

**ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO POTENCIAL
DE INTEGRAÇÃO PRODUTIVA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO DA INICIATIVA IIRSA
INFORME FINAL**

**PARTE C
CAPÍTULO VIII**

**GRUPO 3 DE PROYECTO DEL EJE MERCOSUR – CHILE
VALPARAÍSO / BUENOS AIRES
INTEGRACIÓN PRODUCTIVA Y INFRA-ESTRUTURA EM EL
GRUPO 3 DE PROYECTOS DO EJE MERCOSUR – CHILE**

ÍNDICE

VIII INTEGRACION PRODUCTIVA E INFRAESTRUTURA EN EL GRUPO 3 DE PROYECTOS VALPARAISO – BUENOS AIRES. Eje Chile-MERCOSUR.....	VIII-2
VIII.1. Identificación de reformas de infraestructura que inducirían oportunidades de Inversión Productiva en el ámbito del grupo en estudio	VIII-2
VIII.2. Deficiencias en infraestructura	VIII-2
VIII.2.1. Principales Cuellos de Botella.....	VIII-3
VIII.3. Evaluación de Riesgos de Inversión.....	VIII-4
VIII.4. Conclusiones acerca de Prioridades de Inversión, en Puertos, Rutas y Ferrovías	VIII-5
VIII.5. Conclusiones de la aplicación de la Metodologías.....	VIII-6
VIII.6. Proyectos complementarios.....	VIII-8
VIII.7. Oportunidades de negocios complementarios identificados por el entrevistado.	VIII-11
VIII.8. Impacto de los principales Proyectos y las Inversiones Previstas sobre el desenvolvimiento de la región.....	VIII-12
VIII.9. Conclusiones Finales	VIII-13
VIII.9.1. Nuevo y Favorable Contexto Económico Internacional.....	VIII-13
VIII.9.2. Se asegurarían los términos de intercambio para la región.	VIII-14
VIII.9.3. Los productos elegidos: Maiz, Aceites, Soja y Vinos	VIII-15

**ESTUDO DE AVALIAÇÃO DO POTENCIAL
DE INTEGRAÇÃO PRODUTIVA DOS EIXOS DE INTEGRAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO DA INICIATIVA IIRSA
INFORME FINAL**

PARTE C - CAPÍTULO VIII

**VIII INTEGRACION PRODUCTIVA E INFRAESTRUCTURA EN EL
GRUPO 3 DE PROYECTOS VALPARAISO – BUENOS AIRES. Eje
Chile-MERCOSUR**

**VIII.1. Identificación de reformas de infraestructura que inducirían
oportunidades de Inversión Productiva en el ámbito del grupo en estudio**

- Una salida efectiva por el Pacífico al tema de los commodities llevará a que probablemente la geografía de la producción se parezca mucho más a la geografía americana donde la salida de los granos que se exportan, se encuentran a 100 o 150 km del Misissipi, y de ahí van por la hidrovía. Todo lo que es valor agregado está localizado hacia el oeste. Es decir, o va a consumo interno o va a exportación al Asia u otros países, pero como producto procesados (harinas, aceites, otros).
- Todos aquellos proyectos que incluye el Grupo 3 Valparaíso – Buenos Aires, que tiendan a superar los principales cuellos de botella detectados en las entrevistas y consignados en el punto 3.1, darán la oportunidad de inversiones productivas que permita la mejora del estado actual y la proyección de crecimiento prevista del grupo Área de Proyecto.

VIII.2. Deficiencias en infraestructura

- La Infraestructura: va detrás del crecimiento de la producción. La actual infraestructura Argentina, en su mayoría, data de muchos años. Los km de autopista en la red vial principal, son casi insignificantes. Eso se ve en las principales ruta, por ejemplo la Ruta 7 como la Ruta 40.
- Distintos entrevistados concuerdan que en el tema energético para estar de acuerdo con el mayor nivel de producción actual, también deberán hacerse inversiones importantes, rever la matriz correspondiente y considerar la posibilidad de usar energías alternativas y energía atómica. En este sentido la apuesta más lógica que se debiera hacer es infraestructura para movilizar la producción, sinceramiento de los precios internos con los internacionales y acelerar la inversión en el desarrollo de combustibles y energía alternativa.
- La falta de planeamiento estratégico de los últimos años y el paulatino crecimiento del sesgo exportador de la Argentina agrava, aún más, las deficiencias estructurales.

- Además del atraso en la infraestructura vial y provisión energética, también hay restricciones, atraso y falta de adecuación a los nuevos volúmenes en el tema de comunicaciones.
- En el caso de las deficiencias viales, estudios realizados por la ALADI concluyen que en el camino a Chile se produce congestión.

VIII.2.1. Principales Cuellos de Botella

En la zona vinculada con el Proyecto Ancla

- El impedimento principal es no contar con varias opciones de paso de la Cordillera de los Andes
- Superar el obstáculo de la cordillera ampliaría el comercio entre los dos países (Argentina y Chile) y entre Chile y el resto del Cono Sur.
- Falta de otras opciones de paso entre (nuevos pasos carreteros, ampliación del camino actual y de la variante del ferrocarril trasandino).
- La falta de un medio de transporte para cargas voluminosas, como lo es el Ferrocarril
- El estado de saturación actual del Paso de los Libertadores
- El deterioro de las rutas desde Mendoza a Santiago de Chile y su estado de saturación
- La descompensación en el tráfico de cargas hacia Chile y su regreso. Se ha observado que aproximadamente el 50% de los camiones vuelven sin carga, lo que incide directamente en el costo de transporte.
- Los días en que la nieve cierra el paso. Cuando se corta el paso de Libertadores se sufren consecuencias nefastas.
- No sólo hay parada de fábricas y desabastecimiento, sino también el daño comercial y económico a las empresas que están del otro lado. La imposibilidad de llegar a Puerto, los problemas en recursos humanos al tenerlos inmovilizados sin fecha cierta para partir, el costo y la seguridad. Decididamente hay que tener alternativas de cruce y alternativas de transporte
- Deficiencias en la operatoria de Aduanas.
- La imposibilidad del intercambio, en cantidades significativas, de mercaderías voluminosas. No se puede seguir creciendo, la capacidad de la ruta, lo impide. Cargar un barco de 30.000 toneladas requeriría de 100 camiones con mercadería (por ejemplo, grano)
- Los puertos de Valparaíso y San Antonio - si bien son muy eficientes en la actualidad - comienzan a mostrar niveles de operatoria cercanos a la saturación.
- Escaso aprovechamiento de los recursos hídricos

En el resto del Área de Influencia del Proyecto

- Escaso nivel de eficiencia en los servicios de FFCC actual (ALL)

- Estado de la ruta 7 entre Villa Mercedes y Buenos Aires
- Interrupción de la Ruta 7 en la Zona de laguna “La Picasa”
- La congestión en las otras rutas que genera el corte de la Ruta 7. Especialmente en Ruta 8.

