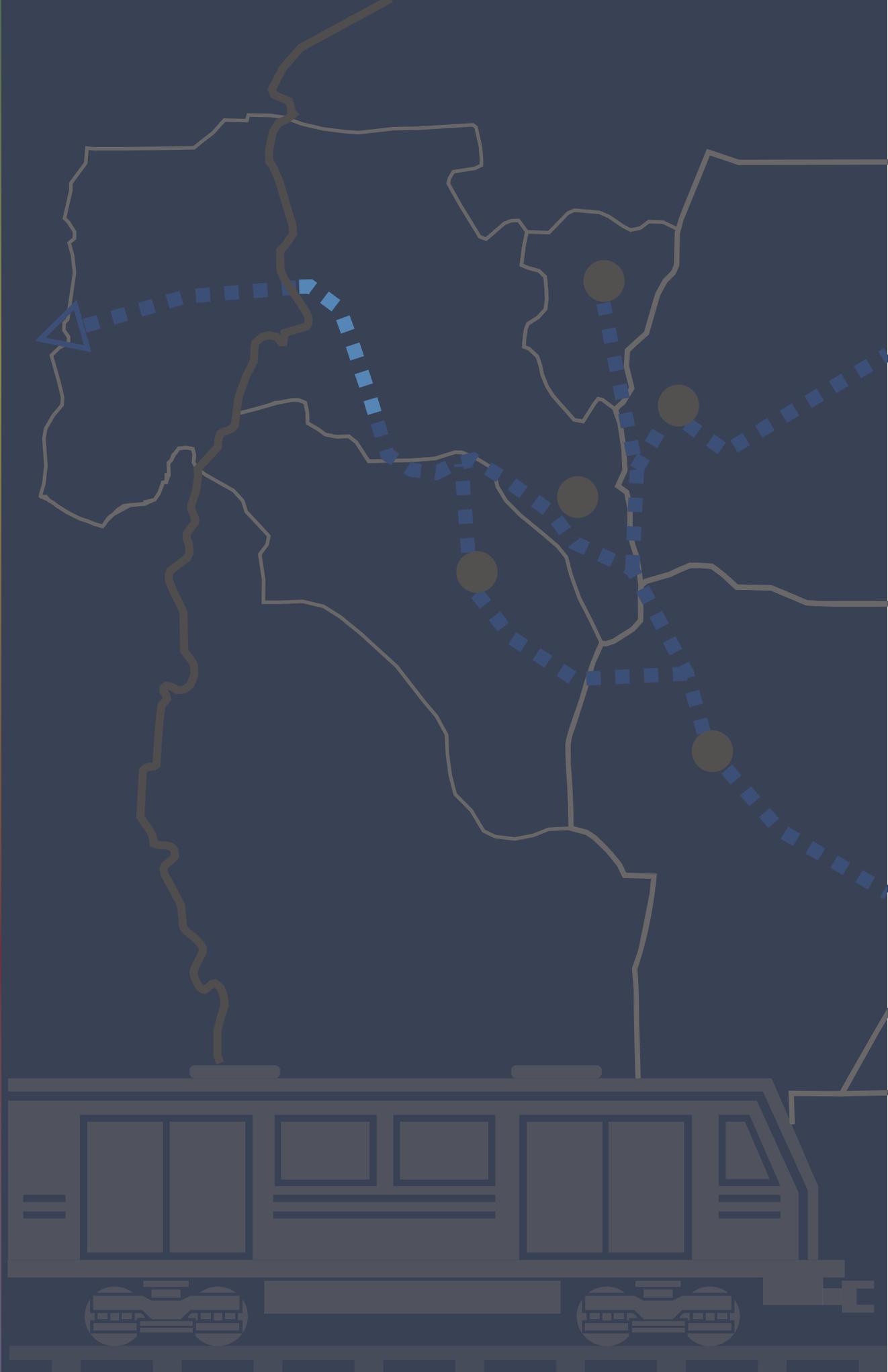


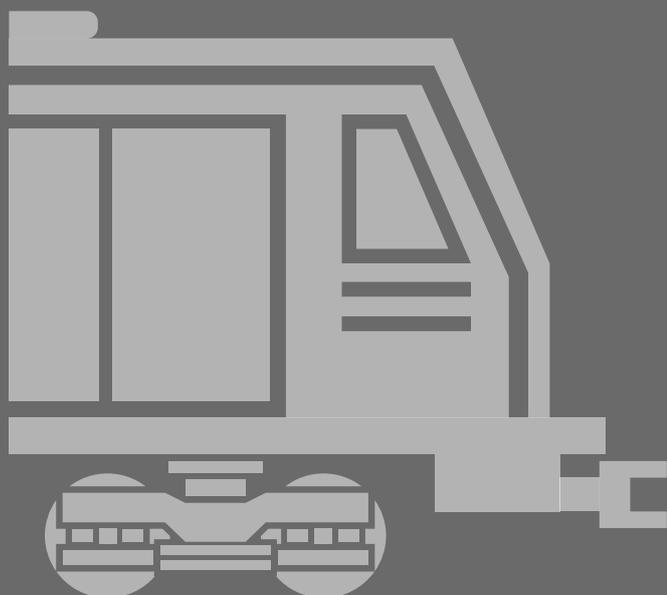
**CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO**



**NOA - CENTRO**



➤ INTRODUCCIÓN.....	4
➤ CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO.....	6
➤ PROYECTO NUEVO TRAMO.....	10
➤ ESQUEMA LÍNEA GENERAL BELGRANO.....	14
➤ PUERTOS MULTIMODALES.....	18
➤ ANÁLISIS ECONÓMICO.....	22
➤ PRINCIPALES EXPORTACIONES.....	30
➤ CAPACIDAD DE DESARROLLO.....	38
➤ RUTAS MARÍTIMAS.....	40
➤ CAPACIDAD PORTUARIA.....	42
➤ JUSTIFICACIÓN.....	44
➤ ANTECEDENTES.....	48
➤ COSTOS.....	52
➤ CONCLUSIONES.....	54







# INTRODUCCIÓN

El Proyecto del Corredor Biocéanico Ferroviario NOA-CENTRO, inserto en el proceso de globalización, ofrece oportunidades para todos los países que lo integran generándoles más activos dentro de la economía mundial. Estos movimientos económicos producen un importante flujo de bienes y servicios e incentivan a las gestiones empresariales a buscar extenderse a nuevos mercados que les permitan expandirse y relocalizarse. Hoy en día el desarrollo integral de las empresas está, además, enfocado a un adelanto socio-económico y al cuidado del medio ambiente, lo que implica el compromiso de generar estrategias de mejoras en la eficiencia y efectividad para atender las necesidades de este nuevo modelo de consumidores globales.

Para producir con calidad y a tiempo, es indispensable que las empresas lleven a cabo una gestión de logística total, en donde se coordinen las actividades de producción, comercialización y abastecimiento, lo que, de concretarse, se convertirá en un poderoso instrumento para lograr ventajas competitivas. Específicamente la realización óptima de cualquier operación comercial internacional finaliza con el movimiento de la carga, desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, bajo las condiciones pautadas entre el comprador y el vendedor, es por ello que en base a dichas condiciones se pone mucho énfasis en el cálculo del tiempo logístico. Para ello la elección de una correcta distribución física de la mercadería, deberá estar asociada a una correcta elección del corredor EXPORTADOR-IMPORTADOR, que se transformará en el instrumento que dinamizará las operaciones de comercio internacional y estrechará vínculos entre áreas productivas cercanas.

Por lo tanto, la multidisciplinariedad de los Corredores Inter-oceánicos, tendrá su particularidad debido al gran número de disciplinas que abarca (zonas geográficas, económicas, sociales, comerciales, tecnológicas, ecológicas y políticas), y también a los diversos participantes (representantes de países, agentes comerciales, etc) que intervienen. Uno de los principales objetivos en la conformación de estos corredores, radica en las diferentes distancias que deberán recorrer los embarques en el proceso de operaciones de exportación e importación, lo que les ocasionará un incremento de los costos, en donde reducirlos debe ser prioritario.

Por consiguiente, en la continua búsqueda de acortar los tiempos de tránsito y generar productos competitivos a nivel mundial, Sudamérica es una de las regiones en donde se han desarrollado un mayor número de estudios y propuestas para instalar la posibilidad de atravesar América del Sur a través de corredores inter-oceánicos, utilizándolos como herramientas en la combinación del transporte multi-modal.

Es por todo esto que Argentina propone su futuro Corredor Bioceánico Ferroviario ya que, en función de su ubicación geográfica, no sólo podrá ser analizado bajo un perfil geoeconómico, sino que deberá materializarse bajo un contexto pluriregional desde un punto de vista geopolítico y social, contribuyendo a una estrecha vinculación entre países vecinos que permita el crecimiento y consolidación de las economías regionales y el intercambio socio-cultural de pueblos diversos.

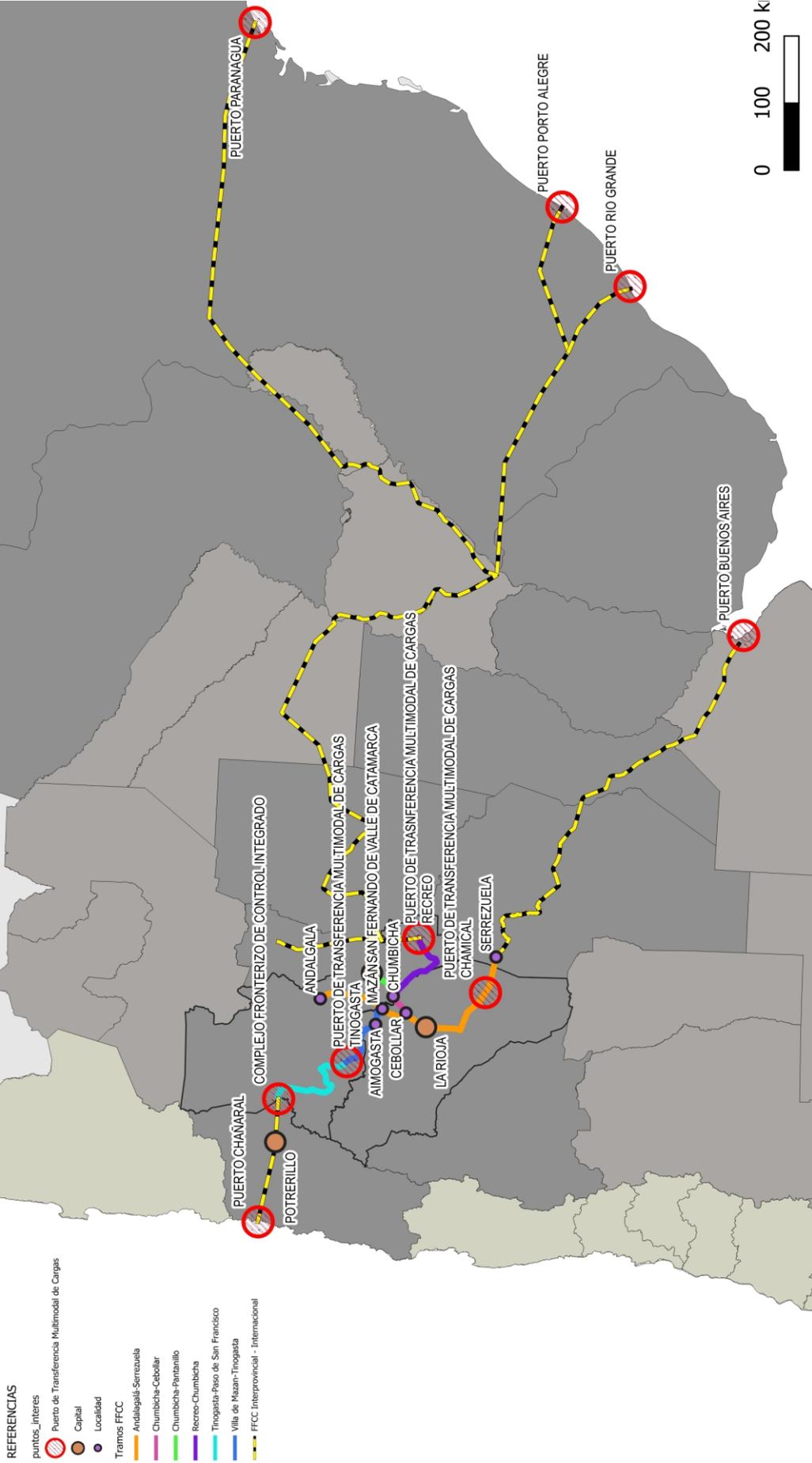
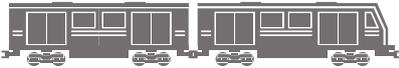


# CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO

# CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO NOA - CENTRO



CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO

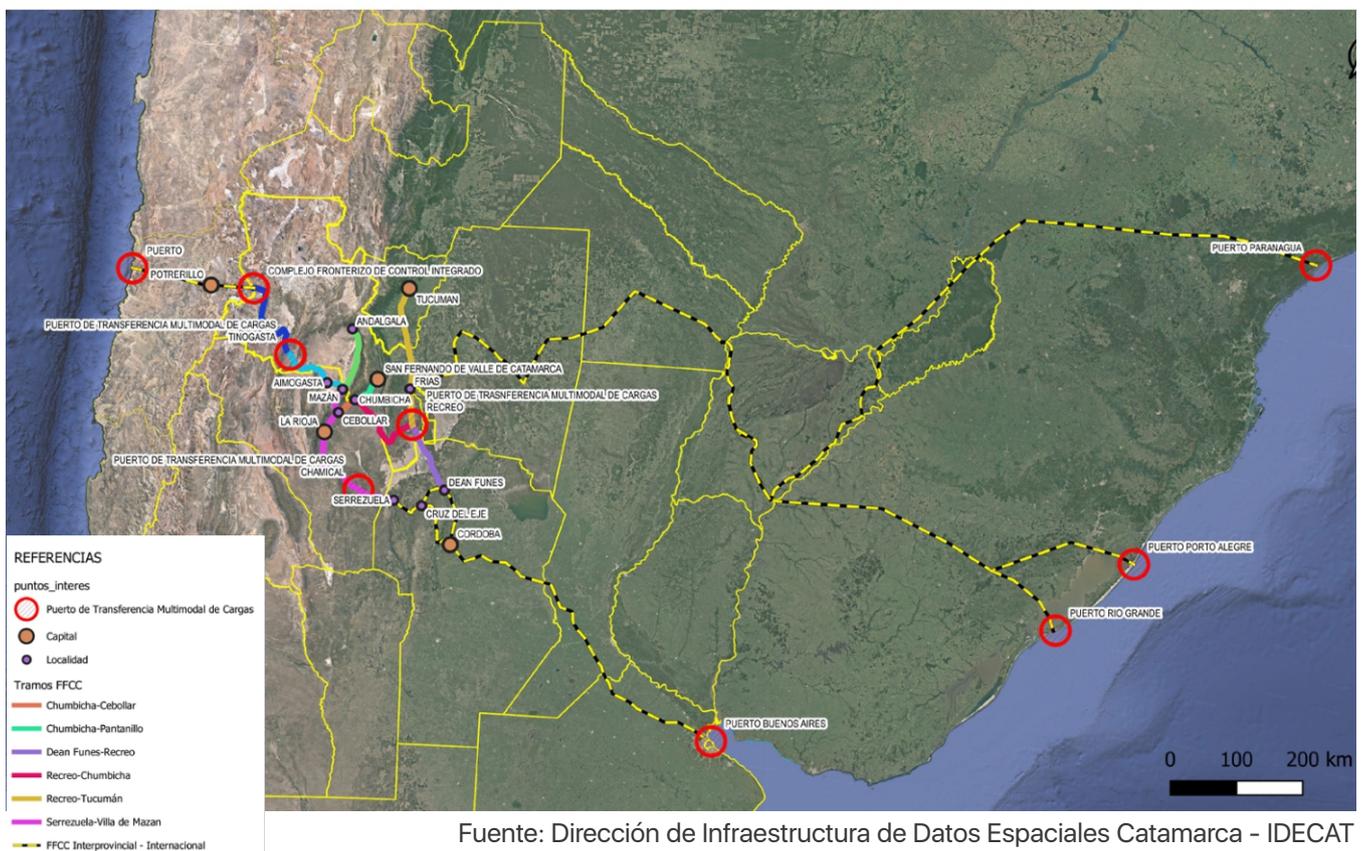


El corredor Bioceánico Ferroviario, a través del Paso Internacional de San Francisco, tiene una gran jerarquía estratégica para el desarrollo de las provincias integrantes de la macro región ATACALAR y reviste en sí mismo un marcado interés por su evidente potencialidad.

Presenta grandes ventajas competitivas que incluyen la reducción de costos de fletes en un 30%; mayor capacidad de transporte, llegando al doble; disminución en tiempos de navegación entre 12 y 15 días; puertos de mayor calado (tres veces más que los puertos de Bs As y Rosario), lo que permite una mayor carga para los barcos (una diferencia de 400.000 toneladas con respecto a las 50.000 de puertos locales)

El proyecto prevé tres centros logísticos o Puertos de transferencias de carga, uno ubicado en el departamento Chamental, La Rioja, otro en el departamento de Recreo, La Paz, Catamarca, y el último ubicado también en la provincia de Catamarca, en el departamento Tinogasta. Todos ellos se convertirán en nodos de concentración, transferencia y distribución de cargas, logrando la eficiencia en operaciones de logística.

El corredor Bioceánico Noa-Centro constituirá un sistema territorial estratégico, que permitirá la integración regional en distintos aspectos: económicos, políticos, sociales, culturales; además de impulsar el intercambio de bienes y servicios de los mercados internacionales. El objetivo principal de este proyecto es que las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Santa Fe, Entre Ríos, Salta, San Luis, San Juan y Catamarca puedan vincular el corazón productivo de Argentina con los puertos de la Tercera Región de Atacama – Chile, como punto de acceso al Asia-Pacífico y como una gran oportunidad de agregar valor mediante innovación, a los productos que salgan de estas provincias argentinas y abrir un abanico de posibilidades a numerosas actividades que pueden encontrar allí la forma de canalizarse y mostrarse al mundo.







# PROYECTO NUEVO TRAMO



# TRAMO TINOGASTA - PASO DE SAN FRANCISCO



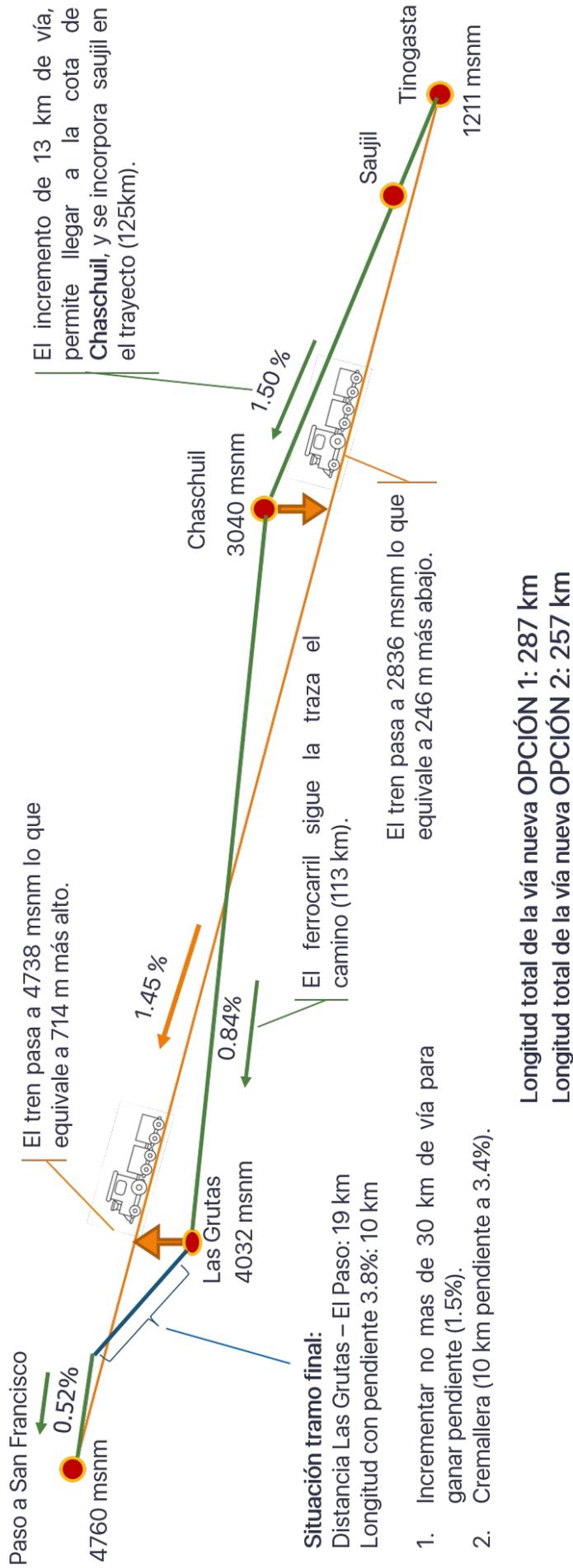
Fuente: Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF)

LOCALIDAD	DISTANCIA (KM)
TINOGASTA	
EL PUESTO	
RIO LA TROYA	
FIAMBALA	
GUANCHIN	
LORO HUASI	
LAS ANGOSTURAS	
CHASCHUI	
CORTADERAS	
LAS GRUTAS	
<b>Total de Km:</b>	<b>250 Km.</b>

## Corredor: TINOGASTA - PASO DE SAN FRANCISCO

- \* Construcción de infraestructura de vía férrea:
- Proyecto de traza en evolución.
- Vía a 30 tn/eje para tráfico pesado con vagones de 118 tn.
- Rieles de 50/54 Kg/m. Densidad 1760 d/Km.
- Durmientes de H° C° 1700 piezas / por Km.
- **COSTO: 287 KM x U\$S 4.000.000/ KM = U\$S 1.148.000.000**

## CONSIDERACIÓN DE ALTURAS EXTREMAS COMO PENDIENTE ADOPTABLE: TINOGASTA – PASO DE SAN FRANCISCO



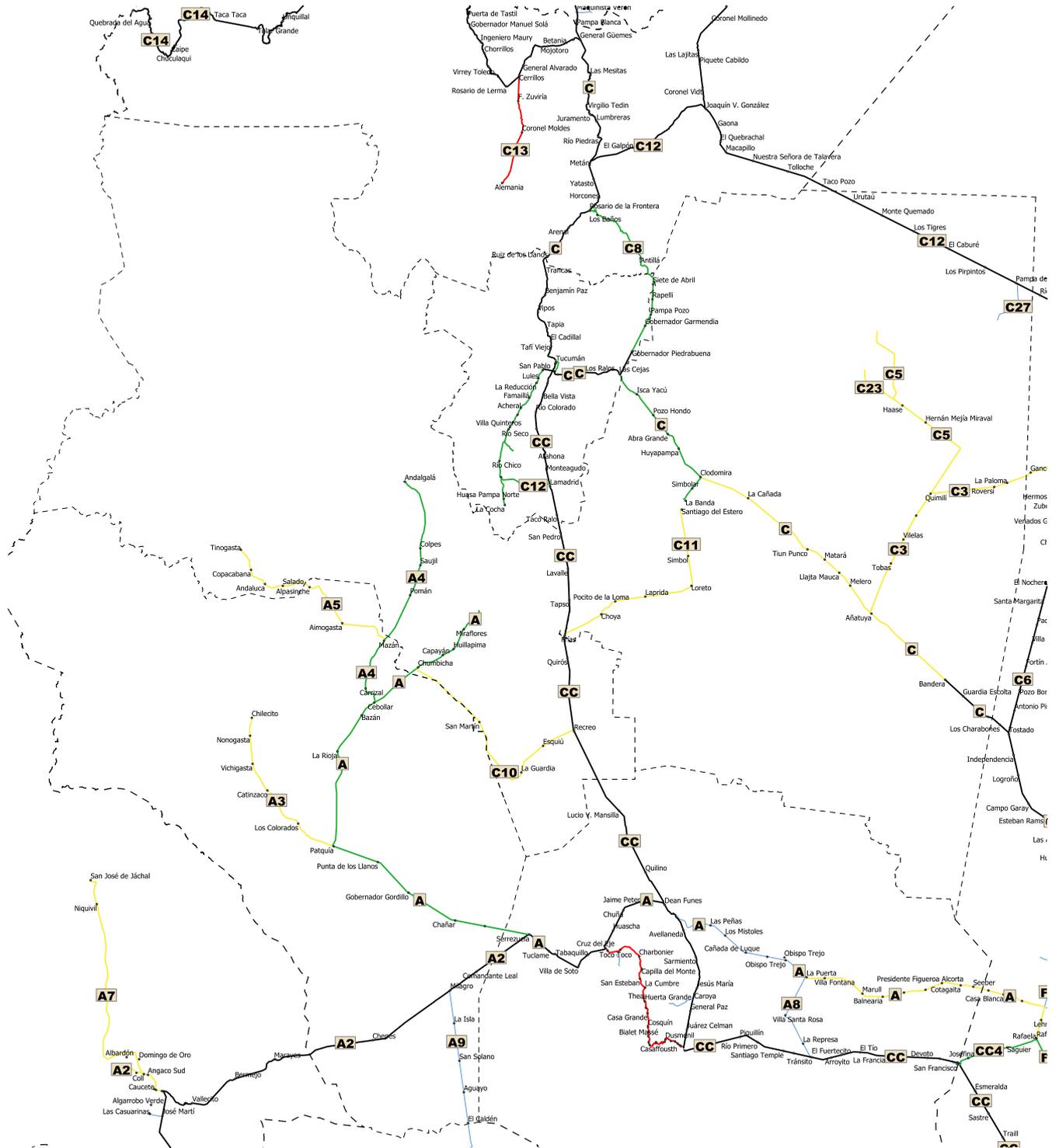
Fuente: Dirección General de Catastro – Provincia de Catamarca





