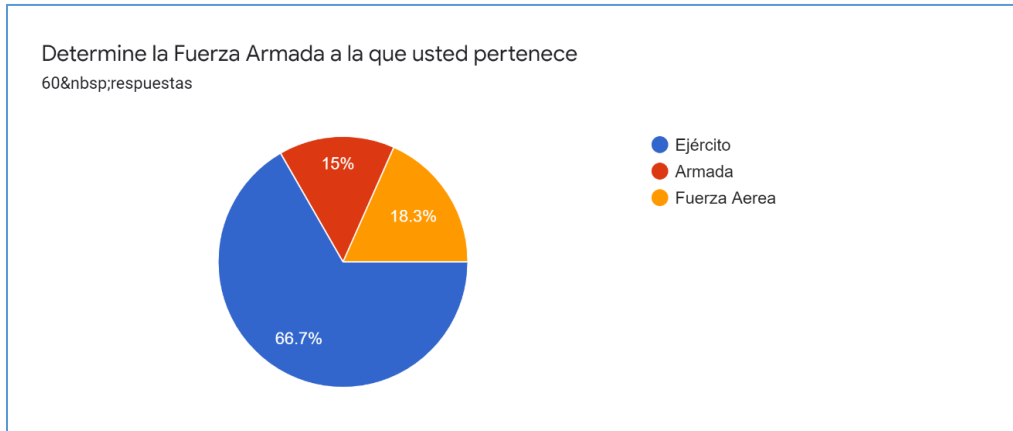
Análisis de la Región Patagónica





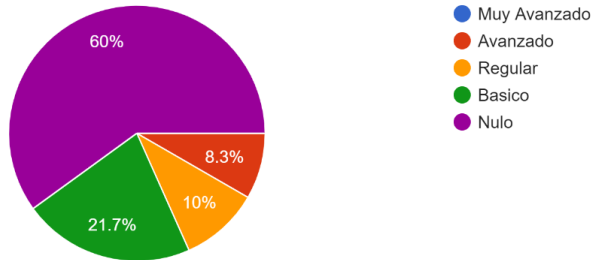


Resultado Encuesta Universidad de la Defensa/ESGCFFAA/Planeamiento Logístico

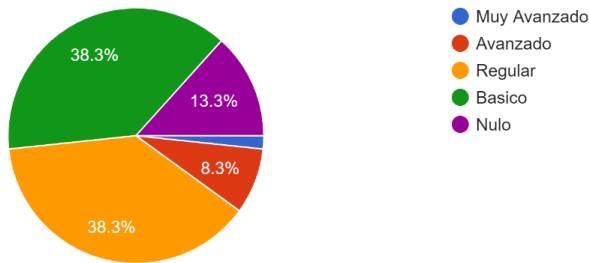


Análisis de Procesos de Integración Regional e Internacional

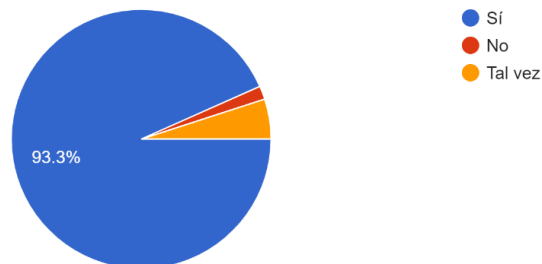
¿Cómo considera usted SU nivel de conocimiento sobre la firma el Tratado ReCEP "Regional Comprehensive Economic Partnership Agreements" entre países del Sudeste Asiático?
60 respuestas

