CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

PLAN MAESTRO REGIONAL
DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO



DIMENSIÓN · INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y DIGITAL

ESTUDIO

Infraestructura física y digital

Con foco en cadenas de valor

INFORME FINAL

Coordinador técnico y financiero — Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Entidad ejecutora — Firma consultora: SLOTT Consulting en consorcio con Spim

MARZO 2026

Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo
Del Corredor Bioceánico de Capricornio

Estudio sobre Infraestructura Física y Digital con foco en cadenas de valor
Informe final

Proyecto liderado por

Coordinador técnico y financiero

Entidad ejecutora

SLOTT Consulting en consorcio con Spim

Marzo, 2026

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

Tabla de Contenido

RESUMEN EJECUTIVO 17

I. Introducción y alcances 17
II. Caracterización Territorial del Ámbito de Influencia del Corredor 18
III. Caracterización logística del Hinterland del Corredor y estructuración de las cadenas de valor 23
IV. Diagnóstico y caracterización de redes de infraestructura, servicios de transporte y redes 27
V. Estrategia, estructura y fases de desarrollo del Plan de Acción del CBC 29
VI. Aplicación al caso específico del Corredor Bioceánico Capricornio 32
VII. Estructura de componentes físicos, tecnológicos y operativos para el CBC 35
VIII. Identificación y secuenciación de proyectos propuestos a nivel nacional y subnacional 36
VIII.1 Secuenciación de los proyectos y propuestas de infraestructura vial 37
VIII.2 Secuenciación de los proyectos y propuestas de mejoramiento de pasos fronterizos 38
VIII.3 Secuenciación de los proyectos y propuestas de centros de atención al transportista y antepuertos 39
VIII.4 Secuenciación de los proyectos y propuestas de terminales portuarios 40
VIII.5 Secuenciación de los proyectos y propuestas de nodos estratégicos interiores 40
VIII.6 Secuenciación de los proyectos y propuestas de complementariedad ferroviaria 41
VIII.7 Secuenciación de los proyectos y propuestas de redes de servicios 42
IX. Estimación de la inversión requerida por plazos 42
X. Principales conclusiones 45

1. RECOPILACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN BASE 46

1.1 Mapa de agentes y entrevistas 46
1.2 Proceso de toma de información y análisis 47
1.3 Síntesis de contenido de los principales documentos referenciales consultados 48
1.4 Políticas nacionales y análisis del rol del CBC en los instrumentos de planificación vigentes 50
1.4.1 Región del Chaco, Paraguay 50
1.4.2 Norte Grande, Chile 51
1.4.3 Norte de NOA, Argentina 51
1.4.4 Mato Grosso do Sul, Brasil 53

2. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE INFLUENCIA DEL CORREDOR 54

2.1. Contexto demográfico y socioeconómico 54
2.1.1. Análisis de concentración demográfico-territorial 54
2.1.2. Variación demográfica 55
2.1.3. Indicadores sociales 57
2.2. Estructura territorial de las actividades económicas 58
2.2.1. Recursos productivos en la macrorregión del CBC 59
2.2.2. Caracterización de Zonas Francas y Parques Industriales en el ámbito CBC 61
2.2.3. Localización y clasificación recursos de interés turístico 63
2.3. Geografía de los espacios ambientales 64
2.3.1. Identificación de Riesgos Climáticos 65
2.4. Síntesis del contexto demográfico y productivo 66

3. MAPEO Y CARACTERIZACIÓN LOGÍSTICA DEL HINTERLAND DEL CORREDOR 69

3.1. Dinámica del comercio exterior en el Corredor 69
3.1.1. Regiones del norte de Chile 69
3.1.2. Norte de NOA en Argentina 70
3.1.3. Región del Chaco en Paraguay 71
3.1.4. Mato Grosso do Sul 72
3.1.5. Síntesis Exportaciones Regionales 74
3.2. Estructuración y representación espacial de las cadenas de valor 74
3.2.1. Cadena de la Soja 75
3.2.2. Cadena del Maíz 79
3.2.3. Cadena del Arroz 82
3.2.4. Cadena de las Legumbres 84
3.2.5. Cadena de las Hortalizas 86
3.2.6. Cadena del Tabaco 88
3.2.7. Cadena del Litio 90
3.2.8. Cadena de los Boratos 92
3.2.9. Cadena de los Cítricos 95
3.2.10. Cadena de la Carne Vacuna 97
3.2.11. Cadena de la Carne Avícola 100
3.2.12. Cadena de los Productos Lácteos 102
3.2.13. Cadena del Vino 103
3.2.14. Cadena de los Fertilizantes 105
3.3. Síntesis de resultados del análisis de cadenas 107
3.4. Síntesis funcional de la logística en el Corredor 109
3.5. Costos de Transporte 110
3.5.1. Graneles Sólidos Agrícolas 113
3.5.2. Otros Graneles Sólidos (Excl. Agrícolas) 114
3.5.3. Contenedor Seco (Dry) 115
3.5.4. Contenedor Refrigerado 116
3.5.5. Síntesis del análisis de costos 118

4. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DE REDES DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE 120

4.1. Estructura física del Corredor, ejes alternativos y vías alimentadoras 120
4.1.1. Tramificación física y funcional del Corredor 120
4.1.2. Flujos de vehículos y carga anual 122
4.1.3. Condiciones físicas y funcionales por secciones y tramos críticos 123
4.2. Caracterización de la infraestructura de pasos fronterizos 129
4.3. Conectividad portuaria, ferroviaria, hidroviaria y aérea en el Corredor Bioceánico 133
4.4. Servicios e infraestructura de apoyo a la operativa del transporte 139

5. DIAGNÓSTICO Y CARACTERIZACIÓN DE REDES DE ENERGÍA Y TELECOMUNICACIONES 146

5.1. Caracterización regional 146
5.2. Análisis de desafíos y zonas sin cobertura por país y región 151
5.2.1 Norte de Chile 151

5.2.2 Norte de Argentina 151
5.2.3 Chaco Paraguayo 151
5.2.4 Matto Grosso do Sul 152

6. IDENTIFICACIÓN DE BRECHAS, RIESGOS Y ESTRATEGIAS DE INVERSIÓN PARA EL CORREDOR 153

7. ESTRATEGIA, ESTRUCTURA Y FASES DE DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN DEL CBC 156

7.1. Punto de partida: concepto y enfoque de la implementación de los Corredores Logísticos de Integración 156
7.1.1. ¿Qué es un corredor logístico de integración? 156
7.1.2. ¿Cómo transformar un corredor de transporte en un corredor logístico? 157
7.2. Aplicación al caso específico del Corredor Bioceánico Capricornio 159
7.2.1. Introducción: el Corredor Capricornio y su relevancia estratégica 159
7.2.2. Situación actual de las infraestructuras en el Corredor Bioceánico Capricornio 160

8. ESTRUCTURA DE COMPONENTES FÍSICOS, TECNOLÓGICOS Y OPERATIVOS PARA EL CBC164

8.1. Subsistema de infraestructuras viales y tramos intermodales complementarios 164
8.2. Subsistema de infoestructura de digitalización 164
8.3. Subsistemas de infraestructuras nodales estratégicas 165
8.4. Síntesis de la propuesta de actuaciones en la Fase Operativa 167

9. IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS PROPUESTOS A NIVEL NACIONAL Y SUBNACIONAL 168

9.1. Proyectos del subsistema de infraestructuras viales 169
Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta 169
Acceso norte al puerto de Iquique 170
Mejora Acceso Norte de Mejillones 171
Mejora trama Vial norte de Chile, Ruta 24 (Crucero - Tocopilla) 172
Mejora trama vial norte de Chile, ruta 29 (Crucero - Chuquicamata) 173
Mejora trama vial norte de Chile, Circunvalación Calama 174
Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 21 CH (Calama - Ollagüe) 175
Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 25 (Calama - Sistema Portuario Antofagasta) 176
Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 23 CH (San Pedro - Paso Sico) 177
Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 27 CH (San Pedro - Paso Jama) 178
Mejoramiento Ruta B-385 (Peine - Baquedano) 179
Finalización autopista San Pedro – General Güemes 180
Vía evitamiento San Pedro Sur – Yuto, Ruta Provincial 1 181
Ampliación Ruta 34 Pichanal – Tartagal 182
Pavimentación Tramo Santa Victoria Este – Pozo Hondo 183
Puente internacional entre Pozo Hondo–Misión La Paz 184
Variante vial de General Güemes tramo Cobo – Empalme 9 / R34 185
Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico 186
Nueva ruta Orán – Embarcación 187
Mejora de calzada RP 5 / Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas 188
Travesía urbana Campo Quijano / RN 51 - Empalme RP 24 (12 km) 189

Travesía urbana Tartagal / RN 34 190
Travesía urbana Embarcación / RN 34 191
Ampliación de capacidad RN 9 | Yala - Purmamarca 192
Optimización de la Cuesta de Lipán - RN 52. 193
Travesía urbana Humahuaca / RN 9 194
Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes 195
Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín / RN 34 196
RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51 197
Puente sobre el río Molino RP6 198
Mejora puente Río Bermejo 199
Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III) 200
Mejora puente Arroyo el Zanjón 201
Accesos al Polo Logístico de Perico 202
Tramos 2 y 3 del Corredor Bioceánico Ruta PY15 203
Finalización puente internacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta y accesos 204
Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante – Porto Murtinho 205
Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-382 (Entr. BR-060-MS270 (Guia Lopes da Laguna) /Entr. 206
Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-258 (Entr.BR-060-MS (Bolicho Seco)/Entr.BR-163-MS (Anhanduí) 207
Ruta de la Celulosa (BR 262/267 MS y MS 040/338/395) 208
Puente sobre el río Apa 209
Mantenimiento por Sistema Modular / RN 81 210
Mantenimiento por Sistema Modular / RN 34 211
9.2. Proyectos del subsistema de pasos de frontera 212
Centro de apoyo en el paso fronterizo chileno de Jama, Chile 212
Zona de inspección de carga para control y fiscalización chilena en Jama 213
Centro de Coordinación Fronteriza en Calama y PTIRA en Baquedano 214
Recuperación del paso fronterizo de Socompa 215
Mejoramiento paso de frontera argentino en Jama 216
Mejoramiento paso de frontera argentina en Sico 217
Centros de Coordinación Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres 218
Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz 219
Nuevo paso fronterizo con Argentina en Pozo Hondo 220
Área de control integrada y unificada Brasil-Paraguay 221
Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho 222
9.3. Proyectos del subsistema de apoyo a la operativa de los transportistas 223
Antepuerto Alto Hospicio 223
Zonas de descanso para transportistas en la región de Antofagasta 224
Zona de Desarrollo Logístico de La Negra 225
Antepuerto Mejillones 226
Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo 227
Postas camioneras en Volcán y Susques, Jujuy 228
Truck Center Libertador General. S. Martín, Jujuy 229
Centro de Transferencia de Cargas en Pichanal 230
Truck centers en Pozo Hondo, Mariscal Estigarribia y Centinela 231
Truck Center en Jardim 232

9.4. Proyectos del subsistema de instalaciones portuarias 233
Expansión puerto de Iquique 233
Terminal Portuario Sur de Iquique 234
Terminal contenedores en el puerto de Antofagasta 235
Nuevo muelle de contenedores en Mejillones (Terminal 2) 236
Nuevos muelles de graneles sólidos y líquidos en Mejillones 237
Terminal portuario multipropósito de Tocopilla 238
9.5. Proyectos del subsistema de nodos estratégicos interiores 239
Plataforma logística Mejillones 239
Plataforma logístico Industrial de Barriles 240
Terminal Logística de Iquique 241
Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique 242
Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte 243
Nodo Logístico General Güemes 244
Puerto Seco de Perico 245
Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial 246
Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy 247
Parque agroindustrial de Pichanal 248
Polígono Industrial General Mosconi 249
Centro Logístico Minero Olacapato 250
Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta 251
Plataforma Logístico- Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco 252
Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia 253
Puerto Terrestre de Campo Grande 254
Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho 255
Hidrovía sobre el río Paraguay 256
Agrocentro en Jardim 257
Hub logístico aéreo en Campo Grande 258
Construcción aeródromo de Jardim 259
9.6. Proyectos del subsistema de infraestructura y terminales ferroviarios 260
Corredor ferroviario de carga Calama-Mejillones 260
Centro de Transferencia Intermodal de Perico, Jujuy 261
Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes, Salta 262
Mejoras ramal C14 Salta - Socompa 263
Modernización FFCC Salta - Jujuy 264
Rehabilitación Ramal C15. Pichanal - Yacuíba 265
Ferrovia Porto Murtinho - Jardim - Maracaju (Ferrovia Pantanal) 266
Ferroeste (Dourados–Cascavel, Maracaju–Dourados) 267
9.7. Proyectos del subsistema de redes de servicio 268
Digitalización del Corredor Logístico de Capricornio 268
Dotación de conectividad satelital a los pasos de frontera del Corredor Capricornio 269
Equipamiento tecnológico puestos de control fronterizo 270
Red de fibra óptica de la Región de Tarapacá 271
Red de fibra óptica provincia de Salta 272
Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco Paraguayo 273
Conectividad eléctrica en ámbito fronterizo de la Puna 274
Extensión electrificación en Ruta Provincial 54 275

Línea de electrificación del Chaco Central 276
Desarrollo del gasoducto Peine – Baquedano y conexión con Argentina 277
Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central y extensión a Argentina 278

10. PROPUESTA DE SECUENCIACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL CBC 279

10.1. Secuenciación de los proyectos y propuestas de infraestructura vial 280
10.2. Secuenciación de los proyectos y propuestas de mejoramiento de pasos fronterizos 281
10.3. Secuenciación de los proyectos y propuestas de centros de atención al transportista y antepuertos 282
10.4. Secuenciación de los proyectos y propuestas de terminales portuarios 282
10.5. Secuenciación de los proyectos y propuestas de nodos estratégicos interiores 283
10.6. Secuenciación de los proyectos y propuestas de complementariedad ferroviaria 284
10.7. Secuenciación de los proyectos y propuestas de redes de servicios 285

11. ESTIMACIÓN DE LA INVERSIÓN REQUERIDA POR PLAZOS 286

12. CONCLUSIONES Y PRÓXIMOS PASOS 289

13. REFERENCIAS 291

Bibliografía citada 291
Fuentes Consultadas 291

Lista de Figuras

Figura 1. Mapa de agentes del CBC 18
Figura 2. Población por municipios de cada ente subnacional 19
Figura 3. Localización de las actividades económicas en el territorio del Corredor 20
Figura 4. Zonas protegidas. 21
Figura 5. Estructura Jerarquizada del Sistema de Ciudades 22
Figura 6. Síntesis exportaciones regionales. En toneladas 24
Figura 7. Cargas analizadas en el área de influencia del Corredor, tipologías, modos de transporte y uso según cadena y territorio. En toneladas 25
Figura 8. Cadenas logísticas, distribución de la producción e impacto logístico 26
Figura 9. Mapa síntesis funcional de logística en el CBC: nodos y ramales actuales y potenciales. 27
Figura 10. Esquema de secciones de referencia a la tramificación del Corredor. 27
Figura 11. Esquema de localización y características generales de los pasos de frontera en el Corredor. 28
Figura 12. Esquema de servicios al transporte terrestre a lo largo del Corredor. 29
Figura 13. Etapas de desarrollo de un corredor de transporte y logística 30
Figura 14. Niveles de maduración funcional en los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio . 32
Figura 15. Escenario de desarrollo final de la fase de integración operativa del CBC 35
Figura 16. Proyectos identificados a secuenciar 36
Figura 17. Premisas del proceso de secuenciación de proyectos 37
Figura 18. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura vial 38
Figura 19. Propuesta de secuenciación de los proyectos de mejoramiento de pasos fronterizos 39

Figura 20. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura de apoyo al transporte . 39
Figura 21. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura terminales portuarios... 40
Figura 22. Propuesta de secuenciación de los proyectos de nodos estratégicos interiores 41
Figura 23. Propuesta de secuenciación de los proyectos de complementariedad ferroviaria 42
Figura 24. Propuesta de secuenciación de los proyectos de redes de servicios 42
Figura 25. Nivel de avance en la programación de las inversiones (Millones de USD y %) 43
Figura 26. Reparto por períodos anuales de la inversión requerida (Millones de USD) 43
Figura 27. Distribución de la fuente de recursos entre los sectores público y privado..... 44
Figura 28. Montos de inversión por tipología de actuaciones (Millones de USD y %) 44
Figura 29. Reparto de la inversión asignada por Ámbito de Desarrollo Integral..... 45
Figura 30. Mapa de agentes del CBC 46
Figura 31. Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte del Paraguay 2018 – 2028..... 50
Figura 32. Mapa de la red vial de Paraguay y su conectividad regional – PNL 2030..... 51
Figura 33. Estructura de nodos, ámbitos y corredores del PERLOG Argentina (sección norte)..... 52
Figura 34. Mapa de la red de corredores logísticos de NOA – NEA..... 52
Figura 35. CBC como eje de integración en el Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul..... 53
Figura 36. Conjunto de intervenciones incluidas en el Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul. 53
Figura 37. Población por municipios de cada ente subnacional..... 54
Figura 38. Variación demográfica por municipio 2010-2023..... 55
Figura 39. Tasas de ocupación por gobiernos subnacionales y población económicamente activa por sexo 56
Figura 40. Índice de vulnerabilidad social o índice de pobreza 57
Figura 41. Estructura territorial de las actividades económicas..... 58
Figura 42. Localización de las actividades económicas en el territorio del Corredor..... 60
Figura 43. Localización y superficie de zonas industriales y zonas francas a lo largo del CBC 62
Figura 44. Localización y clasificación recursos de interés turístico. 63
Figura 45. Zonas protegidas. 64
Figura 46. Zonas de riesgos y nivel de criticidad..... 66
Figura 47. Estructura Jerarquizada del Sistema de Ciudades 67
Figura 48. Exportaciones de Antofagasta y Tarapacá Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/ton) 69
Figura 49. Productos y destinos de exportación de Antofagasta y Tarapacá, en valor y volumen. 70
Figura 50. Exportaciones de Salta y Jujuy Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/ton)..... 70
Figura 51. Productos y destinos de exportación de Salta y Jujuy en valor y volumen 71
Figura 52. Exportaciones de Paraguay Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/tn)..... 72
Figura 53. Productos y destinos de exportación de Paraguay en valor y volumen. 72
Figura 54. Exportaciones de Mato Grosso do Sul Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/tn)..... 73
Figura 55. Productos y destinos de exportación de Mato Grosso do Sul, en valor y volumen. 73
Figura 56. Síntesis exportaciones regionales. En toneladas 74
Figura 57. Estructura de la cadena logística de la Soja 76
Figura 58. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino 76
Figura 59. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino..... 77

Figura 60. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 77
Figura 61. Encaminamientos de las exportaciones de Soja en el área de influencia del corredor. 78
Figura 62. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en el corredor. Productos, modo de transporte y países destino..... 78
Figura 63. Estructura de la cadena logística del Maíz..... 79
Figura 64. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino 80
Figura 65. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 80
Figura 66. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino..... 81
Figura 67. Encaminamientos de las exportaciones de maíz en el área de influencia del corredor..... 81
Figura 68. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino..... 82
Figura 69. Estructura de la cadena logística del Arroz..... 82
Figura 70. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Arroz en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino..... 83
Figura 71. Encaminamientos de las exportaciones de arroz en el área de influencia del corredor..... 83
Figura 72. Estructura de la cadena logística de las legumbres 84
Figura 73. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Poroto en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 84
Figura 74. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Poroto en Paraguay. Productos y países destino..... 85
Figura 75. Encaminamientos de las exportaciones de Poroto en el área de influencia del corredor .. 85
Figura 76. Estructura de la cadena logística del tomate en fresco e industria. 86
Figura 77. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tomate en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 87
Figura 78. Encaminamientos de las exportaciones de Cítricos en el área de influencia del Corredor. 87
Figura 79. Estructura de la cadena logística del tabaco. 88
Figura 80. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tabaco en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 88
Figura 81. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tabaco en Paraguay. Productos y países destino..... 89
Figura 82. Encaminamientos de las exportaciones de Tabaco en el área de influencia del Corredor . 89
Figura 83. Estructura de la cadena logística del Litio. 90
Figura 84. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en Chile. Productos, modo de transporte y países destino. 90
Figura 85. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 91
Figura 86. Encaminamientos de las exportaciones de Litio en el área de influencia del corredor 92
Figura 87. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino..... 92
Figura 88. Estructura de la cadena logística de los boratos..... 93
Figura 89. Principales cifras de la cadena logística de exportación de los Boratos en Chile. Productos, modo de transporte y países destino..... 93

