



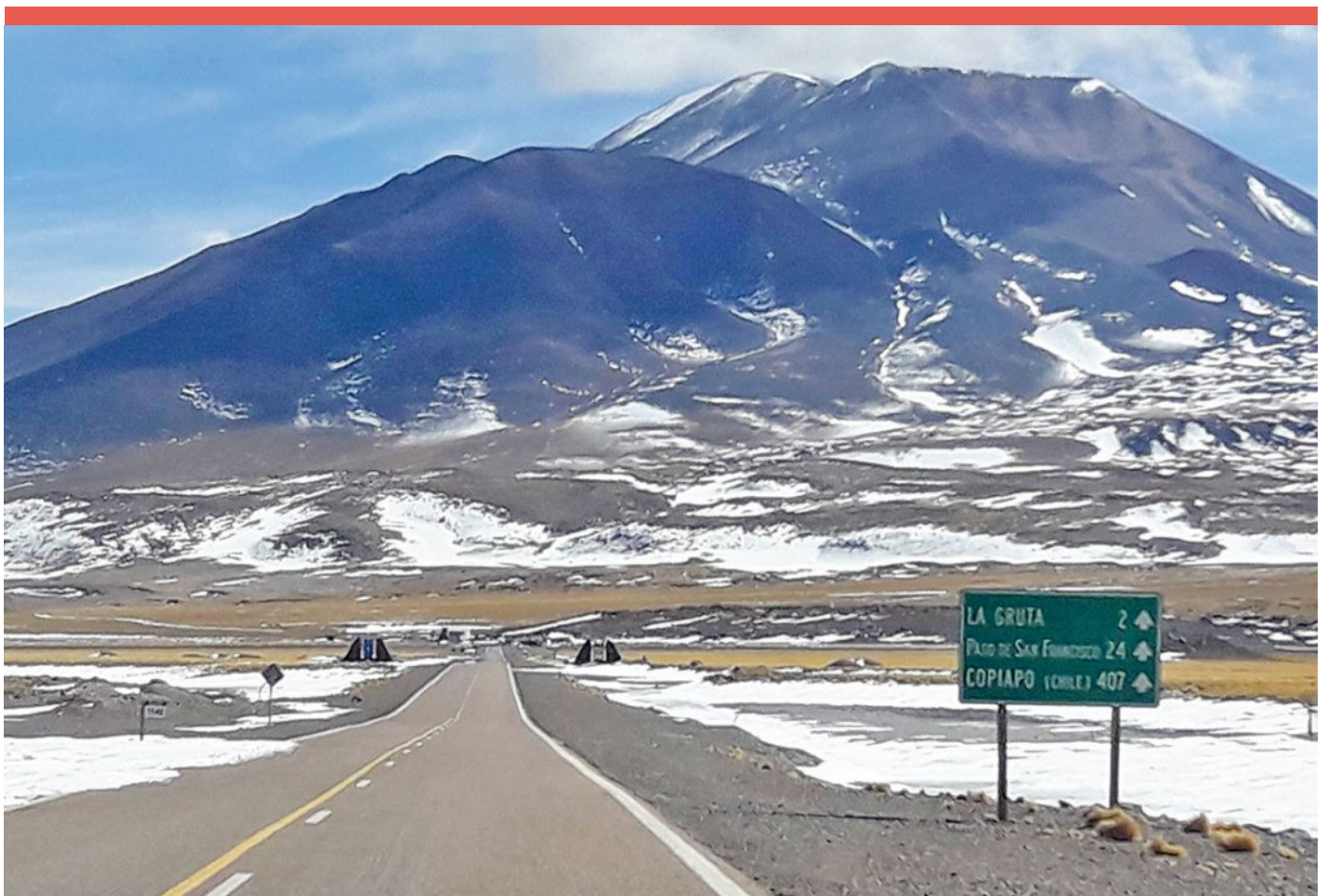
EDICIÓN ANIVERSARIO

[Ver edición](#)

[INICIO](#) > [DF MAS](#) > [Por dentro](#)

>> Por dentro

El corredor que unirá Chile y Argentina por la cordillera de Atacama y que China quiere financiar



La iniciativa se llama Atacalar, atravesaría el Paso San Francisco, estaría abierto todo el año y uniría a Catamarca, La Rioja y Córdoba con el puerto de Chañarillo.. Los cerca de US\$ 20 mil millones que se requerirán de inversión, estarán en manos de Max Wu, empresario chino del que poco se sabe aquí.

Por: Nicolás Durante | Publicado: Sábado 11 de diciembre de 2021 a las 21:00

T+ T-  



Cuéntale a tus contactos



Recomiéndalo en tu red profesional



Cuéntale a todos



Cuéntale a tus amigos



envíalo por email

El camino primero lo hicieron los incas, luego los españoles y después los chilenos y argentinos. Justo en medio de la cordillera de Los Andes, a 4.700 metros sobre el nivel del mar, en el Paso Internacional San Francisco, se trabaja en un anhelado proyecto que uniría el Atlántico con el Pacífico y que permitiría exportar **desde la costa de Atacama fruta, soja y litio provenientes del norte de Argentina, el sur de Brasil, Uruguay y Paraguay, directo hacia China.**

El proyecto lleva siglos en planes. Ya en 1850 se pidió en Chile que se analizara la ruta cordillerana, sin mayor éxito. Por el otro lado, en 2016 la agencia de créditos para exportaciones de los Estados Unidos, Eximbank, había comprometido financiamiento si es que la Casa Rosada respaldaba la idea, pero como no hubo avances concretos, el acuerdo expiró.

