

# ◀ ZICOSUR ▶



## CORREDORES BIOCEÁNICOS UNIENDO OCÉANOS

**AÑO 2020**

# ◀ ZICOSUR ▶

## EFICIENTE CONECTIVIDAD PARA LA CIRCULACIÓN FLUIDA



**DR. JUAN LUIS  
MANZUR**

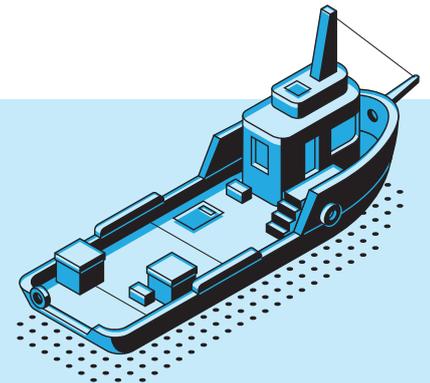
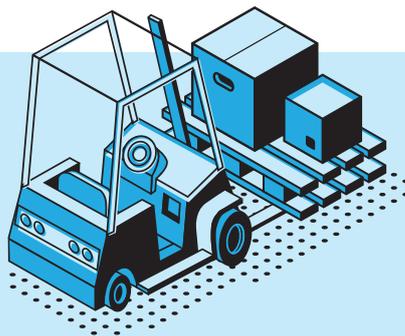
PRESIDENTE PRO TÉMPORE  
DE LA ZICOSUR

“ZICOSUR se fundamenta como franja integral que tiene puertos en el Atlántico, como Paranaguá, otros puertos en Santa Catarina y puertos en Río Grande do Sul; y a su vez tiene puertos en Chile y en Perú, conectando con el Pacífico. Al disponer de una enorme región que produce alimentos y tiene, por supuesto, un gran potencial de exportación de esa producción, se ubica como **una zona competitiva a través de corredores bioceánicos que unen el Pacífico con el Atlántico.**

Consideramos vital aportar programas y proyectos de integración regional. Esta propuesta nos permite estudiar a fondo las interconexiones que esta macro región nos brinda y, de esta manera, darle forma a los proyectos para avanzar hacia nuestros gobiernos centrales, a fin de conseguir el financia-

miento necesario. Esta serie de estudios, requiere medir las tasas de retorno, el impacto ambiental, el el empleo que va a generar, hacer un cálculo económico muy ajustado.

El objetivo de esta gestión es **avanzar en una eficiente conectividad para la circulación fluida de mercancías, de personas por medio del turismo y el aprovechamiento de la modalidad de transportes;** ese es el desafío. El fundamento clave es la recuperación del sendero de desarrollo e inclusión social, de creación de oportunidades para las nuevas generaciones y definitivamente, la superación de problemas de pobreza, marginalidad y desigualdad, dándole mayores oportunidades productivas y comerciales a todos los estados subnacionales miembros”.





# VISIÓN SUDAMERICANA EN COOPERACIÓN E INTEGRACIÓN

“A partir de los años compartidos dentro de la Presidencia Pro Tempore de la **ZICOSUR**, uno de los planes estratégicos que se ha pretendido, ha sido el de impulsar los corredores bioceánicos hacia el Asia Pacífico a través de los diversos pasos internacionales chilenos, considerando la importancia de las potencias asiáticas como actores fundamentales del mercado internacional. En el caso de Argentina, estos corredores permiten a las provincias de la región NOA y Centro obtener ventajas comparativas por la proximidad a los Puertos del Pacífico y la **notable disminución de costos y plazos de entrega**.”

La integración y el reconocimiento de los estados subnacionales miembros ha sido esencial en la labor de estos años, reflejando la importancia de sus pautas

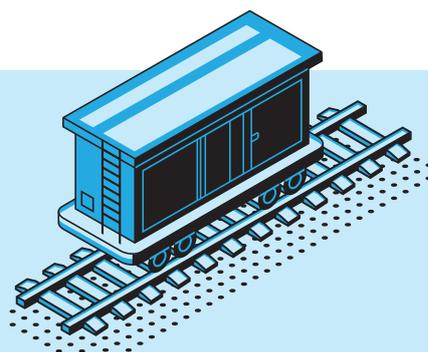
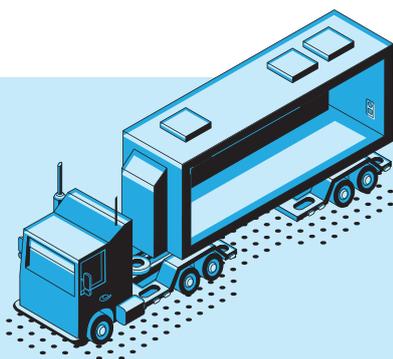
exportables, productos comerciales y logística. Estas estrategias de coordinación dentro de la zona, han logrado **reunificar la visión sudamericana en base a la cooperación y la integración de los estados subnacionales como agentes de políticas de estado y desarrollo socio-económico**.

Por esto, la fundamentación y perfecto conocimiento sobre los corredores bioceánicos que nos atraviesan, **refleja la labor de competitividad de producción y búsqueda de inversiones para generar nuevas oportunidades**. Donde el empeño de abaratar costos y distancias demuestra nuestra competitividad y refleja la plataforma sudamericana integral que somos, con llegada a mercados internacionales”.



**LIC. LUIS MARIANO FERNÁNDEZ**

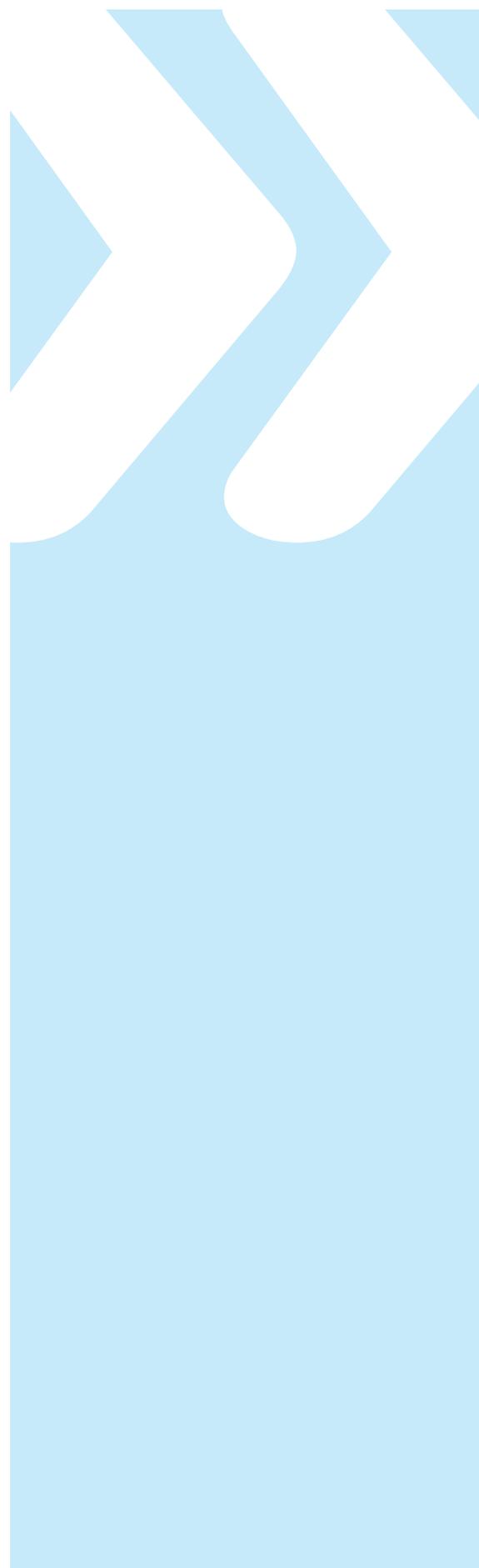
SUBSECRETARIO DE INTEGRACIÓN REGIONAL  
a cargo de la SECRETARÍA DE ESTADO DE RELACIONES INTERNACIONALES



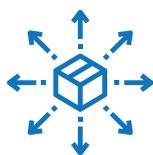
# Zona de integración del centro Oeste de América del Sur

**ZICOSUR es la sigla que resume el nombre de la Zona de Integración de Centro Oeste de América del Sur, que integran 70 estados subnacionales -de siete países- aledañas al Trópico de Capricornio y fronterizas entre sí.**

Tiene como objetivo principal lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación como así también promover la integración social y cultural de nuestros pueblos, como mecanismo para lograr el desarrollo económico-social de las partes que la integran. Por lo que este proyecto integracionista busca coordinar posiciones conjuntas para luego canalizarlas hacia los gobiernos nacionales y regionales.



Se articula como un **bloque orientado a generar acuerdos políticos subnacionales en distintas áreas de interés común**, a través del trabajo que se ejecuta a partir de un conjunto de comisiones abordando desde los diferentes ámbitos las problemáticas de la integración:



INFRAESTRUCTURA,  
LOGÍSTICA Y  
SERVICIOS CONEXOS



INDUSTRIA  
Y COMERCIO



TURISMO, CULTURA,  
PATRIMONIO, EDUCACIÓN  
Y DESARROLLO LOCAL



MINERÍA Y  
ENERGÍA



AMBIENTE, DESARROLLO  
SUSTENTABLE Y  
CAMBIO CLIMÁTICO



PRODUCCIÓN  
AGROPECUARIA  
Y AGROINDUSTRIAL

La intención de conocer la labor de la ZICOSUR y su interconexión con los corredores bioceánicos que la atraviesan, se despierta en la búsqueda incansable de dar a comprender el avance en materia de desarrollo e integración de los estados subnacionales, sus competencias y comercio productivo.

Es indispensable pensar en la formación de estos caminos de integridad y desarrollo en los que los estados subnacionales

pueden operar manifestando sus desafíos sociales y económicos, junto con todo el bloque consolidándose como eje superior de tan esperado crecimiento y desarrollo.

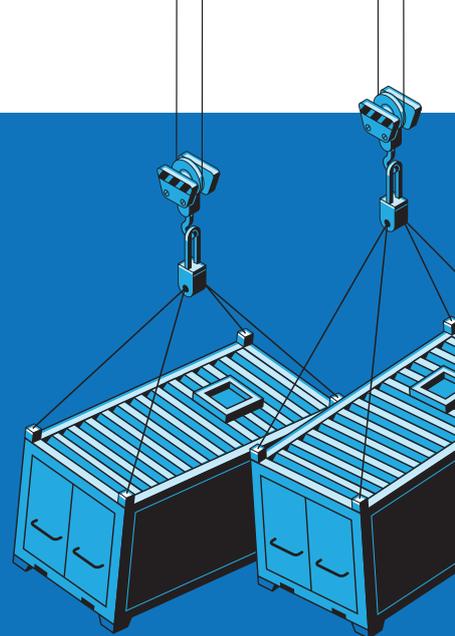
**La importancia de exponer los Corredores Bioceánicos que nos atraviesan se proporciona en materia de inversiones, potencial estratégico, logístico, geopolítico, energético y medioambiental, que se consolidan para mayores acciones de acercamiento y**

**proyectos conjuntos con financiamiento público y privado.**

Desde la ZICOSUR, consolidando como objetivo el consenso de visiones que permitan mantener y sustentar los principios democráticos que resguarden la continuidad de las medidas alcanzadas, se busca garantizar una gobernabilidad regional con niveles básicos de equidad socio-económica, participación ciudadana y desarrollo local.