Figura 90. Principales cifras de la cadena logística de exportación de los Boratos en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino. 94
Figura 91. Encaminamientos de las exportaciones de Boratos en el área de influencia del corredor. 94
Figura 92. Estructura de la cadena logística de los Cítricos 95
Figura 93. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Cítricos en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 96
Figura 94. Encaminamientos de las exportaciones de Cítricos en el área de influencia del corredor . 96
Figura 95. Estructura de la cadena logística de la carne vacuna 97
Figura 96. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino 97
Figura 97. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino 98
Figura 98. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino 98
Figura 99. Encaminamientos de las exportaciones de la Carne Vacuna en el área de influencia del corredor..... 99
Figura 100. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino 99
Figura 101. Estructura de la cadena logística de la carne avícola..... 100
Figura 102. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Avícola en Mato Grosso do Sul (BR). Productos, modo de transporte y países destino..... 100
Figura 103. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Avícola en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino 101
Figura 104. Encaminamientos de las exportaciones de la Carne Avícola en el área de influencia del Corredor 101
Figura 105. Estructura de la cadena logística de los Lácteos..... 102
Figura 106. Principales cifras de la cadena logística de exportación de Lácteos en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino..... 102
Figura 107. Encaminamientos de las exportaciones de los Lácteos en el área de influencia del corredor 103
Figura 108. Estructura de la cadena logística del Vino 104
Figura 109. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Vino en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino..... 105
Figura 110. Encaminamientos de las exportaciones de Vino en el área de influencia del corredor.. 105
Figura 111. Encaminamientos de las importaciones de fertilizantes en el área de influencia del corredor 106
Figura 112. Cargas analizadas en el área de influencia del Corredor, tipologías, modos de transporte y uso según cadena y territorio. En toneladas..... 107
Figura 113. Cadenas logísticas, distribución de la producción e impacto logístico. 109
Figura 114. Mapa síntesis funcional de la logística en el corredor: nodos y ramales actuales y potenciales. 110
Figura 115. Agrupamientos de las cadenas analizadas por tipo de Carga Predominante o Familias logísticas 112
Figura 116. GSA. Exportación Campo Grande (MS) - Shanghai 113
Figura 117. GSA. Exportación Filadelfia (PY) – Rosario (AR) 114
Figura 118. OGS. Exportación Susques (AR)- Paulinia (BR) 114
Figura 119. OGS. Importación Shanghai (China) – Filadelfia (PY) 115

Figura 120. DRY. Exportación Güemes (AR)- Shanghai (China) 115
Figura 121. DRY. Exportación Loma Plata (PY)- Beirut (Libano)..... 116
Figura 122. *Reefer*. Concepción (PY) – Santiago de Chile (CH) 117
Figura 123. *Reefer*. Filadelfia (PY) – Santiago de Chile (CH)..... 117
Figura 124. *Reefer*. Campo Grande (BR)- Shanghai (China)..... 118
Figura 125. Esquema de secciones de referencia a la tramificación del Corredor. 120
Figura 126. Mapa de flujos TMDA en la red vial en el corredor. 122
Figura 127. Mapa vial por sistema de tramificación del Corredor. 124
Figura 128. Mapa secciones 1 y 2. Norte de Chile. 125
Figura 129. Mapa secciones 2 y 3. Norte de Argentina. 126
Figura 130. Mapa secciones 4 y 5. Paraguay. 127
Figura 131. Mapa sección 6. Matto Grosso do Sul. 128
Figura 132. Esquema de localización y características generales de los pasos de frontera en el Corredor. 133
Figura 133. Esquema de líneas marítimas. 135
Figura 134. Esquema de nodos de mayor movimiento en toneladas por la Hidrovía Paraná - Paraguay. 136
Figura 135. Esquema de líneas férreas de mayor tonelaje transportado en el Corredor. 137
Figura 136. Esquema de aeropuertos de interés regional en el Corredor con conexiones disponibles. 139
Figura 137. Esquema de servicios al transporte terrestre a lo largo del Corredor..... 145
Figura 138. Mapa general de redes de distribución eléctrica en el corredor Capricornio. 146
Figura 139. Mapa general de redes de distribución de gas en el corredor Capricornio..... 147
Figura 140. Mapa general de zonas desconetadas de redes 4G y 5G sobre el corredor Capricornio. 147
Figura 141. Matriz DOFA para el Corredor Capricornio. Objetivo estratégico: Alistar el Corredor para operaciones logísticas eficientes en tiempo, costo y confiabilidad 154
Figura 142. Riesgos Matriz DOFA para el Corredor Capricornio. Objetivo estratégico: Alistar el Corredor para operaciones logísticas eficientes en tiempo, costo y confiabilidad..... 155
Figura 143. Objetivos de desarrollo de los corredores logísticos por tipo de agente 157
Figura 144. Etapas de desarrollo de un corredor de transporte y logística..... 158
Figura 145. Niveles de maduración funcional en los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio 160
Figura 146. Escenario de desarrollo final de la fase de integración operativa del CBC..... 167
Figura 147. Proyectos identificados a secuenciar..... 168
Figura 148. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura vial 280
Figura 149. Propuesta de secuenciación de los proyectos de mejoramiento de pasos fronterizos .. 281
Figura 150. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura de apoyo al transporte 282
Figura 151. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura terminales portuarios283
Figura 152. Principales proyectos nodales estratégicos sobre el Corredor Capricornio 284
Figura 153. Propuesta de secuenciación de los proyectos de nodos estratégicos interiores 284
Figura 154. Propuesta de secuenciación de los proyectos de complementariedad ferroviaria 285
Figura 155. Propuesta de secuenciación de los proyectos de redes de servicios 285
Figura 156. Nivel de avance en la programación de las inversiones (Millones de USD y %)..... 286
Figura 157. Reparto por períodos anuales de la inversión requerida (Millones de USD) 287
Figura 158. Distribución de la fuente de recursos entre los sectores público y privado..... 287
Figura 159. Montos de inversión por tipología de actuaciones (Millones de USD y %) 288

Figura 160. Reparto de la inversión asignada por Ámbito de Desarrollo Integral..... 288

Lista de Tablas

Tabla 1. Fuentes de Información utilizadas 112
Tabla 2. Síntesis del relevamiento de costos de transporte para familias logísticas y pares OD típicos 119
Tabla 3. Tonelaje movilizado en cabotaje por tipo de carga para 2023 en los puertos de referencia. 133
Tabla 4. Movimientos por tipo de embarcación para 2023 en los puertos de referencia. Fuente DIRECTEMAR 134
Tabla 5. Aeropuertos regionales de interés al Corredor por pasajeros y carga movilizada. 138
Tabla 6. Caracterización regional de redes energéticas y de telecomunicaciones. 148
Tabla 7. Resumen desafíos regionales en redes energéticas y de telecomunicaciones..... 152

Lista de Acrónimos

2PLs	*Second-Party Logistics*
3PLs	*Third-Party Logistics*
ABAG	Asociación Brasileña de Agronegocios
ABCAM	Asociación Brasileña de Camioneros
ABIEC	Asociación Brasileña de Industrias Exportadoras de Carnes
ABIOVE	Asociación Brasileña de las Industrias de Aceites Vegetales
ABTC	Asociación Brasileña de Logística, Transportes y Cargas
ACI	Área de Control Integrada
ACNOA	Asociación Citrícola del Noroeste Argentino
ACRISSUL	Asociación de Criadores de Mato Grosso do Sul
AGESUL	Agencia Estatal de Gestión de Emprendimientos (Brasil)
AGETRAPAR	Asociación Gremial de Empresarios de Transporte Automotor de Cargas del Paraguay
AgLog	Agentes Logísticos
AGUNSA	Agencias Universales S.A. (Chile)
AIERA	Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina
AMPA	Asociación de Productores de Algodón de Mato Grosso do Sul
ANATC	Asociación Nacional de Empresas de Transporte de Cargas (Brasil)
ANF	Aeropuerto Andrés Sabella (Chile)
ANPP	Administración Nacional de Navegación y Puertos (Paraguay)
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (Brasil)
ANTT	Agencia Nacional de Transportes Terrestres (Brasil)
APA	Áreas de Protección Ambiental
APEA	Asociación de Productores Exportadores Argentinos (Argentina)
APRONOR	Asociación Civil de Productores Agrícolas y Ganaderos del Norte (Argentina)
APROSOJA	Asociación Brasileña de Productores de Soja
AR	Argentina
ARCA	Agencia de Recaudación y Control Aduanero (Argentina)
ASOEX	Asociación de Exportadores de Frutas (Chile)
ATOLPAR	Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos del Paraguay

BCB	Banco Central de Brasil
BCP	Banco Central de Paraguay
BCRA	Banco Central de la República Argentina
BCyL	Belgrano Cargas y Logística S.A. (TAC)
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BioSul	Asociación de Productores de Bioenergía de Mato Grosso do Sul
BR	Brasil
CAF	Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe
CAFYM	Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Paraguay)
CAJUTAC	Cámara de Transporte de Jujuy (Argentina)
CAPAINLAC	Cámara Paraguaya de Lácteos
CAPATIT	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre
CAPECO	Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas
Carg	Cargadores
CATAC	Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas
CATERPA	Cámara Paraguaya de Puertos y Terminales Privadas
CBC	Corredor Bioceánico de Capricornio
CCF	Centro de Coordinación Fronteriza
CEPAL	Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CFI	Consejo Federal de Inversiones
CH	Chile
CIPEM	Centro de Industrias Productoras y Exportadoras de Madera de Mato Grosso do Sul
CLI	Corredores Logísticos de Integración
CN CSP	Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay
CNDC	Confederación Nacional de Dueños de Camiones (Chile)
CNL	Consejo Nacional de Logística (Paraguay)
CNT	Confederación Nacional del Transporte (Brasil)
COCHILCO	Comisión Chilena del Cobre
CODELCO	Corporación Nacional del Cobre (Chile)
ComEx	Comercio Exterior
CONAB	Compañía Nacional de Abastecimiento (Brasil)
CONAF	Corporación Nacional Forestal (Chile)
CORE	Consejo Regional (Chile)
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción (Chile)
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
COZOFRA	Zona Franca de Salta (Argentina)
CPM	Complejo Portuario Mejillones
CTFN	Confederación Fuerza del Norte (Chile)
DCEA-MAG	Dirección de Censo y Estadísticas Agropecuarios (Paraguay)
DFOIs	División de Fomento e Industria (Chile)
DGA	Dirección General de Aduanas (Argentina)
DINATRAN	Dirección Nacional de Transporte (Paraguay)
DIPLADs	División de Planificación y Desarrollo (Chile)
DIRECTEMAR	Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Chile)
DIT	Dirección de Infraestructura y Transporte (Chile)
DLMGS	Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul
DNERyCV	Dirección Nacional de Estudios Regionales y de Cadenas de Valor (Argentina)

DNIT	Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (Paraguay)
DNV	Dirección Nacional de Vialidad (Argentina)
DOFA	Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas
EPA	Empresa Portuaria de Antofagasta
EPI	Empresa Portuaria de Iquique
exSSPVNyMM	Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables y Marina Mercante (Argentina)
FADEEAC	Federación Argentina de Entidades Empresariales del Autotransporte de Cargas
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
FBA	Servicios de consolidación y desconsolidación de carga
FEPASA	Ferrocarriles del Paraguay S.A.
FETRA	Federación de Transportadores Argentinos
FFCC	Ferrocarril
FNDR	Fondo Nacional de Desarrollo Regional
GLP	Gases Licuados del Petróleo
GNL	Gas Natural Licuado
GobNac	Gobierno Nacional
GobReg	Gobierno Regional
GORE	Gobierno Regional (Chile)
GWh	Gigavatio-hora
HPP	Hidrovía Paraguay-Paraná
IBGE	Instituto Brasileño de Geografía y Estadística
ICEX	España Exportación e Inversiones
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
IMDA	Índice Medio Diario Anual
IMO	Organización Marítima Internacional
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos (Argentina)
INE	Instituto Nacional de Estadística (Varios países)
INV	Instituto Nacional de Vitivinicultura de Argentina
IPCVA	Instituto de Promoción de la Carne Vacuna Argentina
IPT	Instrumentos de Planificación Territorial (Chile)
JJY	Jujuy
KTMF	Miles de tonelada métricas de contenido fino
kV	Kilovoltio
LSPA	Encuesta Sistemática de la Producción Agrícola (Brasil)
MAGYP	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (Argentina)
MBN	Ministerio de Bienes Nacionales (Chile)
MDIC	Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios (Brasil)
MDPyEP	Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural (Bolivia)
MECON	Ministerio de Economía (Argentina)
MECTA	Modelo de Estimación de Costos de Transporte por Agua
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas (Paraguay)
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MISPTyV	Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos, Tierra y Vivienda de Jujuy
MOP	Ministerio de Obras Públicas (Varios países)
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (Paraguay)
MPO	Ministerio de Planificación y Presupuesto (Brasil)
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores (Brasil)
MS	Mato Grosso do Sul
msnm	Metros sobre el nivel del mar

MTR	Ministerio de Transportes (Brasil)
MW	Megavatio
MZN	Macrozona Norte (Chile)
NEA	Noreste argentino
NOA	Noroeste argentino
OD	Origen-Destino
ODEPA	Oficina de Estudios y Políticas Agrarias (Chile)
OIV	Organización Internacional de la Viña y el Vino
ONTL	Observatorio Nacional de Transporte y Logística (Brasil)
OpInf	Operadores de Infraestructura
PAM	Producción Agropecuaria Municipal (Brasil)
PCS	*Port Community System*
PEA	Población Económicamente Activa
PELT	Plan Estatal de Logística y Transporte (Brasil)
PERLOG	Perfil Logístico
PIB	Producto Interno Bruto
PICO	Paso de Integración Centro Oeste
PIIR	Perfil de Infraestructura de Integración Regional
PM	Plan Maestro
PM-CBC	Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio
PNL	Plan Nacional de Logística
PPM	Encuesta Ganadera Municipal (Brasil)
PROGRANO	Asociación de Productores de Granos del Norte (Argentina)
PROSALTA	Agencia Provincial de Promoción de Exportaciones (Argentina)
PTIRA	Puerto Terrestre Internacional de la Región Antofagasta
PY	Paraguay
REDIEX	Red de Inversiones y Exportaciones (Paraguay)
REMSA	Recursos Energéticos y Mineros de Salta, S.A.
RN	Ruta Nacional
RP	Ruta Provincial
SAG	Servicio Agrícola y Ganadero (Chile)
SCADA	*Supervisory Control And Data Acquisition*
SEDEC	Secretaria Nacional de Protección y Defensa Civil (Brasil)
SEIA	Sistema de Evaluación Ambiental de Chile
SEILOG	Secretaria de Estado de Infraestructura y Logística (Brasil)
SEMADESC	Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo, Ciencia, Tecnología e Innovación (Brasil)
SEMAGRO	Instituto de Medio Ambiente de Mato Grosso do Sul
SENACSA	Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal de Paraguay
SENASA	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria Argentina
SERNAGEOMIN	Servicio Nacional de Geología y Minería (Chile)
SIFRECA	Sistema de Información de Fletes (Brasil)
SIN	Sistema Interconectado Central
SITRANS	Servicios Integrados de Transporte (Chile)
SLT	Salta
SNA	Servicio Nacional de Aduanas (Chile)
Soc	Sociedad
SOFOFA	Sociedad de Fomento Fabril (Chile)

SOP	Secretaría de Obras Públicas (Argentina)
SSPTCyL	Subsecretaria de Planificación de Transporte de Cargas y Logística (Argentina)
TAC	Trenes Argentinos de Carga (BCyL)
TEU	*Twenty-foot Equivalent Unit*
TKU	Toneladas-kilómetro útiles
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual
UE	Unión Europea
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
USA	Estados Unidos
USCG	Servicio Geológico de Estados Unidos
USD	Dólar estadounidense
USDA	Departamento de Agricultura de los Estados Unidos
UTP	Unión de Transportadores del Paraguay
UV	Radiación Ultravioleta
VEP	Viceministerio de Economía y Planificación (Paraguay)
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior
ZDL	Zona de Desarrollo Logístico
ZOFRI	Zona Franca de Iquique

Resumen Ejecutivo

I. Introducción y alcances

El presente documento compila las actividades realizadas y los resultados alcanzados en la "Consultoría sobre Infraestructura Física y Digital del Corredor Bioceánico de Capricornio", elaborado a solicitud del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El objetivo principal del estudio es la elaboración del diagnóstico regional y plan de acción de la infraestructura física y digital del "Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (PM-CBC)", en el interés último de fortalecer las capacidades de planificación, gestión y coordinación regional de los gobiernos nacionales y subnacionales que forman parte del territorio del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

En particular, el alcance del estudio define como infraestructura física y digital a los sistemas carreteros, ferroviarios, portuarios, aeroportuarios, pasos de frontera, logística, gas, electricidad y comunicaciones digitales, que faciliten el flujo de cadenas de valor entre los territorios subnacionales de la macrorregión CBC.

Los **Objetivos Específicos**, por su parte, se traducen en cuatro grandes ejes de trabajo, alineados con los alcances y resultados esperados de la consultoría. Específicamente, los objetivos concretos a conseguir consisten en:

1) Recopilar y analizar la información primaria y secundaria disponible, incluyendo una amplia campaña de entrevistas y consultas con los actores públicos y privados de nivel nacional y subnacional, visitas de campo en los diferentes segmentos del CBC, y la realización de talleres regionales de propuesta, validación de resultados y difusión.

2) Realizar un diagnóstico exhaustivo del desempeño logístico de las cadenas de valor que configuran los principales flujos de comercio intrarregionales, así como, de la infraestructura física y digital que los soporta.

3) Identificar desafíos y oportunidades de mejora para lograr optimizar la provisión de infraestructura física y digital vinculada a la producción, el transporte de mercancías y al comercio, tanto intrarregional como extrarregional a través de los puertos chilenos, y formular proyectos y acciones específicas.

4) Desarrollar un Plan de Acción para el componente de infraestructura física y digital en los territorios subnacionales que integran el Corredor Bioceánico de Capricornio.

El trabajo se desarrolló durante doce (12) meses, e incluyó la realización de múltiples reuniones y entrevistas con los agentes públicos y privados de los países y estados subnacionales participantes; así como recorridos de levantamiento de información física y operacional de los diferentes tramos habilitados del Corredor Bioceánico de Capricornio.

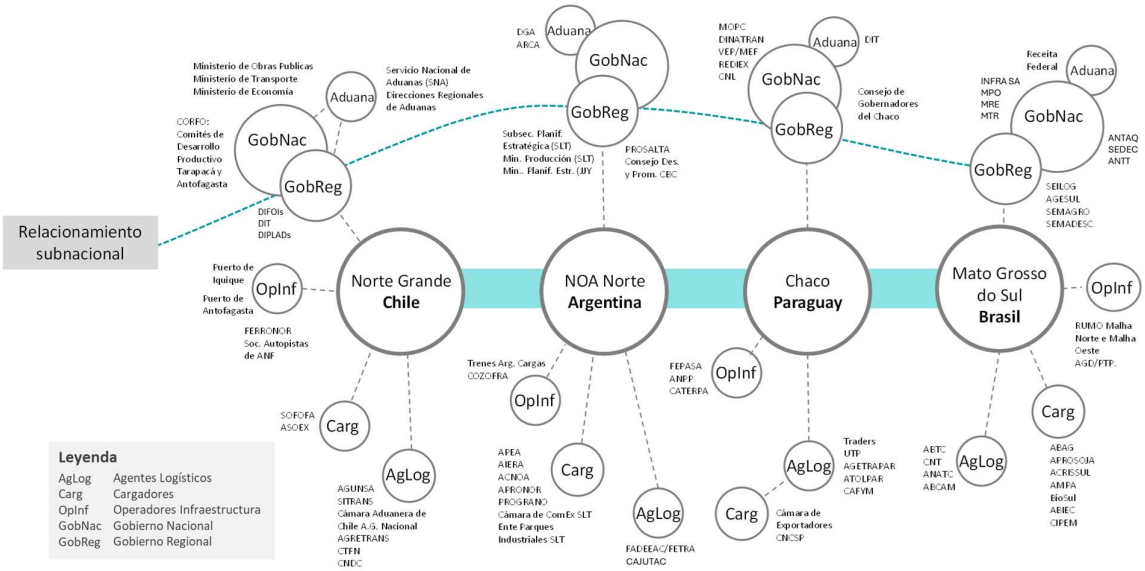
Durante la realización de los trabajos, el equipo de consultores también participó en los foros multinacionales organizados por los ocho (8) estados subnacionales (regiones de Antofagasta y Tarapacá en Chile, provincias de Jujuy y Salta en Argentina, departamentos de Alto Paraguay, Boquerón y Presidente Hayes en Paraguay, y el estado de Mato Grosso do Sul en Brasil) que componen el Corredor Bioceánico de Capricornio, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En estos foros, realizados en Antofagasta (V Foro, noviembre 2024), Campo Grande (VI Foro, febrero 2025) y Jujuy (VII Foro, octubre 2025), los consultores tuvieron la oportunidad de explicar sus avances, y obtener información actualizada sobre los avances de las obras y del modelo de gobernanza del Corredor.