En el conjunto

- Mejorar la certidumbre de algunas importantes variables que integran los costos
- Mejorar la credibilidad en la operatoria comercial. En la seguridad de abastecimiento, en la calidad, en el cumplimiento de los contratos
- Estudiar un manejo común, a través del sector público, de pautas sanitarias comunes a los países para evitar el riesgo del intercambio en algunos productos (especialmente de origen vegetal y animal) En el caso de la certificación de alimentos para uso humano, existe mucha burocracia, lo que lleva a extender los tiempos haciendo una operatoria menos eficiente (el tiempo es dinero). Se debe agilizar los trámites para disminuir los costos de transacción. No se busca menor control se busca mayor agilidad.
- Mejora en la certidumbre de la provisión de Energía y Comunicaciones. En algunas zonas y/o actividades ya existen restricciones.
- Se percibe un alto grado de desarrollo productivo al igual que en la zona núcleo. La infraestructura que existe actualmente los medios de transporte, la planta de camiones por vía terrestre está totalmente desbordada, utilizada en su capacidad máxima, es decir que si hay un crecimiento de la producción, incluso a plazos muy cortos, acentuará la limitante. Las obstrucciones en la ruta 7 (laguna la Picasa), intensifica el tráfico de la ruta 8, aumentando la congestión.
- Es importante que la terminal ferroviaria coincida con el destino y que se eviten nuevos movimientos, fletes, etc. Otra cuestión importante es que los ramales se encuentran en desuso y los lugares de carga al FFCC se encuentra distante al centro de originación de la producción, esto torna ineficiente al uso de este servicio. Para aprovechar el menor costo del flete ferroviario se aconseja tener en cuenta este tipo de inversiones complementarias. Si no existe la infraestructura el tren no es competitivo. Actualmente no hay la cantidad de vagones necesarios, el tendido férreo no se encuentra en buen estado de mantenimiento, no hay desarrollo de estaciones de cargas en origen y descarga en destino.

VIII.3. Evaluación de Riesgos de Inversión

Para la producción primaria:

La producción primaria ha crecido significativamente durante los últimos años. Mayores inversiones ligadas a aumentar el crecimiento (riego, producciones intensivas) estarán vinculadas al posible mayor comercio que supondría una mayor demanda desde Chile desde terceros países. Esta demanda sería tanto de commodities como de productos con valor agregado.

- Uno de los riesgos – tal vez el mayor -, puesto de manifiesto por los entrevistados de ambos países está vinculados a la estabilidad de las variables económicas. Los

compradores – Chile o países del Pacífico – de mercaderías de Argentina y/o del Cono Sur, necesitan también certidumbre en los volúmenes de aprovisionamiento, en el cumplimiento de los contratos, en el respeto de la calidad, en las condiciones sanitarias de los productos y en los tiempos de entrega de las mercaderías. Un ejemplo de esto fueron los actuales cierres de comercio en Argentina y Brasil en los mercados de carne vacuna por los brotes de fiebre aftosa.

- Si la región se estabiliza y se consolida el comercio interregional, los riesgos de inversión disminuirían en relación inversa al crecimiento. La mayor apertura que se observa para la próxima década en todos los países del cono Sur llevará a que los Gobiernos centrales tomen decisiones en función a los flujos de comercio que se van generando.

Para la Industria:

Además de los riesgos presentados por el sector de producción primaria, otros riesgos importantes son:

- Los tiempos de corrección de los “cuellos de botella actuales”
- La necesidad de las estabilizar la producción para asegurar la mayor oferta que necesite el crecimiento en la capacidad instalada actual en la industria de transformación, y los proyectos de nuevas plantas y de ampliación de las actuales. Especialmente para aquellas industrias alejadas de Puertos, que depende más de la producción de la zona. En el área geográfica del grupo 3 esta situación es especialmente contemplada en la zona Central (Sur de Córdoba, San Luis, parte de La Pampa) en cuanto a las cadenas de Oleaginosas y de Maíz y en la zona de Cuyo por el tema de vinos, minerales y metalmecánica.

Para los compradores

- Los riesgos están en la seguridad de aprovisionamiento, en calidad, cantidad y en el cumplimiento de todas las otras pautas contractuales

VIII.4. Conclusiones acerca de Prioridades de Inversión, en Puertos, Rutas y Ferrovías

Prioridades Actuales

En un contexto en donde el crecimiento del comercio aumentó significativamente el flujo de mercaderías entre Argentina, Chile y otros países.

Las prioridades de inversión deben contemplar:

- Alternativas de paso a Chile
- Habilitación del Paso Pehuenche (Es considerada prioridad principal)
- Inicio de la concreción de las obras y fecha cierta de terminación del Ferrocarril Trasandino
- Reparación de las carreteras actualmente disponibles
- Corregir la obstrucción de la Ruta Nacional 7
- Poner operativo, trabajando en escala y en forma eficiente, al ferrocarril ALL (señalada también como fuerte restricción).

- alternativa ferroviaria a “La Picasa”
- ampliación del parque de locomotoras y de vagones
- ramales de rutas y centro de convergencia de cargas

Prioridades Futuras

- Aumento en la capacidad de los puertos de San Antonio y Valparaíso
- Duplicación Ruta Nacional número 7
- Construcción de terceras vías de descongestionamiento entre Uspallata y Los Andes, sobre la ruta actual.
- Aumento en la oferta de energía
- Mejoras en las comunicaciones: acceso a Internet, electricidad, educación y salud. Se trata de todas obras muy importantes si se quiere desarrollar zonas del interior

VIII.5. Conclusiones de la aplicación de la Metodologías

En los productos elegidos para el análisis de cadenas, tramas al aplicar la metodología se destacaron las siguientes ideas fuerza:

- Dentro de Argentina, los participantes de la cadena de maíz y de aceites, en los últimos años se han agrupado en forma tal que se crea un espacio que convoca a todos los integrantes de la cadena productiva, comercial, industrial, alimenticia y exportadora, con el fin de promocionar el crecimiento de la producción primaria que genere un mayor volumen de oferta para las industrias capaces de darle un más alto valor agregado.
- Esta es una convocatoria amplia y abierta, y se fijó como objetivo generar riqueza en las cadenas correspondientes para lograr un crecimiento sostenido de los cultivos y de todas sus industrias conexas, además de consolidar y aumentar el mercado de exportación, especialmente de productos con valor agregado incorporado. Se trata de integrar las visiones, intereses y realidades de industrias muy diferentes entre sí. Pero es justamente este desafío el que permitirá adquirir mayor conocimiento, mayor valor agregado, más y mejores negocios y mayor generación de empleo. Logros que, en definitiva, contribuirán a desarrollar cadenas más sólidas y exitosas, y a generar mayor bienestar para la sociedad.
- Actualmente existen nuevas asociaciones (Asociación de la Cadena de Soja (ACSOJA); Asociación Argentina del Girasol (ASAGIR); Maíz Argentino (MAIZAR). Esta modalidad se está extendiendo a la cadena de trigo, cuya constitución es inminente y está apoyada por AAPRESID Y AACREA. Este tipo de Asociaciones – como lo hay también en las producciones de pollo y cerdo de la Argentina – tienden a cumplir un rol de comunicación directa entre todos los eslabones de la cadena y actores externos a la misma.

Al respecto, MAIZAR señala que entre los objetivos planteados dentro de la organización se pueden mencionar

- Proveer información relevante a cada eslabón para mejorar su operación y su competitividad

- Crear lazos de confianza entre los integrantes de la cadena.
- Detectar los problemas internos o externos que disminuyen la competitividad de la cadena.
- Proponer soluciones para que sean adoptadas por las empresas, el sector público y otras instituciones de la sociedad.

Con el cumplimiento de estos objetivos se busca:

- Aumentar el área sembrada en todo el país, enfatizando las regiones marginales como el NOA, el NEA y la zona sur.
- Mejorar la relación entre el sector público y privado vinculado con estas cadenas de producción
- Promover industrias de transformación en proteína animal o de alimentación humana para aumentar el empleo a nivel regional
- Promover la investigación y desarrollo del cultivo del maíz y de su utilización. Por ejemplo la biotecnología o nuevos usos como envases o biocombustibles.
- En la medida que se lograran los objetivos se podrían señalar dos conclusiones:
- Va a aumentar el área de estos cultivos y su productividad que llevaría a pensar en niveles de producción superiores a los actuales y su impacto sobre los distintos usos alternativos para consumo o exportación
- Necesidad de adecuar la infraestructura a la nueva situación.
- En los últimos meses se está observando que con la nueva demanda de commodities para bioenergía hay una perspectiva muy importante de crecimiento para el maíz, sin duda en la zona núcleo. Puede que después se traslade hacia zonas más marginales, pero al menos va a comenzar en la zona núcleo. La realidad es que esta relación de 1.7 a 1 de la soja y el maíz hace muchísimo que no se veía y va a coadyuvar para resolver el tema del monocultivo de soja. Todo este crecimiento es simultáneo a los manifiestos problemas de infraestructura – llámese almacenaje, acondicionamiento para transporte -, y de insumos
- El trabajo de cadena de maíz dejó muy clara la complementación que hay entre regiones de Chile y de Argentina, concretamente entre las regiones de ambos lados de la cordillera que integran el área geográfica del área del Proyecto. También la soja como harina es un producto complementario entre las regiones.

En el caso de clusters el producto elegido fue casi a medida de la herramienta metodológica utilizada.

- i) Por la importancia relativa del sector vitivinícola en la región cuyana de influencia del proyecto. Debido a que la producción primaria, la industria, los proveedores de insumos, los agentes comerciales, la administración de las empresas, sus técnicos de las distintas áreas están asentados en la provincia. Por el dinamismo del sector evidenciado en la última década.
- ii) Porque si bien el sector vitivinícola no es el más importante de la provincia de Mendoza, el impacto que puede tener el ferrocarril en esta industria es muy importante en términos de comercio internacional. Por un lado, al disminuir los

costos de transporte a Chile, puede ser más rentable la exportación hacia el continente Asiático y por otro, la mejora esperada del servicio de tren hacia Buenos Aires, llevaría a que todo el movimiento de vinos se haga por ferrocarril.

- iii) Por la importancia que tiene la entrada de capitales chilenos a la actividad. Chile actualmente tiene poca capacidad para aumentar sus áreas de producción de uva y sí tiene muy desarrollado el acceso al mercado internacional. Esto permite la integración por aporte de capital y por compartir la gestión exportadora y de presencia en los distintos mercados internacionales
- iv) Porque la provincia de Mendoza ha creado instituciones propias para incentivar la industria vitivinícola.
- v) Tiene legislación específica para incentivar la cadena de vino. Además, tiene acuerdos específicos de sanidad y temas relativos a la calidad.
- vi) Porque la provincia de Mendoza ha demostrado que tiene interés en desarrollar “clusters” en su provincia, mediante un programa apoyado por el BID, hecho que puede diferenciarla del resto de las provincias de Cuyo.
- vii) La ciudad de Mendoza está considerada la octava capital mundial del vino.

Además, en el caso del maíz, ya hay dos zonas, cercanas al área del proyecto que están por realizar estudios de Cluster por que debido a la intensidad alcanzada por la actividad se encuentran en el mismo municipio la producción de semillas, centros de investigación, Universidad, Asociaciones de Ing. Agrónomos, Proveedores de insumos, de Maquinaria Agrícola, Sistemas de Fedlot, Tambos muy grandes y proyectos comenzados de elaboración de Etanol. Obviamente también el sector productor con sus representaciones gremiales y otras intermedias (AACREA, Apresad)

VIII.6. Proyectos complementarios

En la zona central del área: Sur de Córdoba – San Luis vinculados al comercio con Chile y como paso obligado actual de las mercaderías que llegan de Bolivia, Paraguay y Brasil

- Accesos y obras complementarias en Autopista Ruta Nacional N°7 Facilitar la vía de comunicación terrestre Villa Mercedes – Valparaíso, con lo cual falta completar el tramo de autopista entre Desaguadero y San Martín (Mendoza), y mejorar todo lo que es el tramo de ruta entre Mendoza/ Libertadores/ Valparaíso.
- Estación Transferencia de Cargas.

Otro aspecto de inversiones que está en marcha, y estiman en 4 meses terminarlo, es la zona de logística y puerto de carga multimodal que va a permitir las facilidades de acceso ferroviario de manera de tener la doble alternativa de mover tanto camiones como FF.CC.