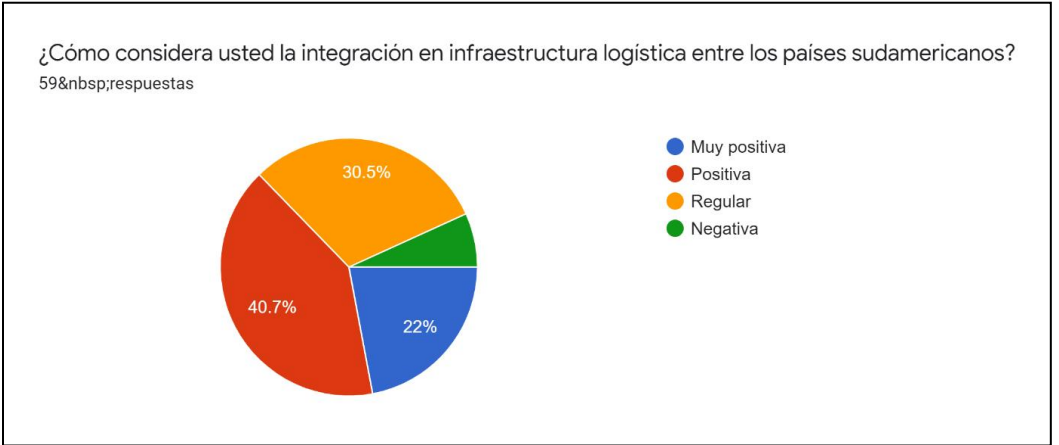
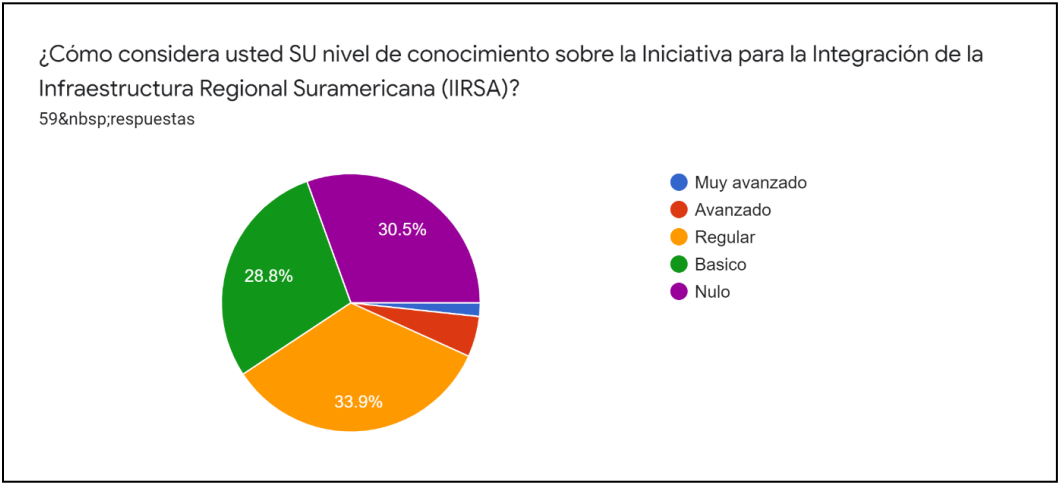
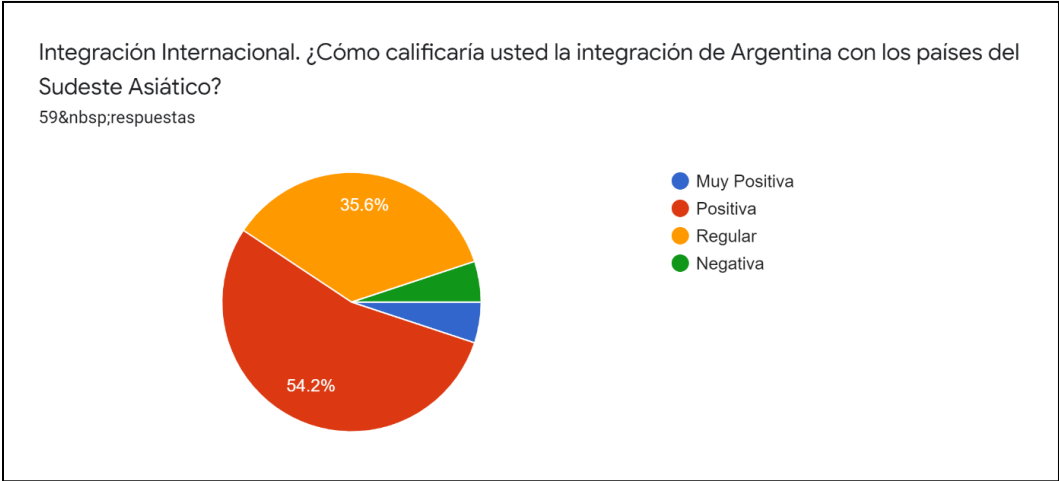