II. Caracterización Territorial del Ámbito de Influencia del Corredor

El punto de partida del análisis de diagnóstico fue la definición del mapa actual de agentes públicos y privados en los estados subnacionales que conforman el CBC (Figura 1). Este mapa permite identificar el grado de Interrelacionamiento entre los diferentes grupos de agentes, incluyendo los gobiernos nacionales y regionales, entes aduanales y para-aduanales, operaciones de infraestructura, cargadores y agentes de la cadena logística. Al respecto, el análisis realizado muestra el bajo nivel de relacionamiento interterritorial sobre la operativa del CBC actual, con la notable excepción de los gobiernos subnacionales, que cuentan con un mecanismo de relacionamiento periódico, y con una visión convergente respecto a la necesidad de impulsar las mejoras físicas y de servicios sobre el corredor. A nivel de los agentes privados no se detectan esquemas de relacionamiento comparables, y las relaciones económicas existentes aún son limitadas y no sistemáticas.

La siguiente figura sintetiza la visión actual del mapa de agentes, pudiendo comprobarse cómo las relaciones transversales son reducidas, debido al predominio de los contextos de operación nacionales.

Figura 1. Mapa de agentes del CBC

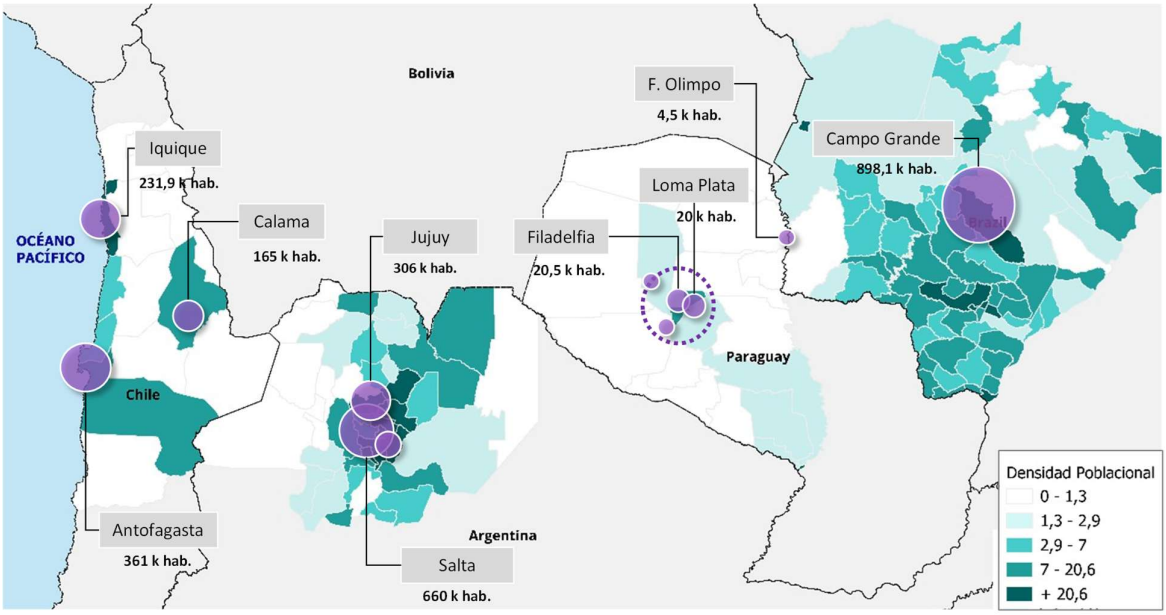


Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Además de la realización de visitas y entrevistas presenciales, el proceso de toma de información para la realización del diagnóstico situacional del Corredor y su ámbito de influencia incluyó el análisis de variables demográficas y sociales, de actividades económicas, y de temas ambientales, con el propósito de identificar los núcleos de población y producción relevantes y los vínculos funcionales con su entorno cercano, así como la obtención y revisión de estadísticas de indicadores económicos, producción y flujos de comercio, lo cual permitió elaborar el contexto funcional y operativo del CBC a la vez que sirvió para validar las estrategias y actuaciones previstas para su desarrollo en los planes existentes.

Respecto a la concentración demográfico-territorial, el Corredor Capricornio cuenta con una población total de un poco más de 6 millones de habitantes, de la cual el 87,4% es población urbana según los censos de población disponibles en cada país. Esta población representa un 0,23% de la población de América del Sur y un 0,4% de la población total de los países del Corredor. Los territorios subnacionales del Corredor comparten su condición periférica y una demografía de bajas densidades en la mayoría de los 152 municipios y 981.079 km^2 por los que transita.

Figura 2. Población por municipios de cada ente subnacional



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a los últimos censos de población de cada país

En el mapa anterior puede apreciarse la concentración demográfica en los distintos territorios, en los que sólo unas pocas conurbaciones superan los 100 mil habitantes en el recorrido del Corredor. Esto explica el proceso de transición demográfica en el que se encuentran las entidades subnacionales del mismo, el cual puede observarse a través de varios indicadores y tendencias que incluyen la concentracion urbana de su poblacion y la persistencia de la migración interna desde zonas rurales hacia áreas urbanas centrales, siendo el principal factor de atracción el mayor desarrollo económico de las capitales regionales. Este fenómeno transforma el paisaje urbano y social de estas regiones, planteando desafíos y oportunidades para la gestión de recursos y servicios urbanos.

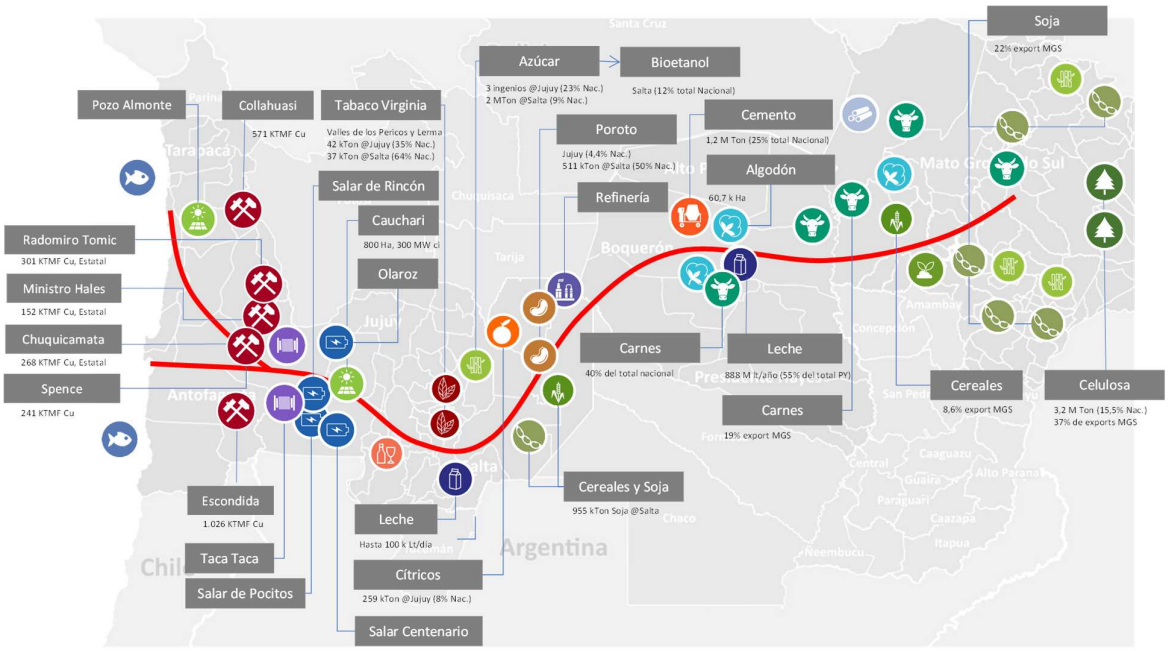
En el ámbito de influencia del Corredor, la población económicamente activa (PEA) alcanza los 4.174.986 habitantes, lo que es equivalente a un 2,2% del total de la PEA de los cuatro países involucrados. Las regiones que mantienen una tasa de desempleo menor o similar a la media nacional corresponden a Mato Grosso do Sul (3,7%), seguido por Salta (4,1%) y Jujuy (5,2%), mientras que los departamentos que componen el Chaco Paraguayo presentan tasas de desempleo significativamente más altas que la media nacional (entre 9,1% y 11,2%). Esto podría indicar problemas estructurales en el mercado laboral o desafíos económicos particulares en este territorio.

Los niveles de pobreza también evidencian importantes disparidades a lo largo de los territorios del CBC. La población conjunta bajo el umbral de pobreza representa un 30,7% del total, alcanzando 1.889.042 personas, lo que suponen un severo desafío para los gobiernos subnacionales y nacionales. La pobreza está altamente concentrada en las regiones del norte de Argentina, mientras que Mato Grosso do Sul y las regiones Tarapacá y Antofagasta tienen tasas de pobreza significativamente más bajas que los promedios nacionales. Esta disparidad entre los patrones demuestran la importancia de adoptar enfoques de política económica y social diferenciados que estén bien alineados con las realidades socioeconómicas específicas de cada región dentro del Corredor.

La composición demográfica revela un total de 1.984.031 personas clasificadas como población dependiente, en contraste con una población económicamente activa (PEA) de 4.174.986 personas. Esta configuración demográfica resulta en una relación de dependencia del 47,5%, esencial para entender las dinámicas económicas y los desafíos asociados con la sostenibilidad de ingresos en la región. El alto nivel de dependencia combinado con una tasa de pobreza del 30,7% exacerba la condición de pobreza, particularmente en el contexto de una transición demográfica en curso.

Respecto a las actividades económicas en el territorio del CBC, el siguiente mapa ilustra la amplia diversidad y complementariedad de las actividades existentes y en desarrollo a lo largo del recorrido del Corredor: regiones mineras líderes en Chile, provincias agroindustriales en Argentina, ganadería extensiva en el Chaco Paraguayo, y un estado brasileño económicamente impulsado por los agronegocios. La distribución de las actividades en el ámbito del Corredor Bioceánico Capricornio reflejan cómo cada región ha adaptado sus estrategias económicas a las características intrínsecas del territorio, aprovechando los recursos naturales disponibles y adaptando las prácticas agrícolas e industriales a las condiciones locales.

Figura 3. Localización de las actividades económicas en el territorio del Corredor



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

El clúster minero de Chile explota cobre, litio, nitratos y otros productos en más 12 yacimientos mineros en las regiones de Antofagasta y Tarapacá, representando junto al sector energético más del 70% del PIB regional con la generación solar fotovoltaica y proyectos de hidrógeno verde. Por su parte, aunque la pesca ha declinado en participación, aún existen industrias pesqueras y acuícolas con inversión privada significativa. Finalmente, la industria manufacturera local (5-7% del PIB) incluye astilleros, maestranzas y manufacturas ligadas a la pesca y la minería.

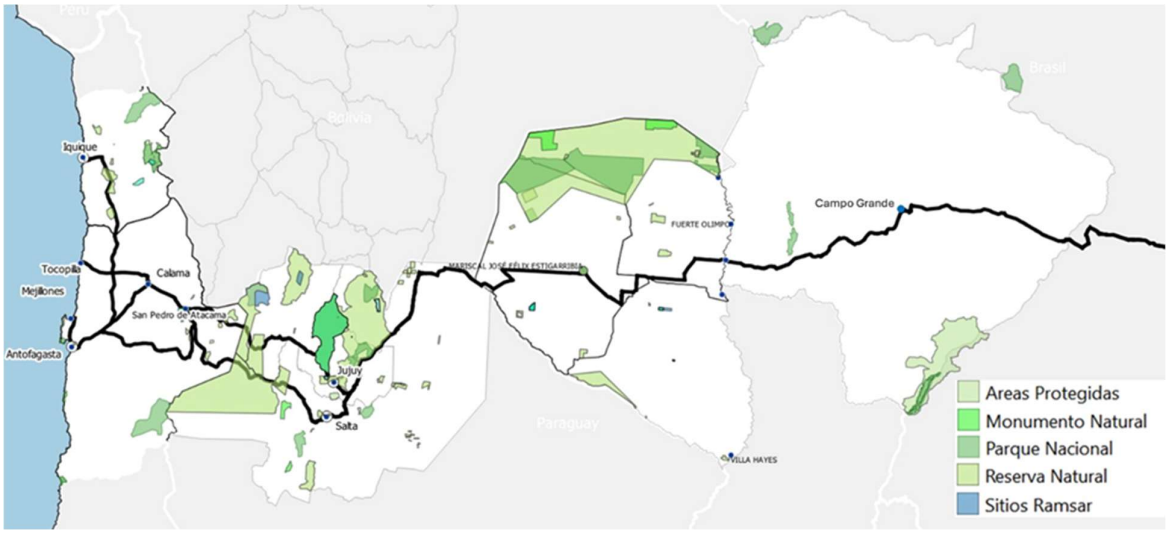
En el norte de Argentina, las provincias de Salta y Jujuy presentan una variedad de actividades económicas que están fuertemente influenciadas por las características geográficas y las aptitudes del suelo de la región, como la producción de soja, tabaco, y caña de azúcar a gran escala. El norte de NOA también se registra actividad de minería extractiva, especialmente litio, plata y oro, presentando ventajas debido a la rica geología de la Cordillera de los Andes.

Por su parte, la actividad económica más relevante en los departamentos del Chaco Paraguayo es la ganadería semi intensiva. El departamento de Boquerón destaca en la producción de carne, beneficiándose de extensas pasturas naturales que son ideales para la ganadería extensiva. Adicionalmente, la agricultura del Chaco está emergiendo como un sector económico clave, especialmente por el cultivo de soja, que se espera duplique su producción en la campaña 2024/2025.

Mato Grosso do Sul es un importante productor de soja, maíz y carne de Brasil. Las vastas tierras agrícolas del estado se benefician de suelos planos y fértiles junto a un clima favorable que permite dos o más cosechas al año a través de la agricultura mecanizada a gran escala. Además de la agricultura y la ganadería, en Mato Grosso do Sul se destaca un desarrollo industrial significativo, especialmente en la producción de bioenergía a partir de caña de azúcar y en la producción de celulosa.

La explotación de estos recursos, sin embargo, plantea desafíos significativos en términos de sostenibilidad ambiental y gestión de impactos, que exigen políticas para la conservación del medio ambiente. Al respecto, las áreas protegidas juegan un papel clave en la conservación de la biodiversidad y, aunque cada país tiene su propio sistema de clasificación y gestión, existen conceptos comunes en la forma en que se administran estas áreas. La importancia de estos espacios queda patente por su magnitud, ya que se cuenta con un total de 151.420 km^2 de territorios protegidos por algún marco legal ambiental vigente, a lo largo del territorio del CBC.

Figura 4. Zonas protegidas.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

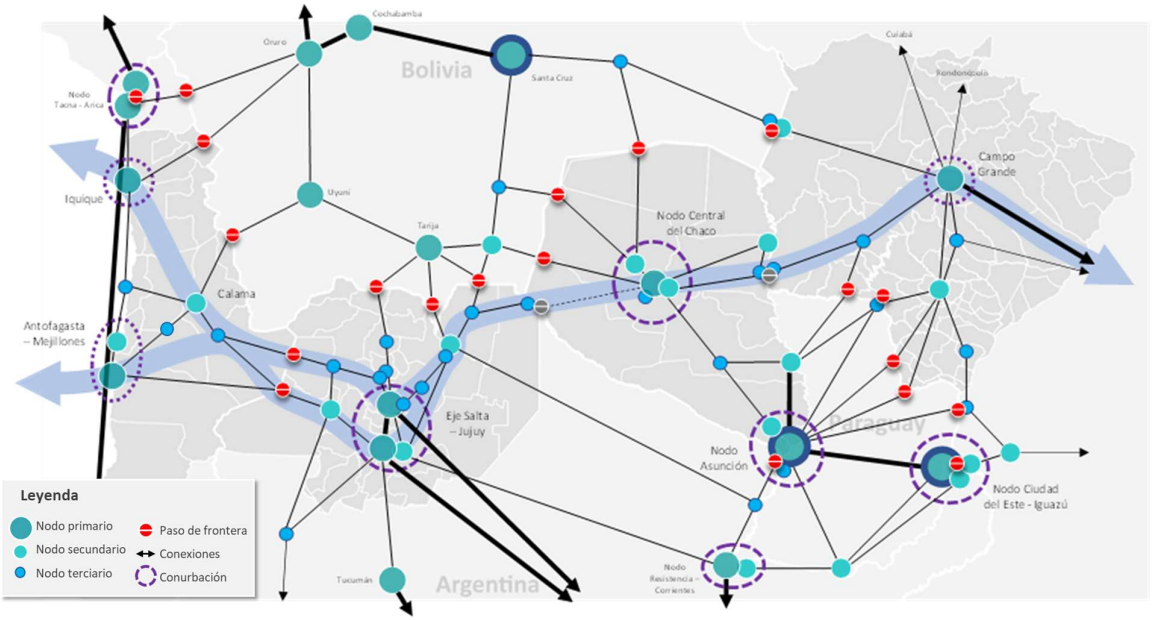
Respecto a los atractivos turísticos del CBC, la región chilena es mundialmente conocida por albergar el Desierto de Atacama, que es el desierto no polar más seco del mundo, y que se ha considolidado como un destino turístico internacional para trekking, ciclismo de montaña y observación de estrellas, así como también destacan las bahías de Mejillones y de San Jorge en el avistamiento de cetáceos y fauna marina. La Quebrada de Humahuaca en Jujuy, Argentina, fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2003, y ofrece un impresionante desfile de montañas multicolores, pueblos coloniales y ruinas precolombinas, mientras que el Parque Nacional Calilegua Jujuy (región de las Yungas) forma parte de la Reserva de Biosfera de las Yungas (UNESCO) gracias a su vegetación exuberate y profundos valles. El Chaco Paraguayo es una vasta planicie que se extiende hasta Bolivia y Brasil, conocida por su biodiversidad única y que ofrece oportunidades significativas para el ecoturismo y la observación de vida silvestre, al igual que

Mato Grosso do Sul con sus enormes humedales del Pantanal, uno de los más ricos en biodiversidad del mundo. Cada uno de estos destinos aprovecha las condiciones naturales únicas de la región, además de reflejar el patrimonio cultural e histórico de los territorios.

Mientras que la intención de conservar la biodiversidad y los ecosistemas es una constante, las metodologías y la eficacia en la implementación de áreas protegidas varían según el contexto legal, económico y social de cada país del Corredor Capricornio. Esta diversidad puede ofrecer oportunidades para el aprendizaje y la cooperación transfronteriza, permitiendo a cada estado subnacional beneficiarse de las experiencias y mejores prácticas del resto.

En términos de conectividad y funcionalidad, el Corredor constituye una palanca clave para el desarrollo económico y social de sus territorios subnacionales. Los centros urbanos dentro del corredor actúan como nodos críticos de servicios, y funcionan como puntos de enlace para el transporte y la logística, facilitando el comercio y la movilidad de cargas y pasajeros. Esta interconexión fortalece las economías locales y fomenta un desarrollo integrado, haciendo que cada ciudad dentro del corredor contribuya a un sistema de ciudades que se apoya mutuamente.

Figura 5. Estructura Jerarquizada del Sistema de Ciudades



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Desde el punto de vista de los grandes centros urbanos que nuclean gran parte de la actividad en la zona poniente del Corredor, Antofagasta resalta por su funcionalidad como centro de consumo, producción, y ruptura de carga portuaria, vial y aeroportuaria. Por su parte, a nivel intermedio, resalta Calama como nodo clave para la minería con los pasos fronterizos de Jama y Sico, junto a la conurbación Iquique-Alto Hospicio que destaca por su puerto, aeropuerto y una zona franca consolidada. En Argentina, Salta y Jujuy son puntos estratégicos que proveen servicios logísticos, con fuerte vinculación con Bolivia y los pasos fronterizos con Chile. La situación es similar en Campo Grande y Corumbá en Mato Grosso do Sul, en donde se mantiene un rol importante en el comercio con Bolivia y Paraguay a través del puerto fluvial. En el caso de este último, los centros urbanos del Chaco Paraguayo son principalmente de distribución intermedia para una región agraria orientada a la exportación, enfrentando desafíos de infraestructura.

El mapa funcional previo también muestra los efectos del centralismo en las relaciones comerciales de los países del Corredor, que se reflejan en la vinculación de los centros urbanos subnacionales respecto a las capitales nacionales o los centros de decisión administrativos y económicos. En Paraguay, especialmente en el Chaco Paraguayo, existe una marcada dependencia hacia la capital Asunción en la logística de aprovisionamiento y distribución, recursos gubernamentales y servicios económicos. En Argentina, las provincias de Salta y Jujuy exhiben un escenario mixto con una fuerte conexión y dependencia de Buenos Aires, especialmente en financiamiento y políticas nacionales, pero su ubicación estratégica y recursos naturales les permiten desarrollar vínculos económicos directos con países vecinos como Bolivia y Chile. Similarmente las regiones de Antofagasta y Tarapacá han logrado cierta independencia económica, crucial para su desarrollo y participación en el Corredor Bioceánico de Capricornio, a pesar de su intensa relación con Santiago. En contraste, Campo Grande en Brasil muestra una independencia notable, que se traduce en el manejo de sus asuntos económicos y logísticos con considerable autonomía. Esta independencia se refleja en su sólida economía agrícola y su papel clave en el comercio transfronterizo, permitiendo una respuesta más ágil a las necesidades locales y fortaleciendo su rol dentro del Corredor.