Una vez que se tenga resuelto los temas básicos de transporte terrestre y ferroviario, seguramente después serán necesarias inversiones en galpones ubicados en zonas estratégicas. Los mismos privados van a tener la necesidad de contar con galpones propios en la zona del predio que tiene la provincia de San Luis en Villa Mercedes.

- Zona de Actividades Logísticas

Pensado en el ámbito regional y con clara inserción en el MERCOSUR, brindará la posibilidad de que la industria de San Luis y de la región cercana puedan tener una mejor proyección a partir de mejoras en los medios de transportes. En este sentido se han iniciado las obras para construir una Plataforma Multimodal de Transporte en un predio de 98 has en la zona de la Autopista de las Sierras Puntanas y la Ruta Interfábricas. Este proyecto estratégico tendrá una incidencia directa en el desarrollo de la región y la provincia. El Proyecto de Centro de Carga de Villa Mercedes se encuentra en marcha y es considerado una buena idea frente a los inconvenientes en el invierno por el clima. Hay impacto por atrasos y no se consiguen camiones para viajes internacionales porque las firmas no quieren complicarse.

- Centro Granario

La Sociedad Rural de Río Quinto propuso la creación en la Zona De Actividades. Logísticas de un centro granario. El proyecto consiste en la instalación de una planta de acondicionamiento para transporte de cereal en condiciones óptimas: sin humedad, libre de malezas e insectos, etc. Este proyecto implica una reducción de costos para los productores lo cual implica un aumento en su rentabilidad y otra fuente de generación de puestos de trabajo para la comunidad.

- Todo lo que permita ampliar la infraestructura tanto para transportes como almacenaje y embarques debe ser una prioridad si se piensa en ampliar la posibilidad de la comercialización de esta zona y el aumento real de su producción. La variante ferroviaria hacia Chile permitiría costos baratos y logística eficiente. Además, el productor de la zona multiplicaría sus posibles destinos de producción, incluso salida al Pacífico si fuera previsible. Hasta ahora todo sale vía Rosario, con un descuento fuerte en el flete y tener otras variantes se vería muy positivo.
- Hablando del sur de Córdoba y San Luis, se están dando inversiones importantes tales como una integración de industria porcina en San Luis, una integración avícola en Río Cuarto y una fábrica de etanol complementadas con engorde de bovinos y/o tambo.
- En el área de grano de maíz trabajan en la habilitación de una planta de elaboración de premezclas para llevar a los feedlots chilenos
- De hacerse el FF.CC. trasandino, operativamente eficiente las inversiones van a crecer mucho en todo lo referido a la carga, depósitos, desvíos, etc. El traspaso de la carga a la trocha angosta tendría que estar contemplado por la aduana, porque o va el camión precintado hasta Valparaíso o la unidad de carga es el contenedor.
- Suponiendo que el maíz esté muy demandado en la zona, mejorando la conexión con Chile crecería el nivel de demanda desde ese destino.

En el total del área del proyecto n° 3

- Existen muchos otros productos, no solamente de la Argentina son de los otros países del Cono Sur que harían crecer significativamente el intercambio comercial con el consiguiente tráfico de mercaderías.
- Con FFCC trasandino el mercado chileno compraría más y comenzaría a crecer el intercambio comercial. Las materias primas que llegan de Argentina, Brasil, Bolivia

y Paraguay van a encontrar gran especialización en los puertos de Chile y los trenes de contenedores podrían descargar en un día o medio día.

- Los negocios complementarios son aumentar la capacidad de puerto, los depósitos de frío, las nuevas playas distribuidoras de carga, mejoras en las aduanas, en el paso fronterizo.
- En la aparente situación de aumento de demanda de alimentos Chile tiene algunas ventajas comparativas como estar equipado con tecnología de punta y tiene cualidades en materia de sanidad que, al estar libre de muchas pestes y enfermedades, lo coloca en un lugar preferencial. Por lo tanto podrá ser un gran exportador de aves en general, cerdos y pescados, sectores que están tan bien desarrollados. De estos el cerdo es el producto que más exporta Chile.
- Los puertos de Chile están muy avanzados en tecnología y logística, son eficientes. Hay un gran desarrollo del Puerto de San Antonio al cual le va incrementar mucho su capacidad instalada. Se está desarrollando mucho todo el sector y en el caso de la logística para usar a Chile como aceptor de Argentina, de productos de Brasil, Uruguay, etc con destino a Asia. Chile puede ser mucho más que corredor una vez superado el tema de la cordillera, el comercio deberá ser fluido y viable.
- Chile a partir de capacidad instalada, inversiones e infraestructura está en condiciones de acompañar el crecimiento. No habría de problemas en que se generen las inversiones necesarias para ello.
- En el caso de Cuyo las bodegas han hecho un esfuerzo por dar calidad a sus producciones, al punto de elaborar casi exclusivamente vinos varietales. Esto genera mayor demanda de insumos, de servicios, de profesionales, de obras civiles y por supuesto, tener certidumbre en que la región acompañará con la infraestructura necesaria en energía, caminos y comunicación.
- Los proyectos del Ferrocarril y de la habilitación y funcionalidad del paso Pehuenche, son prioritarios para la región y su integración. El paso del Cristo Redentor, como única opción actual obliga a grandes recorridos de la mercadería aumentando sustancialmente los costos en destino.
- El proyecto “Túnel de Agua Negra”, permitiría exportar no solo productos de San Juan sino de la región. Para el comercio con Chile, San Juan utiliza el paso Los Libertadores (Mendoza), que muchas veces presenta problemas por las condiciones climáticas, además de congestión por el tráfico comercial y turístico. Este paso es un proyecto complementario al de Mendoza y al tren trasandino.
- El volumen actual de negocios justifica una serie de proyectos complementarios estimulados por el flujo comercial y turístico
- American Logistic (ALL), la línea brasilera, se utiliza especialmente en transporte de carga no tan perecedera y se empalma en Palmira. Una producción tan importante como la minería por las caleras de excelente calidad que permiten la exportación de bentonitas y carbonato de calcio precipitado, necesita contar con transporte para la exportación que amplíe el caudal actual, con lo cual un ferrocarril sería interesante.

VIII.7. Oportunidades de negocios complementarios identificados por el entrevistado.