**ESQUEMA LÍNEA GRAL. BELGRANO**

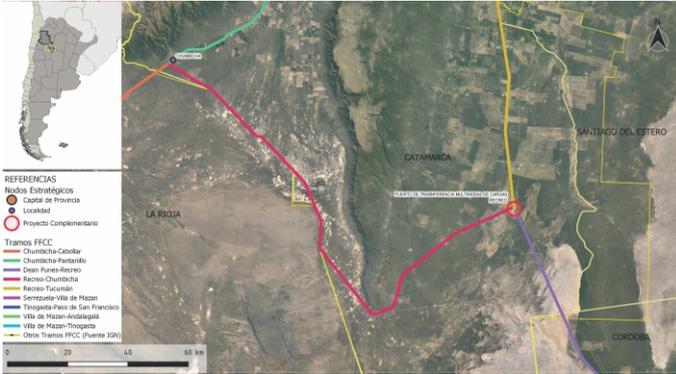
# ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO LÍNEA GRAL. BELGRANO



Fuente: Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF)

# TRAMOS A RECUPERAR: LÍNEA GRAL. BELGRANO CARGAS

## »» RECREO - CHUMBICHA



## »» TUCUMÁN - RECREO



## »» CHUMBICHA - CEBOLLAR



## »» CHUMBICHA - PANTANILO



## »» SERREZUELA - MAZÁN



## »» MAZÁN - ANDALGALÁ



## »» MAZÁN - TINOGASTA







**PUERTOS MULTIMODALES**



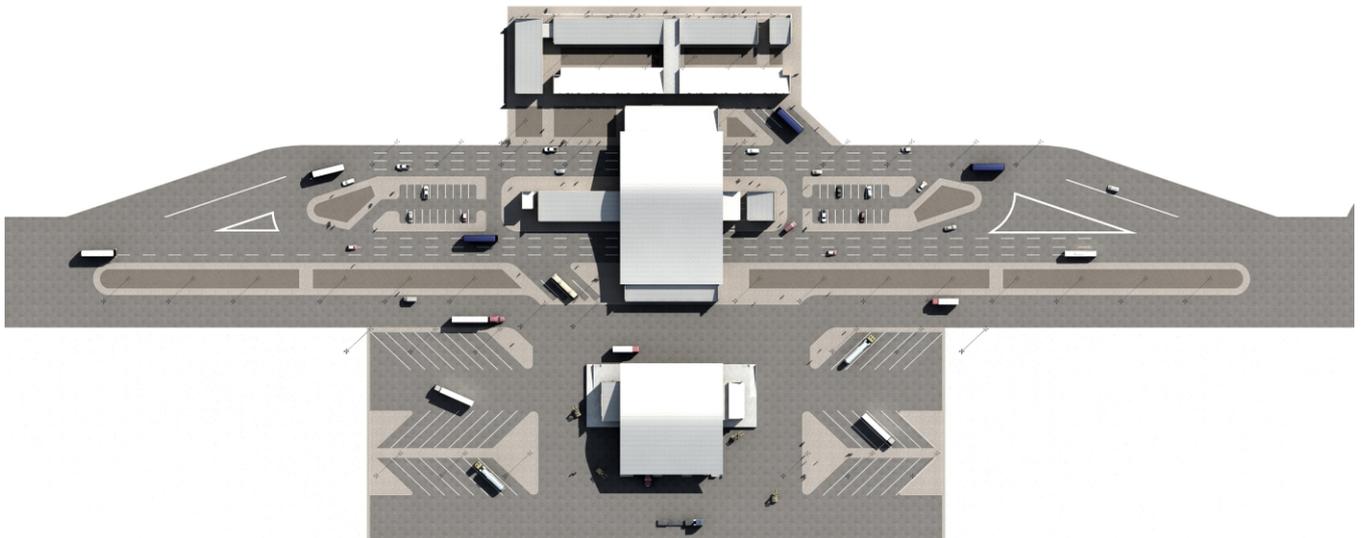
## PUERTO DE TRANSFERENCIA DE CARGAS REGIÓN ATACAMA



Sus instalaciones permitirán la operación de embarcaciones de transporte a granel a través de una terminal de granos clase mundial con 30 metros de calado y porta contenedores a través una terminal multipropósito con 19 metros de calado. El proyecto será la plataforma definitiva que permitirá el desarrollo y la vinculación de varias actividades productivas de la región Atacalar, también será una herramienta primaria para el desarrollo e integración regional, permitiendo la implementación del Corredor Bioceánico entre Argentina y Chile.

Será un complejo portuario de alta eficiencia operacional, ubicado en la tercera región de Chile, la propiedad se ubicará estratégicamente en relación con el paso fronterizo de SAN FRANCISCO, poseerá además características naturales que garantizan su superioridad operacional en comparación con otros puertos de Argentina y de Chile, asegurando capacidad de carga para buques de hasta 400.000 Tn.

## PUERTO FRONTERIZO DE CONTROL INTEGRADO LAS GRUTAS - CATAMARCA



El complejo binacional denominado de Cabecera Única, en el que ambas naciones compartirán los edificios y las tareas de fiscalización, se posicionará en una fracción de un terreno de 6 Ha., ocupará aproximadamente 2 de las mismas y se erigirá a ambos márgenes de la Ruta Nacional N° 60. Esta parcela, perteneciente al Estado Provincial, se encuentra ubicada a 4.000 metros sobre el nivel del mar, a 180 km de la localidad de Fiambalá y a 20 Km de la frontera.

Se conformará a partir de dos edificios principales: el Edificio de Control de Vehículos y Ómnibus y el Edificio de Fiscalización de Cargas que estarán ubicados en un eje transversal a la Ruta.

El sector de Control de Cargas, ubicado al costado de la ruta nacional N° 60, margen Sur, se realizará en dos etapas, quedando para la segunda etapa: Báscula para pesaje de camiones 50 m<sup>2</sup>, sector destinado a derrames y cargas peligrosas 100 m<sup>2</sup>, scanner 890 m<sup>2</sup>. Se prevé un estacionamiento con capacidad para 60 vehículos de gran porte, y que podrá ser duplicada a futuro. En la Primera Etapa se ejecutará el Edificio de Fiscalización de cargas cuya superficie es de 862 m<sup>2</sup> y en su exterior, presenta tres plataformas o dársenas elevadas para el control de los vehículos y de las cargas. Esta expansión o superficie semi-cubierta tiene 1075 m<sup>2</sup>.

## **PUERTO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL DE CARGAS TINOGASTA**



Estará ubicado sobre la Ruta Nacional N° 60, que lo une, a 250 km, con el Paso Internacional de San Francisco, en dirección Este - Oeste.

El predio cuenta con una superficie de 57 Ha., 5456,25 m<sup>2</sup> aproximadamente. Será una plataforma intermodal, pues combinará el transporte ferroviario, el terrestre por carretera y el marítimo, con una relevante importancia para el transporte.

El PTM de Tinogasta, será una plataforma intermodal, pues combinará el transporte ferroviario, el terrestre por carretera y el marítimo, constituyendo una importante cadena de medios de transporte que facilitará la eficiencia en la canalización de los flujos de mercancía, usando el apropiado conforme a las necesidades de la carga. En este proceso tiene fundamental importancia los contenedores, como vehículo para lograr los objetivos.

## PUERTO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL DE CARGAS CHAMICAL



El puerto de transferencia multimodal de cargas de Chamical aumentará el flujo de transporte de la zona. Su incorporación como proyecto complementario del corredor bioceánico ferroviario, implica el desarrollo de planes de crecimiento económico y comercio exterior mediante la implementación de tratados de libre comercio, que generen impacto social positivo, como la mejora en los niveles de empleo y la productividad de la región.

## PUERTO DE TRANSFERENCIA MULTIMODAL DE CARGAS RECREO



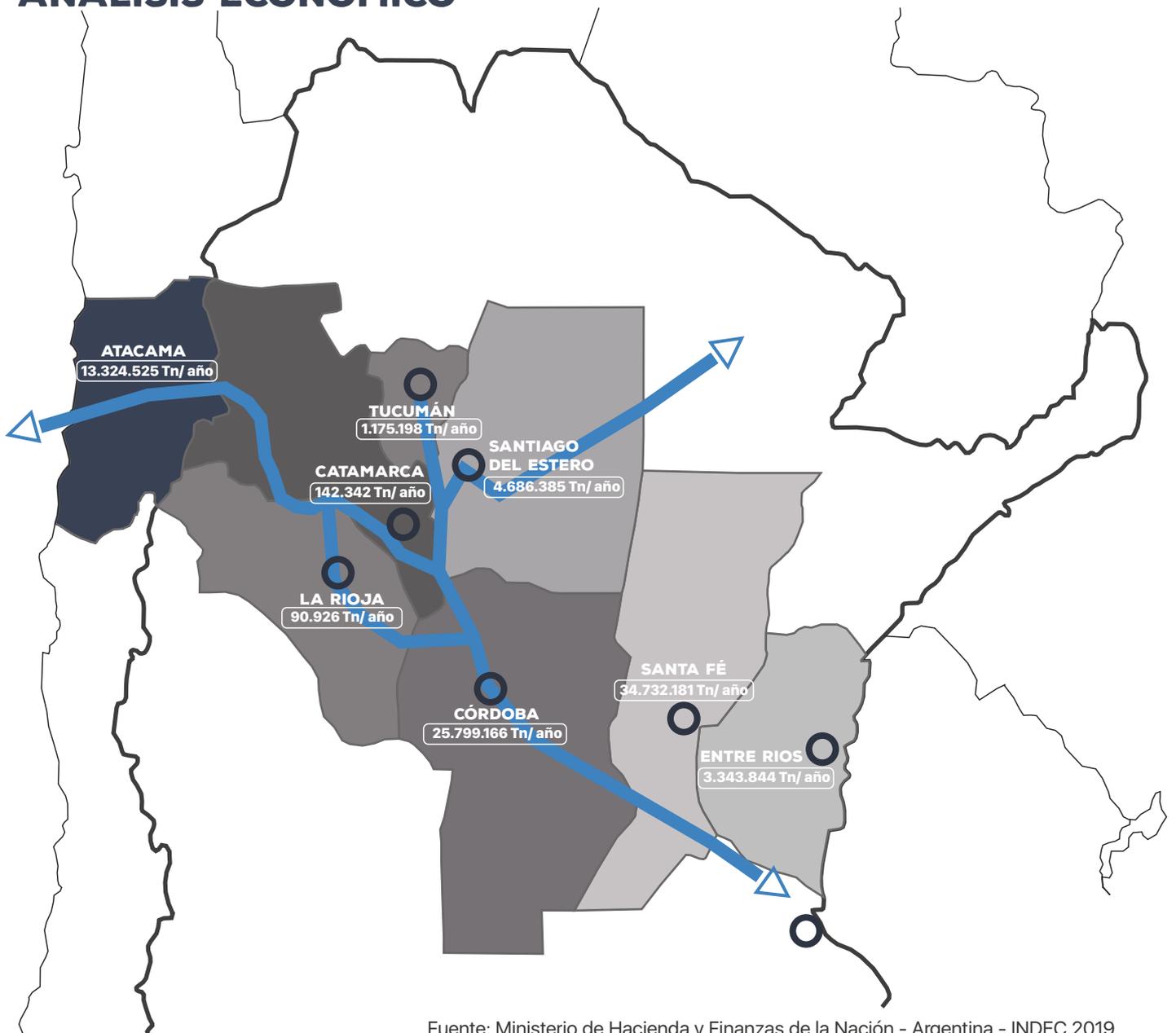
Estará ubicado sobre la Ruta Nacional N° 157, que lo une con el Paso de San Francisco, en dirección este oeste, 25 km al norte de la Ruta Nacional N° 60.

El predio cuenta con una superficie de 32 Ha., 5456,25 m<sup>2</sup> de los cuales 16 Has cubren las instalaciones básicas de funcionamiento y el resto se destinará como área de reserva para futuras ampliaciones. Será una plataforma intermodal, pues combinará el transporte ferroviario, el terrestre por carretera y el marítimo, con una relevante importancia para el transporte diverso que se espera elija a ésta como la mejor opción.