Los distintos niveles de relacionamiento funcional representan tanto desafíos como oportunidades para la cooperación regional y el desarrollo económico en el Corredor, resaltando la necesidad de políticas que equilibren mejor la autonomía local con la gobernanza y el apoyo central, para fomentar un desarrollo más integrado y sostenible en toda la macroregión. La descentralización efectiva es clave para maximizar el potencial de cada región dentro del contexto nacional e internacional, asegurando que tanto áreas centralizadas como autónomas contribuyan al crecimiento y la estabilidad del Corredor Capricornio.

III. Caracterización logística del Hinterland del Corredor y estructuración de las cadenas de valor

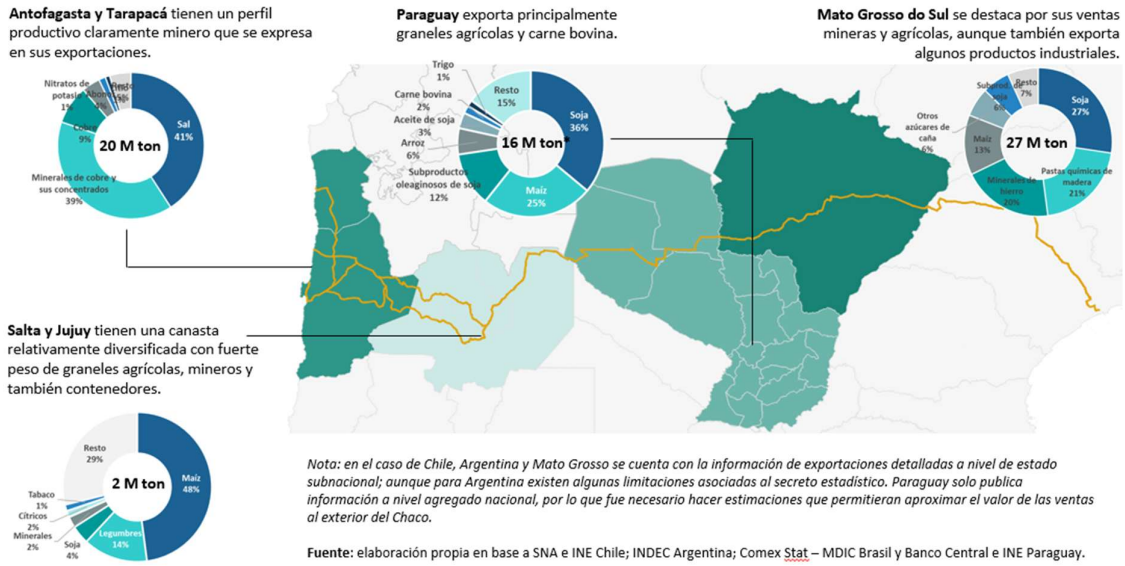
Entre los rasgos más importantes de las cargas que se generan en los territorios subnacionales del Corredor, se aprecia que las regiones de Antofagasta y Tarapacá tienen un perfil productivo claramente minero (90% del volumen movilizado) que se expresa en un importante dinamismo en sus exportaciones, alcanzando casi 40 millones de toneladas y 20 mil millones de dólares en 2023. Las dos regiones explican respectivamente el 30% y el 41% del tonelaje y los valores exportados por la economía chilena.

Por su parte, las exportaciones de las provincias argentinas de Salta y Jujuy ascienden en promedio a 2,3 millones de toneladas anuales. Ambas provincias explican en conjunto el 2,12% del volumen y 2,3% del valor de las exportaciones del país. Los productos que componen la canasta exportadora son numerosos, destacándose: maíz, legumbres (principalmente poroto), soja, cítricos, azúcar y minerales.

Las transacciones de comercio exterior de Paraguay alcanzan casi 23 millones de toneladas, considerando tanto exportaciones como importaciones. En las últimas dos décadas se triplicaron los volúmenes comerciados. La canasta de exportación se encuentra fuertemente concentrada en tres complejos primarios: Soja y subproductos, Maíz y Arroz, que explican el 85% del total de los volúmenes enviados al exterior. En la medición en dólares, cobran relevancia además la energía eléctrica y la carne bovina, estimándose que los departamentos del Chaco contribuyen entre un 10% y 12% del total de las exportaciones nacionales.

Por su parte, las transacciones de comercio exterior de Mato Grosso do Sul ascienden a 33,2 millones de toneladas, considerando tanto exportaciones como importaciones, siendo el aporte de este Estado al comercio exterior de Brasil del 2,5-3% de las exportaciones y del 1,5% de las importaciones. La canasta exportadora de Mato Grosso se compone principalmente de graneles sólidos agrícolas y minerales que suman más de dos tercios del total. Las pastas químicas de madera ocupan el segundo lugar de importancia con un 21%.

Figura 6. Síntesis exportaciones regionales. En toneladas



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA Chile, INDEC Argentina, BCP Paraguay y Comex-Stat MDIC Brasil.

A partir del análisis de la estructura productiva y comercial de las áreas de estudio, se seleccionó un conjunto de cadenas logísticas que representan una cobertura del 43% de las cargas totales que circulan por el área de influencia del corredor. La producción total de las cadenas analizadas en el área de influencia directa del Corredor asciende a 61 millones de toneladas, en tanto las exportaciones suman 13,7 millones de toneladas.

Cada una de las cadenas seleccionadas fue mapeada en base a las estadísticas disponibles en forma pormenorizada para los diferentes territorios de interés, incluyendo regiones aledañas de los países que conforman el corredor.

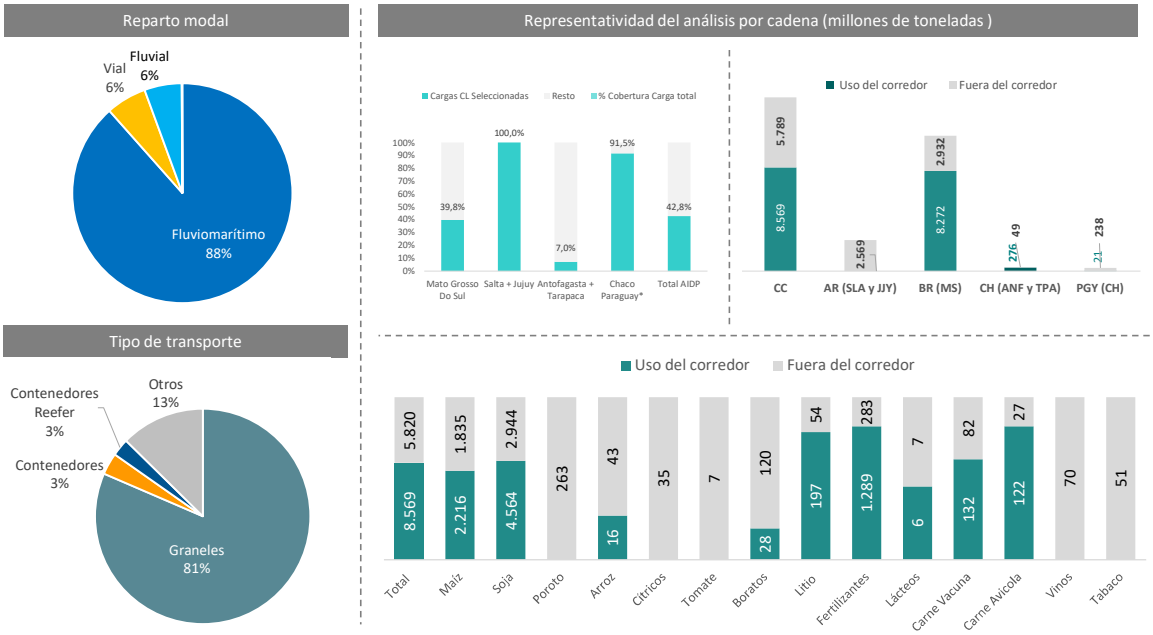
Para cada cadena de producción-logística se dispone de un esquema de la producción y comercialización de las principales cargas que se generan de los territorios atravesados por el CBC, mostrando la localización de la producción a la máxima desagregación espacial posible en función de la información disponible a nivel de cada uno de los 4 grupos de territorios (Norte Grande en Chile, Norte de NOA en Argentina, Chaco Paraguayo y Mato Grosso do Sul).

A nivel de los territorios, el mayor aporte de los volúmenes de las cadenas analizadas corresponde a Mato Grosso do Sul (78%), seguido por las provincias argentinas de Salta y Jujuy (18%), el Chaco Paraguayo (2%) y las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá (2%).

En cuanto a las cadenas que más utilizan el corredor, se observa el claro predominio de los graneles (83%), tales como maíz y soja; seguidos de carga contenerizada como litio y las importaciones de fertilizantes. Las carnes vacuna y avícola también muestran una importante presencia en el corredor, dado que parte significativa de su comercio es intrarregional.

Las imágenes que se presentan a continuación evidencian la representatividad del análisis realizado, de acuerdo con el peso del Corredor en las economías regionales y en las cadenas seleccionadas.

Figura 7. Cargas analizadas en el área de influencia del Corredor, tipologías, modos de transporte y uso según cadena y territorio. En toneladas



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA e INE Chile; INDEC Argentina; Comex Stat – MDIC Brasil y Banco Central e INE Paraguay.

Los territorios que componen el Corredor tienen un peso relevante en las exportaciones, principalmente destinos de ultramar, en donde destaca China como el principal destinatario con el 36% de los volúmenes analizados, seguido por Brasil como generador y atractor de cargas, absorbiendo gran parte de los volúmenes exportados. En este marco, el comercio es aún incipiente, pero varios segmentos tienen potencial para consolidar un corredor productivo.

En el caso de la soja, que aporta la mitad de los volúmenes analizados y tiene gran presencia territorial, se aprecia una clara orientación atlántica, evidenciándose el peso competitivo de la Hidrovía para los graneles agrícolas. Es además un ejemplo de la integración productiva posible entre los territorios: gran parte de la soja de Paraguay ingresa a territorio argentino para ser procesada y remitida bajo la forma de aceite o subproductos sólidos (harina, pellets, tortas) a destinos asiáticos. En el caso argentino, además, parte significativa de las cargas que se exportan en grandes buques a través de la Hidrovía, llegan a los puertos situados en esta mediante ferrocarril.

En el caso del maíz es representativa de la integración logística del ferrocarril (para Brasil y Argentina) y la Hidrovía. De forma similar a lo que acontece con la soja, pero con mayor peso en Brasil, principal destinatario de las cargas regionales.

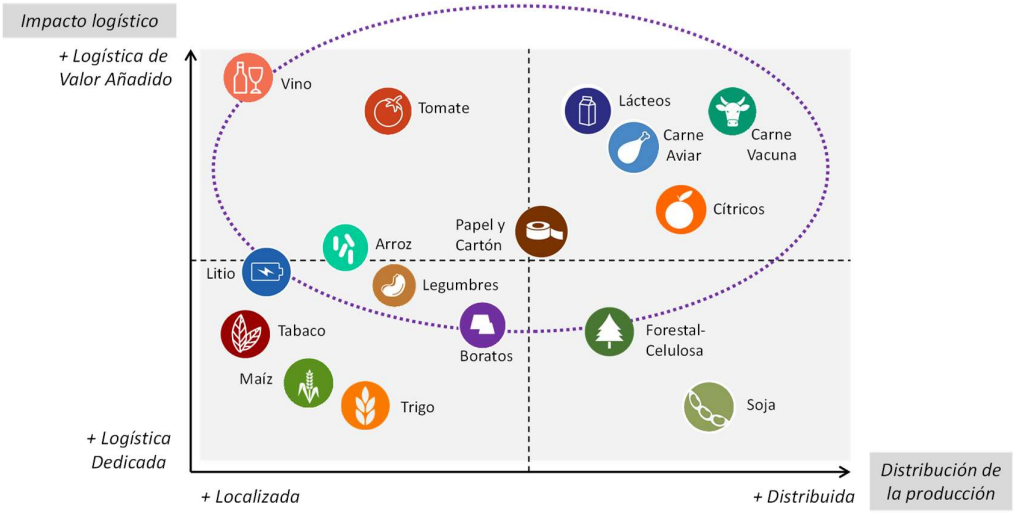
El caso de la cadena del arroz, poroto y las hortofrutícolas de mayor valor podrían derivar parte de sus exportaciones al Corredor, aunque este potencial trasvase está limitado por las dificultades en el posicionamiento de segmentos de valor medio y el peso de los mercados nacionales.

Algunos segmentos de productos orientados a la exportación, como el tabaco, tienen una organización logística difícil de romper. Se trata de producciones atomizadas al inicio de la cadena pero con eslabones industriales muy concentrados que organizan la logística de manera global. Algo similar a lo que sucede con la pasta celulósica.

El caso de la minería presenta patrones algo diferenciados según el producto que se trate. En el caso del litio es necesario posicionar las ventajas del corredor a través de la cooperación entre productores y agentes. La concentración productiva en el Triángulo del Litio aporta potencial en este sentido.

Otros productos agroindustriales con potencial son las carnes bovinas. Al respecto, se observa una oportunidad para la exportación a Asia de productos altamente perecederos. Los lácteos también podrían ampliar más sus exportaciones si se dispusiera de las facilidades adecuadas en el Corredor, mientras que en la cadena de las aves la demanda logística está muy orientada a la fachada atlántica, donde se localizan los frigoríficos.

Figura 8. Cadenas logísticas, distribución de la producción e impacto logístico



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

El esquema anterior sintetiza la distribución de la producción y el impacto del perfil logístico de cada cadena, resaltándo dentro del óvalo punteado aquellos ámbitos en los que existe potencial para el corredor, siempre que se atiendan necesidades logísticas de la carga. En particular, el gráfico diferencia aquellas cadenas en las se produce una logística de valor añadido, habitualmente tercerizada, de las que cuentan con una logística propia o dedicada, en la que los procesos logísticos y productivos están integrados, como por ejemplo sucede en las explotaciones mineras o del sector petrolero o gasífero.

Muchos de estos productos abastecen el mercado interno a la vez que generan encadenamientos hacia adelante y hacia atrás. Todo lo cual aporta peso a la logística regional tanto de comercio exterior como a tráficos domésticos para el abastecimiento y la distribución.

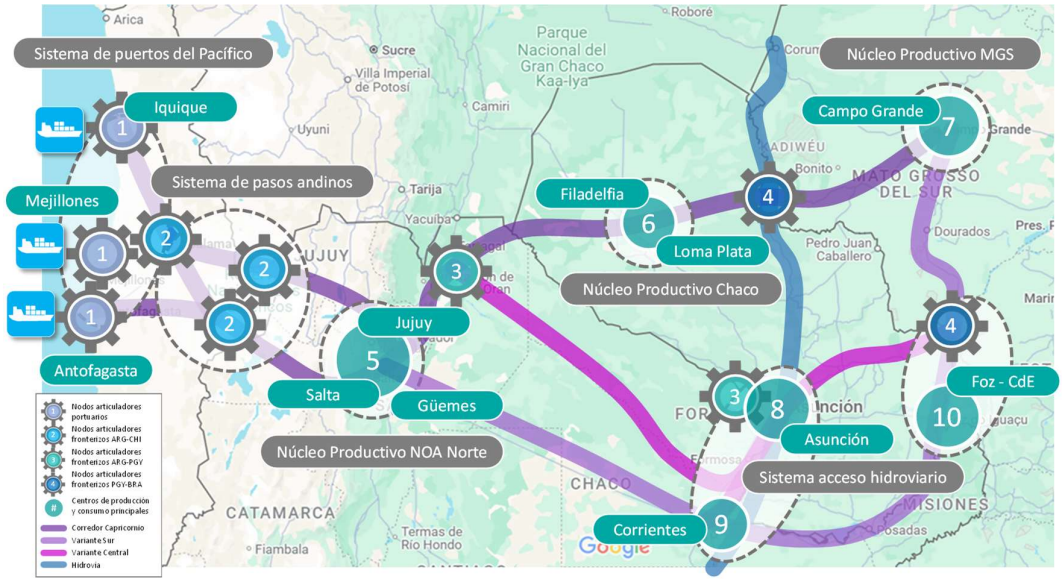
Como resultado del análisis de las cadenas logísticas, resulta posible estructurar el Corredor como una sucesión de nodos de diferentes tipologías funcionales, entre las que destacan los siguientes grupos:

- Grupo 1: Conformado por las áreas portuarias del norte de Chile, entre las que se incluyen los terminales de Antofagasta, Mejillones e Iquique; y sus plataformas de apoyo asociadas en las zonas de La Negra, Portezuelo y Alto Hospicio.
- Grupos 2, 3 y 4: En el que se agregan las bisagras fronterizas que sirven de engranajes de conexión entre los países. Al respecto, entre Chile y Argentina se sitúan los pasos de frontera de Jama y Sico, así como el área de Calama y San Pedro de Atacama, que cumplen funciones de control aduanero. Jujuy dispone de aduanas, zona franca industrial y puertos secos en Perico y Palpalá. Igualmente

destacan bisagras equivalentes en el entorno de Pichanal y en Clorinda entre Paraguay y Argentina, y los pasos que conectan Paraguay y Brasil en el entorno de Iguazú y en Puerto Murtinho – Carmelo Peralta.

- Grupos 5 al 10: Comprenden al conjunto de nodos operacionales y centros de producción, consumo y distribución de mercancías de nivel regional. Se espera que la implementación del Corredor atraiga una parte de las actividades logísticas de los nodos que dan servicio a las variantes actuales por el sur de su recorrido.

Figura 9. Mapa síntesis funcional de logística en el CBC: nodos y ramales actuales y potenciales.



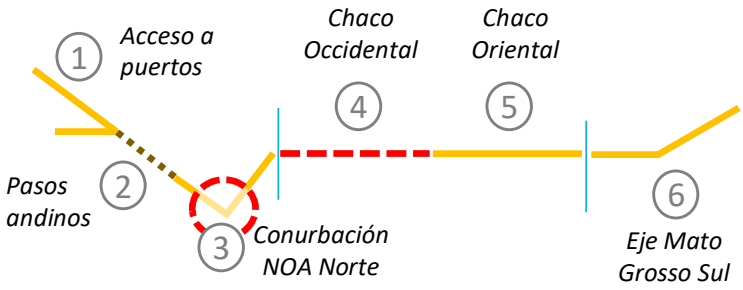
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Es necesario destacar que el Corredor a futuro – al igual que ocurre con sus variantes actuales por la zona central y sur de Paraguay – continuará enfrentando la alternativa logística de la Hidrovía Paraguay-Paraná, por lo que deberá contar con una visión operativa e infraestructural unificada.

IV. Diagnóstico y caracterización de redes de infraestructura, servicios de transporte y redes

Para el **diagnóstico y caracterización de las redes de infraestructura y servicios de transporte**, la tramificación física y funcional del Corredor se presenta en 6 secciones funcionales según la oferta de condiciones específicas de accesibilidad y conectividad a los nodos claves identificados.

Figura 10. Esquema de secciones de referencia a la tramificación del Corredor.

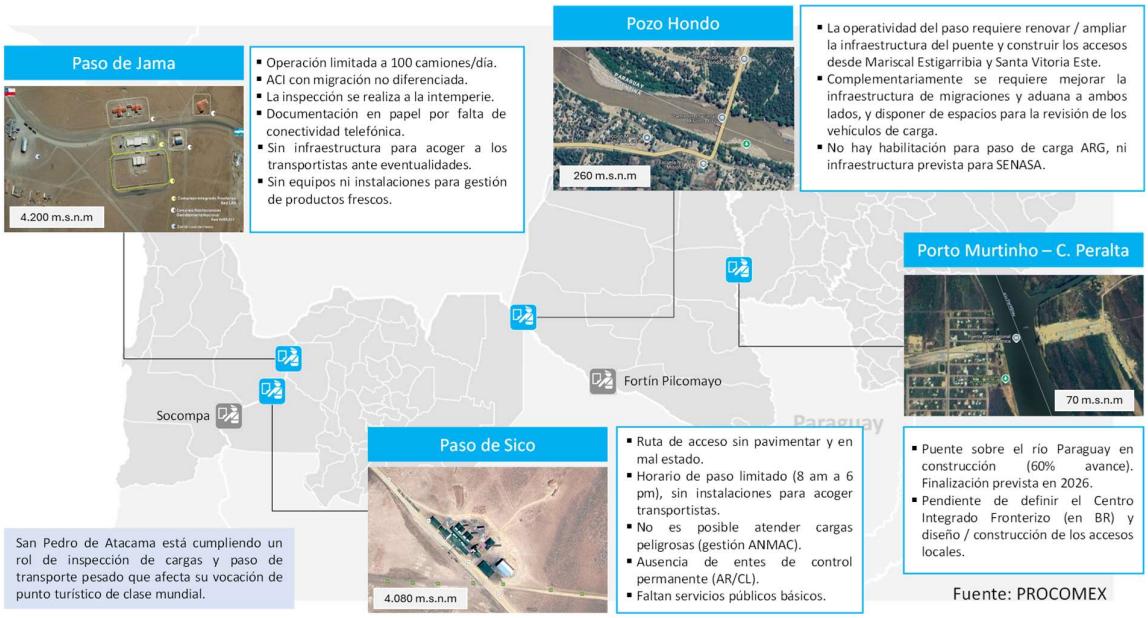


Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

El esquema de tramificación del corredor ilustra una secuencia con fuertes afectaciones determinadas por los pasos de una a otra sección. En particular, la sección 1 *Acceso a puertos* ofrece buenas condiciones de operación que se ve congestionada en los accesos a los puertos mineraleros, seguido por fuertes afectaciones en la sección 2 de difícil acceso geográfico y de servicios. La sección 3 ofrece condiciones favorables afectadas por congestión y pasos urbanos metropolitanos, como es la falta de una variante vial expresa en Salta, mientras que la sección 4 ha definido una discontinuidad en el sistema de flujos del corredor tanto por su carácter no pavimentado como por restricción al tránsito de carga pesada internacional de 3 a 4. Las secciones 5 y 6 ofrecen también afectaciones al flujo motivados por limitaciones puntuales en la capacidad vial.

