



Reunión del GTE sobre Planificación para la Integración y Desarrollo de Territorios de Frontera

*Auditorio INTAL-LAB
Buenos Aires, Argentina
12 y 13 de setiembre de 2017*

El Centro Oeste del Brasil y su proyección hacia el Océano Pacífico

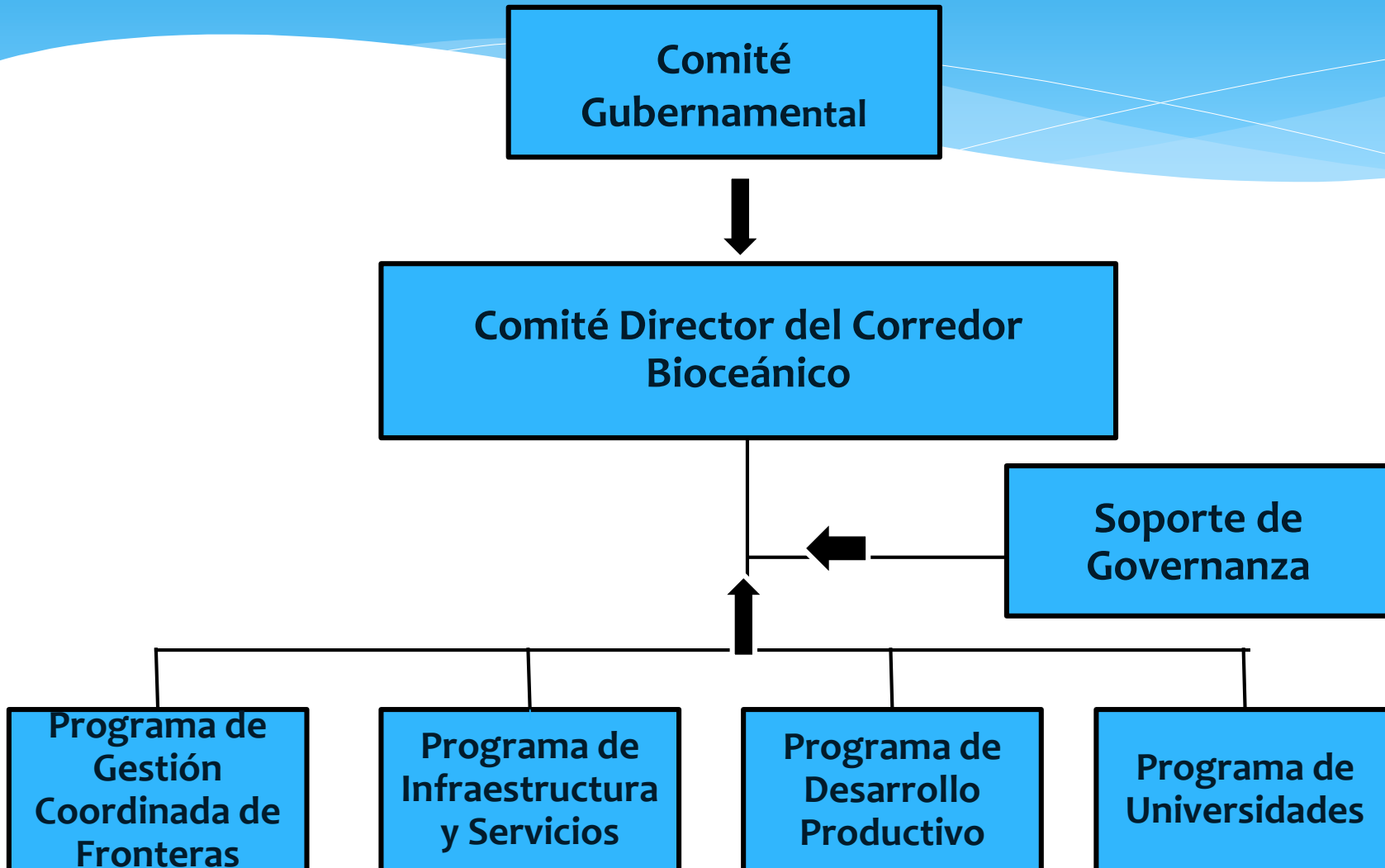
La proyección es multidimensional:

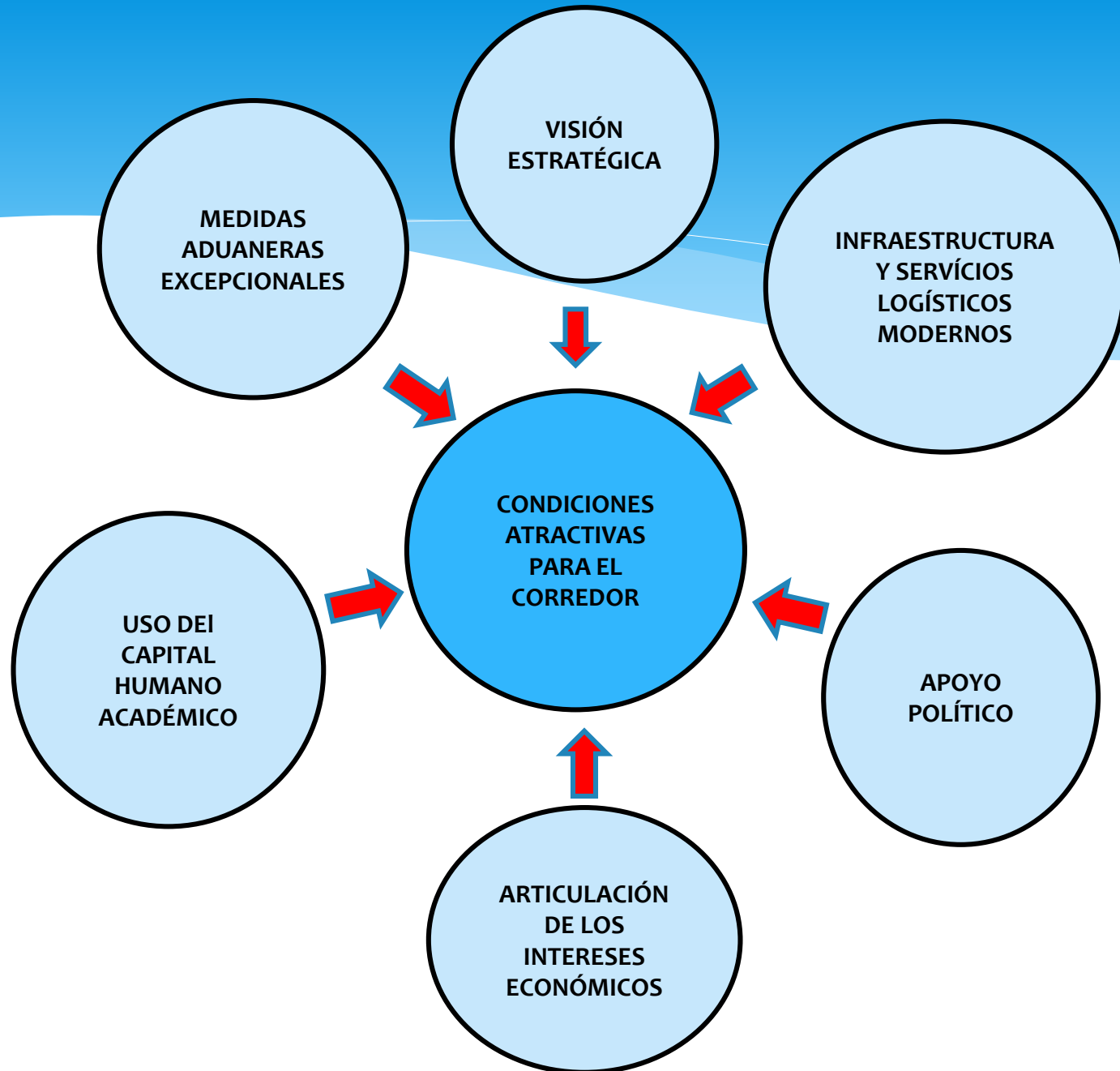
**Es física, económica, cultural,
académica, territorial, política e
integracionista.**