- La situación internacional que beneficia al sesgo exportador de un sinnúmero de productos locales genera una nueva instancia. Si se gestiona bien permitirá una importante integración productiva natural y nuevas inversiones aplicadas en esas líneas.
- La inversión privada en vagones y containers posibilitaría mejorar la eficiencia del ferrocarril mejorando la rentabilidad del negocio de la empresa y de los inversores en material de carga, ya sea vagones y/o containers. Hoy la región cuenta con dos redes ferroviarias (BAP y ALL), presentan menor disponibilidad para fletes que el camión, lo que empuja más el uso de este último. Se concluye que de existir mayor disponibilidad de vagones aumentarían los envíos por ferrocarril.
- La llegada del FF.CC aumentaría su presencia y la del camión, que no sólo no va disminuir su actividad, sino que la va a incrementar en recorridos cortos entre plantas, silos y lugares de transferencia.
- Desarrollar las fortalezas que tiene Argentina en los rubros de alimentos, agroindustrias e industrias metalúrgicas y metalmecánicas.
- Inversiones ligadas a mayor valor agregado al maíz y a la soja (aumento de capacidad instalada en plantas de molienda seca y /o húmedas, emprendimientos de producción de aves, cerdos)
- Adecuación de la oferta energética a los proyectados a futuro, ampliación de las plantas existente. Mayor capacidad de acopio y mejoras sustanciales y necesarias del FF.CC.
- La Universidad Nacional de Río Cuarto trabaja actualmente junto al INTA, las cooperativas agropecuarias y la sociedad rural de Río Cuarto, además de pares de la Universidad de Villa Mercedes y San Luis para planificar un crecimiento armónico de la región.
- Al crecer el comercio entre Chile y los países del pacífico con el cono Sur, propondrá Chile un nuevo desafío de crecimiento en puertos, en logística, en servicios y en caminos.
- En San Juan el túnel de Aguas Negras necesita una red de alternativas de pasos fronterizos. La inversión minera que hay en la zona acrecentó el tránsito para el abastecimiento de insumos lo que confluye en un mejor estado general de la red vial. Un túnel de menor altura funcionaría como un canal alternativo.
- La variante del Proyecto Ancla – Ferrocarril Trasandino – mejoraría la posibilidad de ampliar el comercio. Para productos importados por Chile debería implementarse la logística adecuada para la distribución local. Cuidando el estado de la mercadería, su cadena de frío en casos específicos y el aumento de costos por transbordos de la misma.
- En el negocio minero, el ferrocarril permitiría el paso de minerales distintos, producidos en la Argentina y en Chile, balanceando el nivel de cargas, que finalmente originaría una gran cantidad de inversiones relativas en Puertos, Ferrovías, almacenamientos, servicios, etc)

- Dadas las ventajas comparativas que tiene Chile, en cuanto a los puertos y a la gestión de los mismos, probablemente se de una integración regional “a medida” de la eficiencia. (Azúcar, vino, minerales,...) saldrían desde sus zonas de producción por los pasos más cercanos y puertos correspondientes.
- La producción de cerdo y pollo en la región metropolitana y en la quinta región utilizan el maíz como insumo principal. Antes usaba mucho la harina de pescado pero los clientes prefieren carne con engorde a maíz.
- La opción ferroviaria y/o la del paso Pehuenche dadas sus condiciones de excelente productividad para aves y cerdos, harían competir a la demanda chilena de maíz como un “consumo regional ampliado” en las regiones de Argentina lejos de puerto incluidas en este proyecto. Su competitividad se sustenta en la productividad adquirida, en su genética, en el manejo de las instalaciones, como así también en la industria, la seguridad, el cumplimiento en las normas de calidad y en el suministro de las entregas pactadas con el exterior. Finalmente, por la cercanía a puertos muy eficientes.

VIII.8. Impacto de los principales Proyectos y las Inversiones Previstas sobre el desenvolvimiento de la región.

- La infraestructura va a permitir una reasignación de los recursos más eficientes. En esta situación, la pradera pampeana va a reflejar mucho más las ventajas comparativas y la matriz de precios relativos, cosa que hoy no hace porque hay opciones que no son reales. La tierra del norte de Córdoba es muy buena para producir maíz pero produce soja porque el precio local no refleja las relaciones de precios a nivel mundial. La consolidación del mercado internacional de biocombustibles cambia la geografía internacional de la producción. A través de la disponibilidad que da la tecnología al semiárido argentino se le presentan un conjunto de actividades de transformación molienda seca y húmeda o etanol entre otras, en las que ya no importa el precio puerto sino el precio en el lugar y la eficiencia de la transformación.
- Las inversiones en tecnología dieron flexibilidad y rapidez para incorporar la oferta tecnológica como los maíces BT, soja resistente a glifosato etc,
- Las inversiones previstas en el grupo 3 de proyecto Valparaíso – Buenos Aires, corregirían el desbalance actual entre la infraestructura y la producción, además de posibilitar el futuro crecimiento que se estima para los próximos años.
- La persistente y voluminosa demanda China (1.400 millones de hab.) de commodities ha ocasionado fuerte inversión en infraestructura para el transporte de cobre desde Chile, estaño desde Bolivia, oro desde Perú, y agroalimentos desde Argentina. También existen perspectivas de una migración de 450 millones de personas del campo a las ciudades, y un aumento violento del consumo de alimentos y otros productos.
- En lo que respecta al comercio con China, Chile a alcanzado acuerdos comerciales muy favorables que le suma competitividad a sus costos.
- El crecimiento en la infraestructura de los puertos, caminos y servicio sitúa a Chile como especialista en comercio exterior, con banca para financiar exportaciones,

para dar valor a materias primas aprovechando los convenios bilaterales con arancel 0 (Chile / EE.UU).

- Construcción de bodegas de almacenaje para alimentos refrigerados y una nueva terminal en los Andes.
- El tren que va a contribuir necesariamente a la baja de costos en el transporte implica acentuar la vigilancia sobre la sanidad de los contenedores.
- Argentina, como nuevo actor en el mercado internacional estrecha sus lazos con los proveedores del resto del mundo en la provisión de insumos y tecnologías para elaborar productos que los satisfagan. Las industrias nacionales compiten con los viejos productores (España, Francia, Italia, Portugal, Alemania), además de los nuevos jugadores del mercado internacional como Estados Unidos, Sudáfrica, Nueva Zelanda y Australia. En este contexto Argentina tiene buen horizonte de crecimiento. Hay demanda internacional de vino de calidad y este país cuenta con él.
- Se estima que con la llegada del tren Trasandino se instalen fábricas que industrializarán localmente en las áreas marginales, al tiempo que se espera que la zona núcleo se enfoque preferentemente hacia el mercado mundial. En definitiva, si sale EE.UU. del mercado internacional de maíz, alguien lo tiene que abastecer, y Argentina tiene muchas posibilidades. En la medida en que el precio sea bueno esto redundará en beneficios para la sostenibilidad de los planteos agrícolas.
- Existen dos tipos de flete: uno corto al acopio y el flete largo, desde el acopio (previo acondicionamiento) al puerto o destino. Con el FFCC puede llegar a subsanarse el flete largo. Pero para que el tren sea eficiente y tenga verdadero impacto positivo, debe existir buena accesibilidad hasta el lugar de carga, infraestructura para la carga de los vagones y para el almacenamiento de la mercadería, cantidad de vagones para realizar el movimiento, tendido de vías para las maniobras. Concuera con los proyectos presentados del grupo 3 y opina que el ferrocarril trasandino una de varias opciones de paso con Chile que en los próximos años se concretará. Observa que la gestión, los tiempos de realización y la eficiencia en su implementación son los que finalmente validarán el trabajo.