Como complemento a la caracterización de la red vial, en la siguiente figura puede verse que los pasos fronterizos existentes en el Corredor, (Jama y Sico entre Chile y Argentina; Misión La Paz – Pozo Hondo entre Argentina y Paraguay y, Carmelo Peralta – Porto Murtinho entre Paraguay y Brasil), ofrecen horarios restringidos, servicios insuficientes, y tiempos de trámite elevados. Entre los 4 cruces fronterizos, solo el paso de Jama ofrece servicios, instalaciones habitacionales para el personal y presencia institucional. Los pasos de Sico y Pozo Hondo son pasos alternativos, poco transitados, de difícil acceso y conexión por vías no pavimentadas. El paso de Porto Murtinho, por construir, se proyecta con altos niveles de eficiencia, mientras que el paso alternativo más cercano – situado en Ponta Porá – registra hasta 20 días de trámite aduanero.

Figura 11. Esquema de localización y características generales de los pasos de frontera en el Corredor.

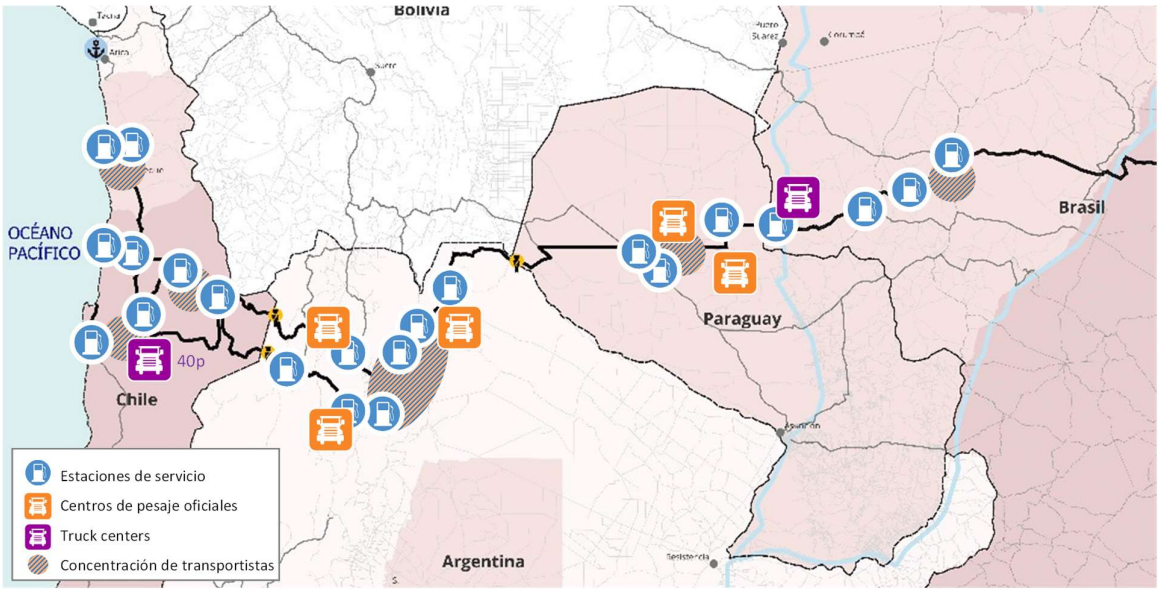


Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a visitas de campo e información aportada por PROCOMEX, 2025.

Por su parte, a lo largo de la vialidad del Corredor no existe actualmente una oferta consistente de servicios logísticos y de transporte, aunque la situación de partida varía considerablemente en función del contexto nacional. Las vías que conforman el Corredor son en su mayoría de calzada sencilla sin trocha camionera, sobreanchos, zonas de descanso (a excepción de la Ruta Panamericana 5 en Chile) u otras previsiones de infraestructura para el transporte especializado de carga, como zonas de servicio y descanso para los camiones. Por el contrario, muchas de las áreas existentes exhiben condiciones de acceso y aproximación deficientes, generando estacionamientos en la calzada y zonas de concentración informal en zonas aledañas.

El mapa que se presenta a continuación muestra la localización de los servicios al transporte a lo largo del trazado del Corredor, la mayor parte de los cuales corresponden a estaciones de servicio de combustible, que en la mayor parte de los casos sirven como áreas de descanso informal. La pernocta en estos establecimientos está sujeta al pago de una tarifa, en la que se presupone la existencia de un servicio de vigilancia, que no siempre resulta efectivo.

Figura 12. Esquema de servicios al transporte terrestre a lo largo del Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Respecto a las redes de energía y telecomunicaciones, en las regiones del Corredor Capricornio se sigue una racionalidad predominantemente comercial, determinada por tres factores estructurales: (1) los elevados requerimientos tecnológicos y de capital que exigen economías de escala, (2) la necesidad de flujos de caja predecibles para garantizar retornos financieros, y (3) la dependencia de marcos regulatorios estables. Esta lógica persiste incluso en territorios con alta demanda social de servicios básicos, donde paradójicamente no se materializa la inversión debido a la ausencia de condiciones de mercado favorables.

El análisis revela que los operadores privados priorizan sistemáticamente zonas con demanda concentrada y solvente (polos mineros en Antofagasta, clústeres agroindustriales en Mato Grosso do Sul), marcos regulatorios con riesgos mitigados (contratos de largo plazo, garantías de pago) y con infraestructura preexistente que reduce costos marginales. En contraste, áreas con alta prioridad social pero baja rentabilidad económica (el Chaco Paraguayo, la Puna argentina) quedan relegadas a esquemas de financiamiento público o subsidios cruzados, generando asimetrías críticas en el desarrollo del Corredor.

V. Estrategia, estructura y fases de desarrollo del Plan de Acción del CBC

El punto de partida para la elaboración del Plan de Acción es la definición de la estrategia general para el desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como un eje de integración operativo; estableciendo el enfoque de la propuesta operacional, sus fases de implementación y los elementos constitutivos de su estructura funcional.

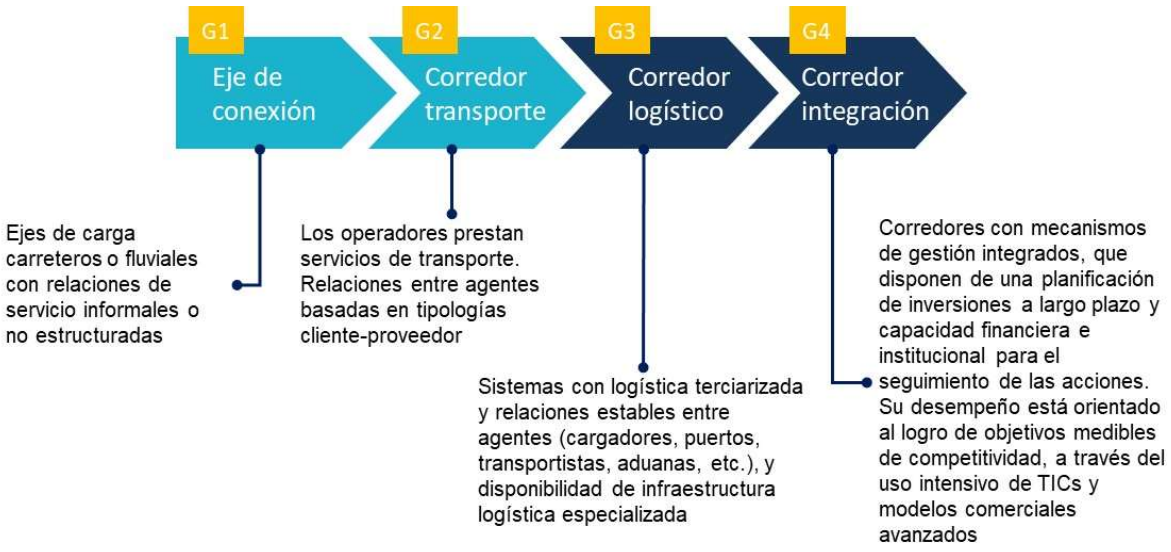
Un corredor logístico de integración se define como un eje funcional logístico asociado a un movimiento comercial de mercancías de importancia nacional o regional, y compuesto físicamente por un conjunto de tramos de diferentes tipologías y servicios de transporte (carreteras, vías ferroviarias, etc.), y nodos de infraestructura asociados (aeropuertos, puertos, etc.), organizados espacial y funcionalmente para dar respuesta a las necesidades de transporte, almacenamiento y comercialización de las cadenas de mercancías. En el recorrido de un corredor logístico se superponen múltiples cadenas logísticas, con diferentes tiempos, costos, actores, necesidades en relación a servicios de valor agregado y regulaciones que las afectan.

A su vez, el grado de madurez o fases de maduración de la funcionalidad de un corredor de transporte es el concepto que determina su consideración como Corredor Logístico, y está definido por su nivel de integración con los territorios que sirve.

En el contexto anterior, resulta posible distinguir cuatro etapas o grados de evolución en las que un corredor cubre diferentes funcionalidades en relación con el territorio próximo: en la primera etapa se trata de un eje de conexión puro, en el que la operación es informal y poco estructurada, y en el que los flujos de transporte no son continuos; mientras que en su evolución hacia un corredor de transporte estos flujos son más regulares y estructurados, y el servicio es prestado de manera más formal.

La tercera y cuarta etapa corresponden propiamente a corredores logísticos y corredores de integración, que difieren fundamentalmente en el grado de institucionalización de la gestión del corredor y en el uso cada vez mayor de sistemas de información entre los agentes. Así, mientras que la gestión de un corredor logístico a escala nacional puede resolverse a través de su incorporación a las estructuras institucionales y mediante la aplicación de la legislación nacional que regula la relación entre los organismos públicos competentes, y de estos con el sector privado; en el caso de los corredores logísticos de integración resulta necesario conformar estructuras de gestión, operación y control que abarcan a dos o más países, lo que complejiza considerablemente su puesta en servicio a corto plazo.

Figura 13. Etapas de desarrollo de un corredor de transporte y logística



Fuente: SLOTT Consulting

El paso de una etapa a la siguiente requiere cumplir con un conjunto de condiciones operacionales y de contorno que varían en función del grado de desarrollo del contexto territorial de cada corredor, de la cantidad y desempeño de los modos presentes y, muy especialmente, de las capacidades de los prestatarios de servicios de transporte y logística en relación a las necesidades particulares de las cadenas de mercancías presentes o en desarrollo.

En el contexto del párrafo anterior, un eje de conexión no requiere prácticamente ninguna infraestructura o servicio adicional al propio trazado del corredor que, en algunos casos, incluso puede no estar pavimentado. La conversión de eje de servicio a corredor de transporte implica que las condiciones de la infraestructura vial, fluvial o ferroviaria sean las adecuadas y cumplan unos mínimos de diseño y seguridad. A la vez, un corredor de transporte se caracteriza por la existencia de una base de negocio desarrollada, en la que existen relaciones comerciales estables y acuerdos formales o semi-formales entre importadores y exportadores, y los diferentes proveedores de servicios de transporte.

Como ya se ha mencionado previamente, la conversión de un corredor de transporte en uno logístico implica mejoras relevantes en la infraestructura, tanto de los modos de transporte existentes (carreteras, vías férreas, hidrovías, etc.) y en sus nodos asociados (puertos, aeropuertos, etc.), que permitan alcanzar niveles de eficiencia capaces de gestionar flujos de carga significativos, como en la digitalización de la seguridad y los servicios de apoyo a los usuarios. Adicionalmente, y de forma particularmente relevante, la evolución hacia un corredor logístico supone que las empresas proveedoras de servicios presentes son capaces de actuar como 3PLs – o, inicialmente, como 2PLs en una cadena de servicios integrados – y sus estructuras de servicio se adaptan a las necesidades de las cadenas logísticas a través de acuerdos formales y estables en el tiempo. Esta estructura implica, igualmente, la aparición de infraestructuras logísticas o para-logísticas especializadas (plataformas, agrocentros, centros de carga aérea, puertos secos o antepuertos, truck centers, etc.) a lo largo del corredor y su área de influencia, a la vez que se cuenta con un ente gestor del corredor encargado de viabilizar su operativa bajo condiciones de fluidez, seguridad, sostenibilidad y rentabilidad.

Finalmente, en la etapa en la que el corredor logístico avanza hacia su configuración como un corredor de integración, está determinada por un mayor fortalecimiento de las relaciones comerciales, empresariales y productivas entre las diferentes áreas o regiones que conforman el espacio de influencia del corredor; junto con un aumento de las capacidades a largo plazo del ente u operador encargado de gestionar su operatividad.

De forma práctica, se podría sistematizar este proceso en dos grandes fases internas de la etapa de integración de un corredor: una etapa en la que el foco se sitúa en su interoperabilidad e integración logística y de transportes (Fase de Integración Operativa), y una fase posterior en la que la integración escala y entre de lleno en la capa territorial y productiva (Fase de Integración Productiva).

En línea con el párrafo anterior, se entiende el desarrollo de dichas etapas como productos del proceso generado por la implementación de un corredor logístico de integración. Esta consideración, por otra parte, pone en evidencia que el desarrollo operacional de un corredor de integración no es el estadio final del mismo, sino que resulta fundamental que sirva como palanca para la consecución de la integración productiva de los territorios que atraviesa, dado que esta segunda etapa es precisamente la que optimiza su funcionamiento y constituye su principal aporte a las cadenas de valor.

En el contexto previamente descrito, el propósito central del Plan de Acción es definir la secuencia de actuaciones que permitan que todos los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio alcancen la Fase de Integración Operativa para, seguidamente, poder avanzar de forma conjunta hacia el desarrollo de la Fase de Integración Productiva.

VI. Aplicación al caso específico del Corredor Bioceánico Capricornio

El Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) busca articular un eje transversal que conecta las zonas productivas del sur y sureste de Brasil —altamente diversificadas en manufacturas, agroindustria y minería—, el Chaco Paraguayo con su creciente potencial agroexportador, y el norte argentino rico en litio, agroalimentos y energía, con los puertos, nodos productivos y de consumo del norte de Chile (Iquique, Antofagasta, Mejillones).

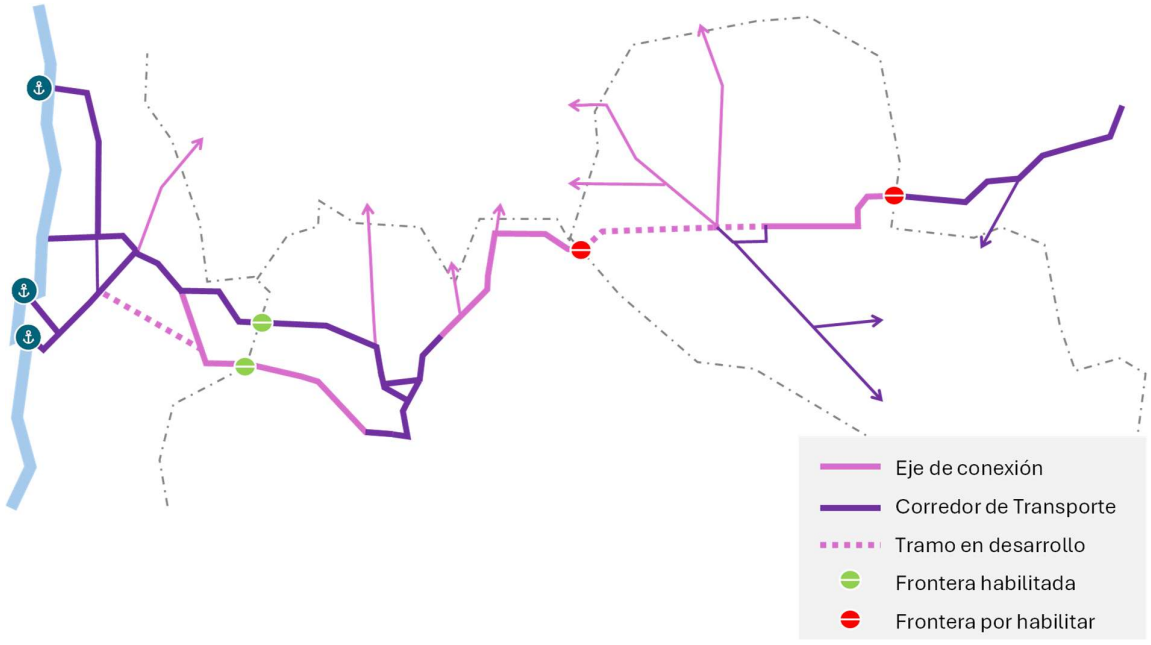
Más que un simple corredor vial, el CBC se concibe como una plataforma de integración física, logística y productiva, con capacidad para transformar la relación comercial y productiva entre las economías mediterráneas sudamericanas. Este carácter integrador implica no solo la construcción de infraestructuras lineales, sino también la creación de nodos de valor añadido, la mejora de procesos aduaneros y la articulación de servicios logísticos avanzados que fortalezcan las cadenas de suministro regionales.

El proyecto tiene su origen en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), y fue posteriormente incorporado a la agenda del COSIPLAN durante la década de 2000, en un momento en que las prioridades se centraban en mejorar la conectividad física y facilitar el tránsito internacional de mercancías.

Un primer objetivo estratégico es la reducción sustancial de los elevados costos logísticos del ámbito de influencia —es decir, de la distancia física, institucional y operativa con respecto a los principales nodos portuarios y centros de consumo—. Para ello, se requiere consolidar un corredor continuo, fluido y resiliente, capaz de garantizar una conectividad eficiente entre los territorios interiores y los puntos de salida al comercio exterior, basado en un trazado actual discontinuo y con limitaciones infraestructurales.

La imagen que se presenta a continuación muestra el nivel de desarrollo o maduración funcional en los diferentes tramos del Corredor propuesto, ninguno de los cuales puede considerarse aun como Corredor Logístico.

Figura 14. Niveles de maduración funcional en los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En el Norte Grande de Chile, la imagen previa permite distinguir hasta seis secciones funcionales en el corredor vial, una de las cuales está actualmente en desarrollo por parte del MOP entre las localidades de Peine y Baquedano, y otras dos están afectadas por secciones en pendiente o con demoras debidas a mal mantenimiento o paso por travesías urbanas en los tramos que unen Calama con los pasos de Jama y Sico. En el caso de la sección Calama – Jama constituye un corredor de transporte, mientras que el tramo Calama – Sico corresponde con un eje de conexión, de acuerdo con la escala evolutiva presentada previamente.

El NOA-Norte de Argentina (provincias de Salta y Jujuy) presenta una amplia gama de situaciones de operatividad, con tramos de excelente capacidad junto a otros muy deficitarios, que exigirían nuevas variantes o circunvalares, y otros tramos con deficiencias de pavimentos, radios de giro, fuertes pendientes o necesidad de implementar trochas camioneras.

Al igual que en el norte de Chile, los tramos centrales de las provincias de Jujuy y Salta están integrados en los corredores de transporte que enlazan NOA con el resto de Argentina y Chile, mientras que las vías que dan acceso a las fronteras con Paraguay y Bolivia son ejes de conexión, en los que se prestan servicios de transporte de forma eventual. Al respecto, los principales tramos a mejorar a corto plazo son los correspondientes a la RN 34 entre San Pedro y Pichanal, y su conexión con la frontera de Misión La Paz a través de la RP 54. Varias de las secciones viales que conforman estos tramos del CBC muestran importantes niveles de degradación de la capeta asfáltica, bajas condiciones de seguridad vial y deterioro de los puentes y las infraestructuras de canalización hídrica complementarias.

El tramo paraguayo del Corredor, una vez finalizado, dispondrá de un trazado según los estándares deseables para todo el corredor bioceánico. Su situación actual muestra una transición de construcción, con tramos completos (Tramo 1, entre Carmelo Peralta y Minas Cue), y en construcción y pavimentación (Tramos 2 y 3, Minas Cue a Mariscal Estigarribia y hasta Pozo Hondo), incluyendo la finalización del puente internacional sobre el río Paraguay. Se espera que cuando esté finalizado todo este eje y, conectado con NOA a través de un nuevo puente sobre el río Pilcomayo, pueda alcanzar la condición de corredor de transporte y su posterior transformación en un corredor logístico de integración.