¿Cómo considera usted SU nivel de conocimiento sobre el proyecto de la República Popular China BRI "Belt and Road Initiative" o "La Ruta y la Franja de la Seda"?
60 respuestas

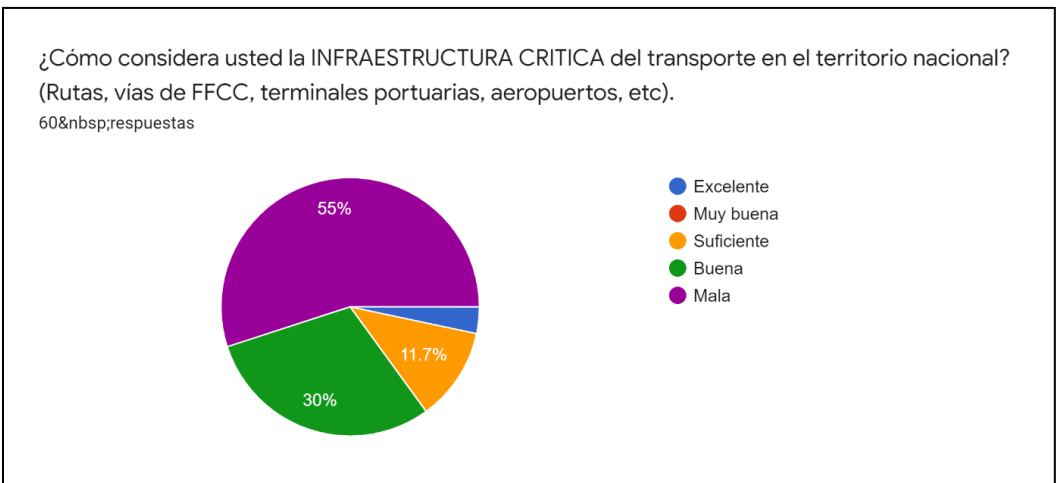
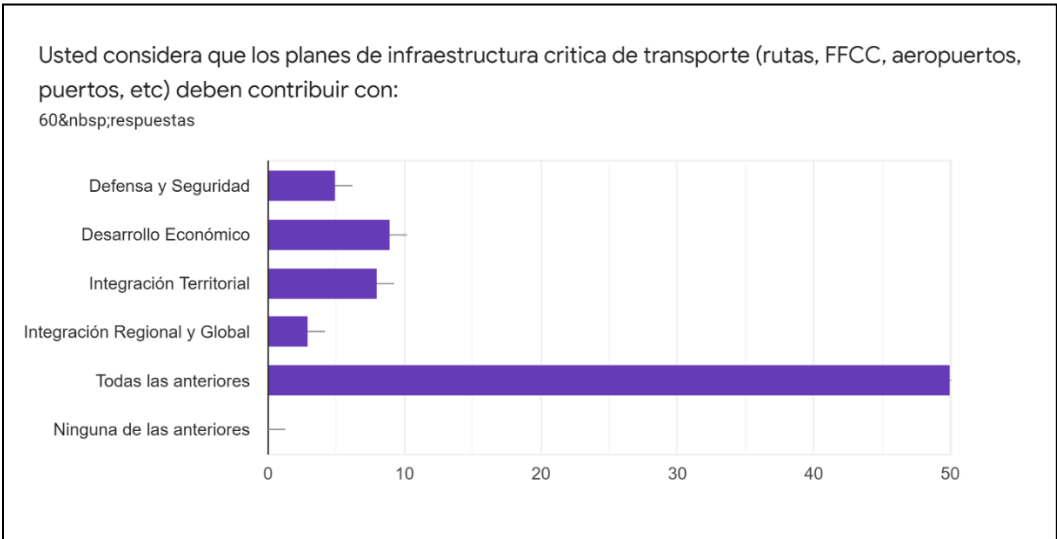
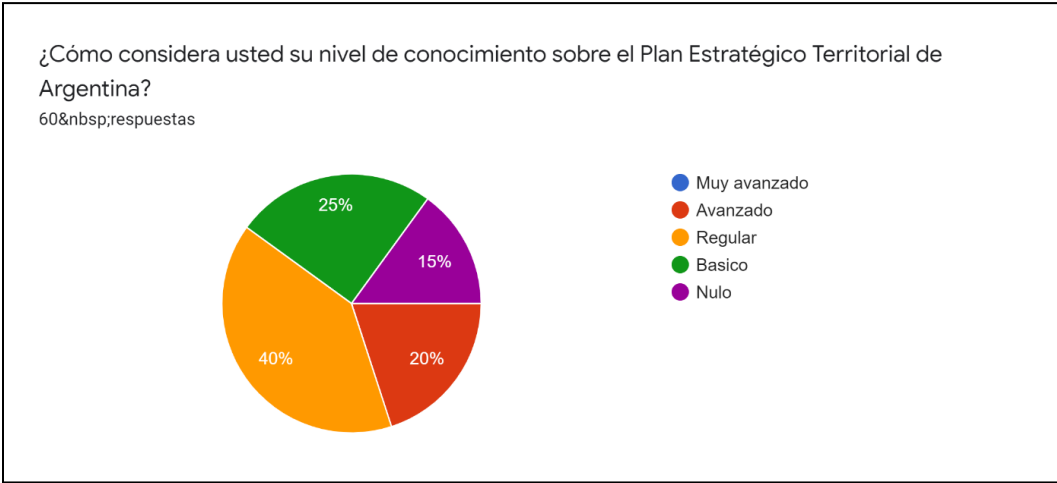