# CORREDORES BIOCEÁNICOS

Integración, desarrollo y apertura



» El fomento de impulsar a la integración, **se consolida a través de medios logísticos y de transportes que deportan de los corredores bioceánicos**, apostando al sector carretero, ferroviario e hidrovía que permite el acceso a un área económica equiparada, logrando la complementariedad con ventajas de un elevado desarrollo económico y

mejoría en la calidad de vida de toda la región.

En el recorrido de los últimos años, se indagó en determinar los medios físicos para combatir el aislamiento, determinando conexiones logísticas entre los estados subnacionales ubicados dentro de Sudamérica entre los océanos

Atlántico y Pacífico, para lograr una **reunificación de intereses y desarrollo integral dentro de la ZICOSUR**.

Esta interconexión de sistemas subnacionales y nacionales de infraestructura logran integrar verdaderas áreas regionales, con un acercamiento físico que facilita un mayor desarrollo y

A partir de la canalización política para anexar las naciones sudamericanas, y a partir de la injerencia de la ZICOSUR, se define que el desarrollo de los pueblos subnacionales, de oriente a occidente del continente, sólo se logrará con la creación de una infraestructura logística competente, enlazada a través de corredores que sean operativos para conectar extremos, observando la reciprocidad y acuerdos nacionales, binacionales e internacionales, e impulsando el comercio intercontinental y extra continental.



crecimiento del comercio e inversiones, logrando una cooperación efectiva en toda la zona.

El avance en transporte carretero, como la repavimentación de sus rutas, la rehabilitación de líneas ferroviarias, la construcción de puentes y puertos, como así también la modernización de pasos binacionales,

demuestran la **importancia de ejercer corredores bioceánicos en un contexto regional multimodal de transporte moderno.**

Esto nos demuestra la oportunidad de mostrarnos como **región políticamente competente dentro del continente y una visión más consolidada al resto del mundo,** donde se

reduce la vulnerabilidad externa y la centralización estatal, para la cual muchos estados subnacionales tenían que responder para poder alcanzar un mejor desarrollo e impulso económico.

# CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NORTE

RODOVIARIO (*Puerto Murtinho  
Puerto del Norte de Chile*)

Se trata del Corredor Vial Bioceánico de **3.500 kilómetros** aproximados de longitud, que une **Campo Grande y Puerto Murtinho (Brasil); Carmelo Peralta - Mariscal Estigarribia - Pozo Hondo (Paraguay); Misión La Paz - Tartagal - Jujuy - Salta (Argentina) y Sico - Jama - Puertos de Antofagasta - Mejillones - Iquique (Chile).**

» Se considera a este enlace norte como un corredor natural que gesta la recreación de nuevos circuitos productivos

en el territorio, en que la diversidad de productos y suelo, se solidifican en la utilización de **diferentes modalidades de**

**transporte que logran consolidar la comunicación y la integración a pesar de la gran extensión territorial diversa**

## ORIGEN RESEÑA HISTÓRICA

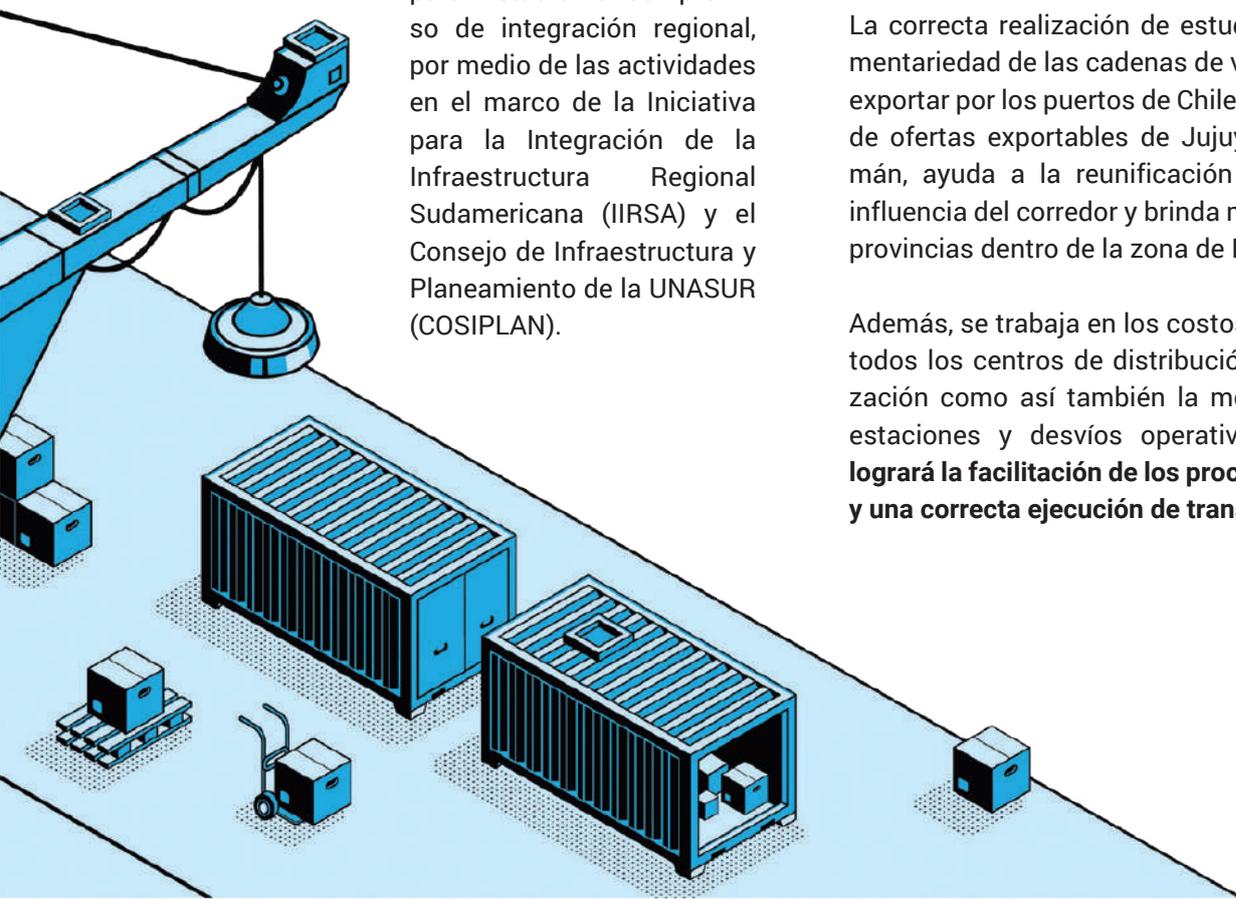
Se constituyó a partir de la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos el 21 de diciembre de 2015, en Asunción, Paraguay; plasmando allí la conformidad de un proyecto para instaurar el compromiso de integración regional, por medio de las actividades en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) y el Consejo de Infraestructura y Planeamiento de la UNASUR (COSIPLAN).

## AVANCES SITUACIÓN ACTUAL

En la actualidad, la empresa Itaipú Binacional presentó el proyecto para la construcción del **punto sobre el río Paraguay que unirá las ciudades de Carmelo Peralta y Puerto Murtinho.**

La correcta realización de estudios de complementariedad de las cadenas de valor global para exportar por los puertos de Chile; y la unificación de ofertas exportables de Jujuy, Salta y Tucumán, ayuda a la reunificación de la zona de influencia del corredor y brinda mayor peso a las provincias dentro de la zona de Integración.

Además, se trabaja en los costos que hay desde todos los centros de distribución, su estandarización como así también la modernización de estaciones y desvíos operativos. Todo esto, **logrará la facilitación de los procesos aduaneros y una correcta ejecución de transporte.**



# CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NORTE: SANTOS - IQUIQUE (POR PASO DE SICO)

\* Costo para 1 (un) camión completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 60 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Puertos Santos (BR) - Carmelo Peralta (PR)	1534	USD 2.100,00	26
Carmelo Peralta (PR) - Pozo Hondo (PR)	733	USD 1.176,00	12
Pozo Hondo (PR) - Paso de Sico (ARG)	846	USD 1.288,00	15
Paso de Sico (ARG) - Iquique (CH)	701	USD 728,00	12
<b>Total</b>	<b>3814</b>	<b>USD 5.292,00</b>	<b>64</b>
		<b>USD 189 / Tn</b>	

Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Santos - Antofagasta (Por Paso de Jama)	3553	USD 186 / Tn	USD 5.194,00	59
Santos - Antofagasta (Por Paso de Sico)	3562	USD 185 / Tn	USD 5.180,00	61
Santos - Iquique (Por Paso de Jama)	3726	USD 188 / Tn	USD 5.267,00	62
Santos - Iquique (Por Paso de Sico)	3814	USD 189 / Tn	USD 5.292,00	64

## CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NORTE

PUERTO MURTINHO  
PUERTOS DEL NORTE DE CHILE

- |                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| 1 Puerto Santos         | 9 Jujuy         |
| 2 Campo Grande          | 10 Salta        |
| 3 Puerto Murtinho       | 11 Paso de Jama |
| 4 Carmelo Peralta       | 12 Paso de Sico |
| 5 Loma Plata            | 13 Calama       |
| 6 Mariscal Estigarribia | 14 Antofagasta  |
| 7 Pozo Hondo            | 15 Iquique      |
| 8 Tartagal              |                 |



<b>TRAMOS</b>	<b>1-4</b>	<b>4-7</b>	<b>7-11</b>
	<b>1534 km</b>	<b>733 km</b>	<b>814 km</b>
	BR 101 BR 154 SP 160 BR 262 SP 021 BR 060 BR 374 BR 419 SP 300 BR 267 BR 267	PY 9 TRAMOS EN EJECUCIÓN	RP 54 RN 9 RN 34 RN 52 RN 66

POR PASO DE JAMA		POR PASO DE SICO	
<b>11-15</b>	<b>11-14</b>	<b>12-15</b>	<b>12-14</b>
<b>645 km</b>	<b>472 km</b>	<b>701 km</b>	<b>449 km</b>
CH 27 CH 23 CH 24 CH 5 CH 16	CH 27 CH 23 CH 25 CH 5	CH 23 CH 24 CH 25 CH 16	CH 23 B 355 B 367 B 385 CH 5

# CORREDOR BIOCEÁNICO DEL EJE DE CAPRICORNIO

Este corredor bioceánico bimodal integra el sur del **Brasil, Paraguay, el noreste y noroeste argentino, parte de Bolivia y el Norte de Chile**. Este proyecto de integración ferroviario tendrá alrededor de 3000 km de extensión de costa a costa y **reducirá hasta en 75% del costo del flete** ante el transporte con camiones.

» Específicamente el trazado del corredor comprende los estados de Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul, en Brasil; todo el territorio de Paraguay; las provincias de Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Tucumán y Santiago del Estero, en Argentina; y las regiones II y III (Antofagasta y Atacama) de Chile. En este eje, las principales salidas portuarias son los puertos de Santos, de Parana-guá, de São Francisco do Sul y

de Río Grande, en Brasil, además del Puerto de Antofagasta, en Chile.