Por último, el tramo de Mato Grosso do Sul presenta una situación desigual: tramos recientemente mejorados con Estándar Corredor, junto a otros con pavimentos deteriorados, sin arcenes, con travesías urbanas o con altos volúmenes de tráfico. A pesar de esta diferencias, todos los tramos constituyen un corredor de transporte, que se verá potenciado con la próxima puesta en servicio del nuevo puente entre Porto Murtinho y Carmelo Peralta.

En relación con la imagen previa, la prioridad para la Fase de Integración Operativa se debe centrar en conseguir un trazado continuo y homogéneo a lo largo del corredor. Esto incluye tanto la mejora integral de tramos existentes como la construcción de variantes o circunvalaciones urbanas, nuevos trazados o enlaces estratégicos que permitan evitar cuellos de botella y ganar fluidez operativa. Además, se prevé la ejecución de proyectos puntuales altamente focalizados —como puentes o enlaces críticos— que resuelvan obstáculos específicos en la red vial. En todos los casos, las infraestructuras deben incorporar criterios de resiliencia frente a los efectos del cambio climático, incluyendo soluciones de mitigación, adaptación y prevención de riesgos hidrometeorológicos.

Un segundo componente fundamental son las infraestructuras para la facilitación del tránsito aduanero, que constituyen un aspecto clave para la fluidez operativa transfronteriza. Esto implica tanto la construcción y modernización de infraestructuras físicas en los pasos de frontera —tales como complejos aduaneros, zonas de inspección y áreas de control— como el desarrollo de infraestructuras aduaneras anticipadas que permitan iniciar procesos de control antes del cruce fronterizo y provean información a

los transportistas. Estas instalaciones deben estar respaldadas por mejoras sustantivas en los procedimientos operativos, incluyendo el refuerzo de los equipos humanos, la interoperabilidad normativa y la digitalización de procesos.

El tercer componente de la fase operativa es el desarrollo de un sistema de infraestructuras nodales para dar soporte a los servicios al transporte, la logística y el comercio exterior. Este sistema se sustenta en infraestructuras especializadas como antepuertos y *truck centers*, concebidos como espacios de apoyo a la operativa de los transportistas. Estas infraestructuras deben ofrecer servicios integrados de descanso, mantenimiento, control documental, almacenamiento, consolidación y desagregación de cargas, entre otros.

En esta fase, la sostenibilidad ambiental se enfoca principalmente en la mitigación de emisiones contaminantes, a través de la adopción de combustibles de menor impacto y de soluciones intermodales que favorezcan modos menos contaminantes, así como en la adaptación al cambio climático, mediante infraestructuras lineales resilientes y diseñadas para enfrentar eventos climáticos extremos. El éxito de esta etapa dependerá de la capacidad colectiva para superar barreras operativas y políticas, priorizando la eficiencia y continuidad del sistema logístico conjunto.

Paralelamente a la estandarización del Corredor, su futura digitalización se concibe como un elemento clave para asegurar su competitividad en un contexto global crecientemente tecnificado. Incorporar sistemas de seguimiento en tiempo real de mercancías, vehículos y documentación permitirá dotar a la operación de trazabilidad, agilizar trámites, reducir costos y reforzar la seguridad logística. Esta transformación digital deberá ser interoperable entre países y operadores, garantizando que la información fluya de forma segura y estandarizada.

Una vez alcanzado un nivel suficiente de funcionalidad logística, la etapa siguiente se orienta a detonar procesos de integración productiva desde los nodos interiores estructurantes del corredor. La línea estratégica de esta etapa es la concentración de servicios y oportunidades de valor añadido en estos nodos, para convertirlos en verdaderos promotores del desarrollo regional y articuladores del territorio con los mercados internacionales.

La base de esta estrategia es el desarrollo de infraestructuras nodales que permitan iniciar procesos de concentración productiva. Se prevé la implementación de una primera generación de puertos interiores, agrocentros y parques multifuncionales, dotados de las condiciones mínimas necesarias para atraer inversiones, fomentar la transformación productiva y generar empleo de calidad en zonas históricamente postergadas. Estas instalaciones deben estar preparadas para ofrecer servicios logísticos, industriales y comerciales, facilitando la generación de cadenas de valor locales conectadas con el corredor.

En esta fase, más compleja y prolongada, el enfoque de desarrollo sostenible se amplía hacia un desarrollo integral que articule la inclusión de poblaciones en el crecimiento socioeconómico, la gestión de los residuos y la preservación de los equilibrios medioambientales y culturales de la región. La sostenibilidad regional no se entiende solo como conservación ambiental, sino como la capacidad de las comunidades y territorios de sostener y potenciar su propio desarrollo a través de la integración productiva, en donde la gestión integral de residuos deja de ser un servicio de limpieza para convertirse en un eje estratégico de la economía regional a través de la transformación de los desechos en materias primas, la creación de empleos verdes y el fortalecimiento de la autonomía de las comunidades.

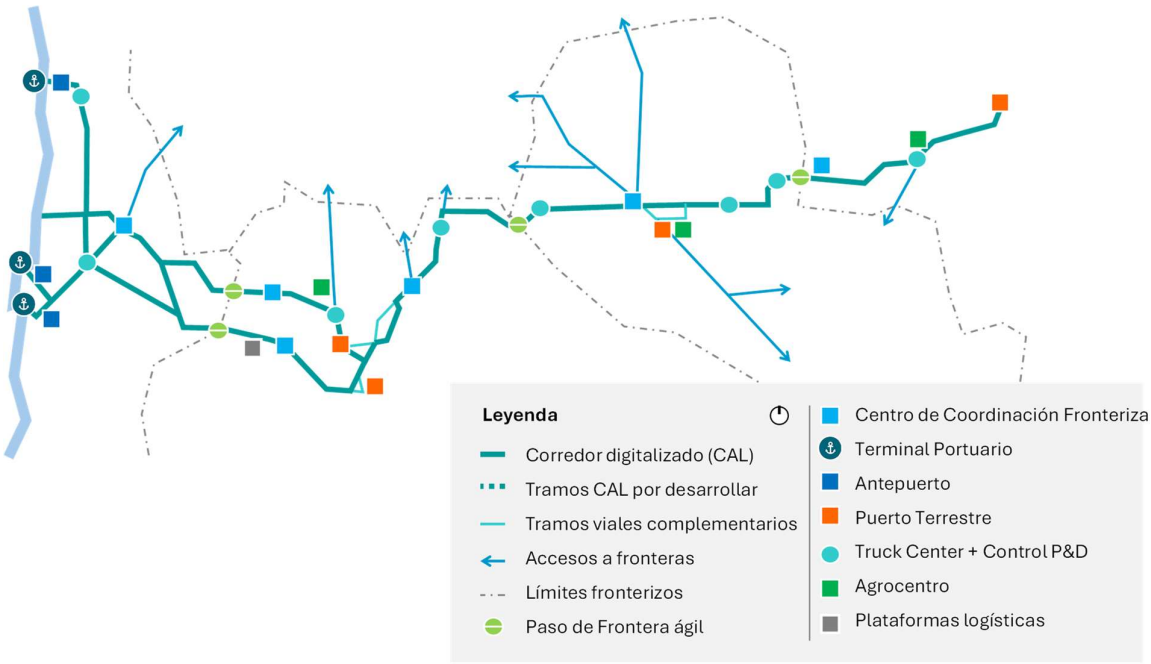
VII. Estructura de componentes físicos, tecnológicos y operativos para el CBC

El subsistema de infraestructura vial e intermodal constituye la parte fundamental sobre la que se realizará la operativa del transporte a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio, pudiendo distinguirse en tramos troncales viales (consolidados, en construcción o por mejorar), complementarios o colaterales (otras vías que favorecen el acceso al área), hidroviarios (con la construcción de nuevas terminales sobre el río Paraguay) y ferroviarios (alternativa de complementariedad intermodal).

Un segundo subsistema es la digitalización del corredor basado en la implementación a futuro de una infoestructura tecnológica de soporte, que incluye el despliegue de redes de comunicaciones y digitalización del Corredor vinculadas a las plataformas de software existentes (VUCEs, PCS, etc.) o que se pudieran desarrollar como parte del proyecto (plataforma de tracking, bolsa de carga, SCADA, sistemas de agendamiento portuario y en pasos de frontera, etc.).

Un tercer subsistema es referente a las infraestructuras nodales estratégicas. Este grupo incluye todas las instalaciones e infraestructuras nodales claves tanto para la intermodalidad como para la concentración de servicios a la carga, al transporte o al comercio exterior y procesos aduaneros, y que a su vez desempeñan un rol clave en la facilitación de procesos de integración territorial y productiva. Este subsistema, a su vez, estará integrado por nodos con diversas funcionalidades y categorías, iniciando con los nodos portuarios o *gateways* (terminales portuarias y antepuertos), los nodos estratégicos interiores (puertos terrestres, truck centers y otras plataformas logísticas) y los nodos de servicios fronterizos (control de carga, centros de coordinación fronteriza).

Figura 15. Escenario de desarrollo final de la fase de integración operativa del CBC



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

La imagen anterior sintetiza la propuesta de tramos e instalaciones mínimas requeridas para alcanzar la fase de integración operativa del Corredor Bioceánico. En particular, la figura muestra como la mayor parte de las secciones viales actuales del Corredor pueden ser digitalizados a corto o mediano plazo, quedando pendientes los segmentos correspondientes a los tramos 2 y 3 del Chaco Paraguayo, la ruta provincial 1 y el bypass de General Güemes en el norte del NOA, y la finalización de la vía Peine –

Baquedano en el Norte Grande chileno. Alternativamente, se podría contemplar la solución de conectividad vía satelital de forma temporal para los tramos de mayor complejidad técnica.

En el caso de las instalaciones nodales se han situado únicamente las de mayor relevancia para la operativa a corto plazo del Corredor, incluyendo los puertos marítimos del Pacífico y sus respectivos antepuertos en La Negra, Mejillones y Alto Hospicio; los puertos terrestres de Perico, General Güemes, Chaco Central y Campo Alegre; así como los truck centers y Centros de Coordinación Fronteriza (CCFs) más relevantes; incluyendo los pasos priorizados en las fronteras de Jama, Sico, Pozo Hondo – Misión La Paz, y el futuro centro integrado de Porto Murtinho.

VIII. Identificación y secuenciación de proyectos propuestos a nivel nacional y subnacional

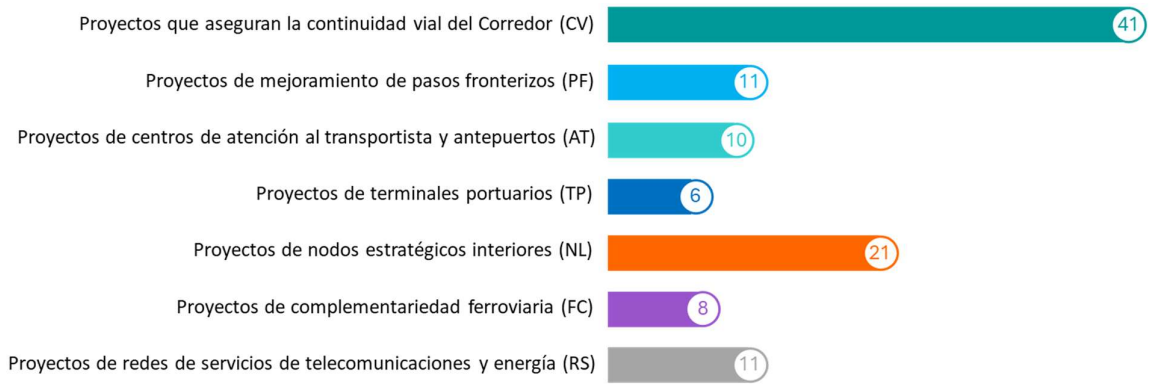
Para la implementación efectiva de los componentes de infraestructura física y digital del CBC, se han identificado y propuesto un conjunto 110 proyectos de inversión en infraestructuras de diferentes categorías, entre los que destacan en cantidad las propuestas relativas a mejoras en la infraestructura vial, dirigidas a garantizar la continuidad del tráfico a lo largo del Corredor o a incrementar su conectividad con otras redes troncales y con las regiones próximas a través de carreteras alimentadoras de la red secundaria o terciaria.

El segundo grupo de mayor peso son las propuestas de nodos estratégicos interiores, la mayor parte de las cuales han sido formuladas por los gobiernos subnacionales o por agentes privados para aprovechar las oportunidades logísticas que ofrecerá el nuevo Corredor Bioceánico de Capricornio.

Del grupo anterior se han segmentado los proyectos orientados a apoyar la actividad de los transportistas a través de truck centers o antepuertos. Esta función resulta fundamental para la funcionalidad y atractividad del Corredor, y para minimizar riesgos de seguridad vial y conflictos con la movilidad urbana.

La siguiente figura muestra la relevancia de otros elementos claves como las actuaciones en los nodos fronterizos, la expansión de los terminales portuarios del Pacífico, la mejora de los ejes ferroviarios complementarios o de las redes de servicios (telecomunicaciones, agua o energía). La menor cantidad de proyectos en estos grupos no supone que sean menos importantes, sino que están más concentrados espacialmente en segmentos territoriales específicos.

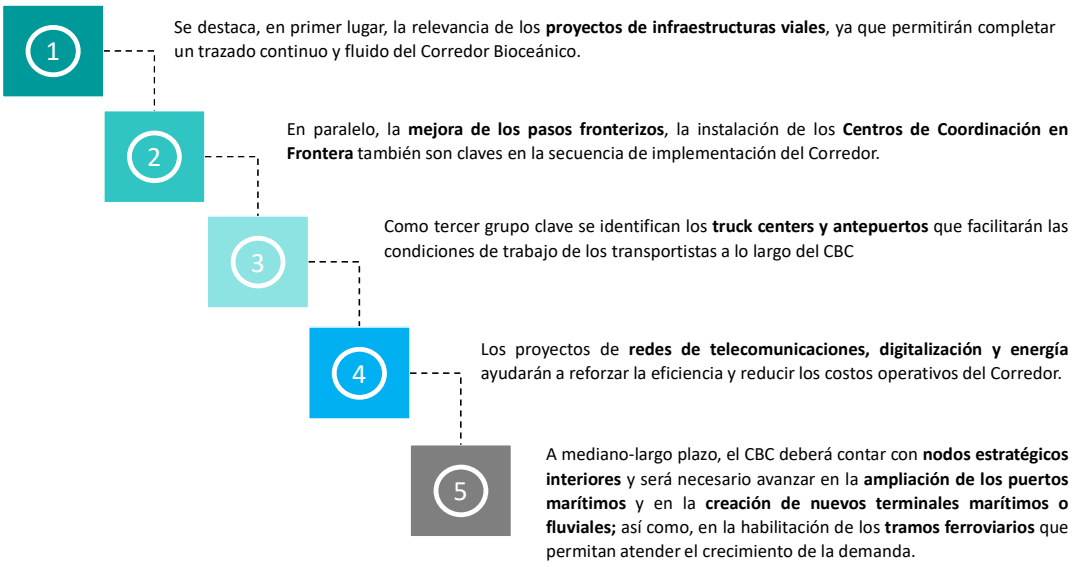
Figura 16. Proyectos identificados a secuenciar



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

A partir de la propuesta de nuevos proyectos o la inclusión de proyectos predefinidos, se realizó un análisis de secuenciación temporal, con el objetivo de determinar el momento temporal en el que cada uno de los proyectos se incorpora a la implementación de la Fase Operativa del Corredor Bioceánico de Capricornio. Al respecto, se estableció la siguiente cascada de premisas para su secuenciación.

Figura 17. Premisas del proceso de secuenciación de proyectos



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En línea con la imagen previa, se considera que todos los proyectos identificados y propuestas formuladas contribuyen en alguna medida a la operación exitosa del Corredor en sus diferentes fases de implementación, por lo que todos participan del análisis de evaluación. Los únicos proyectos que no fueron considerados son aquellos en los que no hay demanda operativa a largo plazo, o cuyo costo de ejecución los haría inviables.

De acuerdo con las premisas establecidas, en los siguientes apartados se realiza la propuesta de secuenciación de cada grupo tipológico. El plazo de referencia de la implementación para el conjunto de los proyectos y propuestas considerados abarca desde 2026 hasta el horizonte de 2040.

VIII.1 Secuenciación de los proyectos y propuestas de infraestructura vial

Como se mencionó previamente, la secuenciación de los proyectos viales viene definida, en gran parte, por su papel fundamental en la conformación física del Corredor, a la vez que por la programación ya establecida en la mayoría de los casos por las agencias públicas y los entes privados encargados de su desarrollo.

Es importante mencionar que la práctica totalidad de los proyectos de infraestructura vial identificados ya cuentan con estudios de factibilidad y diseño, o se encuentran en fase de licitación o ejecución.

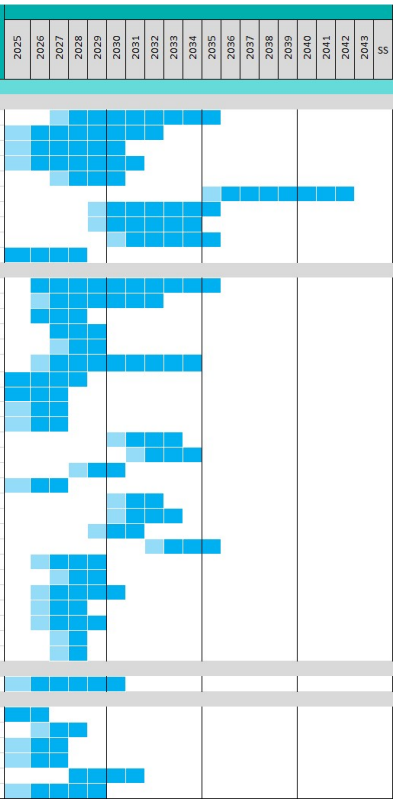
En lo que respecta al conjunto de proyectos formulados en la región del Norte Grande chileno, se aprecian dos grupos claramente diferenciados, el primero de los cuales presenta plazos de ejecución inmediatos, mientras que en el segundo grupo se espera que el inicio de la mayoría de las obras se realice a partir de 2030. A este segundo grupo también pertenece un proyecto cuyo inicio puede demorarse más allá de 2035, pero que no resulta clave para la operativa del Corredor Bioceánico.

Por su parte, los proyectos correspondientes a las regiones del norte de NOA y el Chaco Central paraguayo si resultan fundamentales para la continuidad física del Corredor y, en su mayoría, está previsto que se ejecuten entre 2026 y 2035. De este grupo resalta la importancia de algunas secciones particularmente críticas como los tramos 2 y 3 del Corredor en Paraguay; el nuevo puente fronterizo de Pozo Hondo – Misión La Paz, o el desarrollo del eje que conformarían la Ruta Provincial 1 Jujuy, la autopista San Pedro de Jujuy – General Güemes y la variante oeste de esta población desde Cobo al empalme con la Ruta 34.

La figura que se presenta a continuación muestra la secuencia temporal de los proyectos, diferenciando el período de diseño constructivo en azul claro del período de obra, que se presenta en azul más oscuro.