VIII.9. Conclusiones Finales

VIII.9.1. Nuevo y Favorable Contexto Económico Internacional

- El contexto internacional existente a comienzos del siglo veintiuno plantea excelentes oportunidades para implementar una estrategia de desarrollo sostenido y sustentable basada en el comercio exterior.
- La evolución reciente y las proyecciones para las próximas décadas realizadas por los organismos internacionales especializados, con relación al consumo y al comercio mundial de carnes y de los insumos principales para su producción - los granos forrajeros y las harinas proteicas, sumadas a la nueva demanda de distintos granos para la elaboración de biocombustibles -, muestran un gran dinamismo, como consecuencia del crecimiento económico proyectado para los países

industrializados y para diversos países emergentes de gran impacto en la economía mundial, como es el caso de China, India y otros países de Asia y América Latina.

- En este nuevo escenario favorable, la Argentina podría aprovechar esta nueva oportunidad histórica de reanudar una etapa de crecimiento de la producción y el empleo basada en su sector externo. Apoyada en las actividades que se pueden desarrollar de una manera competitiva y sustentable.
- Frente a las mencionadas circunstancias, en este estudio se ha considerado oportuno analizar la medida en que las cadenas agroalimentarias pueden desarrollar ventajas competitivas para contribuir a un crecimiento sostenible económicamente y ambientalmente sustentable de la producción y las exportaciones de Argentina.
- La región en general, debido a la cantidad de recursos naturales disponibles, deberá hacer un esfuerzo de adecuación, especialmente aquellos países que han tenido economías más cerradas.
- Este esfuerzo estará centrado en mejorar la competitividad, dotando de la infraestructura necesaria para este nuevo escenario, de gestión de los gobiernos, y la posibilidad de contar con una estructura empresaria en las distintas etapas de las cadenas productivas con capacidad de respuesta a los incentivos económicos y a las exigencias crecientes de la demanda mundial.
- Al crecimiento de la demanda de los países señalados hay que agregar el freno de los subsidios a la producción en la Unión Europea, a partir de la prioridad del cuidado del medio ambiente, que obligó a reducir la producción ineficiente. En virtud de esta política comercial deja de ser exportador de productos agropecuarios para situarse como claro importador.
- La apreciación de distintas monedas frente al dólar de Estados Unidos.
- La globalización, a partir de uno de sus conceptos y, especialmente desde la consolidación de Internet, permite mirar más allá de las propias fronteras.
- El precio del petróleo exige la racionalización de su uso. En este contexto, los grandes recorridos, por barco o camión se vuelven cada vez más costosos e ineficientes
- Sudamérica puede beneficiarse con la nueva valorización que se observa desde el resto de los países. Esto mismo se aprecia en el aumento del valor de los campos para distintos usos (agrícolas, ganaderos, forestales)

VIII.9.2. Se asegurarían los términos de intercambio para la región.

- Relativa escasez mundial de los insumos básicos para producir: agua, tierra, ambientes adecuados, energía.
- Los países compradores, deficitarios en estos recursos, buscan mercados, y por ende, proveedores confiables: en sanidad, inocuidad y cantidad.
- La visión externa sobre América del Sur ha mejorado y se tiene muy en cuenta para ser proveedor de alimentos en el ámbito mundial.

VIII.9.3. Los productos elegidos: Maiz, Aceites, Soja y Vinos

MAIZ:

- Fuente proteica para uso humano y animal.
- Variadas posibilidades de uso para este grano: edulcorantes, harinas, almidón, aceite, alimentos balanceados.
- Interesantes perspectivas futuras por el crecimiento de la demanda de Biocombustibles (Etanol).
- Principal insumo en la alimentación animal.
- La capacidad instalada para la industrialización del maíz en el Área de Influencia es de 3.230 toneladas/día. Incluye molienda seca, molienda húmeda y elaboración de raciones.
- Del saldo exportable de maíz de Argentina de la cosecha 2005/2006, Chile compró 1.000.000 toneladas (13%) y Perú 650.000 toneladas (8,5%).
- La producción de maíz en el Área de Influencia es superavitaria.
- En Argentina cada vez se incrementa más el consumo interno demandado para distintas actividades y múltiples usos.
- Dentro del Área de Influencia, Argentina representa el 85% de la superficie sembrada y Chile el 15% restante.
- Chile: su producción interna no cubre la demanda de la producción avícola y porcina. Argentina cubre el 2% de la producción mundial, y es el segundo (2°) Exportador Mundial (13%).
- Chile es un muy eficiente productor de cerdos y aves. Pero necesita importar maíz. Perú compra alimentos balanceados, base maíz en Argentina.
- La tendencia mundial de la demanda y el aumento del consumo en Argentina y la región, junto a la perspectiva de uso para combustibles alternativos, valorizarían al producto. El flete ferroviario permitiría entrar a Chile (especialmente a la 5° región), con precios competitivos.

ACEITES

- Principal bloque exportador de la economía argentina.
- Ambos representan el 56% de la superficie sembrada del país.
- Interesantes perspectivas futuras por el crecimiento de la demanda de Biocombustibles.
- Capacidad Instalada de molienda en el Área de Influencia es de 11.030 ton/día. Y la disponibilidad de una industria muy competitiva a nivel mundial.