Desde el punto de vista económico, el Corredor Ferroviario Bioceánico tiene como objetivo generar reducción de costos logísticos de mediana y larga distancias y fomentar intercambios comerciales. Además de ello, la cadena logística estructurada por medio del corredor será más confiable en comparación a otros modales. Los beneficios de proyectos de

implantación de ferrocarriles integradoras son diversos, abarcando tanto ganancias cuantitativas y cualitativas, que presentan impacto socioeconómico relevante.

Se utiliza una trocha de 1,00 metro en toda su extensión. El proyecto del Corredor Bioceánico será formado por tramos ya existentes, con trazados de diferentes geometrías y estados de conservación de la línea, y por tramos nuevos, a ser construidos.

## ORIGEN RESEÑA HISTÓRICA

Para hacer realidad la red de integración del corredor ferroviario Atlántico-Pacífico como medio de transporte masivo, el 4 de agosto de 2011, con la presencia de delegaciones de Brasil, Paraguay, Argentina, Bolivia y Chile, **se realizó en el Ministerio de Relaciones Exteriores, la IV Reunión del Grupo de Trabajo de Integración Ferroviaria para el corredor bioceánico**.

A partir de entonces, cada año, se realiza una reunión complementaria en la que representantes de cada país involucrado, organismos regionales como la ZICOSUR, Comisión Ferroviaria de la Hidrovía Paraguay-Paraná, entre otros, tratan el avance del analizado corredor que une puertos de Santos-Parana-guá-Brasil con Antofagasta-Chile pasando por Paraguay y Argentina.

## AVANCES SITUACIÓN ACTUAL

A partir del año 2018 se trabaja en la **conexión del tren de Paraguay con el FFCC Belgrano Cargas de Argentina**, uniendo en Puerto Tirol, localidad ubicada a 45 km de Resistencia (Chaco-Argentina) y el cruce del Río Paraguay por el puente ferro-automotor en la zona de Curupaytý (Departamento Alto Paraná - Paraguay).

Luego, se cruza por la provincia de Salta y la Cordillera de los Andes. En este caso por el Paso Socompa, para empalmar con ferrocarriles chilenos y terminar el recorrido en el puerto de Antofagasta, Chile.

Este proyecto está siendo analizado y apoyado no solo por Comisiones y Plenarios de la ZICOSUR, sino también por el Parlamento del MERCOSUR, que

gestionan estrategias de desarrollo socio-productivo en busca de ampliar sus destinos comerciales hacia el Asia Pacífico.

En cuanto la precisión de modernizar las rutas de comunicación, se plantean políticas de desarrollo de

transporte, y se busca sobre todo el trazado más rentable de acuerdo al objetivo económico y social de la región, como así también en relación con los aspectos del planeamiento territorial y de la cultura socio-ambiental, aprovechando en la medida posible, la infraestructura existente ferroviaria.

## CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO EJE DE CAPRICORNIO

### PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA

\* Costo para 1 (un) vagón completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 20 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Puerto Paranaguá (BR) - Cascavel (BR)	845	USD 476,00	42
Cascavel (BR) - Resistencia (ARG)	570	USD 652,00	30
Resistencia (ARG) - Paso de Socompa (CH)	1425	USD 1.008,00	71
Paso de Socompa (CH) - Antofagasta (CH)	320	USD 280,00	16
<b>Total</b>	<b>3160</b>	<b>USD 2.389,00</b>	<b>159</b>
		<b>USD 85 / Tn</b>	<b>7 Días</b>

## ALTERNATIVA CORREDOR BIOCEÁNICO INTERMODAL

### (VIAL - FERR - HIDR)

### EJE CAPRICORNIO

### TUC. - CUIABÁ (POR HIDROVÍA)

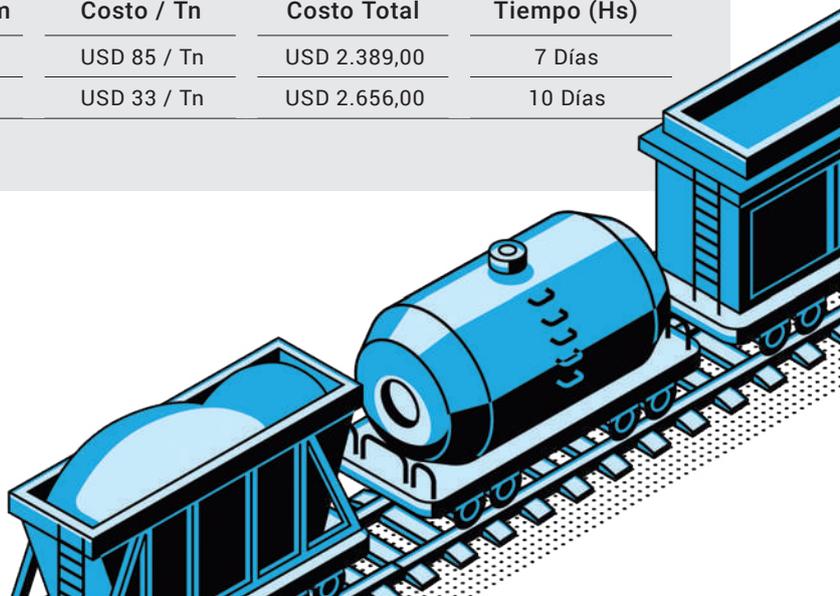
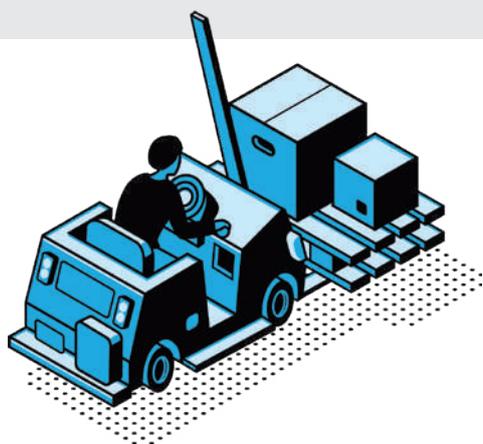
\* Costo para 1 (un) camión completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas; vel. Prom. 60 Km/h

\* Costo para 1 (un) contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas en barcaza porta contenedor; vel. Prom. 12 Km/h

\* Costo para 1 (un) vagón completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas; vel. Prom. 20 km/h

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
<b>Conexión Vial</b>			
Cuiabá (BR) - Puerto Cáceres (BR)	218	USD 493,00	4
<b>Interconexión Vial - Hidrovía</b>			
Puerto Cáceres (BR) - Puerto Barranqueras (ARG)	2240	USD 1.379,00	187
<b>Interconexión Hidrovía - Ferroviario</b>			
Puerto Barranqueras (ARG) - Tucumán (ARG)	1090	USD 784,00	55
<b>Total</b>	<b>3548</b>	<b>USD 2.656,00</b>	<b>245</b>
		<b>USD 33 / Tn</b>	<b>10 Días</b>

Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Paranuaguá - Antofagasta (Ferroviario)	3160	USD 85 / Tn	USD 2.389,00	7 Días
Cuiabá - Tucumán (Intermodal)	3548	USD 33 / Tn	USD 2.656,00	10 Días

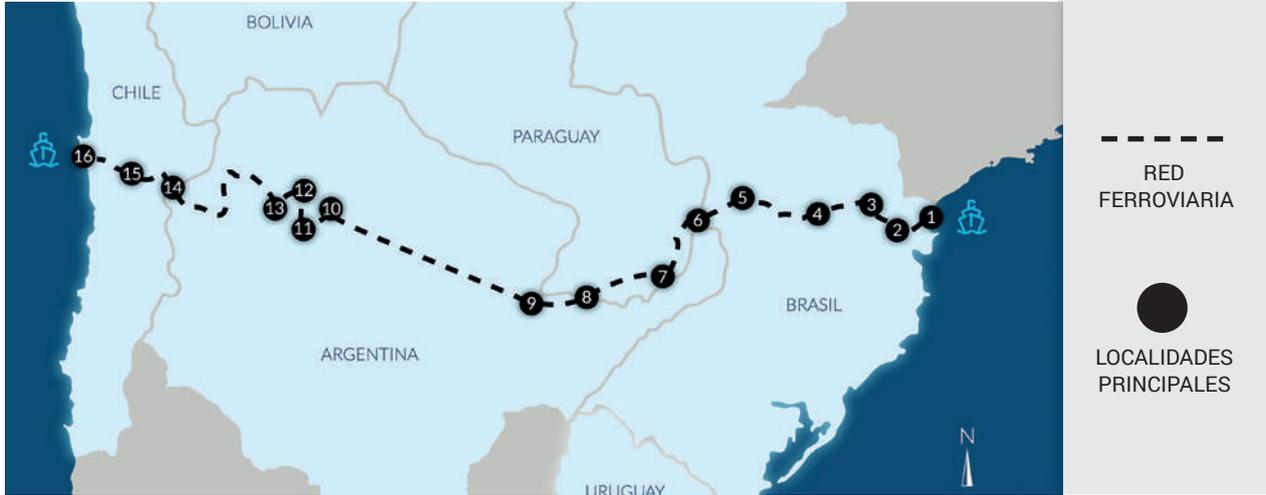


# CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO EJE DE CAPRICORNIO

PARANAGUÁ - ANTOFAGASTA

- 1 Paranaguá
- 2 Iguazu
- 3 Desvío Ribas
- 4 Guarapuava
- 5 Cascavel
- 6 Frontera BR/PR
- 7 Pirapó
- 8 Frontera PR/ARG

- 9 Resistencia
- 10 J.V.González
- 11 Metán
- 12 General Güemes
- 13 Salta
- 14 Paso de Socompa
- 15 Augusta Victoria
- 16 Antofagasta



TRAMOS

1-6

845 km

ALL  
ALL  
ALL  
FERROESTE  
FERROESTE

6-8

570 km

FEPASA  
FEPASA

8-14

1425 km

BELGRANO CARGAS  
FCB (Ramal C3)  
FCB (Ramal C12)  
FCB (Ramal C)  
FCB (Ramal C13)  
FCB (Ramal C14)

14-16

320 km

FERRONOR  
FERRONOR



# CORREDOR BIOCEÁNICO ALTERNATIVA EJE DE CAPRICORNIO

TUCUMÁN - CUIABÁ (POR HIDROVÍA)

- 1 Cuiabá
- 2 Pto.Cáceres
- 3 Pto.Barranqueras
- 4 J.V.González

- 5 Metán
- 6 Las Cejas
- 7 Tucumán



TRAMOS

1-2

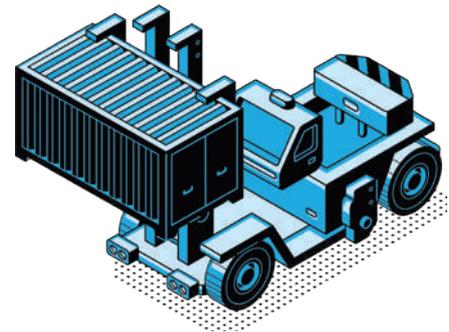
218 km  
BR 070

2-3

2240 km  
HIDROVÍA  
PARANÁ/PA-  
RAGUAY

3-7

1090 km  
FCB (Ramal C3)  
FCB (Ramal C12)  
FCB (Ramal C12)  
FCB (Ramal C)  
FCB (Ramal C8)  
FCB (Ramal C)



## RECORRIDO

[PUERTO DE BARRANQUERAS // HIDROVÍA PARANÁ // MATO GROSSO Tucumán: Ramal C8 Las Cejas, Rosario de la Frontera, Ramal C (Rosario de la Frontera a Metán), Ramal C12 (Metán a J.V González) continúa hasta R. S Peña- Ramal C3 R. S. Peña a Barranquera - Hidrovía Paraná - Paraguay hasta Puerto Cáceres // Interconexión carretera con Cuiabá (220 km aprox).

