



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Acta firma conjunta

Número:

Referencia: Acta reunión de Comisión Nacional de Fronteras, 31 de mayo de 2024

El día 31 de mayo de 2024, convocada por Jefatura de Gabinete de Ministros, tuvo lugar la segunda reunión de la nueva gestión gubernamental de la Comisión Nacional de Fronteras.

El evento tuvo lugar en el Salón Auditorio del Ministerio de Seguridad, fue copresidido por el Responsable de la CNF de la Jefatura de Gabinete de Ministros, Mariano Ferreirós, y el Director Nacional de Control de Fronteras e Hidrovías, Gustavo Ferragut, y contó con la presencia de la Ministro de Seguridad, Patricia Bullrich, el Senador de la Nación, Francisco Paoltroni, el Gobernador de la Provincia de Catamarca, Raúl Jalil, el Vicegobernador de la misma Provincia, Rubén Dusso, el Subsecretario de Fiscalización y Control de la Secretaria de Concesiones del Ministerio de Economía, Juan Ignacio Mier, el Subsecretario de Interior, Tomás Pannunzio, la Subdirectora General de Aduana, Milagros Racana, y la totalidad de los integrantes de la CNF mencionados en el anexo I, listado de participantes.

Se trabajó sobre la Agenda de la Reunión, desarrollada en el anexo II.

En sus palabras de bienvenida, Mariano Ferreirós destacó el carácter de reunión de trabajo del presente encuentro y puso centro en la atención y la resolución de las situaciones de nuestras fronteras, de los Pasos Internacionales y de los Centros de Frontera, en su regulación, su armonización con una mirada interministerial en aras de la integración, la facilitación del traslado de las personas, así como de las cargas, y del comercio internacional y la prevención del delito transnacional.

1. Presentación del Mapa Interactivo de las Fronteras de Argentina.

El Mapa constituye es la respuesta a la problemática manifestada en la reunión de preparación del Grupo de Trabajo Invernal (GTI) con Chile, en la Cancillería, durante la primera quincena de abril pasado. Con lo cual nuestro país supera la dispersión de las fuentes y su contradicción, en ocasiones, mediante una web única, al alcance de todos los usuarios <https://www.argentina.gob.ar/jefatura/comision-nacional-de-fronteras>, que unifica

los servicios, trámites, información y estado de los Pasos Internacionales y Centros de Frontera, con el objetivo de brindar un mejor servicio al ciudadano, aumentar la integración fronteriza, facilitar el comercio internacional y prevenir el delito transnacional. Que constituye un instrumento también para promover el conocimiento de los inversores, ante la política de Estado de desarrollar Argentina con la intervención de la iniciativa privada.

Se alcanzó con el trabajo de todas las áreas, en particular Seguridad, Interior, Aduana, Migraciones, SENASA, Obras Públicas y Transporte, que integraron sus fuentes, a la web CNF, quedando pendientes el resto de las reparticiones, sin perjuicio de mantener la posibilidad de la referencia mediante el link correspondiente.

Exposición sobre la plataforma de información de los Pasos internacionales y Centros de Frontera.

Este instrumento, asimismo, es la respuesta a la problemática antes expresada en la reunión de mediados de abril, desde cuando la CNF trabajó intensamente en ambas herramientas, para aportar una solución a una necesidad de años y proveer la información precisa y en tiempo real al público en general, turistas, transportistas de bienes, trabajadores transfronterizos, comerciantes, empresarios de las economías regionales vinculadas a nuestras fronteras y tránsito vecinal fronterizo (TVF). La web de la Comisión sobre de los Pasos Internacionales (PI) y los Centros de Fronteras (CF) se alcanzó con el trabajo en equipo de construcción de una página interactiva, de consulta permanente y respuestas inmediatas, en tiempo real, sobre el estado y la situación de las fronteras, y los aportes en especial de la Jefatura de Gabinete, el Ministerio de Seguridad, la Aduana, Migraciones, SENASA, y el Ministerio de Transporte.

El usuario se sitúa y está informado satelitalmente sobre el estado de los pasos que vinculan nuestro país con Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

2. Desarrollos posibles mediante Concesiones Públicas – Privadas, Presentación de la Secretaría de Concesiones.

El Subsecretario Fiscalización y Control de la Secretaria de Concesiones del Ministerio de Economía expresó que una de las políticas fundamentales del Estado Argentino, en la actualidad, es fomentar la inversión privada, que permite el desarrollo y mejora de infraestructura ya existente a cambio de la explotación de estos bienes por un periodo de tiempo. Al concretarse dicha inversión en un relevante PI o CF, desde el aspecto económico y comercial, se consideró preciso contemplar expresamente invertir en otro u otros menos relevantes. La Secretaría tiene bajo su responsabilidad entender en el desarrollo de los proyectos de concesiones públicos, para la construcción y explotación de obras públicas, como así también la concesión de servicios públicos

Asimismo, trabaja en coordinación con otras áreas del Ministerio de Economía, y por pedido distintas reparticiones de la Administración Publica Nacional para el desarrollo de proyectos de concesiones para la construcción y explotación de obras públicas y la prestación de servicios públicos, y también se ocupa de la gestión de las distintas etapas de los procesos licitatorios.