# ANÁLISIS ECONÓMICO

# ANÁLISIS ECONÓMICO



Fuente: Ministerio de Hacienda y Finanzas de la Nación - Argentina - INDEC 2019

El Comité de Integración ATACALAR es un organismo de coordinación subnacional transfronterizo compuesto por las provincias argentinas de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y la región chilena de Atacama. Cubre una región de 803.442 km<sup>2</sup> con una población aproximada de 11.049.239 Hab. representando el 26% de la superficie total del país y el 27% de su población.

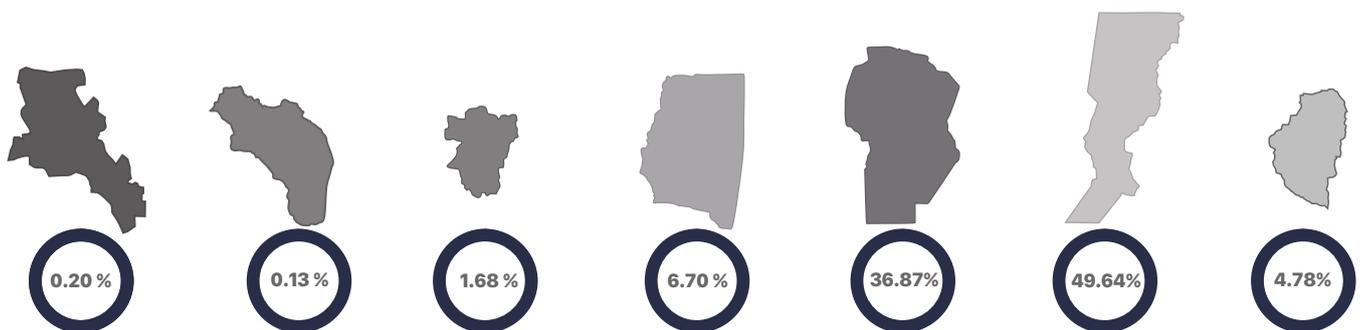
Surge como una gran oportunidad de desarrollo para las provincias que la conforman y demás regiones con las que se vincula; fundamentalmente para las naciones como Argentina, Chile y Brasil que en forma conjunta podrán satisfacer la creciente solicitud de agro alimentos que demandan China e India, entre otros mercados asiáticos. Con el Paso Internacional de San Francisco por ferrocarril y carretera, la macro región apuesta fuertemente mirando más allá de la cordillera, que dejó de separarnos como un muro para transformarse en la columna vertebral de una integración con mirada estratégica, gracias a las aspiraciones de pueblos que persisten en buscar canales de crecimiento que le brinden nuevas oportunidades.

El Corredor Bioceánico NOA – CENTRO se convertirá en una alternativa eficiente y rentable para los productores, ya que está previsto un crecimiento del 40% de los volúmenes exportables para el año 2030 y los puertos de gran calado en Atacama podrán receptor esta demanda.

## **BENEFICIOS DIRECTOS, INDIRECTOS E INDUCIDOS**

- » Generación de puestos de trabajo genuino
- » Aumento de productividad laboral y obtención de especialización en nuevas áreas estratégicas.
- » Disminución de los inconvenientes de deslocalización con respecto a los centros de consumo.
- » Agilidad y eficiencia en el comercio exterior.
- » Aumento del valor agregado exportado.
- » Desarrollo de capacidades exportadoras orientadas a la economía global.
- » Aumento de inversión extranjera.
- » Impulso e incorporación de nuevas tecnologías.
- » Desarrollo de zonas deprimidas y aisladas.
- » Mejora de la calidad de vida de poblados remotos.
- » Evita el despoblamiento de zonas alejadas.
- » Generación de polos estratégicos.
- » Potencializa la actividad turística de la macro región.

## **TOTALES PROVINCIALES DE PARTICIPACIÓN EN LA REGIÓN**



Fuente: Ministerio de Hacienda y Finanzas de la Nación - Argentina - INDEC 2019

## **LA IMPORTANCIA DE LOS MERCADOS DE CHINA Y DEL ASIA - PACÍFICO PARA EL CENTRO DE ARGENTINA**

La macro región de ATACALAR cuenta con una variedad de materias primas y productos manufacturados que son altamente demandados por China y los países de la ASEAN. Por ello existe una relación de complementariedad que, con el desarrollo de políticas específicas, puede perfeccionarse todavía más, considerando para ello el rol que pueden tener las economías regionales en este proceso.

En este sentido, los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados con China y países de ASEAN representan un elemento fundamental en la construcción económica de este espacio, pensando en sus mercados de consumo, en la capacidad de financiación de sus bancos y fondos de inversión y de la IED (Inversión Extranjera Directa) que las empresas de esos países puedan articular en potenciales asociaciones. Este tipo de escenario determinará la generación de proyectos productivos, de logística e infraestructura relativos a mejorar la competitividad de ATACALAR como centro.

Un desarrollo de estas características, una zonificación como ATACALAR, en el caso específico de China, implicaría además un modelo para profundizar la Asociación Estratégica Integral que une a ambas naciones, en el marco de la firma del memorando de entendimiento que definirá el ingreso del país latinoamericano a la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, acto que está pronto a celebrarse y que imprimirá mayor institucionalidad al vínculo y mayor capacidad de planificación coordinada en sectores en los que ATACALAR participa.

En términos de sus características identitarias, podría decirse que la región de ATACALAR se instituye dentro de la lógica china de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) que desde su inicio a finales de la década de 1970 han logrado descentralizar la influencia tradicional de las urbes más importantes y generar a partir del agrupamiento de ciertas industrias y sectores por área geográfica, su desarrollo sostenido. En términos conceptuales, las ZEE buscan potenciar sus ventajas con una estrategia a largo plazo, conformando bases para el desarrollo de negocios y comercio.

Queda manifiesta la importancia de la relación económica, comercial y política del Asia Pacífico y Argentina. Por lo que es imprescindible para Argentina en general, y para la región centro de la Argentina en particular sostener y fortalecer los vínculos bilaterales. Para la economía argentina es fundamental la articulación de políticas de desarrollo conjunto con China (y otros países del Pacífico) tendientes a robustecer la infraestructura y la logística del país. En ese sentido, el caso de la región de ATACALAR es paradigmático, debido a la matriz de sus exportaciones, estratégicas para la industria agro-alimentaria china, sumado a su conectividad terrestre hacia los puertos del Atlántico y el Pacífico.

La relevancia y desarrollo que syndique la Región ATACALAR está completamente apoyada en la interacción entre el sector privado y el sector público de las provincias que lo componen y sus contrapartes. Un aspecto fundamental de este desarrollo implica la mancomunidad de distintos sectores de la economía sin importar su origen. Con el objetivo de colaborar en el diseño de una política para ATACALAR que abarque la transferencia económica, comercial, financiera, productiva, tecnológica, institucional y humana (educacional, cultural, social, política).

Al mismo tiempo que favorezca y motorice el desarrollo de infraestructura y logística terrestre, naval y aérea, entre otras, con la idea de consolidar un Hub regional económico, financiero y logístico con socios como China y países de ASEAN, desplegando con su apoyo financiero polos de producción de alimentos, parques industriales, desarrollo minero, producción forestal, entre otros.

Y a su vez, en simultáneo construya una red de transporte para aprovechar al máximo el intercambio de bienes y personas en la Macro Región, generando en consecuencia una redistribución espacial de la población interna, el impulso del comercio de mercancías y la producción en zonas alternativas, la consolidación del factor externo en la economía Argentina, con centro en la Macro Región, primordialmente partners de Asia-Pacífico, en tanto se vaya logrando involucrar a ATACALAR en cadenas globales de valor, con una visión de largo plazo.

Desde la visión del gobierno nacional y provincial se sostiene la necesidad de estrechar, profundizar, y fortalecer los vínculos de Argentina tanto con China como con las naciones del Asia-Pacífico que integran la ASEAN. La oportunidad para hacerlo es clara. Ahora su impacto dependerá en gran medida de las definiciones políticas y diplomáticas coordinadas entre nación y provincias. Las dirigencias políticas provinciales tienen una gran cantidad de recursos para explotar a través de la paradiplomacia, y la diplomacia económica. Esto será clave a la hora de contribuir al desarrollo del país, de las provincias y las regiones, en un marco de cooperación, amistad, soberanía, e independencia.

## **ATACALAR Y SU PRODUCCIÓN: EL POTENCIAL EXPORTADOR HACIA ASIA SECTORES ESTRATÉGICOS: SUS NÚMEROS**

<b>PERFIL PRODUCTIVO MACRO REGIÓN ATACALAR - PRINCIPALES SECTORES</b>		
<b>OLEAGINOSAS</b>		
<b>Soja</b>	<b>51% de producción nacional</b>	<b>Córdoba, Santa Fé y Sgo del Estero</b>
<b>Maní</b>	<b>88% de producción nacional</b>	<b>Córdoba</b>
<b>CEREALES</b>		
<b>Maíz</b>	<b>54% de producción nacional</b>	<b>Córdoba, Santa Fé y Sgo del Estero</b>
<b>Trigo</b>	<b>44% de producción nacional</b>	<b>Córdoba, Santa Fé y Entre Ríos</b>
<b>GANADERÍA E INDUSTRIA LÁCTEA</b>		
<b>Bovina</b>	<b>32% de stock nacional</b>	<b>Santa Fé, Córdoba, Entre Ríos y Sgo del Estero</b>
	<b>33% de faena nacional</b>	<b>Santa Fé, Córdoba y Entre Ríos</b>
<b>Porcina</b>	<b>49% de stock nacional</b>	<b>Córdoba y Santa Fé</b>
<b>AGROINDUSTRIA</b>		
<b>Complejo Limonero</b>	<b>80% de producción nacional</b>	<b>Tucumán</b>
<b>Complejo Olivícola</b>	<b>47% de superficie nacional</b>	<b>La Rioja y Catamarca</b>

Fuente: Centro de Estudios La Franja y La Ruta - Universidad Católica de Córdoba

## PERFIL PRODUCTIVO MACRO REGIÓN ATACALAR - PRINCIPALES SECTORES

### AGROINDUSTRIA

Complejo Azucarero	67% de producción nacional	Tucumán
Complejo Avícola	51% de producción nacional	Entre Ríos

### MINERÍA

Litio	58% de producción nacional	Catamarca
-------	----------------------------	-----------

### INDUSTRIA AUTOMOTRÍZ

Automóviles	28% de producción nacional	Córdoba
Autopartes	25% de producción nacional	Córdoba
Carrocerías y Remolques	55% de producción nacional	Santa Fé y Córdoba

Fuente: Centro de Estudios La Franja y La Ruta - Universidad Católica de Córdoba

## POBLACIÓN Y SUPERFICIES DE LAS PROV. ARGENTINAS QUE COMPONEN ATACALAR Y ATACAMA

PROVINCIA	POBLACIÓN	SUPERFICIE (km <sup>2</sup> )	DENSIDAD
Catamarca	367.828 Hab	102.602	3.58
Córdoba	3.308.876 Hab	165.321	20.01
Entre Ríos	1.235.994 Hab	78.781	15.69
La Rioja	333.642 Hab	89.680	3.72
Santa Fé	3.194.537 Hab	133.007	24.02
Santiago del Estero	874.006 Hab	136.351	6.41
Tucumán	1.448.188 Hab	22.524	64.3
<b>TOTAL ATACALAR ARGENTINA</b>	<b>10.763.071 Hab</b>	<b>728.266</b>	<b>14.78</b>
<b>TOTAL ARGENTINA</b>	<b>40.117.096 Hab</b>	<b>2.791.810</b>	<b>14.37</b>
<b>III REGIÓN ATACAMA</b>	<b>286.168 Hab</b>	<b>75.176</b>	<b>3.81</b>
<b>TOTAL CHILE</b>	<b>17.574.003 Hab</b>	<b>756.252</b>	<b>23.24</b>

Fuente: Instituto Geográfico Nacional - Biblioteca del Congreso Nacional de Chile  
Centro de Estudios La Franja y La Ruta - Universidad Católica de Córdoba

## **PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DE LAS PROVINCIAS EN EL PBI NACIONAL - 2018**

<b>PROVINCIA</b>	<b>PARTICIPACIÓN</b>
Catamarca	0.9 %
Córdoba	8.3 %
Entre Ríos	2.5%
La Rioja	0.5 %
Santa Fé	8.7 %
Santiago del Estero	1.3 %
Tucumán	1.9 %
<b>TOTAL ATACALAR ARGENTINA</b>	<b>24.1 %</b>

Fuente: Centro de Estudios La Franja y La Ruta - Universidad Católica de Córdoba





# PRINCIPALES EXPORTACIONES

# PRINCIPALES EXPORTACIONES DE LA REGIÓN

## »» CATAMARCA



En el año 2019 la provincia de Catamarca exportó por un volumen de 142.342 Tn lo que representó el 0,20% de la región ATACALAR.