SOJA

- Según datos del año 2005 para la Argentina - tercer (3°) Productor Mundial de Granos (18,4%)
- Tercer (3°) Exportador Mundial de Granos (15,5%)

- Cuarto (4º) Productor Mundial de Aceite (16%)
- Primer (1º) Exportador Mundial de Aceite (50,7%)
- Cuarto (4º) Productor Mundial de Harinas (15,8%)
- Primer (1º) Exportador Mundial de Harinas (44,6%)
- La capacidad de molienda de oleaginosas llegará a fines del 2006 a 49 millones de toneladas.
- Chile es un importante importador de aceites comestibles de la Argentina.
- Los aceites, de valor unitario mayor pueden tener salida por puertos del Pacífico a través de una variante ferroviaria eficiente
- Actualmente entre los 3 primeros productos que pasan por el paso carretero, figuran los aceites

VINOS

- Argentina representa el 2,7% de la superficie plantada en el ámbito mundial.
- Es el quinto (5º) productor mundial de Vinos con el 5,2%.
- Entre Chile y Argentina representan el 8% de las exportaciones mundiales.
- 70% de la superficie plantada se encuentra en Mendoza.
- 73% de las bodegas en funcionamiento se encuentra en Mendoza.
- Importante dinamismo del sector, gran crecimiento durante los años 90.
- Este sector participa con el 7% en la economía mendocina, sin tener en cuenta la refinación de petróleo llega al 37%.
- Las exportaciones del sector participan con el 32% de las exportaciones totales de Mendoza.

Puntos en común

Actualmente el tema principal del sector agropecuario y de sus respectivas cadenas productivas, es el fuerte crecimiento en la demanda externa de alimentos que recibe el país y la gran tecnología alcanzada y/o disponible en todo el sector de producción primaria y en el de transformación. En ambos por el equipamiento alcanzado y su eficiencia y en el sector productor, por la riqueza del suelo y las condiciones de ambiente adecuado para sus producciones.

- En los tres productos analizados, se repite el concepto que dentro del tejido productivo del eje se han producido cambios favorables:
- Aumento del valor agregado del producto, en el país ó dentro del grupo de proyectos. Cada vez el saldo exportable decrece
- La producción requiere de muchos más insumos, generando mayor actividad económica dentro de las mismas zonas. Por la mayor intensidad con la que se realiza.
- Tendencia mundial a valorizar alimentos inocuos, con seguridad de suministro.

- En los productos estudiados, y en muchos más, se está generando una muy fuerte competencia por su apropiación, desde el primer eslabón, la materia prima.
- Aumento fuerte en el consumo interno, debido a la nueva capacidad instalada de molienda en oleaginosas, principalmente en la zona cercana al Puerto de Rosario, a las nuevas plantas de Industrialización de maíz y al crecimiento del consumo, en la producción avícola, porcina, y a la integración vertical obligada que tuvieron que adoptar los productores de carne vacuna y leche debido a la expansión y competencia que les provocaba el cultivo de soja.

Finalmente las ventajas comparativas, podrían quedar en el territorio en donde se generan

El crecimiento de la demanda

En el futuro inmediato, los precios y los destinos de los productos primarios tendrán un mercado con mucha mayor participación de la demanda. En el mercado interno, desde las industrias de primera transformación (Harinas, Aceites, Alimentos balanceados, Glucosa, Etanol...) que competirán por la provisión del producto en las zonas de producción (esto hará reducir el “castigo” de estar lejos de los puertos). Además, la demanda externa muestra una tendencia de crecimiento, que suma al demográfico una mejora en los niveles de vida de las poblaciones.

El Crecimiento de la Producción

El constante y creciente aumento de la producción de soja en la Argentina, ha sido a expensas de la reducción de superficie de otras actividades, especialmente de la ganadería vacuna de engorde y de la ganadería de producción lechera.

Esta situación ha obligado al productor a intensificar los planteos productivos con la inclusión del aporte muy fuerte del uso de granos.

El maíz, producto hasta poco tiempo atrás de menor rentabilidad que la soja, principalmente en la relación Ingreso/gasto, tuvo que aumentar su productividad para poder seguir estando presente, especialmente para mantener niveles de rotación de uso del suelo que mantengan su capacidad de producir en forma sustentable.

La capacidad instalada de molienda de oleaginosas- de alta tecnología – que supera a la actual producción -, como así también la transformación del maíz en industrias locales y el aumento en el consumo interno, sumada a las nuevas demandas por biocombustibles en proyectos dentro del país, llevan a que cada vez se reduzca más el saldo exportable en forma de granos “tal cual”.

La reducción paulatina del saldo exportable de maíz, siendo la Argentina el segundo exportador mundial, va a regionalizar mucho más su demanda, primero desde el mercado interno y después desde los países vecinos

En los cuadros que se presentan a continuación, se observa el gran crecimiento de la producción, pero además el enorme aumento en la productividad. Ambas cosas, mayor

volumen producido y planteos productivos de mayor intensidad generan un gran aumento en el volumen de producto a transportar e inversiones mucho mayores en producción debido a las nuevas tecnologías de precisión que fueron incorporadas. Semillas híbridas, gran uso de fertilizantes, maquinarias de precisión, riego, utilización de silos plásticos, servicios, etcétera.).

La realidad queda demostrada en los cuadros que se exponen en las próximas páginas:

Evolución de la producción de soja, maíz, girasol, trigo (toneladas) leche (millones de litros) y carne (miles de toneladas equivalente res con hueso)							
Campaña	Cultivos¹					Leche²	Carne
	Maíz	Trigo	Girasol	Soja	Total		
	Toneladas					Millones de lts.	Miles de ton res
1990/91	7.684.800	10.992.400	4.033.400	10.862.000	33.572.600	sd	sd
1991/92	10.700.500	9.884.000	3.676.900	11.310.000	35.571.400	sd	sd
1992/93	10.901.000	9.874.400	2.955.900	11.045.400	34.776.700	sd	sd
1993/94	10.360.000	9.658.500	4.094.900	11.719.900	35.833.300	sd	sd
1994/95	11.404.041	11.306.340	5.799.540	12.133.000	40.642.921	sd	sd
1995/96	10.518.290	9.445.015	5.557.800	12.448.200	37.969.305	9.140	2.694
1996/97	15.536.820	15.913.600	5.450.000	11.004.890	47.905.310	9.372	2.712
1997/98	19.360.656	14.800.230	5.599.880	18.732.172	58.492.938	9.842	2.469
1998/99	13.504.100	12.443.000	7.125.140	20.000.000	53.072.240	10.649	2.719
1999/00	16.780.650	15.302.560	6.069.655	20.135.800	58.288.665	10.121	2.719
2000/01	15.359.397	15.959.352	3.179.043	26.880.852	61.378.644	9.475	2.489
2001/02	14.712.079	15.291.660	3.843.579	30.000.000	63.847.318	8.529	2.526
2002/03	15.044.529	12.301.442	3.714.000	34.818.552	65.878.523	7.951	2.664
2003/04	14.950.825	14.562.955	3.160.672	31.576.752	64.251.204	9.306	3.024
2004/05	20.482.572	15.959.580	3.662.109	38.300.000	78.404.261	10.004	3.132
2005/06	sd	12.574.196	sd	sd	sd	sd	sd

Fuente: 1) Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación -SAGPyA-; 2) FAO para el periodo 1996-2000 y SAGPyA. para el periodo 2001-2005.