AL SUR: Por hidrovía: Barranqueras // Paraná // Rosario // Puente Zárate - Brazo Largo // Nueva Palmira - Uruguay.]

Desde el tramo de Barranqueras (Chaco, Argentina), se interconecta el corredor con la Hidrovía Paraná Paraguay, lo que provee una ventaja particular; utilizando toda su extensión, que permite llegar tanto al norte hasta Puerto Cáceres (Mato Grosso Do Sul, en Brasil), como hasta el sur hacia el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay), para el traslado de productos a través de barcazas de gran calado aprovechando grandes volúmenes de carga.

Esta vía de comunicación marítima, facilita la intersección desde el territorio de Tucumán al CBEC, a partir de los ramales del FFCC Belgrano Cargas, con el que se logra llegar a Barranqueras, para

luego direccionar el recorrido por la Hidrovía, ya sea hacia el norte o hacia el sur.

Lo beneficioso de pensar en una alternativa sumamente viable, es que además de que los sistemas de transportes son aptos, es una ventaja para ahorrar tiempo y costos, que permitirá llegar a diferentes estados subnacionales con quienes comercializar. Su mayor aporte se distingue al agrupar un sistema multimodal de transporte moderno (carretero, ferroviario, hidroviario) que amplía y desarrolla una conexión complementaria capaz de ser ejecutada y aprovechada por todas las regiones influenciadas dentro del CBEC.

# CORREDOR BIOCEÁNICO NOA-CENTRO (CBNC)

Integra la zona desde la III Región de Chile (Atacama), Catamarca, La Rioja, Córdoba, Tucumán, Santa Fe, Entre Ríos, Buenos Aires, Uruguay y Brasil. Es un extenso y completo sistema de transporte multimodal, de **3.200 y 3.800 km** aproximadamente. **Conecta una superficie de 3.600.000 km<sup>2</sup>** y abarca una población cercana a los 30 millones de habitantes. Se constituye como una herramienta de desarrollo fundamental para toda la macro región.

» La Inclusión del **Proyecto del Corredor Bioceánico NOA - Centro**, es consolidado como asunto geopolítico y estratégico, que beneficia directamente a Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia. Principalmente, se integra por dos posibles corredores carreteros y un ferroviario, además de contar con extensión de aeropuertos involucrados. Su diferenciación

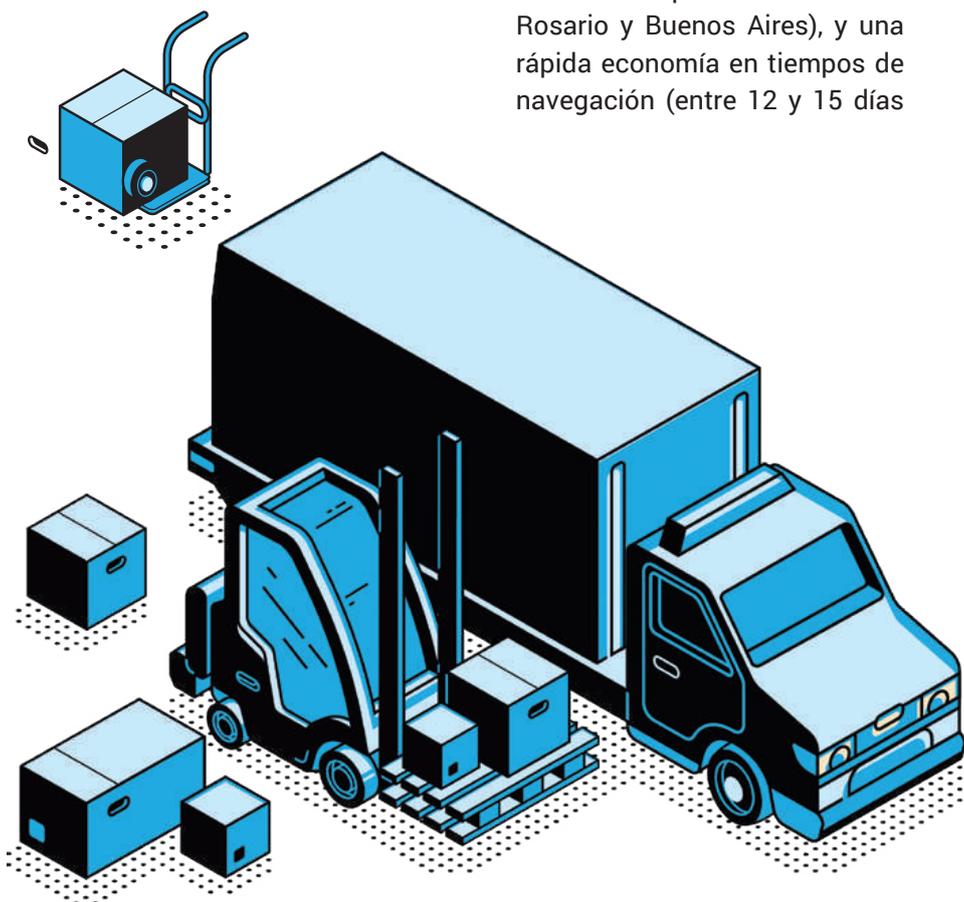
se da por los pasos fronterizos que transitan, y los puertos en los que desembocan, optando por Puerto Chañaral/Paso de San Francisco o Puerto Caldera/Paso Internacional de Pircas Negras, ambos del lado chileno, en caso de transporte carretero.

Entre sus ventajas económicas, en **fletes se reduce un 30%**. Posee mayor capacidad de transporte, puertos de mayor calado (prácticamente tres veces más que los Puertos de Rosario y Buenos Aires), y una rápida economía en tiempos de navegación (entre 12 y 15 días

aproximadamente).

El corredor cuenta con la disponibilidad de los puertos multipropósitos del norte de Chile (Chañaral, Caldera y/o Huasco), que cuentan con mayores y mejores condiciones para el envío de productos de La Rioja, Catamarca, Córdoba, Entre Ríos, Tucumán, Santiago del Estero y Santa Fe. Lo que beneficia a toda la zona a partir de la disminución de costos logísticos y alternativas. A diferencia de los puertos de Rosario – Buenos Aires, que tardan unos 50 días hacia el oriente, la concreción de este corredor, a través de los puertos chilenos, reducirá a los tiempos de navegación a **35 días** promedio hacia los mercados asiáticos.

En cuanto las aguas profundas de los puertos de Atacama, son de mayor calado y permiten una mayor carga para los barcos, que denota en una diferencia de 400.000 toneladas a 30.000 que se permiten en Buenos Aires y Rosario, lo que genera menores costos operacionales reduciéndose en un 60%, atrayendo nuevos clientes desde el Asia Pacífico.



# AVANCES SITUACIÓN ACTUAL

Tanto las provincias y región integrantes de la macro región de ATACALAR y ZICOSUR, establecen el compromiso y la voluntad de avanzar en la concreción de este corredor, ya que el mismo cuenta con factibilidad técnica, razonabilidad económica y financiamiento de inversión internacional.

Se estima la construcción definitiva y permanente del Paso Internacional de Pircas Negras y el complejo fronterizo Barrancas Blancas, que si bien ha sido inaugurada recientemente su apertura vial, es sólo por la temporada 2019-2020.

Se evalúa que la financiación público/privada en obras de infraestructura, profundice el desarrollo de los puertos chilenos de Huasco, Chañaral y Caldera, mejorando la calidad de los servicios prestados y su capacidad operativa.

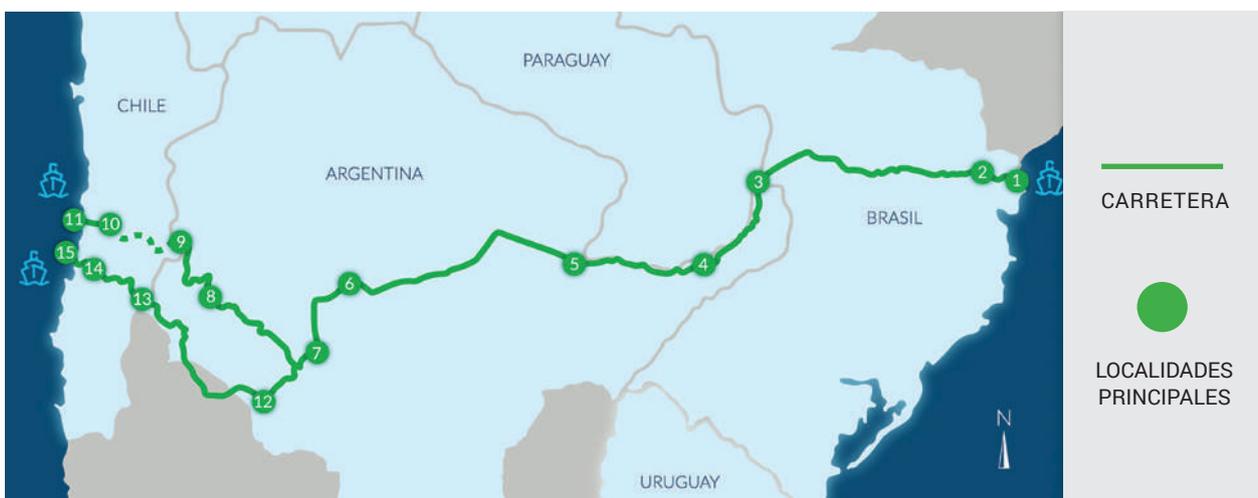
Otra ejecución en marcha, es la construcción de puertos secos para control de mercaderías en las localidades de Recreo (Catamarca) y Chamental (La Rioja), facilitando los controles aduaneros e inspecciones fitozoosanitarias, y la correcta pavimentación de carreteras, como la recuperación de ramales de ferrocarril.

Su finalización profundizará la integración física, económica, productiva, sociocultural y tecnológica. Además, propiciará la transformación del actual sistema logístico comercial a un sistema sustentable en términos de integración logística multimodal, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios macroeconómicos y sociales en la macro región con el desarrollo de los puertos chilenos de Huasco, Chañaral y Caldera con vistas al mercado asiático.

## CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NOA/CENTRO

CHAÑARAL-PARANAGUÁ (POR PASO de SAN FRANCISCO)  
CALDERA-PARANAGUÁ (POR PASO de PIRCAS NEGRAS)

- |   |                 |    |                       |
|---|-----------------|----|-----------------------|
| 1 | Paranaguá       | 9  | Paso de San Francisco |
| 2 | Curitiba        | 10 | Diego de Almagro      |
| 3 | Pto. Iguazú     | 11 | Chañaral              |
| 4 | Posadas         | 12 | Chamental             |
| 5 | Resistencia     | 13 | Paso de Pircas Negras |
| 6 | Sgo. del Estero | 14 | Copiapó               |
| 7 | Recreo          | 15 | Caldera               |
| 8 | Tinogasta       |    |                       |



TRAMOS

**1-4**  
**739 km**  
BR 277  
BR 376  
BR 277  
BR 373  
BR 277  
BR 469

**3-9**  
**2109 km**  
RN 12 RN 64  
RN 16 RN 157  
RN 89 RN 60  
RN 34

**3-13**  
**2204 km**  
RN 12 RN 157  
RN 16 RN 60  
RN 89 RN 79  
RN 34 RN 76  
RN 64

POR SAN FRANCISCO

**9-11**  
**445 km**  
CH 31  
C17  
C13

POR PIRCAS NEGRAS

**13-15**  
**264 km**  
C 359 C 401  
C 459 C 35  
C 503 CH 5

[CORREDOR CARRETERO (1): Puerto Chañaral - Potrerillos - Paso internacional de San Francisco - Tinogasta - Recreo - Hacia el norte pasando por el Sur de Tucumán - Continúa por Santiago del Estero - Chaco - Resistencia - Por el Norte de Posadas - Finaliza en los puertos de Paranaguá, Porto Alegre y/o Porto Rio Grande].

[CORREDOR CARRETERO (2): Puerto Caldera - Copiapó - Paso Internacional de Pircas Negras - Chamental - Recreo. Y continúa el mismo recorrido carretero que el corredor que el anterior descripto. **Vale aclarar, que actualmente el Complejo Fronterizo Integrado - Paso Internacional Pircas Negras de transitabilidad vial se encuentra abierto (noviembre 2019/ marzo 2020) beneficiando el tramo binacional entre Argentina y Chile del Corredor Bioceánico NOA - Centro].**

## CORREDOR BIOCEÁNICO NOA-CENTRO FERROVIARIO

ALTERNATIVA VIABLE CON PROSPECCIÓN A FUTURO

ORIGEN: TUCUMÁN

DESTINO: PUERTOS DEL NORTE

DE CHILE (Chañaral, Caldera y/o Huasco)

La potencialidad e importancia de continuar aunando esfuerzos para la consolidación del Corredor Bioceánico NOA-Centro, se refleja en la prospección de una alternativa ferroviaria con salida desde la Provincia de Tucumán, que siendo parte de ZICOSUR y de ATACALAR, fomenta la complementación de intercam-

bios de sus productos hacia el oeste.

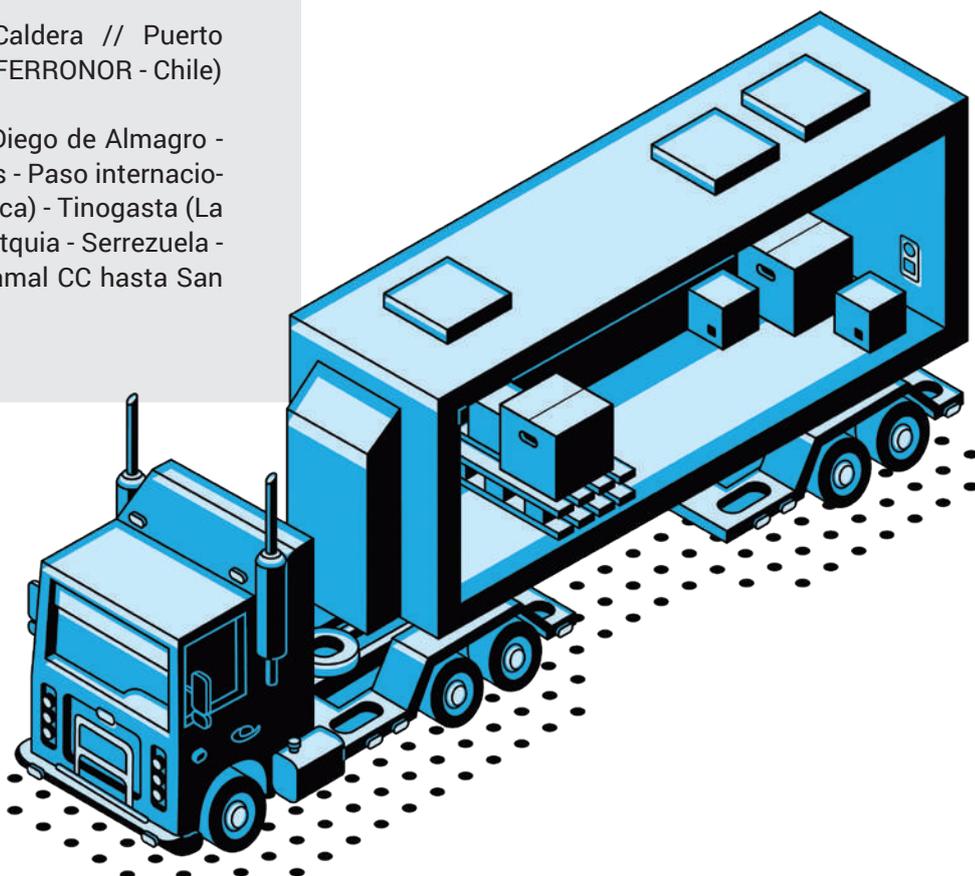
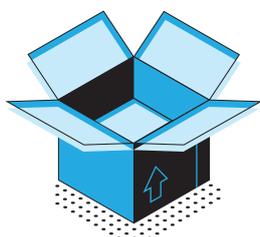
Las estrategias y políticas de desarrollo a mediano y largo plazo, permiten alcanzar una oportunidad histórica de Tucumán y a los demás estados subnacionales de la región, de proveer al mercado asiático sus alimentos, productos agro-in-

dustriales, manufacturas y tecnologías blandas, fundamentalmente incentivando al avance comercial, una puerta para la inversión que genera una nueva matriz productiva al integrar a todo el territorio norte y la conexión al mundo, respetando la tendencia de los nuevos tiempos.

### RECORRIDO (Ramales):

Puerto Chañaral // Puerto Caldera // Puerto Huasco (Ramales ferroviarios FERRONOR - Chile)

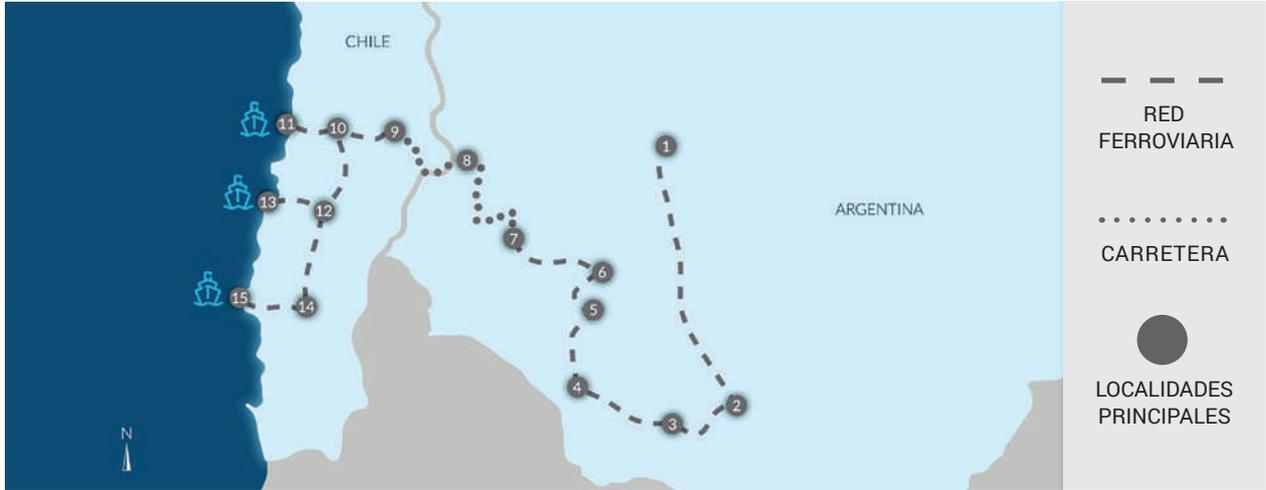
Puerto Chañaral - El Salado - Diego de Almagro - Llanta - Montandon - Potrerillos - Paso internacional de San Francisco (Catamarca) - Tinogasta (La Rioja; Ramal A5) - La Rioja - Patquia - Serrezuela - Dean Funes - Conexión con Ramal CC hasta San Miguel de Tucumán.



# CORREDOR BIOCEÁNICO ALTERNATIVO NOA/CENTRO

TUCUMÁN - PUERTOS DEL NORTE DE CHILE

- |                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| 1 Tucumán               | 9 Potrerillos       |
| 2 Dean Funes            | 10 Diego de Almagro |
| 3 Serrezuela            | 11 Chañaral         |
| 4 Patquía               | 12 Copiapó          |
| 5 Cebollar              | 13 Caldera          |
| 6 Villa Mazán           | 14 Vallenar         |
| 7 Tinogasta             | 15 Huasco           |
| 8 Paso de San Francisco |                     |



## TRAMOS

**1-8**  
**1530 km**  
 FCB (Ramal CC)  
 FCB (Ramal A)  
 FCB (Ramal A4)  
 FCB (Ramal A5)

**8-10**  
**262 km**  
 FERRONOR

HACIA CHAÑARAL	HACIA CALDERA	HACIA HUASCO
<p><b>10-11</b></p> <p><b>70 km</b> FERRONOR</p>	<p><b>10-13</b></p> <p><b>172 km</b> FERRONOR FERRONOR</p>	<p><b>10-15</b></p> <p><b>300 km</b> FERRONOR FERRONOR</p>



## CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NOA CENTRO

PARANAGUÁ - CHAÑARAL (POR PASO DE SAN FRANCISCO)

\* Costo para 1 (un) camión completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 60 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Paranaguá (BR) - Puerto Iguazú (ARG)	739	USD 1.092,00	12
Puerto Iguazú (ARG) - Paso de San Francisco (ARG)	2109	USD 2.968,00	35
Paso de San Francisco (ARG) - Chañaral (CH)	433	USD 616,00	7
<b>Total</b>	<b>3281</b>	<b>USD 4.676,00</b>	<b>55</b>
		<b>USD 167 / Tn</b>	

## CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL NOA CENTRO

PARANAGUÁ - CALDERA (POR PASO DE PIRCAS NEGRAS)

\* Costo para 1 (un) camión completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 60 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Paranaguá (BR) - Puerto Iguazú (ARG)	739	USD 1.092,00	12
Puerto Iguazú (ARG) - Paso de Pircas Negras (ARG)	2204	USD 3.024,00	37
Paso de Pircas Negras (ARG) - Caldera (CH)	264	USD 588,00	4
<b>Total</b>	<b>3207</b>	<b>USD 4.704,00</b>	<b>53</b>
		<b>USD 168 / Tn</b>	

Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Chañaral - Paranaguá (por Paso de San Francisco)	3281	USD 167 / Tn	USD 4.676,00	55
Caldera - Paranaguá (por Paso de Pircas negras)	3207	USD 168 / Tn	USD 4.704,00	53





## ALTERNATIVA CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO

TUCUMÁN - PUERTOS ATACAMA (POR PASO DE SAN FRANCISCO)

\* Costo para 1 (un) vagón completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 20 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*	
Tucumán (ARG) - Paso de San Francisco (ARG)	1530	USD 1.008,00	77	
Paso de San Francisco (ARG) - Diego de Almagro (CH)	262	USD 140,00	11	
<b>Alternativa a Puerto Chañaral</b>				
Diego de Almagro (CH) - Chañaral (CH)	71	USD 84,00	4	
<b>Subtotal</b>	<b>1863</b>	<b>USD 1.232,00</b>	<b>92</b>	
<b>Alternativa a Puerto Caldera</b>				
Diego de Almagro (CH) - Caldera (CH)	170	USD 140,00	9	
<b>Subtotal</b>	<b>1962</b>	<b>USD 1.288,00</b>	<b>97</b>	
<b>Alternativa a Puerto Huasco</b>				
Diego de Almagro (CH) - Huasco (CH)	300	USD 252,00	15	
<b>Subtotal</b>	<b>2092</b>	<b>USD 1.400,00</b>	<b>103</b>	
Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Tucumán (ARG) - Chañaral (CH)	1863	USD 44,00	USD 1.232,00	92
Tucumán (ARG) - Caldera (CH)	1962	USD 46,00	USD 1.288,00	97
Tucumán (ARG) - Huasco (CH)	2092	USD 50,00	USD 1.400,00	103

# CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL

(CBC) Coquimbo  
Porto Alegre

Representa una **gran vía de comunicación que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico**. Se extiende por aproximadamente **2.400 kilómetros** y conecta Porto Alegre y/o Porto Grande (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile).