Las exportaciones están concentradas en un 48% de Maíz, 16% de recursos naturales provenientes de la minería, un 17% de soja y el 16% de trigo, entre otros.

Proyecciones en minería a corto plazo (4 años)\*

Litio: 90.400 Tn/ año

Metales: 1.750.000 Tn/ año

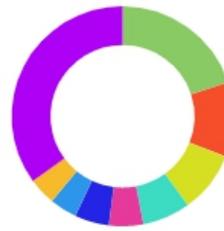
### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 142.342 Tn/ año

Principales productos exportados en Tn



● Maíz 48% ● Minería 16% ● Soja 17%  
● Trigo 16% ● Aceite de Oliva 1% ● Legumbres 1% ● Citricos 1%

Principales destinos



● China 20% ● Viet Nam 11% ● Brasil 9%  
● Estados Unidos 7% ● Argelia 5% ● Egipto 5% ● Chile 4% ● Indonesia 4%  
● Resto 35%

## »» LA RIOJA

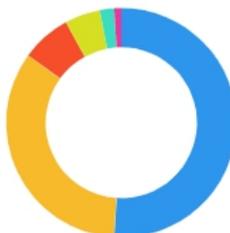


En el año 2019 la provincia de La Rioja exportó por un volumen de 90.926 Tn lo que representó el 0,13% de la región ATACALAR.

Las exportaciones están concentradas en un 51% de varios productos, el 34% de aceitunas, el 7% de aceite de oliva, el 5% de vino, entre otros.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 90.926 Tn/ año

Principales productos exportados en Tn



● Confidencial 51% ● Aceitunas 34%  
● Aceite de oliva 7% ● Vino de uva 5%  
● Frutas secas o procesadas 2% ● Resto 1%

Principales destinos



● Brasil 34% ● Chile 20%  
● Estados Unidos 6% ● China 6%  
● Uruguay 6%  
● Hong Kong (Región administrativa especial de China) 1%  
● España 6% ● Resto 21%

## » TUCUMÁN



En el año 2019 la provincia de Tucumán exportó por un volumen de 1.175.198 Tn lo que representó el 1,68% de la región ATACALAR.

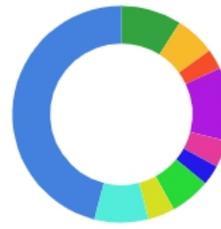
Las exportaciones están concentradas en un 35% de Maíz, 18% de Cítricos, 11% de Soja, 8% de Azúcar de caña en bruto, 7% de Trigo, entre otros.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 1.175.198 Tn/ año

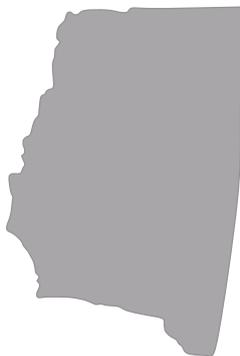
Principales productos exportados en Tn



Principales destinos



## » SANTIAGO DEL ESTERO



En el año 2019 la provincia de Santiago del Estero exportó por un volumen de 4.686.385 Tn/ lo que representó el 6,70% de la región ATACALAR.

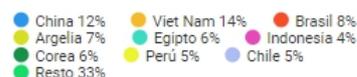
Las exportaciones están concentradas en un 65% de Maíz, un 14% de Trigo, el 13% de Soja, el 3% de Legumbres, entre otros.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 4.686.385 Tn/ año

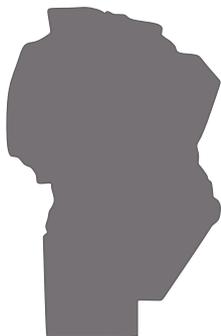
Principales productos exportados en Tn



Principales destinos



## » CÓRDOBA

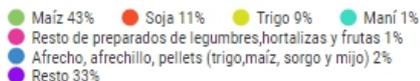


En el año 2019 la provincia de Córdoba exportó por un volumen de 25.799.166 Tn lo que representó el 36,87% de la región ATACALAR.

Las exportaciones están concentradas en un 43% de Maíz, 11% de Soja, 9% de Trigo, entre otras.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 25.799.166 Tn/ año

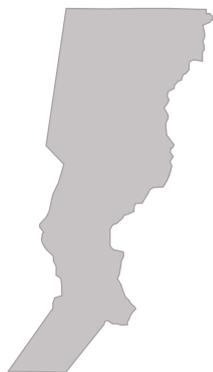
Principales productos exportados en Tn



Principales destinos



## » SANTA FÉ



En el año 2019 la provincia de Catamarca exportó por un volumen de 34.733.181 Tn lo que representó el 49,64% de la región ATACALAR.

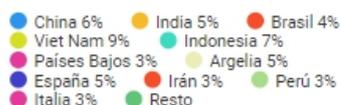
Las exportaciones están concentradas en un 50% de Oleaginosos, un 12% de Maíz, el 9% de Aceite de Soja, un 5% de Soja, entre otros.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 34.733.181 Tn/ año

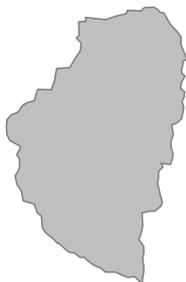
Principales productos exportados en Tn



Principales destinos



## » ENTRE RÍOS

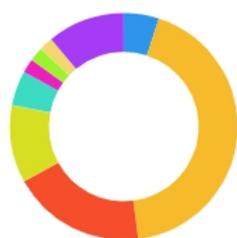


En el año 2019 la provincia de Entre Ríos exportó por un volumen de 3.343.844 Tn lo que representó el 4,78% de la región de ATACALAR.

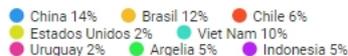
Las exportaciones están concentradas en un 43% de Maíz, el 19% de Trigo, un 11% de Soja, el 5% de Arroz y Carne de ave, un 2% de Cítricos y Sorgo granífero, entre otros.

### TOTAL EXPORTADO AÑO 2019: 3.343.844 Tn/ año

Principales productos exportados en Tn



Principales destinos



Fuente: Ministerio de Hacienda y Finanzas de la Nación - Argentina - INDEC 2019

## ORIGEN PROVINCIAL DE LAS EXPORTACIONES (2019) POR REGIONES ECONÓMICAS

REGIÓN	PROVINCIA	EXPORT U\$S / MILL	VARIACIÓN % 2019 - 2018	PORCENT. DEL TOTAL NAC	PORCENT. DE LA REGIÓN
<b>TOTAL DEL AÑO</b>		<b>65.115</b>	<b>5,4</b>	<b>100</b>	<b>-</b>
<b>Pampeana</b>		<b>48.621 / 24</b>	<b>8,3</b>	<b>74,7</b>	<b>-</b>
	<b>Córdoba</b>	<b>9.044</b>	<b>15,2</b>	<b>2,13</b>	<b>18,6</b>
	<b>Entre Ríos</b>	<b>1.441</b>	<b>6,4</b>	<b>2,2</b>	<b>3,0</b>
	<b>Santa Fé</b>	<b>14.268</b>	<b>4,5</b>	<b>21,9</b>	<b>29,3</b>
<b>Noroeste</b>		<b>3.934</b>	<b>0,3</b>	<b>6,0</b>	<b>-</b>
	<b>Catamarca</b>	<b>143</b>	<b>- 69,5</b>	<b>0,2</b>	<b>3,6</b>
	<b>La Rioja</b>	<b>244</b>	<b>8,9</b>	<b>0,4</b>	<b>6,2</b>
	<b>Santiago del Estero</b>	<b>1.113</b>	<b>44,2</b>	<b>1,7</b>	<b>28,3</b>
	<b>Tucumán</b>	<b>952</b>	<b>14,8</b>	<b>1,5</b>	<b>24,2</b>
<b>TOTAL</b>		<b>27.205</b>	<b>24,5</b>	<b>30,3</b>	<b>-</b>

Fuente: Informes técnicos. Vol. 4, no 40. ISSN 2545-6636. Comercio exterior. Vol. 4, no 5. Origen provincial de las exportaciones. Año 2019. ISSN 2545-6644. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC)

## POTENCIAL EXPORTADOR POR SECTORES

La Macro Región Atacalar tiene un rol central en cuanto a su perfil productivo en sentido de intercambios comerciales, especialmente por la actualidad y potencialidad con el Asia Pacífico.

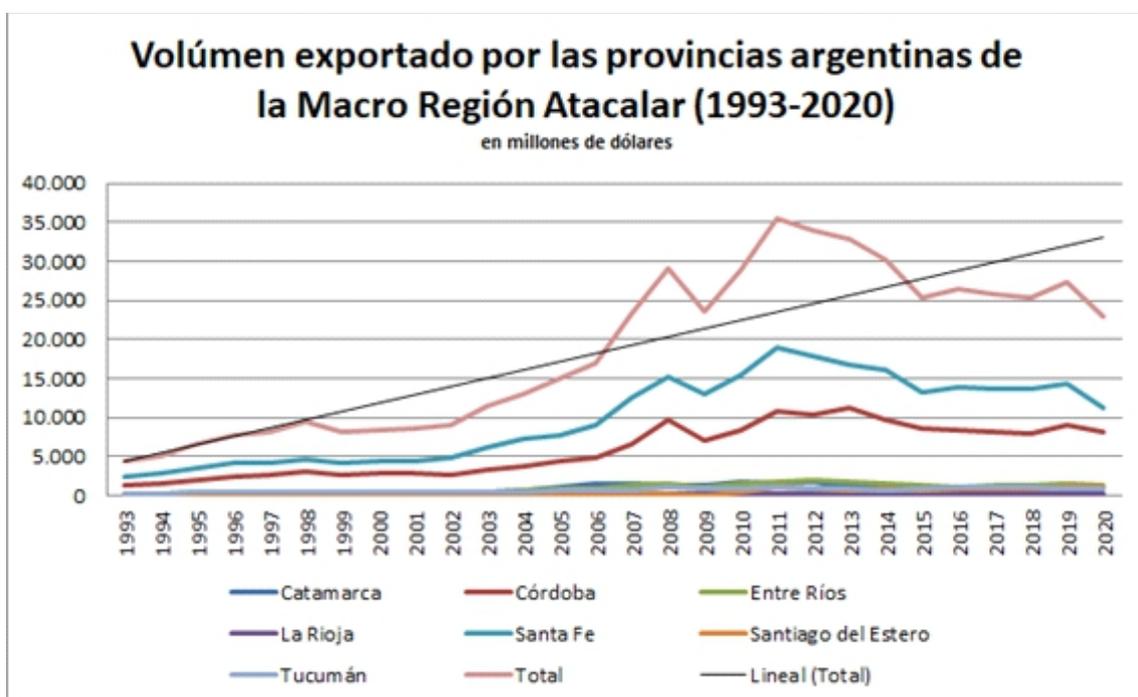
Tucumán es la mayor provincia productora del país de limón y derivados, con 39 mil hectáreas sembradas (75% del total nacional) y un volumen superior a las 1,3 millones de toneladas (80% del total nacional). Además, es el primer productor, procesador y exportador mundial de derivados industriales del limón y el segundo exportador de fruta de limón, también globalmente.

En cuanto al cluster manisero, Córdoba es la principal provincia productora de maní y aceite de maní, con el 88% del total nacional. Ha logrado transformarse en una de las principales economías regionales de la Argentina. Si bien sus exportaciones están enfocadas actualmente en la Unión Europea, el Reino Unido y Estados Unidos, el sector se encuentra trabajando para ampliar sus mercados a China e Indonesia, por ejemplo, grandes compradores de aceite de maní.

Tal vez, dentro del complejo minero se encuentren las mayores potencialidades en cuanto al crecimiento exponencial de la producción y posterior exportación. Argentina ocupa el tercer lugar a nivel mundial como productor de carbonato de litio y el primer lugar en términos de recurso identificado. Conforman, junto con Chile y Bolivia, el "Triángulo del Litio". Catamarca se encuentra en el centro de la producción de litio con el 58% del material producido en el país.