Se hizo mención a la administración del Centro de Frontera Santo Tomé – Sao Borja como un modelo para la construcción y administración de PI y CF, haciendo referencia a que, hasta 1997, el 80% del tráfico carretero de intercambio e interoceánico se hacía por Paso de los Libres -Uruguayana, Puente Internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas que, a diferencia de Santo Tomé - Sao Borja no es solamente carretero sino también ferroviario.

Desde entonces una empresa privada, Mercovía SA, con capitales internacionales, es la concesionaria que tuvo a su cargo la construcción del Puente Internacional que une a ambas ciudades de frontera y, posteriormente, la administración correspondiente, constituyendo un modelo sólido, considerado el CF más eficiente del MERCOSUR y uno de los más performantes de América Latina y el Caribe. Se destacó que la concesión se prorrogó el 25 de julio de 2023, que está pendiente la integración por la Argentina de su representante ante la Comisión Mixta Argentino Brasileña (COMAB), que compete al Ministerio del Interior en reemplazo de Infraestructura por tratarse de la etapa de administración, prestación de servicios y mantenimiento y que, antes de fines de agosto es preciso prorrogar el mandato de la empresa concesionaria, a efectos de que continúe hasta que se lleve a cabo la licitación de la cual resultará el nuevo concesionario.

3. Producción Minera y Fronteras: litio. Presentación de la Provincia de Catamarca. Paso San Francisco.

El Gobernador de Catamarca, Raúl Jalil, expuso que en la Argentina el complejo productor y exportador de litio se ubica principalmente en las Provincias de Salta, Catamarca y Jujuy, y forma parte del Triángulo del Litio, que podría crecer significativamente en los próximos años.

En Catamarca, la producción de litio se concentra en el Salar del Hombre Muerto y el Salar de Antofalla, ubicados a más de 4.000 metros sobre el nivel del mar. Según datos del Ministerio de Producción de Catamarca, la producción de litio generó más de 2.000 puestos de trabajo directos y de 4.000 indirectos, además, la provincia atrajo inversiones por más de 1.000 millones de dólares en proyectos relacionados con el litio. La extracción de litio en estos salares se realiza a través de la evaporación de agua salada, un proceso que requiere de grandes extensiones de tierra y un manejo cuidadoso de los recursos hídricos. Además de buscar metodologías de producción, las empresas mineras han invertido en tecnologías y prácticas para minimizar su huella ambiental, como la reutilización de agua y la recuperación de salmuera.

Hace dos años se puso en marcha el proyecto ‘Tres Quebradas’, que tiene como objetivo el aprovechamiento integral de los recursos litíferos del salar de Laguna Verde, ubicado en Fiambalá, departamento de Tinogasta, cordillera de los Andes, 4.300 metros sobre el nivel del mar, rodeado por los volcanes que comprenden los Seismiles.

El Vicegobernador de Catamarca, Rubén Dusso, manifestó que una empresa china, Zijin Mining, gigante minero posicionado a nivel mundial, invirtió alrededor de US\$ 380 millones en el proyecto y US\$ 320 millones más en la Argentina, en producción vinculada, se aguarda que la producción de litio sume a la provincia otras 20.000 toneladas de carbonato anuales. La puesta en marcha de este proyecto se prevé para fines de 2024, se presentó un informe de impacto ambiental y se contempla ampliar dicho proyecto en los próximos años, con una vida útil de 25 años. A este se añaden los proyectos Tres Quebradas, Sal de Vida encabezado por las australianas Allkem-Orocobre y Galaxy Resources, y Kachi, con exploración avanzada en cabeza de la empresa australiana Lake Resources. En el límite entre Catamarca y Salta, los casi 650 kilómetros cuadrados del ‘Salar del Hombre Muerto’ podrían preverse como la mayor y más importante de las cuencas de litio en la Puna argentina.