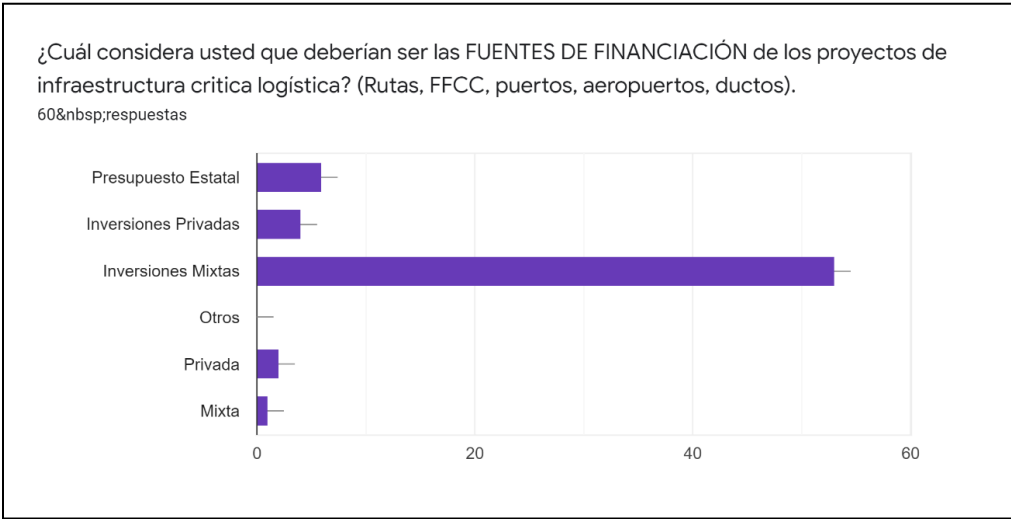
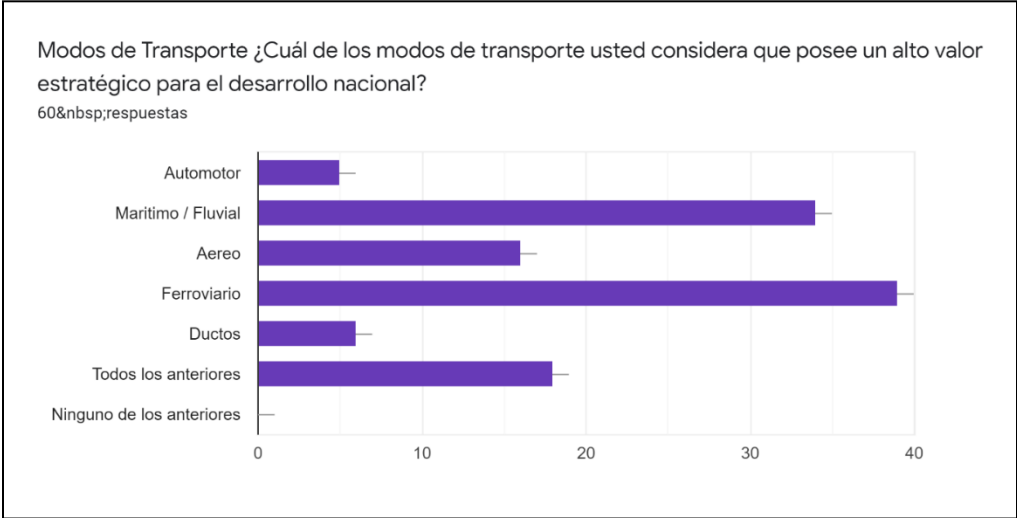
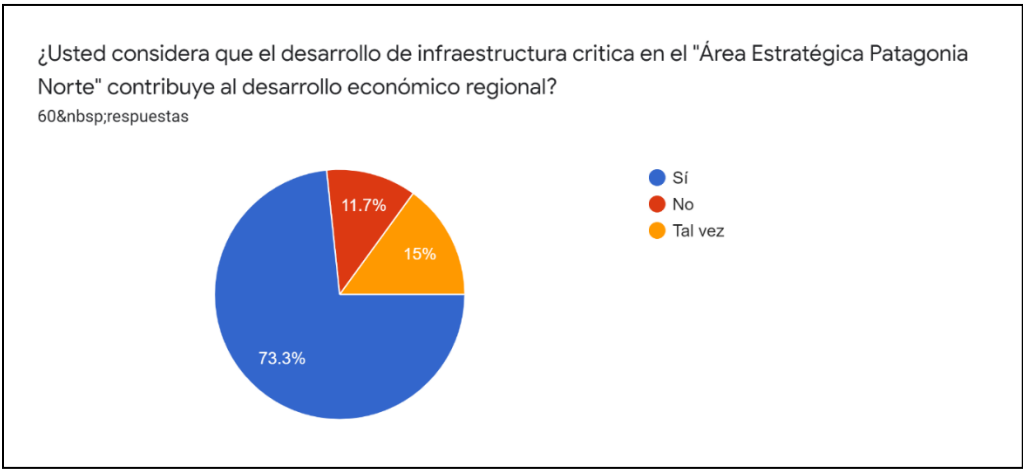
¿Considera usted que los países Asiáticos van a continuar incrementando su influencia a nivel global en el mediano y largo plazo?
60 respuestas