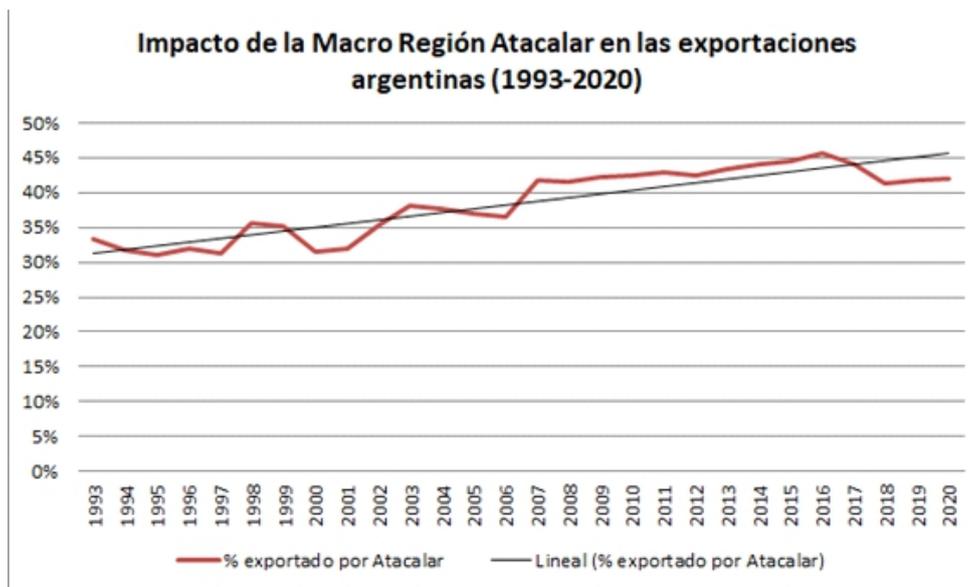
El volumen exportado por las provincias que componen la Macro Región Atacalar del lado argentino ha ido en aumento en las últimas décadas. Si se analizan los informes de exportaciones por provincias que publica el INDEC, veremos la tendencia alcista en cuanto a las exportaciones de cada provincia.

De los 4.373 millones de dólares que se exportaban en 1993, la Macro Región Atacalar ha ido en aumento hasta los 23.031 millones de dólares exportados en 2020. El pico máximo fue en 2011 cuando se alcanzaron los 35.566 millones de dólares, lo que indica que no solamente es posible volver a esos números si no incluso superarlos si se cuenta con políticas públicas e inversión privada.



Fuente: INDEC

Por otro lado, comparando con los totales nacionales, la Macro Región Atacalar ha ido ganando en peso específico. En 1993 explicaba el 33% de las exportaciones nacionales y desde 2007 a esta parte ha estado siempre por encima del 40%, con 42% en 2020 y un pico de 46% en 2016.



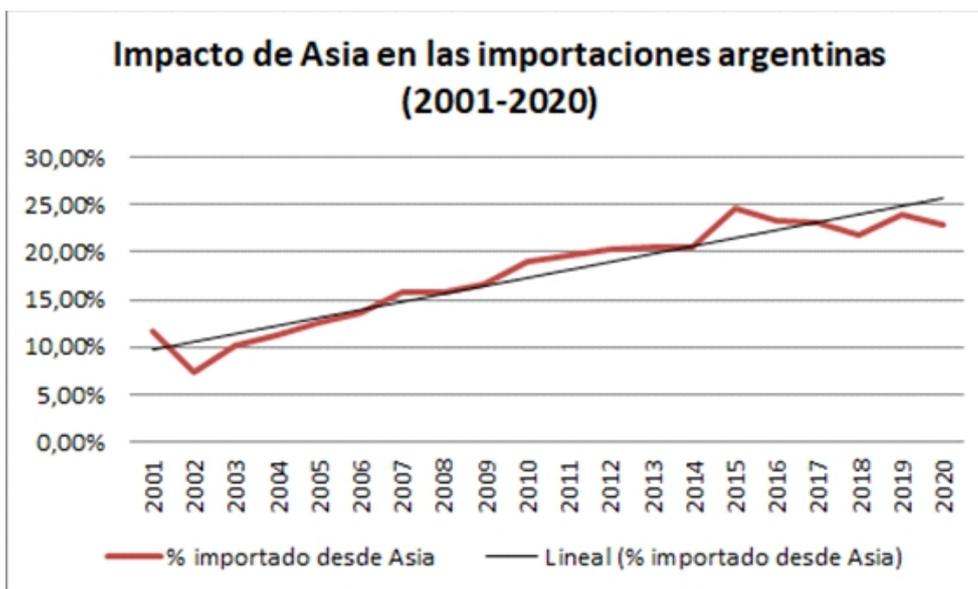
Fuente: INDEC

## LA DEMANDA DE ASIA

Desde la fundación de la Macro Región Atacalar en el año 1996 hasta hoy, el escenario del comercio mundial ha ido corriéndose hacia el continente asiático, es decir, hoy el Océano Pacífico está en el centro del mapa.

Para la Argentina, los países de Asia han cobrado una relevancia muy importante en términos de intercambio comercial. Las estadísticas de las últimas dos décadas marcan una clara tendencia en el crecimiento de las relaciones económicas.

Desde el año 2001, Asia ha duplicado el impacto que tiene en las importaciones argentinas totales. Hoy casi el 23% de las importaciones argentinas provienen de este continente.



Fuente: TradeMap.org

En cuanto a las exportaciones, también Asia se ha ido consolidando como un mercado estratégico para los productos argentinos. Tal es así, que en 2019 se llegó al pico con un 35% del total enviado fue a Asia.

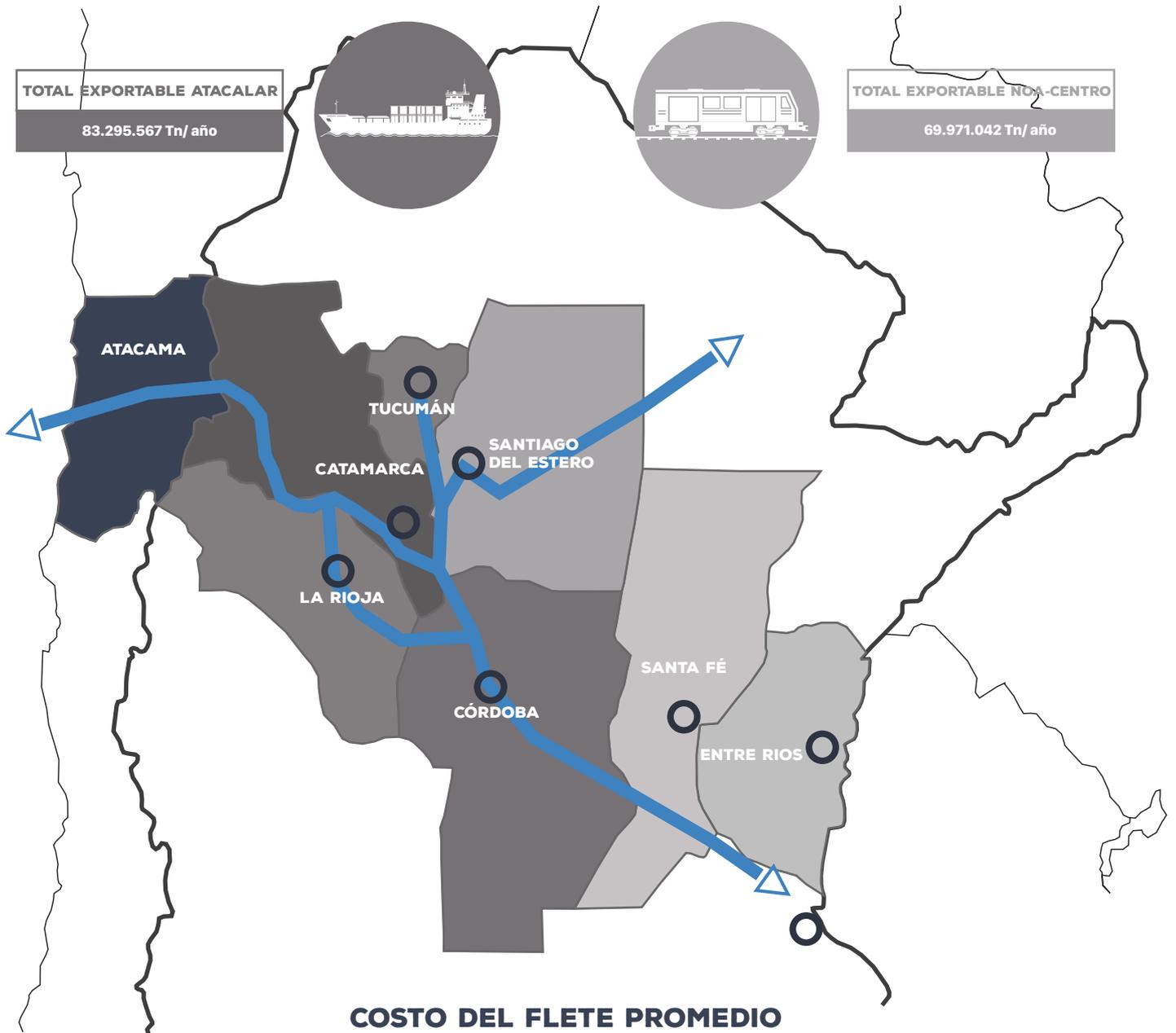


Fuente: TradeMap.org



**CAPACIDAD DE DESARROLLO**

# CAPACIDAD DE DESARROLLO DEL PROYECTO



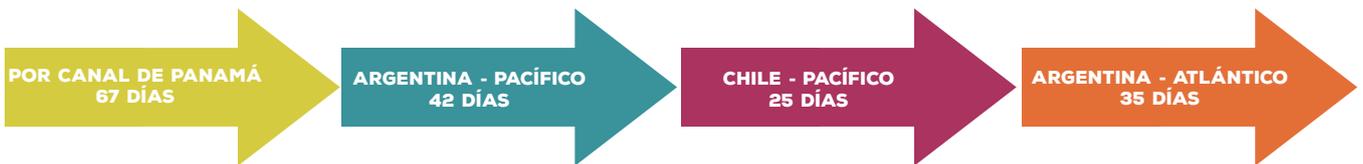
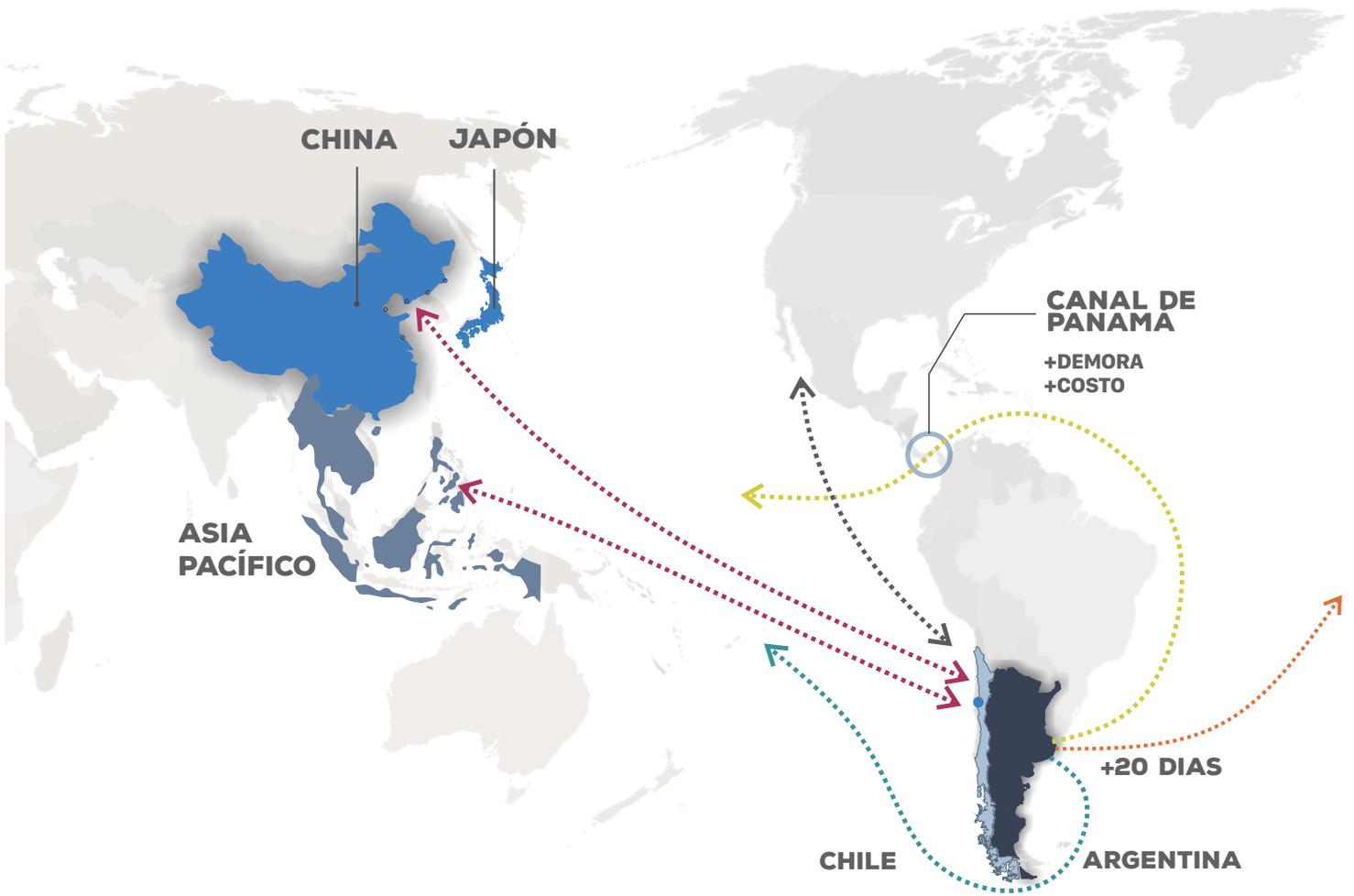
## COSTO DEL FLETE PROMEDIO