Catamarca brinda empleo directo a más de 1600 trabajadores e indirectos a 4100 aproximadamente, en zonas alejadas de las grandes ciudades, con salarios superiores al promedio provincial; según las empresas a cargo de estos proyectos, existe un potencial de inversión de US\$ 6.473 millones y, con el incremento de las cantidades actuales de producción, el país podría estaría en 85 mil toneladas de litio adicional en el futuro cercano. La producción total de Argentina contaría con 373,5 mil toneladas adicionales, considerando las Provincias de

Catamarca, Salta y Jujuy. Esto le permitiría a Argentina mantenerse entre los principales productores a nivel mundial.

Paso San Francisco. Se destacó que este es un Paso esencial para la conexión entre el noroeste argentino, en particular las Provincias de Catamarca, La Rioja, Tucumán, Santiago del Estero, como también Córdoba, Santa Fe, Corrientes, Entre Ríos y la salida hacia el Atlántico, con la Región de Atacama y sus puertos sobre el Pacífico.

Este Paso conecta por el este a la provincia argentina de Catamarca con la región chilena de Atacama por el oeste, siendo así uno de los nexos de unión entre el Norte Chico chileno y la Región del Noroeste Argentino.

El ferrocarril. Se hizo mención a la legislación argentina, en particular de 1911, que establecía el transporte de cargas por ferrocarril y multimodal y su vínculo con el P S Francisco, con la posibilidad de que la modalidad fuera desde dicho CF hasta la localidad de Fiambalá, donde ya funciona un relevante puerto de cargas. El incremento para el desarrollo de la economía nacional, a partir de este sistema de transporte, se señaló como notable, con un costo 75% inferior al del transporte vial.

El Senador de la Nación Francisco Paoltroni, presentó el proyecto “Ferrocarriles de Sudamérica propuesta de integración ferroviaria y desarrollo territorial en Sudamérica”, del Senador Francisco Paoltroni, que impulsa el desarrollo de una red ferroviaria que permita conectar la región del NOA Y NEA con Paraguay, Bolivia, Chile, Perú y Brasil. La propuesta consiste en desarrollar una red ferroviaria que permita conectar toda la región entre sí, con los puertos del Atlántico y del Pacífico, y con la Hidrovías Paraguay – Paraná, permitiendo lograr varios objetivos complementarios. Al reducir los costos y los tiempos de transporte de los bienes producidos, se obtiene el resultado de mejorar las condiciones para el desarrollo productivo y la generación de empleo en la región, impulsando las infraestructuras y el desarrollo urbano.

Se trata de continuar con la creación de una red ferroviaria de poco más de 5.000 kms. sobre la base de infraestructuras ya existentes y otras infraestructuras estratégicas a crear; red que se transforma en un instrumento de integración este – oeste y norte - sur, conectando y viabilizando el desarrollo territorial de una vasta región, que hasta el momento se encuentra marginada de las grandes dinámicas de desarrollo.

4. Avances en la administración del Centro de Frontera Santo Tomé-Sao Borja.

El Director de Asuntos Técnicos de Frontera, Ricardo Botana, expuso sobre este CF, sito a la altura de la Provincia de Corrientes y del Estado de Río Grande Do Sul, paso terrestre con operatoria permanente y modalidad de control tradicional, primero en cuya infraestructura las autoridades de los dos países tienen asiento en uno, que corresponde a Argentina.

La empresa responsable es MERCOVIA S.A., encargada del mantenimiento de todo el CUF, constructora en calidad de concesionaria desde diciembre de 1997, del Puente Internacional de 1,4 km, y las instalaciones del CF. Es una empresa argentina, con el sustento de la italiana IMPREGILO, y sus filiales, IGLES, de nuestro país, y CIGLA, de Brasil. Los países reciben lo correspondiente a una parte del peaje del consorcio operador, que tienen diferentes tarifas según se trate de camiones, vehículos de pasajeros y autos de tránsito vecinal fronterizo, a cuanto se añade que los camiones pagan la estadía correspondiente a la intervención de los organismos de control o a sus necesidades, en su caso.

Hasta 1997, el 80% del tráfico carretero de intercambio e interoceánico se hacía por Paso de los Libres-

Uruguayana, Puente Internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas, que a diferencia de Sto. Tomé-Sao Borja no es solamente carretero sino también ferroviario. La concesión se prorrogó el 25 de julio de 2023. Al presente se tramita la integración por la Argentina de su representante ante la Comisión Mixta Argentino Brasileña (COMAB), que compete al Ministerio del Interior en reemplazo de Infraestructura por tratarse de la etapa de administración, prestación de servicios y mantenimiento. Se expuso que se está trabajando en el Decreto de designación del representante argentino ante la COMAB, en cuyo marco se establece la prórroga por un año más de MERCOVIA SA como administradora, para luego pasar a la etapa de formulación de una nueva licitación y llamado internacional por parte de Argentina y Brasil.