Análisis de la Infraestructura de Transporte





Entrevista Sr Carlos Spadone

Estimado Carlos, le hago llegar esta entrevista para mi Tesis "Corredor Bioceánico Patagonia Norte, su contribución al comercio exterior y desarrollo económico regional", correspondiente a la Maestría en Comercio Exterior y Procesos de Integración que cursé la en Universidad de Buenos Aires. Su invaluable experiencia política y empresarial constituye una de las voces más autorizadas en el país para interpretar el fenómeno de China y su implicancia para Argentina.

¿Desde cuándo usted tiene relación con la República Popular China?

Mi relación con la R P China comienza en 1972, en oportunidad que desempeñándome como secretario del Partido Justicialista el Grl Perón me envía a una reunión en París con la comitiva China. El objetivo de dicha reunión era fijar una tercera posición a nivel global entre Perón, Mao y Nazer en Egipto. Cabe destacar que en aquel momento el Grl Perón estaba exiliado en España, y como el gobierno de Franco no los dejaba ingresar a los comunistas al país la reunión se concretó en París. Si bien en dicha reunión no se alcanzaron los objetivos de la misma se sentaron las bases para una amistad con la Nación China que dura hasta la fecha.

Ya en el año 1983 hice mi primer viaje a China en forma personal y como secretario del Partido Justicialista, ha partir de allí en forma ininterrumpida mantengo contactos personales y comerciales con la R P China.

Durante todos estos años China ha sufrido cambios económicos, políticos y sociales. ¿Usted pudo percibir dichos cambios?

Desde mi primer viaje en el año 1982, como secretario del Partido Justicialista y con la Fundación Eva Perón he viajado en forma permanente a China hasta antes de la pandemia. Ya en la reunión del 1973 en París pudimos escuchar sus planes y poder ver los primeros logros en la visita del 83. Pero a partir de allí no ha dejado de sorprendernos la constante evolución de China y sus ciudades, tal es el caso de Shangai que en mi primera visita en una de las márgenes del río era un pantano y ahora se observa uno de los principales centros económicos mundiales.