# RUTAS MARÍTIMAS

# RUTAS MARÍTIMAS

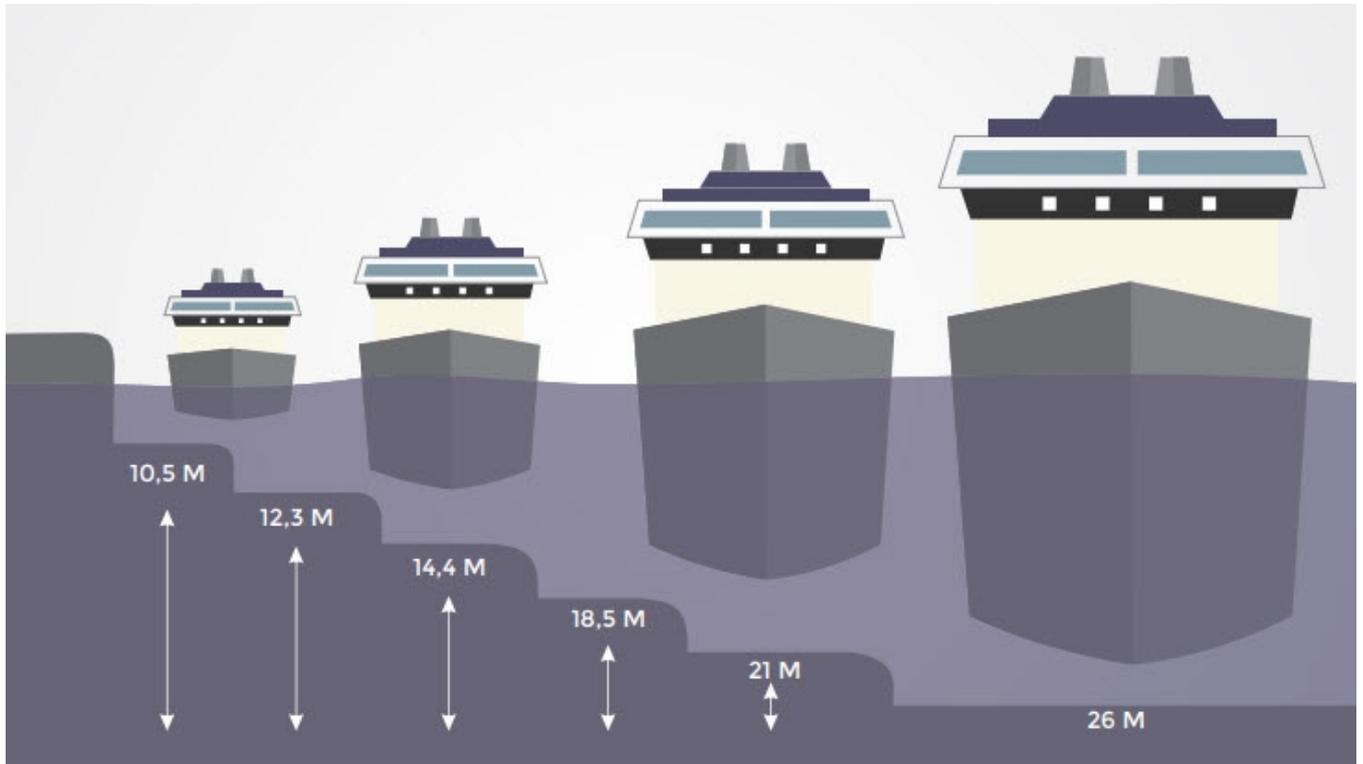


Fuentes: Secretaría Pro Témporte ATACALAR  
<https://app.aquaplot.com/app/route>



# CAPACIDAD PORTUARIA

## CAPACIDAD PORTUARIA



PUERTO		BUENOS AIRES	CHILE
CAPACIDAD		50.000 Tn	400.000 Tn

PUERTO	DISTANCIA (metros)
Chañaral Sur	-30
Mejillones - Chile	-16.5
Nuevo Chañaral - Chile	-16
Las Lozas - Chile	-16
Valparaiso - Chile	-14
Coquimbo - Chile	-10
Iquique - Chile	-10
Rosario - Argentina	-9
Buenos Aires - Argentina	-10

Los puertos multipropósitos de la tercera región chilena - ATACAMA, son de mayor calado que los argentinos y presentan al mismo tiempo la ventaja de permitir mayor capacidad de carga y transporte. Mientras que sus aguas profundas permiten además cargas de hasta 400.000 Tn, las aguas de Buenos Aires y Rosario sólo permiten 50.000 Tn. Este hecho permitirá entonces una reducción del 60% en los costos de operaciones portuarias.



# JUSTIFICACIÓN

## ¿POR QUÉ EL PASO DE SAN FRANCISCO?



**CHILE  
LIBRE COMERCIO CON 62  
PAÍSES DEL MUNDO**

## **EL PASO DE SAN FRANCISCO, PUERTA DE ENTRADA A ASIA**

Los corredores bioceánicos son parte fundamental en el nuevo escenario mundial del comercio y de la conectividad. Están estrechamente ligados al desarrollo y a la conformación de grandes encadenamientos productivos. No se trata solamente de una vía de conexión logística, sino también marcan la participación de distintos actores como gobiernos provinciales, municipales, empresas transnacionales, pequeñas y medianas empresas, etc.

Para la relevancia de los corredores bioceánicos, las exportaciones son sólo una parte de la explicación. Las importaciones tienen un rol fundamental en la justificación de este tipo de proyectos y para la obtención de servicios de flujos marítimos fijos.

### **CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO**

#### **» UBICACIÓN GEOGRÁFICA ESTRATÉGICA**

- El corredor atraviesa el corazón productivo de las regiones NOA y Centro, situando a sus puertos de transferencias multimodales de cargas mucho más cerca de los nodos productivos.
- Su ubicación regional le permite canalizar la producción de las zonas Norte y Centro en forma indistinta, siendo una alternativa viable para ambas, aprovechando de manera plena los enlaces terrestres de integración física existentes.
- Se enmarca en el progreso de la conectividad de una región mucho mayor, la del Mercosur (ZICOSUR, Atacalar, Norte Grande y Región Centro) con el Asia-Pacífico.
- Está ubicado en medio de los Pasos que se distribuyen a lo largo de la Cordillera dejándolo perfectamente direccionado con los puertos de la tercera región de Chile con mayor calado para la salida de grandes volúmenes productivos.
- No es afectado por las rigurosas condiciones climáticas de Pasos ubicados más al Sur del territorio nacional, los cuales gran parte del año permanecen cerrados debido a fuertes nevadas.
- El corredor posee el mismo ancho de trocha que su similar de Chile (trocha angosta) a diferencia de otros pasos locales que son de trocha ancha.

#### **» SU PENDIENTE**

- Por sus características topográficas, este paso se convierte en uno de los más amigables al tránsito multimodal ya que su pendiente promedia el 1.4% a lo largo de todo su recorrido.

#### **» OPORTUNIDAD**

- Agregar valor a los productos y generar desarrollo equilibrado, para establecerse como una potencia con crecimiento federal.
- Ahorro del 30% en flete, en los productos de exportación con destino a Asia.
- Favorecer la integración regional.

- Aliviar la carga de centralidad que pesa sobre Capital Federal y que acaba generando una creciente condición de marginalidad para el resto de las provincias.
- Los corredores biocéánicos redundan en el desarrollo de vías de comunicación, transporte, industria, comercio, turismo y pueden llevar a la formación de clusters donde se asocie capital privado, capital público y cooperativas.
- Para el transporte de carga contenedorizada, los países se conectan por vía marítima entre sí utilizando una red de transporte marítimo de línea, red configurada por servicios regulares de línea prestados por navieras.
- El Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) generado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) captura qué tan bien los países están conectados a las redes de comercio globales tomando en cuenta factores como el número de transbordos y conexiones directas necesarios para llegar de un país a otro, el tamaño de los barcos que operan en esas rutas y el nivel de competencia de los servicios.
- Para la industria automotriz, autopartista y de maquinaria agrícola, con gran presencia en la zona centro del país, y parte de la Macro Región Atacalar, por su demanda de importación de equipamiento y materiales a gran escala a la que podrían acceder desde el Océano Pacífico.
- Además de otros sectores que dependen de las importaciones de equipamiento para su funcionamiento, crecimiento y potenciación como lo son el minero, el limonero y el manisero, pero también el complejo de software y servicio informáticos que ha ido ganando en relevancia los últimos años.

## ➤ INTEGRACIÓN

- El Corredor Bioceánico Ferroviario beneficiará a un cuerpo de provincias del interior nacional que, junto a la región chilena de ATACAMA, se han constituido como un bloque para alinear sus intereses y objetivos.
- El proyecto incluye a más de 12 millones de habitantes, 12.5 millones de hectáreas cultivables y una oferta exportable de U\$S 31.465.000.000.
- La relación Argentina-Chile tiene aún mucho potencial de crecimiento para que los productos argentinos ganen en competitividad y en nuevos mercados, a su vez, que pueda mejorar costos de importaciones para la industria.



**ANTECEDENTES**

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

- El primer proyecto es presentado por William Welwright a las autoridades Chilenas (1850). Estas se abocan al estudio de la facilidad de construcción de una vía transandina. El estudio determina que el trazado más conveniente era Copiapó-Tinogasta, cruzando por el Paso de San Francisco. El informe fue presentado al presidente (1861-1871) de ese país Juan Joaquín Pérez.
- En 1863 el mismo Welwright presentó un proyecto para realizar una vía férrea desde Córdoba hasta la frontera con Chile.
- Ley sancionada en el año 1873, se le encargó al Ing. F. San Román el estudio de una línea férrea que partiera de Punta del Negro, en La Rioja, siguiera el itinerario recorrido actualmente por el ferrocarril a Tinogasta y de ahí cruzar los Andes para unirse en Puquios con el ferrocarril de Copiapó a puerto Caldera en el Pacífico.
- Hacia el año 1886 la empresa Benjamín Dupont y Cía. solicita la construcción de un trazado desde Villa Mercedes a la Rioja, Tinogasta y Copiapó pero por el paso Peña Negra o Comecaballo. La Ley N° 2186 se limita a Mercedes-La Rioja.
- En 1887 fue presentada, por el Sr. Adolfo Carranza y Cia., una solicitud al Congreso Nacional para la construcción del ferrocarril según ese itinerario, pero esa iniciativa no prosperó.
- En 1889 el empresario Chileno Guillermo Puelma Tupper pide la concesión de la línea de Tinogasta a Copiapó pero por San Antonio. Producto de ambos proyectos se dicta la ley N° 2645 que establece que se adoptará el trazado que resulte más conveniente en función de los estudios a realizarse.
- En 1905 el diputado nacional por Catamarca Antonio del Pino propone que se realicen estudios de factibilidad de un trazado férreo que una Tinogasta hasta la frontera con Chile. Luego (en 1910) fue convertido en Ley, que no se ejecutó.
- En 1907 se sancionó otra Ley para que se estudie la construcción del trasandino por una nueva ruta más al Sur del Paso de San Francisco, por el paraje denominado Valle Ancho, con sus mismos puntos terminales en Tinogasta y Puquios. Más tarde, las comisiones nombradas de acuerdo a las leyes 5276 y 6697, fijaron definitivamente el trazado que, siguiendo la línea de Tinogasta, pasaría por Anillaco, Fiambalá, Saujíl, El Chañar, Corralitos, Pasto Largo, Quebrada de Guachín, río de Las Rosas, y Las Peladas, pasando luego por el Sur y Oeste del cerro de San Francisco, a una altura máxima de 4751 mts sobre el Atlántico, con una longitud total de 542 Km de Tinogasta a Puerto Caldera.
- En 1911 Ley N° 8203, que establece la creación de una vía férrea entre Tinogasta (Catamarca) y Chile. Con idéntico objetivo se sancionó la Ley 12.981 de 1946.
- El presupuesto realizado en el año 1907 arrojó la cifra de 7.152.260 pesos oro. Simultáneamente y con posterioridad a esos estudios se realizaron otros por el paso de Huaitiquina que, a pesar de presentar la construcción mayores dificultades naturales, un costo superior y, sobre todo, un porcentaje de beneficios mucho menor al que representa El Trasandino, por el Paso de San Francisco, ha tenido en parte mejor éxito si cabe así calificar la desgraciada historia económica de los recientes trabajos efectuados en esa línea.