Consideraciones sobre el CF Paso de los Libres-Uruguayana.

Es el Paso Fronterizo y CF de Argentina transitado por el mayor número de camiones de carga de transporte binacional y correspondiente al corredor bioceánico. Con una media de 1200 camiones diarios y 600 camiones brasileños que atraviesan este corredor. Después de este Paso se sitúa el Sistema Cristo Redentor, en número de cargas, CF argentino-chileno, sito a la altura de la Provincia de Mendoza en la Cordillera de los Andes. El Acuerdo de Recife establece controles integrados de frontera, ello se enmarca en los acuerdos del MERCOSUR; sobre el particular, este CF, al igual que otros pasos priorizados dentro del MERCOSUR y sus Estados asociados, en especial Chile, tiene control integrado con doble cabecera, a diferencia de otros que cuentan con única cabecera.

La problemática está dada por el Complejo Terminal de Cargas (CO TE CAR) de Paso de los Libres, que requiere de una concesión de administración y explotación. Todo lo cual corresponde a una licitación internacional. Configura el puerto seco más importante de América del Sur; en períodos de elevada actividad comercial entre los diferentes países de la región. El expositor hizo mención a que se está trabajando en esta materia para su solución a la brevedad posible.

5. Pasos internacionales con Paraguay. Exposición de la Sra. Ministro de Seguridad, Patricia Bullrich.

Tránsito Vecinal Fronterizo, la Ministro desarrolló los fundamentos de la necesidad de desarrollar las posibilidades que brinda la fluidez del TVF para impulsar el crecimiento de las ciudades de frontera, e hizo referencia a que facilitarlos es un factor importante de aliento para el crecimiento económico y la integración, tanto de las economías regionales como de la nacional, que tiene un destino principal de sus exportaciones en los países vecinos. Puso el foco en la urgencia de implementar un control más flexible de personas y vehículos particulares que ingresan al país por tierra.

Este procedimiento, impulsado por Brasil particularmente en las localidades fronterizas como Puerto Iguazú - Foz do Iguazú, que se encuentra también en las localidades uruguayas fronterizas con Brasil, como Rivera y Chuy, podría ser considerado para promover el crecimiento de las ciudades argentinas sitas sobre la frontera. Subrayó que, si dicha facilitación requiere reforzar la seguridad, eso es razonable y se tomarán las medidas del caso cuando corresponda.

Paso Internacional Yaciretá - Yaciretá. Se hizo referencia a la habilitación de este Paso Fronterizo que se corresponden con el Puente Internacional y sus posibilidades de servir para el transporte de personas, con fines turísticos y comerciales y TVF. El objetivo es concretar el sentido establecido en la inauguración del nuevo Paso

Internacional Yaciretá, en agosto de 2019, por los Gobiernos Nacionales de Argentina y Paraguay, como la primera conexión directa entre Argentina y Paraguay a través de Corrientes, uniendo Ituzaingó con Ayolas, para impulsar el intercambio comercial, cultural y turístico, siendo el 28° paso internacional a través de rutas nacionales.

Hace dos años, después de la interrupción determinada por la Pandemia del COVID, la Entidad Binacional Yacyretá comunicó que el Gobierno Nacional reabrió el cruce internacional sobre la represa hidroeléctrica de Yacyretá, brindando dos servicios diarios a través del transporte público desde la Terminal de Ómnibus de Ituzaingó, Corrientes, hasta la Terminal de Ómnibus de Ayolas, en una frecuencia de cuatro cruces diarios. Los trámites de ingreso y egreso del país se realizan en el complejo fronterizo de Argentina, en donde están las delegaciones de Migraciones, Aduana, SENASA, Gendarmería y Sanidad de Frontera; luego se realiza el trámite en el complejo fronterizo de Paraguay.

Esta vía es parte de la RN 120 que se extiende a lo largo de 36 km desde la ciudad de Ituzaingó, Corrientes, hasta Ayolas, sur de Paraguay; la previsión contemplaba su uso por más de 2.200 usuarios al día. Si se alcanzara la mayor dinámica del PI, se evitaría que miles de personas viajen a Formosa y Misiones para cruzar al Paraguay, ahorrando 50 km de viaje, y se optimizaría el puente carretero construido en la década de 1980 en el Complejo Hidroeléctrico Yacyretá. Se trata de una estructura de similares características a la que funciona en la represa hidroeléctrica de Salto Grande. Alcanzar el uso del Paso Internacional Yaciretá sería la respuesta a un reclamo que lleva más de un cuarto de siglo por Corrientes, las comunidades fronterizas de nuestro país, Paraguay y Brasil.