Y también multipropósito:

- Reducir los tiempos de viaje y de entrega, así como los costos de transporte, almacenaje e inventario;
- Incrementar la conectividad vial, mejorar la articulación territorial y la interoperabilidad de los modos de transporte;
- Generar movimientos más eficientes de carga y de pasajeros;
- Incrementar el valor agregado de los productos transportados, crear nuevos flujos de comercio y inversiones, más empleo de calidad y mayor integración de las cadenas productivas nacionales y regionales;
- Acercar las comunidades, romper aislamientos y crear las condiciones físicas necesarias para la explotación de las potencialidades locales;
- Estimular la coordinación entre los entes subnacionales y sumar fuerzas en favor de los intereses de los territorios y su población.

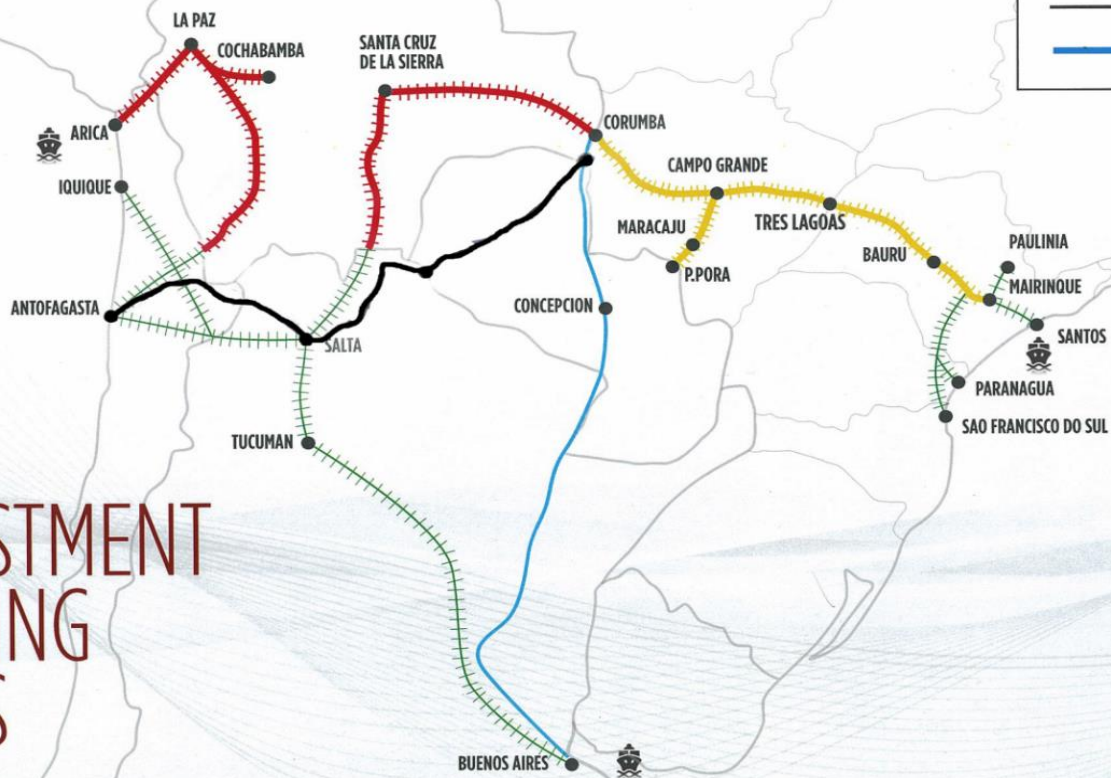
Modelo de Gobernanza









CONNECTING TWO OCEANS

LOWEST INVESTMENT
AMONG EXISTING
ALTERNATIVES



METRIC GAUGE	
	MALHA OESTE
	FERROVIARIA ORIENTAL
	OTHER EXISTING RAILWAYS
	PARAGUAY RIVER

RUTA DEL CORREDOR: DISTANCIAS Y TIEMPOS DE TRÁNSITO

RUTA	DISTANCIA	TIEMPO/CAMIÓN DE 30 TONELADAS (60KM/H)	TIEMPO/VEÍCULO (80KM/H)
Porto Murtinho/ BR a Salta /ARG	1.120 KM	18 hs	14 hs
De Porto Murtinho/ BR a San Salvador de Jujuy /ARG	980 KM	16 hs	12 hs
De Porto Murtinho/ BR a Iquique/ CL	1.942 KM	32 hs	24 hs
De Porto Murtinho- BR a Antofagasta/ CL	1.767 KM	29 hs	22 hs
De Porto Murtinho/ BR a Lomo Plata/ PY	250 KM	4 hs	3 hs
De Porto Murtinho/ BR a Mariscal Estigaribia/PY	350 KM	6 hs	4 hs

Posibilidades de Comercio e Inversiones

- ✓ Sin barreras aduaneras y de otra naturaleza, una carga que deje Porto Murtinho (MS) puede estar disponible para embarque en un puerto chileno en 29hs;
- ✓ En 14/12hs se podría desplazar de Salta/Jujuy a Bonito en Mato Grosso do Sul. Hoy, por vía aérea, se lleva 15hs del norte de Argentina a Campo Grande, a un costo de R\$ 2.300 por persona. El corredor va estimular el turismo;
- ✓ La distancia de 647km de Salta a Antofagasta hace posible la implantación de un puerto seco en la ciudad argentina para consolidación, desconsolidación, embalaje de la carga y trámite aduanero anticipado. Por concentrar carga ferroviaria y rodoviaria, la plataforma logística de Salta debe ganar mayor escala y se estaría generando espacio para operaciones de agregación de valor (empaquetado, etiquetado y otras acciones);