En cada viaje que he realizado y con los permanentes intercambios políticos y comerciales he podido observar los permanentes cambios en la economía, la población, las costumbres, la urbanización de sus ciudades, sus sistemas de transportes, etc.

Con esto quiero decir que los cambios económicos, políticos y sociales son permanentes, lo cual lo posicionan a la R P China como uno de los líderes mundiales.

Su familia y usted han desarrollado actividades empresariales en China. ¿Cuál es su visión del mercado chino para los negocios?

Efectivamente he desarrollado actividades empresariales en China en forma paralela a las relaciones que mantenía con las autoridades chinas. Mi Hijo Sergio Spadone ha vivido 14 años en Beijing y mi nieto Lucas nació y estudió todo el nivel inicial en China, con lo cual habla y escribe en forma fluida el idioma.

Mis otros dos nietos que también vivieron en China y estudiaron en Inglaterra trabajan actualmente en empresas globales Chinas. Volviendo a las actividades comerciales que desarrollamos en China podemos

mencionar entre otras, cuatro revistas gráficas, las cuales las vendimos con la expansión de la prensa digital; importación y exportación de maquinaria para minería; exportación de nuestros vinos.

El mercado chino es un mercado muy complejo para penetrar y sostener las operaciones en el largo plazo básicamente por dos cuestiones fundamentales: las barreras culturales e idiomáticas, y la magnitud del mercado chino. A estos aspectos se les debe sumar la gran competencia comercial que representan los mismos chinos y el resto de los mercados mundiales que quieren hacer negocios allá.

Complementariamente, he liderado la Cámara Chino - Argentina, (puesto que actualmente ocupa mi hijo Sergio) como forma de facilitar las operaciones tanto para las empresas chinas como argentinas.

A nivel internacional se observa la creciente influencia de China en la economía. ¿Usted considera que en el mediano plazo el "Eje Económico Global" va a trasladarse a Asia?.

Indudablemente el Eje Económico Mundial se está trasladando en forma acelerada al Continente Asiático fundamentalmente traccionado por la Republica Popular China, además del resto de las economías asiáticas como India, Japón, Malasia etc.

¿Cómo considera usted que Argentina debería establecer una alianza comercial con China? En forma unilateral, como parte del Mercosur o como parte de un bloque latinoamericano mayor.

Por un lado, creo que es imperioso para Argentina avanzar en algún tipo de acuerdo comercial con China. En punto en cuestión es que cuantos más países integren dicho acuerdo mayor fuerza de negociación tendrá el mismo.

Es por ello que en los reiterados viajes y reuniones con las autoridades Chinas les he propuesto el armado de Cámaras Comerciales similares a la Cámara Chino Argentina, en los diferentes países latinoamericanos; es más he propuesto el armado de Cámaras por Bloque China - Mercosur. Para todo este proyecto he asumido el compromiso de mis equipos para apoyar en el armado de los estatutos etc.

Lo que debemos tener en cuenta es que cuanto más tiempo se pierda en burocracias nacionales más oportunidades perdemos como paisa frente a este enorme mercado.

¿Usted considera que Argentina debe reducir los costos logísticos de exportación para incrementar la competitividad en los mercados internacionales y en especial en el mercado Chino?.

Si, es necesario analizar cada uno de los costos asociados a cada producto y en cada región geográfica del país con el objetivo de reducir al máximo esos costos haciendo mas competitivos los productos nacionales en el inmenso mercado chino. Para entender esto, tenemos que pensar que las ventajas competitivas que tenemos en la producción la perdemos en una serie de costos que tiene que afrontar el exportador; lo cual lo termina haciendo poco competitivo en las góndolas chinas y de cualquier otro país. La infraestructura crítica del transporte es una forma estratégica de contribuir con dicho objetivo.