Figura 18. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura vial

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)
	Proyectos del Subsistema de Infraestructuras Viales		
	Región Norte Grande de Chile		
PMCBC-CV-001	Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta	En ejecución	607.40
PMCBC-CV-003	Mejora Acceso Norte de Mejillones	Diseño	90.00
PMCBC-CV-004	Mejoramiento Ruta 24 (Crucero - Tocopilla)	Diseño	59.1
PMCBC-CV-005	Mejoramiento Ruta 29 (Crucero - Chuquicamata)	Diseño	112.64
PMCBC-CV-006	Circunvalación Calama	En estudio	22.15
PMCBC-CV-007	Mejoramiento Ruta 21 CH (Calama - Ollagüe)	En estudio	248.55
PMCBC-CV-008	Mejoramiento Ruta 25 (Calama - Sistema Portuario Antofagasta)	En estudio	182.14
PMCBC-CV-009	Mejoramiento Ruta 23 CH (San Pedro - Paso Sico)	En estudio	180.98
PMCBC-CV-010	Mejoramiento Ruta 27 CH (San Pedro - Paso Jama)	En estudio	250.65
PMCBC-CV-011	Mejoramiento Ruta B-385 (Peine - Baquedano)	En ejecución	212.19
	Región Norte de NOA, Argentina		
PMCBC-CV-012	Finalización autopista San Pedro - General Güemes	En ejecución	254.22
PMCBC-CV-013	Vía evitamiento San Pedro Sur- Yuto (R1 provincial)	Propuesta	130.00
PMCBC-CV-014	Ampliación Ruta 34 Pichanal – Tartagal	Propuesta	185.62
PMCBC-CV-015	Pavimentación Tramo Santa Victoria Este – Pozo Hondo	En estudio	8.45
PMCBC-CV-016	Puente Internacional Pozo Hondo - Misión La Paz	Propuesta	16.50
PMCBC-CV-017	Autopista Federal RN Nº 9/34 - NOA Tramo: Rosario de la Frontera – Límite	Propuesta	160.00
PMCBC-CV-018	Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico	En ejecución	4.37
PMCBC-CV-019	Nueva ruta Orán – Embarcación	En ejecución	104.00
PMCBC-CV-020	Mejora de calzada RP 5 / Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas	En ejecución	30.00
PMCBC-CV-021	Travesía urbana Campo Quijano / RN 51 - Empalme RP 24	En ejecución	60.00
PMCBC-CV-022	Travesía urbana Tartagal / RN 34	Propuesta	20.00
PMCBC-CV-023	Travesía urbana Embarcación / RN 34	Propuesta	18.00
PMCBC-CV-024	Ampliación de capacidad RN 9 | Yala - Purmamarca	En estudio	6.00
PMCBC-CV-025	Optimización de la Cuesta de Lipán - RN 52	En estudio	80.00
PMCBC-CV-026	Travesía urbana Humahuaca / RN 9	Propuesta	8.00
PMCBC-CV-027	Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes	Propuesta	65.00
PMCBC-CV-028	Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín / RN 34	Propuesta	8.50
PMCBC-CV-029	RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51	Propuesta	13.00
PMCBC-CV-030	Puente sobre el río Molino RP6	En estudio	98.00
PMCBC-CV-031	Mejora puente Río Bermejo	Propuesta	25.00
PMCBC-CV-032	Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III)	Propuesta	38.00
PMCBC-CV-033	Mejora puente Arroyo el Zanjón	Propuesta	18.00
PMCBC-CV-034	Accesos al Polo Logístico de Perico	Propuesta	14.60
PMCBC-CV-042	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 81	Propuesta	11.00
PMCBC-CV-043	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 34	Propuesta	11.00
	Región Chaco Central, Paraguay		
PMCBC-CV-035	Tramos 2 y 3 corredor bioceánico Ruta PY15	En ejecución	354.00
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil		
PMCBC-CV-036	Finalización puente internacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta	En ejecución	117.03
PMCBC-CV-037	Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante – Porto Murtinho	En estudio	15.00
PMCBC-CV-038	Programa de actuación inmediata MS-382 (Guia Lopes da Laguna)	En ejecución	22.00
PMCBC-CV-039	Programa de actuación inmediata MS-258 (Bolicho Seco)	En ejecución	13.00
PMCBC-CV-040	Ruta de la Celulosa (BR 262/267 MS y MS 040/338/395)	En ejecución	189.00
PMCBC-CV-041	Puente sobre el río Apa	En estudio	18.00



Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Finalmente, en el caso de Mato Grosso do Sul, la práctica totalidad de las infraestructuras viales previstas se encuentran en ejecución, aunque la única sección realmente crítica para el Corredor Bioceánico es la finalización del puente internacional que unirá Carmelo Peralta con Porto Murtinho, cuya inauguración está prevista para 2026.

VIII.2 Secuenciación de los proyectos y propuestas de mejoramiento de pasos fronterizos

Los proyectos de mejoramiento de pasos de frontera son una pieza fundamental en la operativa del Corredor Bioceánico de Capricornio. En este contexto, los gobiernos nacionales de Chile y Argentina han identificado varios proyectos para la mejora de las instalaciones de Jama y Sico, y la rehabilitación del paso ferroviario de Socompa. Estas iniciativas se acompañarán con el desarrollo de centros de coordinación fronteriza en las localidades estratégicas de Calama en el lado chileno, y San Antonio de los Cobres y Susques en el lado argentino.

Solo algunas las iniciativas de mejora de las instalaciones fronterizas que no cuentan con consenso entre las administraciones pública nacional y regional – como el caso del centro de apoyo y zona de inspección de carga del paso de Jama – no han sido incluidas en la secuenciación de proyectos.

En el caso de la frontera argentino-paraguaya, en la sección anterior ya se identificó el proyecto de puente fronterizo sobre el rio Pilcomayo (PMCBC-CV-016), al que debe sumarse la mejora de las instalaciones a ambos lados de la frontera, para las que aun no existen proyectos definidos.

Figura 19. Propuesta de secuenciación de los proyectos de mejoramiento de pasos fronterizos

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	SS
	Proyectos del Subsistema de Pasos de Frontera																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-PF-044	Centro de Coordinación Fronteriza en Calama y PTIRA en Baquedano	Propuesta	12,00																				
PMCBC-PF-045	Recuperación del paso fronterizo de Socompa	En estudio	16,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-PF-046	Mejoramiento paso de frontera argentino en Jama	En estudio	1,50																				
PMCBC-PF-047	Mejoramiento paso de frontera argentina en Sico	En estudio	0,50																				
PMCBC-PF-048	Centros de Coord. Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres	En estudio	12,00																				
PMCBC-PF-049	Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz	Propuesta	8,00																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-PF-050	Nuevo paso fronterizo con Argentina en Pozo Hondo	Propuesta	8,00																				
PMCBC-PF-051	Área de control integrada y unificada Brasil-Paraguay	Diseño	35,00																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-PF-052	Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho	Propuesta	5,50																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Finalmente, en el caso de la relación entre Paraguay y Brasil, se contempla la próxima construcción del área de control binacional en el entorno del nuevo puente sobre el río Paraguay, y la propuesta de instalar un centro de coordinación fronteriza en Porto Murtinho para facilitar y ordenar el tránsito de los operadores de transporte en la zona. Dada la importancia de las actuaciones fronterizas para la operatividad del Corredor, la práctica totalidad se prevé a corto plazo, con la única excepción del paso de Socompa, vinculado a la rehabilitación del ramal ferroviario C14.

VIII.3 Secuenciación de los proyectos y propuestas de centros de atención al transportista y antepuertos

En línea con la condición primaria del Corredor Bioceánico de Capricornio como corredor de integración vial, resulta fundamental que el mismo disponga de facilidades adaptadas a las necesidades de los transportistas, en las que puedan ofrecerse de forma integrada espacios para la restauración, tiempo de ocio y pernocta de los conductores; así como, zonas de mantenimiento, reparación y lavado de las unidades de transporte, en un entorno seguro, que favorezca la comodidad de los usuarios y se traduzca en menores riesgos de accidentabilidad en carretera.

La siguiente figura presenta la programación propuesta de las 10 actuaciones contempladas en este grupo, en las que se otorga la mayor prioridad a los antepuertos y truck centers ya en ejecución y, particularmente, a los situados sobre los tramos más consolidados del Corredor.

Figura 20. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura de apoyo al transporte

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	SS
	Proyectos del Subsistema de Apoyo a la Operativa de los Transportistas																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-AT-053	Antepuerto Alto Hospicio	En estudio	15,00																				
PMCBC-AT-054	Zonas de descanso para transportistas en la región de Antofagasta	Propuesta	7,8																				
PMCBC-AT-055	ZDL La Negra	En ejecución	441,10																				
PMCBC-AT-056	Antepuerto Mejillones	Propuesta	8,00																				
PMCBC-AT-057	Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo	En estudio	10,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-AT-058	Postas camioneras en Perico, Volcán y Susques	Propuesta	18,00																				
PMCBC-AT-059	Truck Center Lib. Gral. S. Martín	Propuesta	3,50																				
PMCBC-AT-060	Centro de transferencia de cargas en Pichanal	Propuesta	12,60																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-AT-061	Truck centers en Pozo Hondo, Mcal. Estigarribia y Centinela	Propuesta	6,50																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-AT-062	Truck Center en Jardim	Propuesta	3,50																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Los espacios incluidos en este grupo pueden diferenciarse en dos tipologías principales, la primera de las cuales está referida a los centros de apoyo a los transportistas o truck centers, situados sobre la vía, y en los que las autoridades de tránsito también pueden realizar actuaciones de control de peso y dimensiones; y un segundo grupo referido a los antepuertos, cuya localización próxima a los terminales portuarios del Pacífico permitiría programar mejor los accesos a los muelles marítimos y reducir así los conflictos crecientes con la movilidad urbana, particularmente en Iquique y Antofagasta.

En este grupo también se incluyen los centros de transferencia ferrocarretera propuestos para Pichanal y Portezuelo, los cuales se proyectan a mediano plazo debido a su vinculación con la mejora de los tramos ferroviarios asociados.

VIII.4 Secuenciación de los proyectos y propuestas de terminales portuarios

Al igual que las secciones previamente mencionadas, la plena funcionalidad de los puertos del norte chileno resultan relevantes para la operativa eficiente del Corredor de Integración. En este sentido, se espera que las limitaciones de crecimiento actuales en los casos de Iquique y Antofagasta puedan ser resueltas con los proyectos de ampliación previstos, al igual que en el caso del Complejo Portuario de Mejillones, en el que se contemplan importantes inversiones para reforzar su papel como terminal de contenedores y graneles.

La imagen que se presenta seguidamente muestra como la complejidad y relevancia de las inversiones previstas para los puertos del norte chileno obliga a su secuenciación a largo plazo, dado que requieren un importante crecimiento de sus actuales demandas para asegurar su viabilidad operativa y económico-financiera. En este contexto, si bien las entidades promotoras de estos proyectos prevén que la primera fase de la ampliación de Iquique y Antofagasta esté completada antes de 2034 y 2029, respectivamente, mientras que la T2 de Mejillones podría finalizarse también en ese año o algo después, en el cuadro de programación que se presenta a continuación, dichas fases iniciales han sido desplazadas con posterioridad a 2040 por los motivos anteriormente mencionados.

Figura 21. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura terminales portuarios

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	>5
	Proyectos del Subsistema de Terminales Portuarios																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-TP-063	Expansión puerto de Iquique	En estudio	250,00																				
PMCBC-TP-065	Terminal contenedores en el puerto Antofagasta	En ejecución	750,00																				
PMCBC-TP-066	Nuevo muelle de contenedores en Mejillones (Terminal 2)	Propuesta	200,00																				
PMCBC-TP-067	Nuevos muelles de graneles sólidos y líquidos en Mejillones	En ejecución	130,00																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Dentro de los proyectos de expansión portuaria se contempla una segunda fase a partir de 2043, en la que podrían coincidir con la creación de un nuevo puerto multipropósito en Tocopilla y de un nuevo terminal portuario al sur de Iquique. Es importante señalar, sin embargo, que las propuestas de Tocopilla e Iquique Sur aún se encuentran a nivel de estudios iniciales y supondrán costos de desarrollo muy elevados que podrían comprometer su viabilidad socioeconómica y financiera, lo que sumado a la existencia de otros proyectos de expansión portuaria previos que también competirían por la misma demanda, aconsejan no incluir dichos proyectos como parte de la programación de actuaciones relevantes para el Corredor Bioceánico de Capricornio.

VIII.5 Secuenciación de los proyectos y propuestas de nodos estratégicos interiores

A diferencia de las infraestructuras comentadas en los apartados anteriores, la secuenciación de los nodos interiores presenta mayores desafíos dado que incluye una amplia variedad de componentes tipológicos

(puertos terrestres y puertos secos, plataformas logísticas, plataformas frigoríficas, parques industriales y agroindustriales logísticos, terminales de carga aérea y hubs aeronáuticos), a la vez que se cuenta con un considerable número de proyectos y propuestas, que en algunos casos son muy similares en su planteamiento funcional, aunque se localicen en diferentes ubicaciones.

En el contexto señalado, se considera el punto de partida de la secuenciación es, por tanto, la compatibilidad de los proyectos y propuestas formulados respecto la operativa del Corredor Integrado. Al respecto, a mediano-largo plazo, se espera que la demanda del Corredor requiera la operación de un conjunto de puertos terrestres, a partir de los cuales los cargadores y transportistas podrán entrar en contacto directo con los operadores de los terminales portuarios y las navieras, a fin de programar adecuadamente sus envíos de exportación o la recepción de las mercancías de importación.

En el contexto anterior, la imagen que se presenta a continuación muestra la propuesta de secuenciación, en la que la mayor parte de los proyectos se sitúan a mediano y largo plazo, a fin de ser consistentes con las necesidades de la Fase de Integración Productiva del Corredor.

Figura 22. Propuesta de secuenciación de los proyectos de nodos estratégicos interiores

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	ss
	Proyectos del Subsistema de nodos estratégicos interiores																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-NL-069	Plataforma logística Mejillones	Propuesta	30,00																				
PMCBC-NL-070	Plataforma logístico Industrial de Barriles	En ejecución	15,00																				
PMCBC-NL-071	Terminal Logística de Iquique (ZOFRI)	En estudio	25,00																				
PMCBC-NL-072	Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique	Propuesta	16,00																				
PMCBC-NL-073	Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte	En estudio	20,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-NL-074	Nodo Logístico General Güemes	En estudio	33,00																				
PMCBC-NL-075	Puerto Seco de Perico	En estudio	42,00																				
PMCBC-NL-076	Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial	Propuesta	2,50																				
PMCBC-NL-077	Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy	Propuesta	6,00																				
PMCBC-NL-078	Parque agroindustrial de Pichanal	Propuesta	12,00																				
PMCBC-NL-079	Polígono Industrial General Mosconi	Propuesta	6,60																				
PMCBC-NL-080	Centro Logístico Minero Olacapato	En estudio	18,00																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-NL-081	Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta	Propuesta	22,00																				
PMCBC-NL-082	Plataforma Logístico - Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco	Propuesta	20,00																				
PMCBC-NL-083	Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia	Propuesta	9,50																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-NL-084	Puerto Terrestre de Campo Grande	Propuesta	12,00																				
PMCBC-NL-085	Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho	Propuesta	5,32																				
PMCBC-NL-086	Hidrovía sobre el río Paraguay	En estudio	14,00																				
PMCBC-NL-087	Agrocentro en Jardim	Propuesta	4,00																				
PMCBC-NL-088	Hub logístico aéreo en Campo Grande	En estudio	6,50																				
PMCBC-NL-089	Construcción aeródromo de Jardim	Propuesta	18,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

VIII.6 Secuenciación de los proyectos y propuestas de complementariedad ferroviaria

Los proyectos ferroviarios identificados constituyen un elemento relevante para potenciar la funcionalidad y sostenibilidad de los tráficos de carga a lo largo del Corredor. Como ya se ha señalado en el diagnóstico, la macroregión del Corredor cuenta con un sistema ferroviario limitado a su sección occidental, en gran parte con operación limitada o con importantes necesidades de rehabilitación.

En el contexto anterior, y dado que los proyectos ferroviarios se consideran un complemento relevante pero no imprescindible a corto-mediano plazo para la operativa del CBC, y debido a los altos costos de inversión y tiempos de ejecución, se propone programar la mayor parte de estas actuaciones a largo plazo, aun cuando los estudios puedan iniciarse en el corto plazo, a fin de no comprometer otros recursos claves para la puesta en servicio del corredor de integración. En este orden de ideas, las nuevas líneas ferroviarias de Mato Grosso do Sul no se han incluido, debido a que su elevado costo distorsionaría completamente los resultados de la programación que se presenta en la siguiente imagen:

Figura 23. Propuesta de secuenciación de los proyectos de complementariedad ferroviaria

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	SS
	Proyectos del Subsistema de Ferrocarriles complementarios al CBC																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-FC-090	Corredor ferroviario de carga Calama - Mejillones	Propuesta	386,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-FC-091	Centro de Transferencia Intermodal de Perico	En estudio	8,00																				
PMCBC-FC-092	Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes	Diseño	18,00																				
PMCBC-FC-093	Mejoras ramal C14 Salta - Socompa	En estudio	618,00																				
PMCBC-FC-094	Modernización FFCC Salta - Jujuy	En estudio	50,00																				
PMCBC-FC-095	Rehabilitación Ramal C15. Pichanal - Yacuiba	En estudio	60,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

VIII.7 Secuenciación de los proyectos y propuestas de redes de servicios

En este último grupo se presenta la propuesta de secuenciación de redes de telecomunicaciones, digitalización y energía (electricidad y gas), los cuales han sido priorizados en función de las necesidades identificadas en el diagnóstico regional, a la vez que en respuesta a los requerimientos de las fases de integración operativa y productiva del Corredor.

En términos particulares, la secuenciación de estos proyectos apuesta por priorizar los que resultan claves a corto plazo para asegurar el funcionamiento de las comunicaciones en los pasos fronterizos, y desplaza a mediano plazo la mayoría de las actuaciones restantes en digitalización del Corredor y sus áreas de influencia cercana, así como, las infraestructuras de energía eléctrica que son necesarias para la fase de integración productiva. En el tramo de largo plazo se sitúan las infraestructuras relacionadas con la acometida complementaria de gas.

Figura 24. Propuesta de secuenciación de los proyectos de redes de servicios

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	SS
	Proyectos del Subsistema de Redes de Servicios																						
PMCBC-RS-098	Digitalización del CBC para su conversión en un eje logístico	Propuesta	80,00																				
PMCBC-RS-099	Conectividad satelital a los pasos fronterizos del CBC	Propuesta	2,50																				
PMCBC-RS-100	Equipamiento puestos de control y centros de coordinación fronteriza	Propuesta	2,50																				
PMCBC-RS-101	Red de fibra óptica del departamento de Tarapacá	En estudio	3,50																				
PMCBC-RS-102	Red de fibra óptica provincia de Salta	En estudio	12,00																				
PMCBC-RS-103	Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco paraguayo	Propuesta	4,50																				
PMCBC-RS-104	Conectividad eléctrica norte de la Puna	Propuesta	34,00																				
PMCBC-RS-105	Electrificación de RN 54 Tartagal – Misión La Paz	Propuesta	25,00																				
PMCBC-RS-106	Implementación de la línea de electrificación del Chaco Central	En estudio	120,00																				
PMCBC-RS-107	Gasoducto Peine – Baquedano y conexión con Argentina	Propuesta	42,00																				
PMCBC-RS-108	Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central	Propuesta	50,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

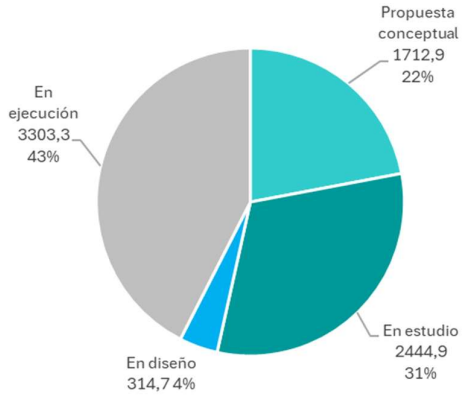
El resultado de la secuenciación de proyectos realizada para los siete grupos de actuaciones consideradas es consistente con las necesidades detectadas en el diagnóstico, y con los requerimientos que supondrá la puesta en marcha de las fases de integración operativa y productiva del Corredor. En conjunto se han incorporado la práctica totalidad de los proyectos identificados en el capítulo previo, con las únicas excepciones de aquellos que tienen muy baja factibilidad en las condiciones de desarrollo actuales, o cuyos costos resultan excesivos y no son críticos para el funcionamiento del CBC.

IX. Estimación de la inversión requerida por plazos

La Hoja de Ruta Logística consensuada supone una inversión total de USD 5.068 millones en los próximos 10 años – llegando a alcanzar USS 7.775,9 millones totales hasta 2045. El reparto del total en función del grado de maduración actual de los proyectos considerados se presenta en la siguiente imagen. En particular, se observa que la mayor proporción corresponde al conjunto de proyectos que se encuentran en fase de propuesta conceptual o en algún grado de estudio (prefactibilidad o factibilidad), con un 53%

del total; mientras que los proyectos en diseño que podrían pasar en poco tiempo a ejecución son apenas el 4% del total. Estos porcentajes dan idea del esfuerzo en preinversión necesario para la implementación efectiva del Corredor a corto-mediano plazo.

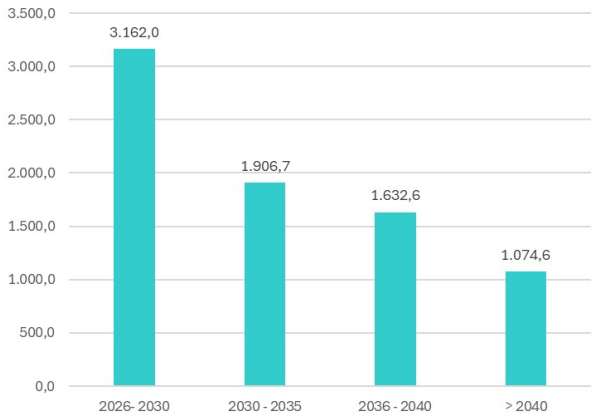
Figura 25. Nivel de avance en la programación de las inversiones (Millones de USD y %)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Como se mencionó previamente, en la siguiente figura puede verse la secuencia decreciente del valor a financiar para la implementación del Corredor, que en el primer período (2025-2029) alcanza el 41% del total. Este resultado se debe, principalmente, a que la mayor parte de las inversiones viales ya han sido programadas en los presupuestos públicos, particularmente en el caso de Chile.