Evolución área sembrada soja, maíz, girasol y trigo)

<i>Campaña</i>	<i>Cultivo</i>				<i>Total</i>
	<i>Maíz</i>	<i>Trigo</i>	<i>Girasol</i>	<i>Soja</i>	
1990/91	2.160.100	6.178.400	2.372.350	4.966.600	15.677.450
1991/92	2.686.000	4.750.850	2.724.375	5.004.000	15.165.225
1992/93	2.962.820	4.547.700	2.187.100	5.319.660	15.017.280
1993/94	2.781.380	4.910.000	2.205.800	5.817.490	15.714.670
1994/95	2.957.700	5.308.000	3.010.440	6.011.240	17.287.380
1995/96	3.414.550	5.087.800	3.410.600	6.002.155	17.915.105
1996/97	4.153.400	7.366.850	3.119.750	6.669.500	21.309.500
1997/98	3.751.630	5.918.665	3.511.400	7.176.250	20.357.945
1998/99	3.270.250	5.453.250	4.243.800	8.400.000	21.367.300
1999/00	3.651.900	6.300.000	3.587.000	8.790.500	22.329.400
2000/01	3.494.523	6.496.600	1.976.120	10.664.330	22.631.573
2001/02	3.061.661	7.108.900	2.050.365	11.639.240	23.860.166
2002/03	3.084.374	6.300.210	2.378.000	12.606.845	24.369.429
2003/04	2.988.400	6.039.857	1.847.963	14.526.606	25.402.826
2004/05	3.403.837	6.260.365	1.966.599	14.399.998	26.030.799
2005/06	<i>sd</i>	5.212.450	<i>sd</i>	<i>sd</i>	<i>sd</i>

Fuente: elaboración propia en base a datos de la SAGPyA

Evolución del rendimiento promedio de soja, maíz, girasol y trigo en Kg/ha

<i>Campaña</i>	<i>Cultivo</i>							
	<i>Maíz</i>		<i>Trigo</i>		<i>Girasol</i>		<i>Soja</i>	
	rendimiento promedio	Crecimiento						
1990/91	4.044	100	1.896	100	1.753	100	2.275	100
1991/92	4.524	112	2.174	115	1.413	81	2.291	101
1992/93	4.355	108	2.321	122	1.435	82	2.159	95
1993/94	4.237	105	2.022	107	1.902	109	2.039	90
1994/95	4.522	112	2.166	114	1.963	112	2.045	90
1995/96	4.040	100	1.936	102	1.718	98	2.105	93
1996/97	4.556	113	2.242	118	1.812	103	1.721	76
1997/98	6.078	150	2.596	137	1.681	96	2.694	118
1998/99	5.370	133	2.305	122	1.752	100	2.445	107
1999/00	5.433	134	2.487	131	1.746	100	2.331	102
2000/01	5.455	135	2.491	131	1.670	95	2.585	114
2001/02	6.079	150	2.235	118	1.908	109	2.630	116
2002/03	6.477	160	2.033	107	1.598	91	2.803	123
2003/04	6.393	158	2.539	134	1.722	98	2.207	97
2004/05	7.359	182	2.631	139	1.904	109	2.728	120
2005/06	<i>sd</i>		2.532	134	<i>sd</i>		<i>sd</i>	

Fuente: elaboración propia en base a datos de la SAGPyA

El grupo 3 de proyectos del eje MERCOSUR – CHILE tiene una particularidad bien definida. En el mismo se pueden destacar algunas características importantes:

La diferencia de la problemática entre el área geográfica del proyecto muy diferenciada en cuatro zonas:

La zona cercana a puertos argentinos: Rosario y Buenos Aires

- El comercio está diseccionado hacia los puertos del Atlántico
- La distancia hacia puertos del Pacífico, por tierra actualmente hace que ni se estime esa variable.
- La zona funciona como una región, de hecho es gran parte de la "Pampa Húmeda"
- En esta parte se encuentran en estado casi de madurez, algunos Clusters de maíz
- En términos del grupo de Proyectos, sólo le toca directamente el primer tramo de ruta 7 y la limitante energética para algunas industrias de alta demanda

La zona central, con epicentro en Villa Mercedes (San Luis)

Especialmente la producción de Maíz, Soja y Girasol (supuesto base para la elección de los productos) a partir del nuevo escenario descrito de mayor consumo y mayor demanda regional, no va a sufrir el "castigo" de elevados fletes por estar alejados del puerto. El producto quedará en la región incluyendo en la misma - de concretarse la opción ferroviaria a Chile - la 5° Región de ese país.

- El productor primario mejorará el precio del producto – puertas del campo –
- Tendrá mayores opciones de mercado. Industria zonal, consumo animal, exportación a Chile.
- Podrá aumentar la producción, incorporando, por ejemplo planteles de riego y/o mayor paquete tecnológico.
- Esta zona, además, por ser la cabecera del G4 de Proyectos del mismo eje, será también zona de confluencia de cargas desde países vecinos.

La zona de San Juan, Mendoza y la quinta región de Chile

- Zona de "alta" complementación:
- Por cercanía
- Por comercio entre regiones, Cuyo - Región Metropolitana / 5° Región
- Por ser antes que competidores, aliados comerciales en el tema Vinos
- Por la posibilidad de compensar el comercio de minerales. Algunos producidos de un lado y otros del otro de la cordillera

La zona de Chile, que incluye al Proyecto

- El paso de la cordillera, por tren, y por el paso Pehuenche, sumado a las mejoras en el paso de "Los Libertadores", "acerca" a los Puertos de Chile, no solamente a la Argentina, en su región central, antes mencionada, sino también a los países vecinos.

- Mirando, un poco más allá del grupo de Proyectos, pero viendo un escenario de varios pasos de la cordillera, los puertos de Chile, por zonas, como en este caso Valparaíso y San Antonio, van a ser las salidas de zonas cercanas desde regiones situadas allende la cordillera. Por ejemplo, Los productos del Norte de la Argentina, y los de Bolivia, saldrán por los pasos del Norte de Chile y sus respectivos puertos.

La integración, impulsada por la mayor actividad e intercambio económico y por las ventajas de cada región estará por encima de los límites geográficos