Cualquier tratado que realicemos, ya sea en forma unilateral, como Mercosur o como un Bloque mayor, es fundamental que debemos poner un valor agregado a nuestros productos primarios, exportando mano de obra nacional. Tal es el caso de los vinos como el Malbec, que mi hijo se encuentra negociando para que se reduzcan los aranceles y hagan mas competitiva la exportación frente a Chile y Australia. Pero también están las carnes y derivados; la soja y sus derivados; los jugos de frutas; la minería, etc

Glosario de términos:

Academy for International Business Officials.....	AIBO
Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.....	API
Área de Influencia.....	AI
Association of Southeast Asian Nations.....	ASEAN
Banco Interamericano de Desarrollo.....	BID
Belt and Road Initiative.....	BRI
Centro de Transferencias de Cargas Multimodales.....	CTCM
Centro Logístico Internacional.....	CLI
China Machinery Engineering Corporation.....	CMEC
Complejo Portuario Bahía Blanca.....	CPBB
Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership.....	CPTPP
Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento.....	COSIPLAN
Corporación Andina de Fomento.....	CAF
Corporación p/el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico...	CDPCBN
Corredor Bioceánico Norpatagónico.....	CBN
Corredor Bioceánico Patagonia Norte.....	CBPN
Corredor Bioceánico Ruta Nacional 22.....	CBPN
Corredor Bioceánico Ruta Nacional 23.....	CBPN
Corredor Productivo del Valle.....	CPV
Corredor Turístico.....	CT
Eje de Integración y Desarrollo.....	EID
Ferrocarril Gral Roca.....	FCGR
Ferrocarril Norpatagónico.....	FN
FerrocarrilTrasandino Sur.....	FTS
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.....	FONPLATA
Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.....	IIRSA
Ministerio del Interior.....	MI
Ministry of Cemmerce.....	MOFCOM.
Nodo Logístico Automotor.....	NLA
Nodo Logístico de Carga Aérea.....	NLCA

Nodo Logístico Ferroviario.....	NLF
Nodo Logístico Multimodal.....	NLM
Nodo Logístico, Industrial, Comercial y de Servicios.....	NLICS
Nodo Logístico.....	NL
Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.....	ORSNA
Organización Mundial de Comercio.....	OMC
Plan Aerocomercial.....	PA
Plan de Infraestructura de Transporte Publico.....	PITP
Plan de Puertos y Vías Navegables.....	PPVN
Plan Estratégico Provincial.....	PEP
Plan Estratégico Territorial.....	PET
Plan Ferroviario de Cargas.....	PFC
Plan Maestro de Pasos.....	PMP
Plan Nacional de Transporte.....	PNT
Plan Nacional Vial.....	PNV
Planes Territoriales Regionales.....	PTR
Planificación para la Integración Territorial Internacional.....	PITI
Planificación Territorial Nacional.....	PTN
Programas Territoriales de Integración.....	PTI
Regional Comprehensive Economic Partnership.....	RCEP
Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de Obras Públicas.....	SPTyCOP
Sistemas de Conectividad Fronteriza.....	SCF
Trabajo Final de Maestría.....	TFM
Trans-Pacific Partnership.....	TPP
Tratado de Libre Comercio.....	TLC
Unión de Naciones de América del Sur.....	UNASUR
Zona de Interés.....	ZI
Zona Franca.....	ZF

Definiciones

Área de Influencia: área circundante a un Corredor Logístico o Eje de Integración y Desarrollo, la cual si bien se encuentra fuera del mismo posee una influencia indirecta de los beneficios económicos de estos.

Centro de Transferencias de Cargas Multimodales: Espacio físico donde dos o mas modos de transporte poseen la infraestructura logística, los medios de apoyo necesarios, facilidades de conectividad y la vinculación territorial, para transferir una carga de un modo de transporte a otro.

Corredor Logístico: Espacio físico donde diferentes modos de transporte realizan operaciones logísticas multimodales o intermodales.

Nodo Logístico: Espacio en el territorio que cuenta con facilidades para la realización de operaciones logísticas.

Nodo Logístico Multimodal: Espacio en el territorio que cuenta con facilidades para la realización de operaciones logísticas de dos o más modos de transporte.

Sistemas de Conectividad Fronteriza: Conjunto de facilidades de infraestructura, conectividad, procedimientos, equipamientos y RRHH con los que cuentan los pasos internacionales de frontera con el objetivo de agilizar las operaciones de logística internacional.

Zona de Interés: Espacio físico dentro de un Corredor o Eje de Desarrollo e Integración sobre el cual se ubican la infraestructura de los diferentes modos de transporte, y sobre el cual se realizan la masa de las operaciones logísticas de la región.