» En su recorrido, transita la IV Región de Chile (Coquimbo), las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes, y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. Asimismo, el CBC atraviesa dos pasos fronterizos: el Paso de Agua Negra (PAN) entre la Región de

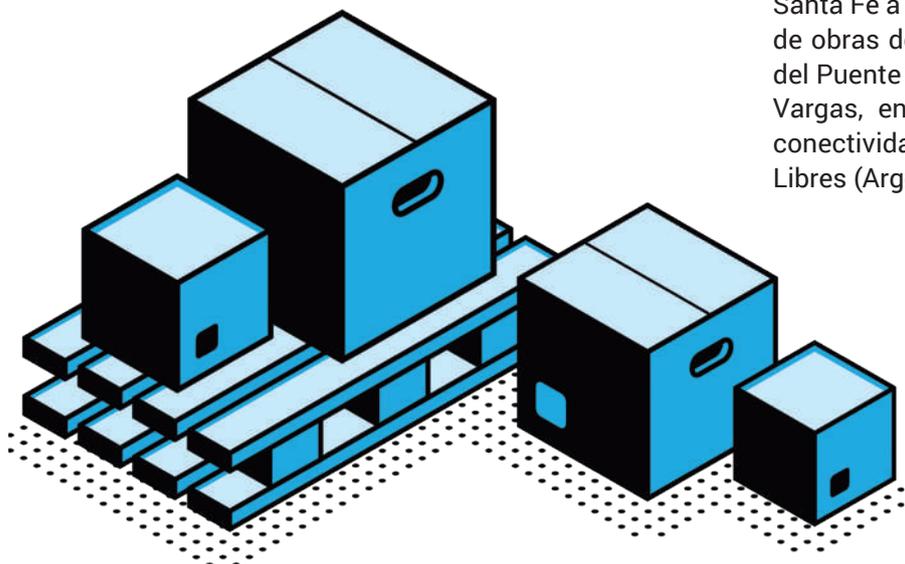
Coquimbo y la provincia de San Juan; Y Paso de los Libres (PDL) entre la provincia de Corrientes y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil.

Este proyecto presenta un escenario de **seguridad** para los grupos humanos que se trasladan, de mayor confiabili-

dad por su perspectiva a largo plazo, de eficiencia energética por el ahorro que insume, y de mejora logística por las proyecciones de saturación que se están presentando por otros pasos fronterizos actualmente, como el paso vial Cristo Redentor.

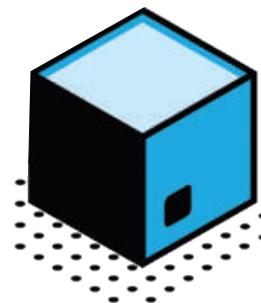
## ORIGEN RESEÑA HISTÓRICA

En el año 2017, a raíz de la Iniciativa de IIRSA –COSIPLAN con el diseño de un Plan de Acción Estratégico 2012 -2022, se revisó uno de sus ejes donde se consolidaba la correcta ejecución del Corredor Bioceánico Central, en el que los estados competentes reafirmaron el compromiso de aunar voluntades políticas.



## AVANCES SITUACIÓN ACTUAL

En términos generales, para la consolidación efectiva del CBC se identifican tres cuestiones pendientes: (1) la construcción de un túnel que permita superar la barrera natural que representa la Cordillera de Los Andes, identificado como el Túnel de Agua Negra, con un proyecto sumamente viable, (2) una nueva conexión vial entre Paraná y Santa Fe a través de un puente y, (3) la finalización de obras de mejora para el mejor funcionamiento del Puente Internacional Agustín P. Justo - Getúlio Vargas, en vistas a mejorar la eficiencia en la conectividad entre las ciudades de Paso de los Libres (Argentina) con Uruguayana (Brasil).



# CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL CENTRO

PORTO ALEGRE - COQUIMBO (POR PASO DE AGUA NEGRA)

\* Costo para 1 (un) camión completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 60 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Porto Alegre (BR) - Paso de los Libres (ARG)	642	USD 980,00	11
Paso de los Libres (ARG) - Paso de Agua Negra (ARG)	1578	USD 1.876,00	26
Paso de Agua Negra (ARG) - Coquimbo (CH)	241	USD 588,00	4
<b>Total</b>	<b>2461</b>	<b>USD 3.444,00</b>	<b>41</b>
		<b>USD 123 / Tn</b>	

Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Coquimbo - Porto Alegre (Por paso de Agua Negra)	2461	USD 123 / Tn	USD 3.444,00	41

# CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL CENTRO

PORTO ALEGRE - COQUIMBO  
(POR PASO DE AGUA NEGRA)

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| 1 Porto Alegre       | 6 Córdoba            |
| 2 Uruguayana         | 7 Patquía            |
| 3 Paso de los Libres | 8 Paso de Agua Negra |
| 4 Paraná             | 9 Coquimbo           |
| 5 Santa Fe           |                      |



TRAMOS

1-3

642 km

BR 290  
BR 153  
BR 290  
BR 377  
RN 117

3-8

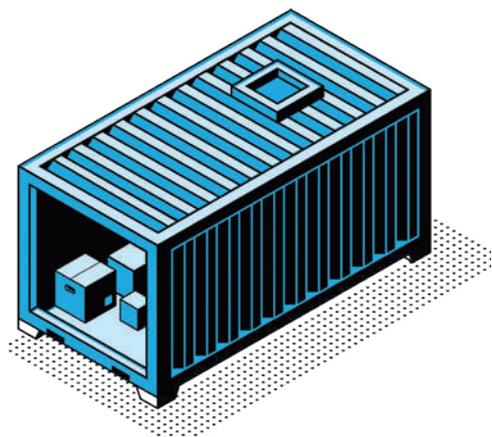
1578 km

RN 117 RN 168  
RN 14 RN 19  
RN 127 RN 38  
RN 12 RN 150

8-9

241 km

CH 41  
CH 5



# CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL

Se trata de un proyecto de línea ferroviaria de **3700 kilómetros** de longitud aproximadamente, que posibilita un transporte mixto tanto de carga como de pasajeros. Permite la conexión de América del Sur, partiendo desde Brasil, pasando por Bolivia y culminando en Perú concretamente en el puerto de Ilo, al sur del país, lo que posibilita el intercambio comercial, y la exportación a los mercados mundiales.

» Dicho Tren Bioceánico uniría Puerto Santos de Brasil, en el océano Atlántico; con el puerto de Ilo, en el Perú, con apertura al Océano Pacífico. Sumando una extensión, como alternativa particular al sur, llegando al Puerto Nueva Palmira, Departamento de Colonia, Uruguay; a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta amplitud de

conexión entre transporte ferroviario, carretero y fluvial, da a conocer una conveniencia comercial y estratégica que este corredor afronta también para Paraguay, Argentina y Uruguay.

Se estima que el viaje ahorrará más de 20 días a las exportaciones que salen de Bolivia y,

especialmente, de Brasil, con dirección a países de Asia. Además de su enfoque al transporte de carga, con valoraciones que hablan del movimiento de 30 millones de toneladas al año; los cálculos estimados pasan por superar los 13 millones de viajeros en el ejercicio del año 2055.

## ORIGEN RESEÑA HISTÓRICA

La idea principal surge en agosto del 2000, cuando los presidentes de la región esbozaron en Brasilia las prioridades de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional, y renació en 2008, con la fundación de la Unasur.

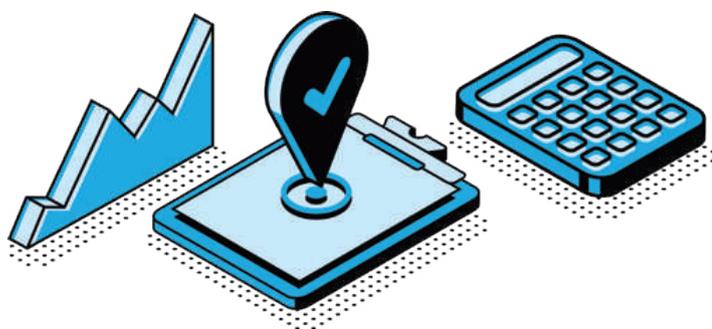
A fines de abril del 2016 los presidentes de Perú y Bolivia se reunieron en la frontera. Luego, a fines de mayo, lo hicieron los equipos técnicos y, para junio, los gobiernos de ambos países, más Paraguay y Brasil quienes –con la presencia de Uruguay como testigo– firmaron un documento acordando financiar los 14 mil millones de dólares que requería la obra mediante una asociación entre capitales públicos y privados.

## AVANCES SITUACIÓN ACTUAL

Si bien el proyecto nació en 2016, para fines del año 2018 recién había acabado la fase preliminar en la que los tres países elaboraron sus estudios de viabilidad. De hecho, fue en junio de ese año cuando firmaron el reglamento que regirá al corredor internacional.

Actualmente, dicho tren que se inicia en Brasil, pasa por Bolivia y finaliza en Perú, ha proyectado la reconstrucción o rehabilitación de vías ferroviarias dentro de todos los países involucrados, para unir ramales y concluir con su implementación.

En cuanto a la inversión requerida, el presupuesto del proyecto aún no está consolidado, pero ronda entre 10.000 y 14.000 millones de dólares en total. Por ello, muchos países extranjeros, como Suiza, Alemania, España, Italia, Rusia y China, están interesados en invertir en la ejecución de este corredor, por ser los principales beneficiados gracias al peso de exportaciones que serán posibles.



# CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO CENTRO

PUERTO SANTOS - PUERTO ILO

- 1 Pto. Santos
- 2 Aracatuba
- 3 Campo Grande
- 4 Corumba
- 5 Pto. Suárez
- 6 Roboré
- 7 San José de Chiquitos

- 8 S.C. de la Sierra
- 9 Oruro
- 10 La Paz
- 11 Charaña
- 12 Moquegua
- 13 Pto. Ilo



TRAMOS

1-4

**1510 km**  
ALLMO S.A.  
ALLMO S.A.  
ALLMO S.A.

4-11

**1840 km**  
FERR, ORIENTAL  
FERR, ORIENTAL  
FERR, ORIENTAL  
FERR, ANDINO  
FERR, ANDINO

11-13

**420km**  
FERR, SOUTHERN  
PERÚ



## CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL

PUERTO SANTOS - PUERTO ILO

\* Costo para 1 (un) vagon completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 20 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*
Puerto Santos (BR) - Corumba (BR)	1510	USD 650,00	76
Corumba (BR) - Charaña (BOL)	1840	USD 1.490,00	92
Charaña (BOL) - Puerto Ilo (PER)	420	USD 380,00	21
<b>Total</b>	<b>3770</b>	<b>USD 2.520,00</b>	<b>189</b>
		<b>USD 90 / Tn</b>	<b>8 Días</b>

Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Puerto Santos (BR) - Puerto Ilo (PER)	3770	USD 90 / Tn	USD 2.520,00	8 Días



## ALTERNATIVA CBC

Dentro del Corredor Bioceánico (CBC), Paraguay decide formar parte de este **megaproyecto** construyendo un enlace de unos **500 km** que conectará el distrito de Carmelo Peralta, perteneciente al departamento de Alto Paraguay, con la ciudad de Roboré en Bolivia, por donde se prevé que pase el tren Bioceánico. El enlace se daría a través de una extensión carretera de RN 4 de Bolivia, desde Roboré, Bolivia; conectándose con la RN 262 y 267 de Brasil para llegar a

Puerto Carmelo Peralta/Puerto Murtinho, y enlazar su recorrido con la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Paraguay, sin acceso al Pacífico, para llegar al Atlántico y usar la infraestructura portuaria que le facilita Uruguay, depende de las costosas comunicaciones terrestres, aunque desde el siglo pasado está la posibilidad de utilización de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Para alcanzar tal objetivo habrá que rectificar el trayecto de ambos ríos,

para ensancharlos; establecer un sistema de señalización; dinamitar islas e islotes y hacer tareas de dragado para profundizar el cauce de los ríos, de forma de hacerlos navegables para barcasas de gran calado. Según el proyecto, la Hidrovía se extenderá desde Puerto Cáceres, en el estado brasileño de Mato Grosso, para desembocar en el Paraná y el puerto uruguayo de Nueva Palmira.

## ALTERNATIVA CORREDOR BIOCEÁNICO INTERMODAL

(VIAL - HIDR.) ROBORÉ - NUEVA PALMIRA

\* Costo para 1 (un) vagón completo con contenedor tipo Dry-van de 40" (pies) de 28 Toneladas.

\* Velocidad promedio 20 Km/h; cálculo final de tiempo es solo entre origen/destino

Tramo	Distancia en Km	Costo Transporte*	Tiempo (Hs)*	
<b>Conexión Vial</b>				
Robore (BOL) - Puerto Murtinho (BR)	810	USD 1.250,00	14	
<b>Interconexion Vial - Hidrovía</b>				
Puerto Murtinho (BR) - Nueva Palmira (URU)	2150	USD 1.320,00	179	
<b>Total</b>	<b>2960</b>	<b>USD 2.570,00</b>	<b>193</b>	
		<b>USD 92 / Tn</b>	<b>9,5 Días</b>	
<hr/>				
Corredor	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
Roboré (BOL) - Nueva Palmira (URU)	2960	USD 92 / Tn	USD 2.570,00	9,5 Días

# CORREDOR BIOCEÁNICO ALTERNATIVA CENTRO

ROBORÉ - PUERTO NUEVA PALMIRA

- 1 Roboré
- 2 Corumba
- 3 Pto.Murtinho
- 4 Pto.Nueva Palmira



TRAMOS

1-3

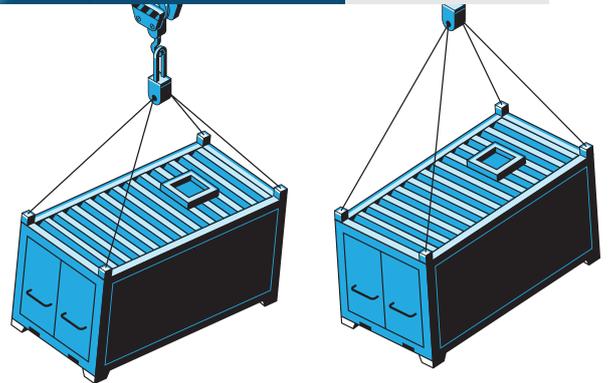
810 km

RN 4  
BR 262  
BR 267

3-4

2150 km

HIDROVÍA  
PARANÁ/  
PARAGUAY



# RESÚMEN GENERAL

CORREDOR	Distancia en Km	Costo / Tn	Costo Total	Tiempo (Hs)
<b>CORREDOR VIAL NORTE</b>				
Santos - Antofagasta (Jama)	3553	USD 186 / Tn	USD 5.194,00	59
Santos - Antofagasta (Sico)	3562	USD 185 / Tn	USD 5.180,00	61
Santos - Iquique (Jama)	3726	USD 188 / Tn	USD 5.267,00	62
Santos - Iquique (Sico)	3814	USD 189 / Tn	USD 5.292,00	64
<b>CORREDOR VIAL NOA - CENTRO</b>				
Chañaral - Paranaguá (San Francisco)	3296	USD 167 / Tn	USD 4.676,00	55
Caldera - Paranaguá (Pircas negras)	3207	USD 168 / Tn	USD 4.704,00	53
<b>CORREDOR VIAL CENTRO</b>				
Coquimbo - Porto Alegre (Agua Negra)	2461	USD 163 / Tn	USD 3.444,00	41
<b>CORREDOR FERROVIARIO EJE CAPRICORNIO</b>				
Paranuaguá - Antofagasta (Socompa)	3160	USD 85 / Tn	USD 2.389,00	7 Dias
<b>CORREDOR INTERM. ALTERNATIVO EJE CAPRICORNIO</b>				
Cuiabá - Tucumán	3548	USD 33 / Tn	USD 2.656,00	10 Dias
<b>CORREDOR FERROVIARIO CENTRO</b>				
Puerto Santos (BR) - Puerto Ilo (PER)	3770	USD 90 / Tn	USD 2.520,00	8 Dias
<b>CORREDOR INTERM. ALTERNATIVO CENTRO</b>				
Roboré (BOL) - Nueva Palmira (URU)	2960	USD 92 / Tn	USD 2.570,00	9,5 Dias
<b>CORREDOR FERROVIARIO ALTERNATIVO TUCUMÁN - ATACAMA</b>				
Tucumán (ARG) - Chañaral (CH)	1863	USD 44,00	USD 1.232,00	92
Tucumán (ARG) - Caldera (CH)	1962	USD 46,00	USD 1.288,00	97
Tucumán (ARG) - Huasco (CH)	2092	USD 50,00	USD 1.400,00	103

# TUCUMÁN

SALIDA  
AL MERCADO  
INTERNACIONAL

Tucumán cuenta con importantes cadenas productivas que posicionan a la provincia en los primeros puestos de producción y/o exportación dentro de la región nacional como así también en estados subnacionales externos.

» Entre las principales cadenas productivas de la provincia se encuentran **la industria azucarera, la cítrica y las frutas finas oleaginosas**. Estos productos fomentan el desarrollo económico.

Desde esta mirada productiva y exportadora, Tucumán ha reflejado su importancia dentro de la **ZICOSUR** en función de su posición geoestratégica dentro de la región. Esto le permite ser un nodo de suma importancia dentro de la interconexión de los diferentes corredores para el intercambio de sus productos y posibilita el avance y crecimiento en el mercado internacional, con miras hacia el continente asiático.

Por esto, en un futuro, la producción local e inversiones logradas generarán nuevas oportunidades, lográndolas consolidar competitividad a través de obras de infraestructura que mejoren la logística.

Para el Gobierno de Tucumán, el diseño de corredores bioceánicos y el intercambio de producción, es prioritario, donde la autonomía y gran potencial

como provincia dentro de Argentina, permite mayor crecimiento económico e intercambio.

Por eso, para impulsar el proyecto, los estados subnacionales y nacionales que participan en la **ZICOSUR** asumen el compromiso de hacer su aporte a través de inversiones y cooperación de infraestructura, donde la salida al mercado mundial no sea un propósito, sino una certeza.

La concreción de corredores bioceánicos en la zona, potencia el esfuerzo de los estados subnacionales en su progreso y desarrollo, no solo económico y exportador, sino también social y hasta turístico.

“

COINCIDIMOS EN QUE NUESTROS PUEBLOS, TERRITORIOS Y PRODUCTOS SON SIMILARES, QUE TENEMOS QUE REFORZAR LOS LAZOS DE LO QUE NOS UNE, QUE ES MUCHO MÁS FUERTE DE LO QUE NOS DIFERENCIA...

**DR. JUAN LUIS MANZUR**

PRESIDENTE PRO TEMPORE DE LA ZICOSUR

”

“

LO PRINCIPAL ES QUE EL OBJETIVO QUE SE TIENE ES EMPODERAR A LOS ESTADOS SUBNACIONALES EN LA ELABORACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE DESARROLLO REGIONAL Y TERRITORIAL EN SUS PROPIOS PAÍSES. A LA VEZ, SE BUSCA CONSTRUIR REDES ENTRE ESTADOS QUE GENEREN FLUJOS E INVERSIONES DE COOPERACIÓN TECNOLÓGICA Y DE COMERCIO, PARA ABRIR NUEVAS PERSPECTIVAS PARA LOS SISTEMAS PRODUCTIVOS.