El otro año, sin embargo, el plan podría comenzar a concretarse. Un inversionista chino llamado Max Wu, apoyado por una empresa estatal del país asiático, puso sus ojos en la iniciativa, que incluye una línea férrea en medio del desierto y ampliar el puerto de Chañarillo.

De él se sabe poco en Chile. Solo hay certeza de que este 15 de diciembre llegaría su propuesta para financiar el proyecto que tendría un costo exorbitante de US\$ 20 mil millones. Quienes saben de este plan, aquí y en Argentina, están expectantes: quizá ahora sí que sí la ruta pueda concretarse.

El anhelo argentino

De acuerdo a una presentación del comité conjunto entre entidades públicas y privadas de Chile y Argentina, y que bautizaron como Atacalar (por Atacama y Catamarca, la vecina provincia), el proyecto permite que La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, que tienen **12,5 millones de hectáreas cultivables y una oferta exportable de U\$S 31.465 millones y representan el 26% del territorio argentino, puedan sacar sus productos por Atacama.**

¿Qué productos? Maíz, cítricos, soja y trigo suenan como los principales a exportar. Eso sí, proyectan que en los próximos cuatro años se sumarán exportaciones como 90.400 toneladas al año de litio y otros 1,7 millones de toneladas de minería metálica.

“Este es un proyecto que tiene una expectativa enorme. Hemos dicho las ventajas que tiene la región a través de sus puertos para la exportación de toda la producción agroalimentaria del noroeste argentino, e inclusive estamos pensando ir más allá. El sur de Brasil, incorporar Paraguay y Uruguay, este proyecto tiene una dimensión insospechada. Cuesta comenzar, tenemos que convencer y en ese proceso estamos.

Hay una voluntad política enorme en Argentina y también desde el Gobierno Regional de nuestro país”, explica a DF MAS el gobernador de Atacama, Miguel Vargas.

En noviembre, Vargas y su par argentino de Catamarca, Raúl Jalil, se reunieron con una serie de empresarios y financistas para afinar detalles. En una primera etapa, que partirá el primer semestre de 2022, van a ocupar lo que hay y harán una marcha blanca: en las carreteras ya habilitadas, la número 60 por el lado argentino, y la 31 por el chileno, moverán camiones de alto tonelaje con productos desde Catamarca, y los llevarán al puerto de Caldera para enviarlos a China.

Por el lado argentino, **se estima que la inversión superará los US\$ 1.000 millones en mejorar la infraestructura y poner estaciones bases para camiones y los trámites de aduanas.**

El beneficio para ellos es importante. Estiman que ahorrarán cerca de 30% en el costo del flete. La opción que hoy tenían era darse una vuelta muy larga por Panamá, o salir por la zona central de Chile por el paso Los Libertadores, pero el costo se incrementaba, además, no todo el año está habilitado el paso, lo que demoraba más el tiempo de envío hasta Asia.

Con tren y todo

Según cuenta Carlos Salazar, un conocido asesor y emisario de inversiones de empresas chinas en Chile, el unir el norte argentino y sur brasileño con una ruta directa a Asia llamó de inmediato la atención de China. **“Para China desde el punto de vista político, también es relevante la integración con estos países a través de este corredor”**, apunta.

Salazar ha participado en una serie de reuniones donde ha transparentado que China está interesada en financiar dos partes del plan: una red ferroviaria desde el Paso San Francisco hasta el puerto de Chañarillo, y transformar ese terminal en un megapuerto.

Desde abril de este año ha estado transmitiendo esa idea, y la próxima semana visitará el país el inversionista chino Max Wu -del cual no hay mayores antecedentes- quien reconocerá formalmente el interés de empresas privadas y públicas del gobierno chino por invertir.

Roberto Masso, encargado del Corredor Bioceánico por parte del sector privado explica que la inversión, incluyendo el megapuerto y el tren internacional, uniendo el sector desde el puerto Chañaral hasta llegar a Recreo en Catamarca tendría una inversión estimada, de acuerdo al estudio preliminar, de US\$ 20 mil millones.

Esa segunda etapa, la del megapuerto y el tren, todavía no tiene permisos ambientales ni trabajo con comunidades.

“Es un proyecto que lleva muchos años detenido, y como en un momento señaló el gobernador de Atacama, es importante tener los actores público y privado en este desarrollo. El tema más complejo era el financiamiento porque sabemos que es de muy alto valor, pero las garantías que entrega por la parte argentina, pensando en añadir otros países como **Paraguay, Uruguay y Brasil**, obviamente, sin lugar a duda para el empresario Max Wu lo hace muy, muy rentable”, dice Salazar.

« ANTERIOR

SIGUIENTE »