- ✓ La distancia de 1.942 km de Porto Murtinho a Iquique (32 hs para un camión de 30 tons) permite desarrollar en la ciudad chilena una plataforma logística de un cluster productivo (servicios logísticos especializados destinados a un sector específico). La agregación de valor podría ser lograda de distintas formas: frutas deshidratadas, pescados de río congelado, chips fritos al vacío etc.;
- ✓ La distancia de Puerto Murtinho a Salta es de 1.120 km. Tres veces menos que la distancia de Porto Murtinho a Mossoró, donde se produce la sal consumida por el ganado de MS. Además, Salta podrá fornecer porotos negros, hortalizas en general y frutas temperadas, que podrían ser transportadas diariamente para los supermercados de MS (18hs);
- ✓ Las ciudades de Lomo Plata y Mariscal Estigaribia son productoras de lácteos y carne “in natura”. Seria posible la producción de embutidos y otras conservas, así como de quesos, yogur y otros derivados de la leche;
- ✓ Las ciudades de Campo Grande y Tres Lagoas van a ganar importancia como centros de distribución de carga y de agregación de valor.

El Corredor y las Cadenas Regionales de Valor (CGV)

El fortalecimiento de las cadenas de valor es un instrumento efectivo para reducir las asimetrías productivas y territoriales, favorecer mayores ingresos para los productores locales y permitir una apropiación geográficamente más equilibrada del valor agregado. Para tanto, es necesario construir espacios de diálogo especializado (mesas de diálogo), involucrando los agentes económicos, las autoridades locales, las universidades y los órganos de control y de regulación (coordinación), con miras a seleccionar las cadenas de valor, identificar restricciones o potencialidades y poder diseñar estrategias participativas que permitan superar los obstáculos, a partir de las mejores prácticas internacionales.



GRACIAS

JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Email – joao.parkinson@itamaraty.gov.br