**LIC. LUIS MARIANO FERNÁNDEZ**

SUBSECRETARIO DE INTEGRACIÓN REGIONAL a cargo de la SECRETARÍA DE ESTADO DE RELACIONES INTERNACIONALES

”

# ZICOSUR AL MUNDO

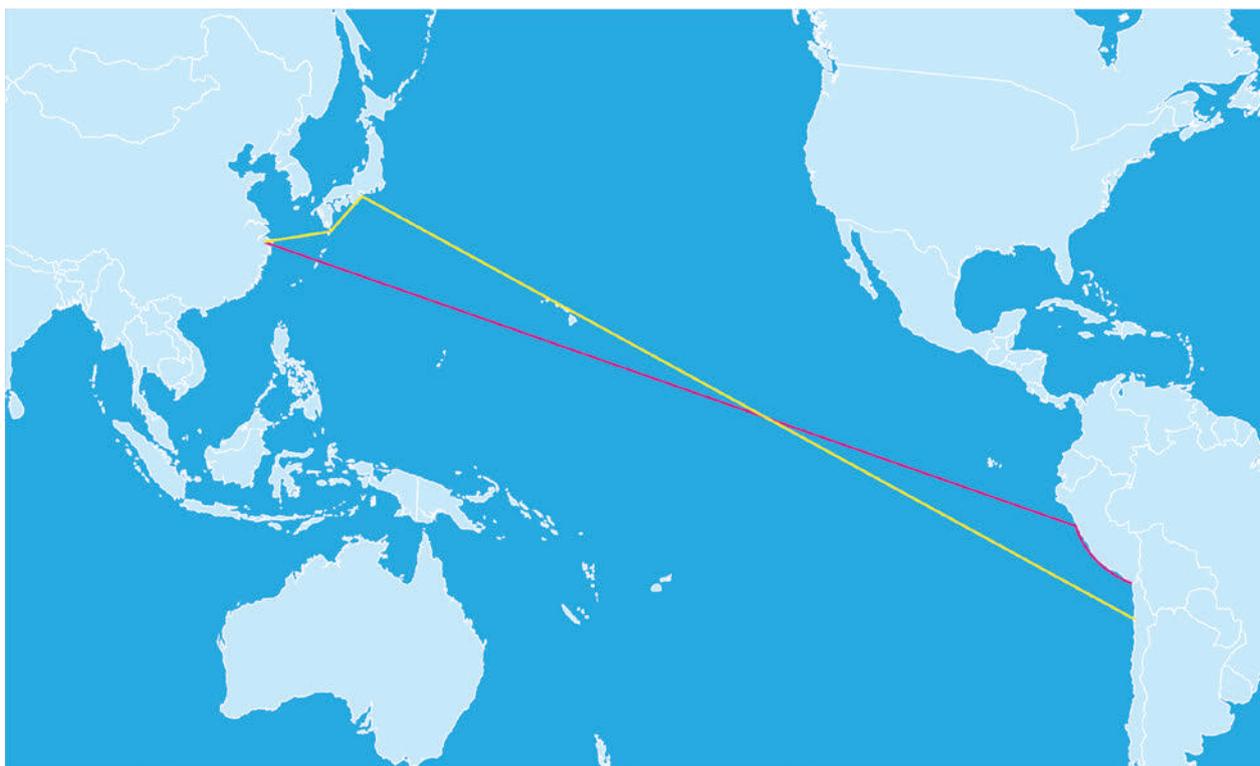
SALIDA  
AL MERCADO  
ASIÁTICO  
// INTERNACIONAL

## DESDE PUERTO IQUIQUE A PUERTO SHANGHAI

<b>Puerto Origen</b>	Iquique - Chile
<b>Puerto Destino</b>	Shanghai - China
<b>Carga</b>	Para 1 (un) Contenedor estándar 40"
<b>Costo</b>	U\$D 833
<b>Tiempo</b>	36 días - 22 Horas
<b>Km</b>	18.461

## DESDE PUERTO ANTOFAGASTA A PUERTO SHANGHAI

<b>Puerto Origen</b>	Antofagasta - Chile
<b>Puerto Destino</b>	Shanghai - China
<b>Carga</b>	Para 1 (un) Contenedor estándar 40 "
<b>Costo</b>	U\$D 1310
<b>Tiempo</b>	37 días - 7 Horas
<b>Km</b>	18.682

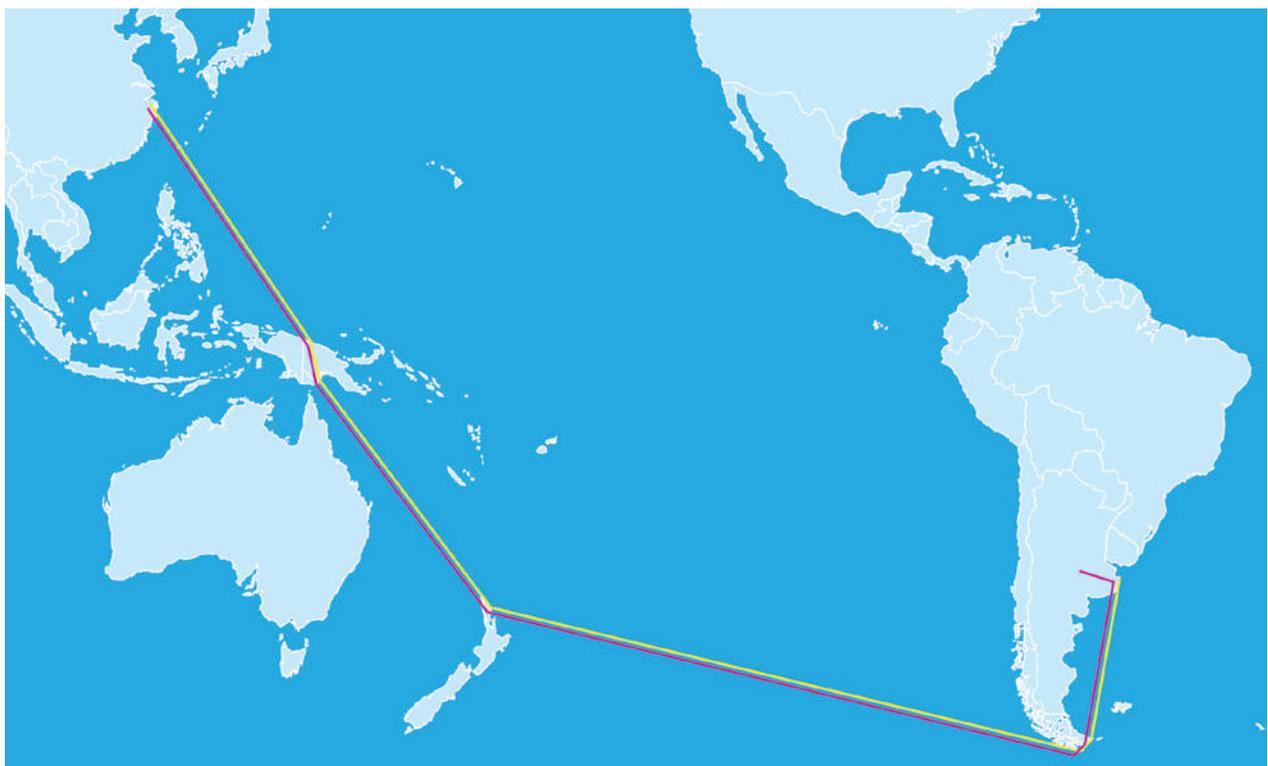


## DESDE PUERTO BUENOS AIRES A PUERTO SHANGHAI

<b>Puerto Origen</b>	Buenos Aires - Argentina
<b>Puerto Destino</b>	Shanghai - China
<b>Carga</b>	Para 1 (uno) Contenedor estándar 40"
<b>Costo</b>	U\$D 1450
<b>Tiempo</b>	46 días - 13 Horas
<b>Km</b>	20.689

## DESDE PUERTO ROSARIO A PUERTO SHANGHAI

<b>Puerto Origen</b>	Rosario - Argentina
<b>Puerto Destino</b>	Shanghai - China
<b>Carga</b>	Para 1 (uno) Contenedor estándar 40"
<b>Costo</b>	U\$D 2450
<b>Tiempo</b>	47 días - 7 Horas
<b>Km</b>	21.023



# CIERRE CONCLUSIONES

**En estos años en que Tucumán contó con la Presidencia Pro Témpore de la ZICOSUR, a pesar de la oleada de neoliberalismo en la región y en el intento de contrarrestar los intereses de las elites socioeconómicas, esta zona de integración ha sabido aprovechar las posibilidades de desarrollo generando bienestar económico-social, vigencia de los derechos humanos y sobre todo un crecimiento elaborado través de políticas en común con la zona, a fines de consensuar lazos paradiplo-máticos a largo plazo.**

Sin incidir en la confrontación ideológica, el objetivo de los últimos tiempos, basado en los principios de la ZICOSUR, fue el de ampliar el marco de las alianzas entre los estados subnacionales. Una integración regional consolidada, en una plataforma tan rica y próspera como la de ZICOSUR, es la idea fundamental con la cual se actuó.

Si de progreso se trata, ZICOSUR ha extendido sus redes logrando que se llegara a consolidar foros, consultas y convenios con Organismos de envergadura internacional como OEA (Organización de los Estados Americanos) y ORU FOGAR (Organización de Regiones Unidas / Foro Global de Asociaciones de Regiones). Gracias a ello, los 70 estados subnacionales que integran la ZICOSUR, fueron dotados de institucionalidad y se convirtieron en sujetos de cooperación de pleno derecho a nivel internacional.

Con respecto a la integración dada por corredores bioceánicos, nos demuestra que la labor unificada y la cooperación entre estados subnacionales es posible, alimentando un progreso incalculable si todos los objetivos son cumplidos, siendo posible la concreción de los proyectos y un progreso económico favorable y sostenible para toda la macro región.

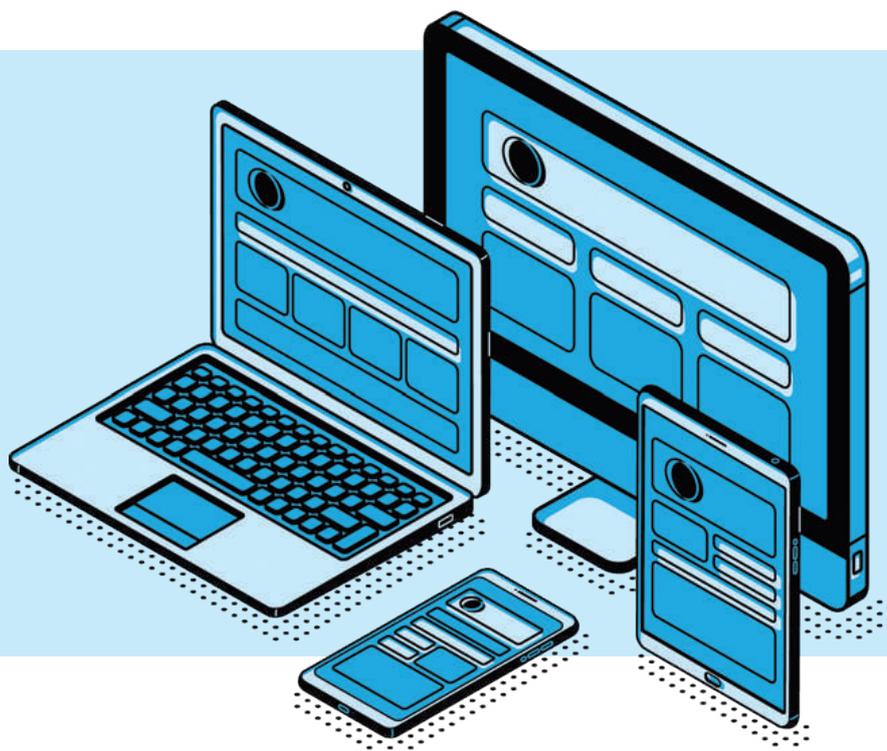


# DATOS DE CONTACTO

**ZICOSUR** (Zona Integración Centro Oeste de América del Sur)

## Secretaría Pro Témpore

<b>Dirección</b>	San Martín 631 - Piso 6 - Oficina "C" Tucumán - Argentina
<b>Telefono</b>	+54 381 4300352
<b>Celular</b>	+54 381 5352820
<b>Horario de atención</b>	08:00 a 16:00hs de lunes a viernes
<b>Mail</b>	secretaria@zicosur.co
<b>Twitter</b>	@ZicosurOficial
<b>Facebook</b>	/ZicosurOficial
<b>Sitio web</b>	www.zicosur.co





**◀ ZICOSUR ▶**



---

**CORREDORES  
BIOCEÁNICOS**  
UNIENDO OCÉANOS

---

**AÑO 2020**