- En 1940 el diputado nacional por Catamarca, Aurelio Acuña, solicita informes al ejecutivo para que de las causas por el no cumplimiento de la Ley 8203. Este contestó que dicha Ley había caducado por el imperio de la Ley N°12.576 que establecía que solamente tenían financiamiento aquellas que dispusiera el ejecutivo. Ante esta situación el senador Vicente Saadi (Catamarca) presentó el proyecto de Ley donde autoriza al ejecutivo al financiamiento para ejecutar la prolongación del ferrocarril central norte argentino desde Tinogasta hasta la frontera con Chile por el Paso de San Francisco. Esta iniciativa se transformó en Ley N° 12.891 .
- Ley N° 27.090, Declara de interés nacional el corredor Bioceánico del Noroeste Argentino que conecta el océano Atlántico con el océano Pacífico, y a su paso internacional de San Francisco en la provincia de Catamarca.
- Las Leyes 8203 y 12891 impulsaron y ordenaron, en su momento (1907 y 1946), la construcción de una línea férrea que nunca se construyó. La misma unía el Oeste de Catamarqueño con el Pacífico a través del Paso de San Francisco.
- En los años 2004 y 2006 a través de los Exptes "S 2176/04 y S 4052/07", senadores de Nacionales por Catamarca propiciaron que el Poder Ejecutivo Nacional diera cumplimiento efectivo a las citadas Leyes, en una Argentina que intentaba emerger del quebranto socioeconómico de la crisis de principios de siglo 21 y la impicancia del desgajamiento y extinción del ferrocarril como vía de transporte y comunicación en la década del 90. Rescataba en los fundamentos diversos preceptos constitucionales que hablan del desarrollo armónico de la Nación y que destacan la importancia estratégica de una integración ferroviaria con Chile por un Paso Cordillerano como el de San Francisco que, con gran esfuerzo del gobierno y Pueblo de la Provincia de Catamarca, fue totalmente asfaltado para permitir la salida de su aislamiento al estar geográficamente recostada sobre la Cordillera de los Andes, abriendo caminos de común unión con importantes centros geopolíticos y socioeconómicos.
- Poco más de setenta años han pasado desde la sanción de aquella Ley, que no solo reeditaba la autorización para construir el ferrocarril, sino que además declaraba de utilidad pública y sujetos a expropiación los terrenos requeridos para llevar adelante dicha obra. Sería largo hacer un repaso histórico de las decisiones que fueron configurando la matriz del desarrollo geoeconómico de la Argentina y que ordenó poblacionalmente su territorio, donde primó el desarrollo del puerto en desmedro de las economías regionales que antaño forjaron el crecimiento del suelo patrio.
- El Paso Fronterizo Internacional de San Francisco, declarado de Interés Nacional, ofrece hoy adelantos en materia vial, a lo que contribuiría también galvanizar la necesidad de la construcción de una línea férrea por el Paso que conecte el Océano Atlántico con el Pacífico en función de la necesidad del desarrollo regional y la Integración Binacional.
- En diciembre de 2015 la declaración de Asunción sobre corredores bioceánicos, donde los mandatarios de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay reiteraron su compromiso de integración regional mediante el mejoramiento de la infraestructura física, la facilitación del tránsito transfronterizo y la agilización de los procedimientos de control y fiscalización destinados a agilizar la circulación de personas y bienes, a fin de lograr una integración regional más efectiva.

- Nuevo Acuerdo Comercial entre Chile y Argentina Santiago, 2 de mayo de 2019.- El miércoles 1 de mayo entró en vigencia el Acuerdo de Libre Comercio entre Chile y Argentina, que complementará el ACE 35 vigente desde hace más de 20 años, el que ya dispone el intercambio de productos libres del pago de aranceles aduaneros. El nuevo Acuerdo contempla temas y reglas modernas, de relevancia para el comercio internacional en materias de Inversiones, Servicios, Compras Públicas, Telecomunicaciones y Comercio Electrónico. Asimismo, perfecciona y complementa las disposiciones sobre normas técnicas, sanitarias y fitosanitarias, así como los procedimientos aduaneros existentes. También se incorporan capítulos novedosos en temas como Medioambiente, Trabajo, Género, Pymes, Cooperación y Política de Competencia. "Argentina, es un gran socio comercial para Chile, el sexto a nivel mundial. La entrada en vigencia de este acuerdo bilateral de última generación permitirá amplificar los beneficios del libre comercio en la región, con propuestas nuevas y marcos jurídicos modernos, que irán en directo beneficio de los exportadores nacionales, especialmente de nuestras Pymes.

## EN EL MARCO DEL ATACALAR

- En el marco de ATACALAR, entre las Autoridades de la Tercera Región de Chile, La Provincia de La Rioja y la Provincia de Catamarca, se firmó el Protocolo de Cooperación (Plenaria ATACALAR Octubre de 2014), y dos Cartas Intención (diciembre de 2014), tendientes al inicio de actividades de exportación utilizando los puertos de aguas profundas de Chile y a la evaluación de viabilidad del ante proyecto del Tren Bioceánico.
- Firma de Carta Intención (Diciembre de 2014) entre Autoridades Gobierno de la Tercera Región de Chile (Atacama) y las Provincia de La Rioja y Catamarca, con el objeto de iniciar el análisis técnico de viabilidad de las obras de conexión ferroviaria entre Chile y Argentina.
- Acuerdo Marco entre la Provincia de La Rioja – Provincia de Catamarca, tendiente a impulsar el Corredor Bioceánico Ferroviario del NOA.
- Plenaria ATACALAR 2015, creación de la Subcomisión de transporte y logística para abordar el proyecto del Corredor.
- Cartas de interés de empresas mineras (CAPSA y La Alumbreira) interesadas en utilizar el tren de carga.
- Ofrecimiento financiero del EXIMBANK (año 2016) a través de la firma de un Memorándum de entendimiento entre la macro región de ATACALAR y las autoridades del Banco. Requerían como garante al Estado Nacional. Actualmente caducado.
- 2018/ "Foro Regional de Integración y Desarrollo Sustentable: El Corredor Bioceánico como Política de Estado". Firma de petitorio de los siete Gobernadores y el Intendente de ATACAMA.



**COSTOS**



## COSTOS MARÍTIMO Y CARRETERO

FLETE A CHINA		
	CHILE CALDERA	BUENOS AIRES
Flete Oceánico 40'	USD 1.000,00	USD 1.200,00
Flete Oceánico 20'	USD 1.000,00	USD 1.000,00
Terrestre + Ing Puerto 40'	USD 1.792,00	USD 2.350,00
Terrestre + Ing Puerto 20'	USD 1.870,00	USD 1.900,00
Gastos de Agencia 40'	USD 950,00	USD 1.000,00
Gastos de Agencia 20'	USD 950,00	USD 1.100,00
Gastos de Operativos 40'	USD 0	USD 1.080,00
Gastos de Operativos 20'	USD 0	USD 1.080,00
<b>TOTAL Cont 40'</b>	<b>USD 3.742,00</b>	<b>USD 5.730,00</b>
<b>TOTAL Cont 20'</b>	<b>USD 3.820,00</b>	<b>USD 5.080,00</b>

**ECONOMÍA DE UN 30%**

Fuente: Centro de despachantes de Aduana - Filial Córdoba

## COSTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO TRAMO

COSTOS TOTALES DE CONSTRUCCIÓN NUEVO TRAMO		
	TRAMO	COSTOS EN U\$S
TINOGASTA - LAS GRUTAS	Proyecto en desarrollo	U\$S 1.148.000.000
PARCIAL		U\$S 1.148.000.000
PTM TINOGASTA	Proyecto complementario	U\$S 3.450.000
PTM CHAMICAL	Proyecto complementario	U\$S 3.450.000
<b>TOTAL</b>		<b>U\$S 1.154.900.000</b>

LA INVERSIÓN SE  
RECUPERA EN 12 AÑOS

PLAZO DE EJECUCIÓN  
OBRA NUEVA  
3 AÑOS

Fuente: Unidad Ejecutora de  
Proyectos Ferroviarios



**CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

La dinámica actual de la demanda agregada de los países de Asia-Pacífico, principalmente de China, implica oportunidades inmejorables para el Cono Sur en los sectores productivos y exportadores, se trate tanto de productos básicos como de manufacturas y/o servicios. En este sentido, El Paso Internacional de San Francisco representa una puerta de entrada y de salida, tanto para los productos importados y de aquellos que desde el Mercosur se destinen con rumbo a Asia a través de Chile. En este proceso, será importante una mayor interacción entre las provincias y las regiones como ZICOSUR, Atacalar, Norte Grande y la Región Centro con Asia en su totalidad, contando con Chile como un socio, no solamente para poder externalizar sus cargas o importar determinados bienes, sino para construir potenciales encadenamientos productivos (cadenas de valor regional -CVR-) vía "Joint Ventures" que puedan construirse con el fin de aprovechar los Tratados de Libre Comercio (TLC) que ese país ha firmado con una multiplicidad de naciones en el arco de Asia-Pacífico, a través de los cuáles se puede agregar valor a mucha de la producción que diferentes economías regionales llevan adelante en un plan por lograr mayor escala. La Paradiplomacia tendrá un lugar preponderante forjando los vínculos que definirán el futuro de la relación con Asia, contando para ello con el esfuerzo de los gobiernos provinciales para construir lazos y llevar adelante políticas basadas en necesidades específicas, como complemento de las gestiones que los gobiernos centrales realizan.

La posición geográfica del Paso de San Francisco tiene un lugar estratégico en esta construcción, debido a su capacidad de desarrollar polos industriales (agroalimenticios, con preponderancia de los cárnicos) y sectores económicos (como aquellos dedicados a Fintech o I+D) en su propio territorio (cerca de los puertos de Chile, lo que minimiza costos logísticos), sino también en base a sus mejores características técnicas para canalizar un gran volumen de cargas desde y hacia los puertos de Chile. Otro factor que define su centralidad es la fuerza que la industria minera representa, considerando que los minerales con los que cuenta la región, principalmente el litio, son preciados para el desarrollo de tecnología (muchos de la cual se produce en Asia Pacífico), con énfasis en el sector de la Electromovilidad.

El Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-CENTRO, PASO DE SAN FRANCISCO, se presenta a los ojos de la región y del mundo como una puerta que puede cambiar las condiciones en que la región se vincula con el mundo.

## FUNDAMENTOS COMUNES

**a-** Promueve el desarrollo de la región Noa-Centro con alto impacto.

**b-** Desarrollo a partir del incremento de la producción al tener una vía de salida eficiente (relación costo-beneficio es positiva).

**c-** Implica un acto de reparación histórica a una región que contribuyó al desarrollo del país (tesis de Yrigoyen) reparadora del viejo comercio de la zona andina de tres países (como ejemplo se cita que Buenos Aires tenía en 1885 63 mil Ha. cultivadas de alfalfa, Córdoba 45 mil Ha. y Catamarca 43 mil Ha.).

**d-** Acceso a un mercado en constante expansión (Asia Pacífico).

**e-** Será la primera línea transversal que romperá el eje puerto interior. Potenciando la posibilidad de desarrollo comercial e industrial de zonas marginadas del centro (Pampa Húmeda).

**f-** Integración Latinoamericana.

**g-** Ayuda a la disminución de la pérdida de población producto de la migración constante de las zonas pobres a las zonas metropolitanas (problema muy grave en la región hasta los 80 del siglo XX).

**h-** El área de influencia de esa línea comprende la zona minera más rica de Argentina en cobre y otros minerales.

**i-** Las líneas férreas construidas tuvieron un sentido exportador de materias primas baratas que atentó contra el crecimiento armónico de las regiones. El ferrocarril hacia el Pacífico rompería con esa matriz.

**j-** Reducción del costo del flete.





**ARGENTINA**



**BRASIL**



**CHILE**



**URUGUAY**



**PARAGUAY**



**REGIÓN DE ATACAMA**



**PROVINCIA DE CATAMARCA**



**PROVINCIA DE LA RIOJA**



**PROVINCIA DE TUCUMÁN**



**PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO**



**PROVINCIA DE CÓRDOBA**



**PROVINCIA DE SANTA FÉ**



**PROVINCIA DE ENTRE RÍOS**



**PROVINCIA DE SAN JUAN**



**PROVINCIA DE SALTA**



**PROVINCIA DE SAN LUIS**









**JULIO 2021**