Figura 26. Reparto por períodos anuales de la inversión requerida (Millones de USD)



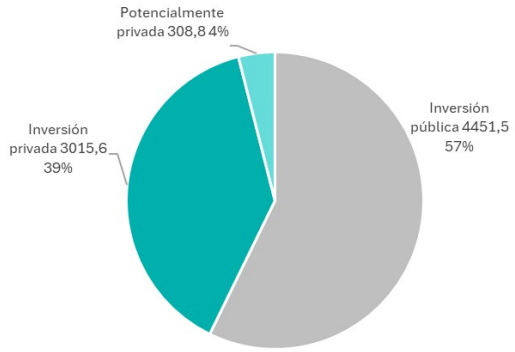
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

La inversión requerida durante el período 2030-2034 supone el 24% del total y se dedica, fundamentalmente, al desarrollo de las infraestructuras de apoyo a la operación de los transportistas en el Corredor, y al mejoramiento de los pasos fronterizos.

En el tercer período (2036-2040) la mayor proporción de las inversiones corresponde al desarrollo de los planes de expansión portuaria en sus primeras fases, así como, en el mejoramiento de la vialidad complementaria al Corredor, y la creación de las plataformas multipropósito iniciales (21% del total). Finalmente, en el último período se concentran las fases finales de la ampliación de los puertos y el desarrollo de las plataformas multipropósito de mayor nivel de sofisticación (14% del total).

Las estimaciones de reparto de la inversión muestran que la participación privada directa se situaría en torno a los USD 3.000 millones, equivalentes al 39% de la inversión total. Adicionalmente, se considera que varios proyectos son susceptibles de atraer el interés del sector privado para su financiación total o parcial, pudiendo alcanzarse un 4% adicional de la inversión requerida (USD 308 millones). De confirmarse estas previsiones, la inversión pública total supondría el 57% del total, alcanzando los USD 4.451,5 millones, la mayor parte de los cuales corresponderían a las obras de vialidad.

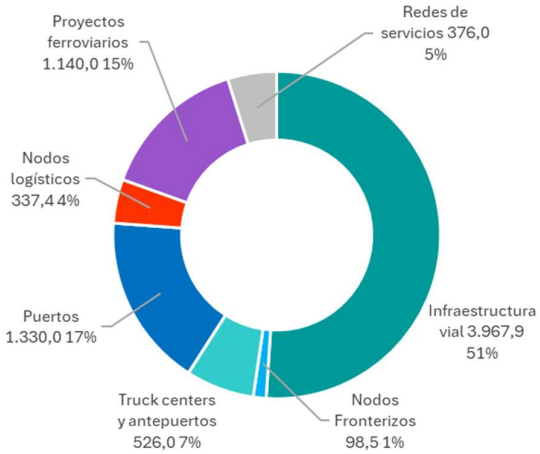
Figura 27. Distribución de la fuente de recursos entre los sectores público y privado



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Desde el punto de vista de la tipología de inversiones a realizar, la figura siguiente muestra la distribución de montos, entre los que resalta el peso de la infraestructura vial, con un valor de USD 3.967,9 millones, equivalente al 51% del total; seguido de las inversiones en puertos como segunda categoría demandante en volumen de recursos requeridos (17% del total), con un monto superior a los USD 1.330 millones.

Figura 28. Montos de inversión por tipología de actuaciones (Millones de USD y %)



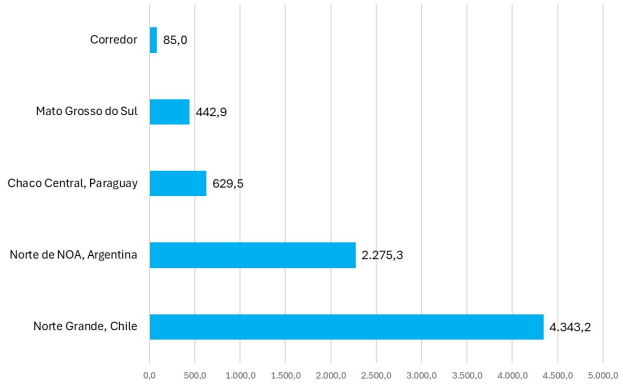
Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

La mayor parte de la inversión en instalaciones de apoyo corresponde a los truck centers y antepuertos (USD 526 millones, 7%), entre los que destaca la Zona de Desarrollo Logístico de La Negra en Antofagasta, con USD 441 millones.

La distribución territorial de la inversión entre los cuatro países que conforman el Corredor Bioceánico está muy condicionada por la concentración de inversiones viales ya programadas en la región del Norte Grande chileno, equivalente al 51% del total. Por su parte, las previsiones para las provincias del NOA y

los departamentos paraguayos se sitúan en el 29% y 8% del total respectivamente, mientras que el avance de la ejecución en Mato Grosso do Sul supone que solo un 6% de la inversión corresponda a este estado.

Figura 29. Reparto de la inversión asignada por Ámbito de Desarrollo Integral



Fuente: SLOTT Consulting

Es importante destacar que muchas de las inversiones consideradas no corresponden exclusivamente al CBC, sino que han sido planificadas para reforzar la red troncal nacional en las regiones involucradas. Igualmente, debe destacarse que algunas inversiones de gran volumen, como el puente internacional sobre el río Paraguay o los tramos del Chaco, ya han sido realizadas, por lo que no están contabilizadas en la imagen previa.

X. Principales conclusiones

Los resultados del Plan de Acción evidencian que el Corredor Capricornio requiere dar un salto en inversión que le permita fortalecer y profundizar su papel eje director de la logística y el transporte en la región centro-sur de Suramérica, a través de un conjunto de actuaciones en infraestructura modal y nodal, digitalización y gobernanza capaces de generar un modelo de integración sostenible, inclusivo y operacionalmente avanzado.

En el contexto anterior, el Plan de Acción desgrana un conjunto de proyectos y propuestas dirigidas a modernizar y potenciar el desarrollo de los espacios funcionales del Corredor, junto con la creación de un conjunto de nodos de integración, que favorecerán la integración comercial y productiva de los cuatro países y los ocho estados subnacionales involucrados, entre sí y con sus vecinos geográficos.

Las actuaciones secuenciadas en el Plan de Acción incorporan al conjunto de los proyectos formulados en todos los ámbitos territoriales del Corredor, a los que se adicionan un conjunto de propuestas que permitirán completar la implementación de la Fase de Integración Operativa, con la que se asegurará la viabilidad funcional del CBC como un articulador de las dinámicas territoriales y productivas de su área de influencia directa.

El conjunto de actuaciones secuenciadas supone una inversión sobre los USD 5.000 millones en los próximos 10 años – llegando a alcanzar USD 7.775,9 millones totales hasta 2045. De este total, si bien el 57% de la inversión base requerida deberá ser acometida por el sector público, el 39% del total está previsto que sea asumida por el sector privado, a lo que se podría sumar un 4% adicional que resultaría de potencial interés para la iniciativa de diversas empresas especializadas en logística, transporte o relacionadas con el sector productivo.

1. Recopilación y análisis de la información base

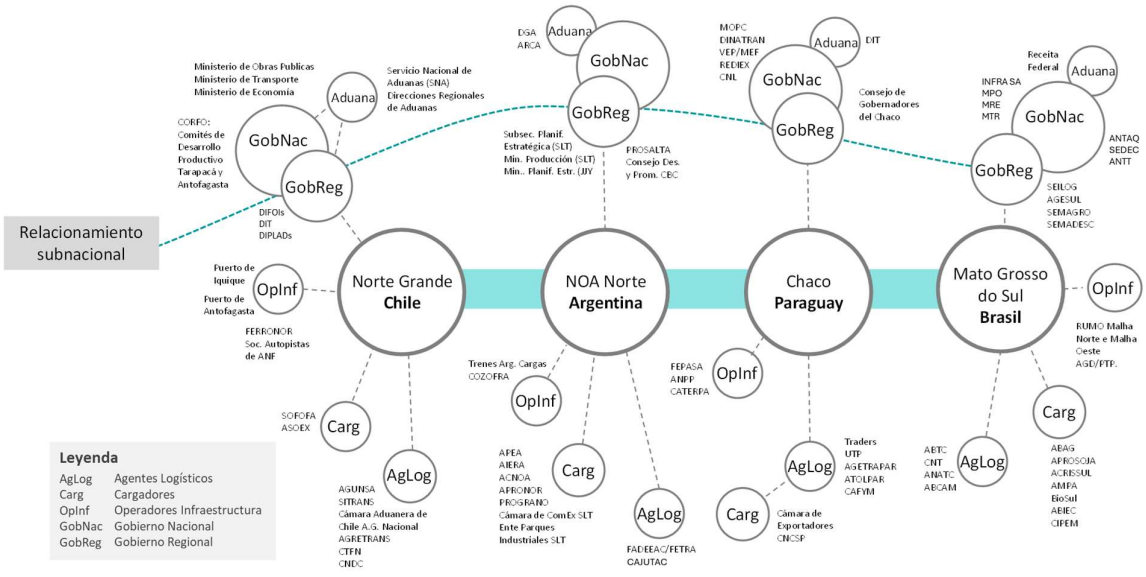
El presente capítulo presenta la recopilación y análisis de la información base utilizada para el presente estudio. Se presenta el mapa de agentes identificados y las entrevistas realizadas, las fuentes consultadas relacionadas a la obtención de datos y estadísticas, los documentos o estudios previos consultados y el análisis de algunos de estos con un enfoque orientado a identificar el papel asignado al Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en los planes existentes.

1.1 Mapa de agentes y entrevistas

El punto de partida del análisis de diagnóstico es la definición del mapa actual de agentes públicos y privados en los estados subnacionales que conforman el CBC (Figura 30). Este mapa permite identificar el grado de Interrelacionamiento entre los diferentes grupos de agentes, incluyendo los gobiernos nacionales y regionales, entes aduanales y para-aduanales, operaciones de infraestructura, cargadores y agentes de la cadena logística (operadores logísticos, agentes de carga, agentes de aduana, transportistas, etc.). Al respecto, el análisis realizado muestra el bajo nivel de relacionamiento interterritorial sobre la operativa del CBC actual, con la notable excepción de los gobiernos subnacionales, que cuentan con un mecanismo de relacionamiento periódico, y con una visión convergente respecto a la necesidad de impulsar las mejoras físicas y de servicios sobre el corredor. A nivel de los agentes privados no se detectan esquemas de relacionamiento comparables, y las relaciones económicas existentes aún son limitadas y no sistemáticas.

La siguiente figura sintetiza la visión actual del mapa de agentes, pudiendo comprobarse cómo las relaciones transversales son reducidas, debido al predominio de los contextos de operación nacionales.

Figura 30. Mapa de agentes del CBC



Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

En línea con el mapa de agentes previo, el equipo de trabajo de SLOTT Consulting - SPIM realizó visitas a los estados subnacionales que conforman el corredor, e identificó y entrevistó a los principales actores relacionados con la infraestructura y operativa del Corredor.

1.2 Proceso de toma de información y análisis

Además de la realización de visitas y entrevistas presenciales, el proceso de toma de información para la realización del diagnóstico situacional del Corredor y su ámbito de influencia incluyó la obtención y revisión de estadísticas de indicadores económicos, producción y flujos de comercio. En particular, para cada uno de los grupos territoriales se consideraron las fuentes que se enumeran a continuación:

- **Mato Grosso do Sul, Brasil**
  - Tablas de índices nacionales por región e indicadores económicos, demográficos y territoriales.
  - Series históricas anuales de producción por tipo de producto (cantidad producida y valor de producción), por país y municipio en valores anuales (fuente: IBGE).
  - Volumen de producción principales cadenas productivas. Valores típicos por producto (Agrícola o pecuario), áreas productivas (fuente: censo agropecuario PAM/PPM). Estimados de cosechas LSPA. Censo agropecuario (IBGE).
  - Censo de empresas 2022.
  - Producción física industrial por sectores y actividades.
  - Series históricas de estadísticas de comercio exterior (fuente: SICOMEX y datos COMEX STAT). Empresas por cadena logística.
- **Norte Grande (regiones de Antofagasta y Tarapacá), Chile**
  - Base y proyecciones censo 2017 regiones Tarapacá y Antofagasta por comuna.
  - Instrumentos de Planificación Territorial comunales e intercomunal (IPT), usos de suelos zonas urbanas Regiones de Antofagasta y Tarapacá.
  - Instituto Nacional de Estadísticas de Chile.
  - Bases de Datos estadísticas Cuentas Nacionales, Banco Central de Chile, PIB por actividad económica, Regiones de Antofagasta y Tarapacá (2023).
  - Base de datos estadística, tráfico terrestre y marítimo, intercambios comerciales, importaciones y exportaciones Aduana de Chile.
  - Series producción minera, minerales metálicos Sernageomin.
  - Volumen de producción principales cadenas productivas.
  - Anuario Minero Chile 2023 - Servicio Nacional de Geología y Minería.
- **Norte de NOA (provincias de Salta y Jujuy), Argentina**
  - Censo Nacional de Población 2022 (información por departamento y localidad según el caso, género, edad, etc.).
  - Producto Bruto Geográfico por sector de actividad a nivel provincial.
  - Exportaciones de Salta y Jujuy por producto (sin distinción de aduana de salida).
  - Volumen de producción principales cadenas productivas.
  - Censo Nacional Agropecuario 2018 - INDEC Argentina.
  - Superficie y Producción agrícola por departamento.
  - Censo Agropecuario 2018.
  - Matriz Origen Destino de Cargas Viales Salta y Jujuy.
  - Red de transporte ferroviario.

- Vialidad nacional, provincial y terciaria.
- TMDA Camiones Red Nacional.

- **Región del Chaco (departamentos de Presidente Hayes, Boquerón, y Alto Paraguay), Paraguay**
  - Censo Nacional de Población 2022 (información por departamento, género y edad).
  - Producto Bruto Interno por sector de actividad a nivel nacional.
  - Ministerio de Agricultura y Ganadería de Paraguay.
  - Instituto Nacional de Estadísticas de Paraguay.
  - Comercio Exterior por producto (sin distinción de aduana o departamento).
  - Volumen de producción principales cultivos agrícolas.
  - Stock Ganadero.

La información analizada – y contenida en el presente documento – se anexa al informe en formato de base de datos georreferenciados. El archivo tipo ".gdb" incluye información de demografía, producción, infraestructura de transporte y logística, e instalaciones de apoyo.

1.3 Síntesis de contenido de los principales documentos referenciales consultados

Junto con el análisis de la información estadística disponible, se llevó a cabo una amplia recopilación y análisis de los estudios previos y otros documentos referenciales que abordan el contexto de la logística y el transporte en las regiones que conforman el ámbito de influencia del Corredor en sus diferentes niveles territoriales y funcionales.

Seguidamente se listan los documentos consultados, e incluidos en el repositorio de información del proyecto:

- **Nivel Macro-Regional**
  - Atlas de infraestructuras de integración de América Latina y el Caribe, BID. Mapeo de infraestructuras de transporte y logística de alto impacto en las cadenas de valor regionales.
  - Corredores de transporte para la integración regional y el desarrollo de las cadenas de valor del Cono Sur, BID.
  - Análisis de inversiones en el Sector de Transporte Interurbano Latinoamericano al 2040.
  - Análisis de inversiones aeroportuarias y portuarias. América Latina y el Caribe al horizonte 2040, CAF. Informes del sector aeroportuario y portuario.
  - Consultoría sobre el enfoque conceptual para la Integración Logística y Comercial del Corredor Bioceánico Vial, 2022.
  - Perfil Logístico de América Latina, CAF.
  - Estudio comparado de costos logísticos y eficiencia portuaria para el comercio exterior en el Corredor Bioceánico Trópico Capricornio, 2022. Proyecto impulsado por CORFO Antofagasta, Consejo Nacional Antofagasta, CORE Antofagasta y Estrategia Regional de Innovación Antofagasta.
- **Nivel Nacional**
  - Actualización del Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte del Paraguay 2018 – 2028, BID y Gobierno Nacional de Paraguay.

- Plan Nacional de Logística de Paraguay 2030.
- Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030.
- Plan Federal Estratégico de Transporte, Movilidad y Logística de Argentina. Lineamientos generales.
- Plan estratégico territorial de Argentina.
- Aplicación de la metodología CAF para el análisis de corredores logísticos de integración (CLI) en Paraguay y en los corredores MERCOSUR e hidrovía del norte de Argentina. Perfil de Infraestructura de integración regional (PIIR) de Argentina, CAF, 2024.
- Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040, Chile, CAF.
- Plan Chile 30/30 "El futuro no se espera, se construye", Obras Públicas y agua para el Desarrollo.
- Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050, Ministerio de Obras Públicas de Chile.
- Perfil Logístico y Hoja de Ruta de facilitación de comercio exterior de Chile, CAF.

- **Nivel Subnacional**

  - Plan Maestro Logístico de la Macrozona Norte (MZN). Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama.
  - Estrategia Regional de Desarrollo 2023-2033, Gobierno Regional de Tarapacá.
  - Estrategia Regional de Desarrollo 2009-2020, Gobierno Regional de Antofagasta.
  - Estrategia Logística para el Norte Grande 2023, Argentina.
  - Actualización 2024 del Plan de Desarrollo Estratégico de Salta 2030, Argentina.
  - Plan Estratégico Territorial de Salta, Provincia de Salta.
  - Plan Estratégico Territorial de la Puna, Provincia de Jujuy.
  - Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul, ONTL y EPL.
  - Plano Estadual de Logística e Transportes de Mato Grosso do Sul, 2015, Governo do Estado de Mato Grosso do Sul.
  - Custos Logísticos e Cadeias de Exportação: contexto e evolução das publicações, Enegep, 2021.
  - Relatório da Mineração en Mato Grosso do Sul, CFEM, 2021.
  - Corredor Bioceânico de Mato Grosso do Sul ao Pacífico. Produção e comercio na rota da integração sul-americana.
  - Dynamics of local productive arrangements in the municipalities of Mato Grosso do Sul considering the transformations of the Bioceanic Corridor, 2023.
  - Corredor Rodoviário Bioceánico: caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico, 2020, ALADI, CAF y CEPAL.

- **Infraestructuras complementarias**

  - Estudio de mejora operativa de la conexión ferroviaria con Chile, República de Argentina, Ministerio de Obras Públicas, CAF.
  - Estudio de Flujos de Cargas y Costos Logísticos en el Noreste Argentino, 2023, CAF.
  - Corredores Logísticos de Integración Argentina. Programa Prioritario de Desarrollo Polo Logístico - Industrial del Este – Hub Tucumán, CAF.

- "Hacia un programa Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Sudamericanas", "La Hidrovía del Río Uruguay y los cursos de Acción para la Integración Fluvial Sudamericana", 2014, CAF.
- Plan Maestro Puerto de Iquique, 2022.
- Plan Maestro Puerto de Antofagasta, 2021.
- TKU da navegação interior, de cabotagem e longo curso em vías interiores – 2018, Agência Nacional de Transportes Aquaviarios.
- Plano Nacional de Integração Hidroviária, Agência Nacional de Transportes Aquaviarios.

1.4 Políticas nacionales y análisis del rol del CBC en los instrumentos de planificación vigentes

La revisión y análisis de los documentos referenciales permitió elaborar el contexto funcional y operativo de la región de influencia del Corredor Bioceánico de Capricornio, a la vez que sirvió para validar las estrategias y actuaciones previstas para su desarrollo en los planes territoriales y sectoriales existentes. Al respecto, en este apartado se evalúa el rol del CBC en los seis instrumentos de planificación más relevantes en la región de análisis, algunos de los cuales no incluyen al Corredor Bioceánico de Capricornio, debido a su fecha de publicación o a el predominio del enfoque nacional.

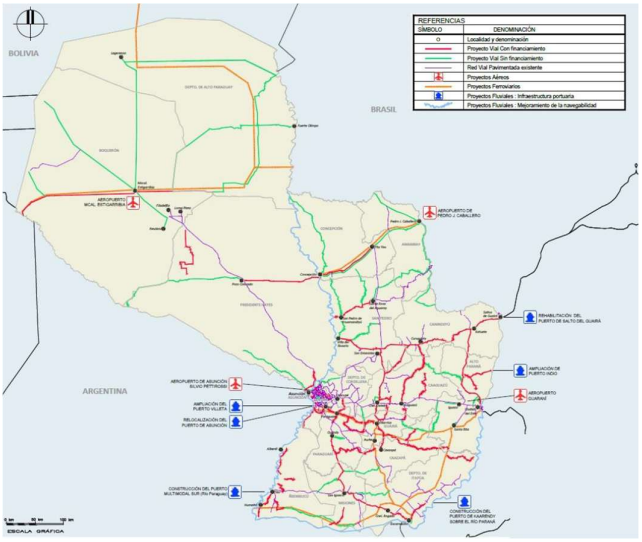
1.4.1 Región del Chaco, Paraguay

- Actualización del Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte del Paraguay 2018 – 2028, BID y Gobierno Nacional de Paraguay

  Este primer documento presenta una serie de inversiones a realizar en infraestructura de transporte, y aporta recomendaciones en materia de coordinación interinstitucional, aplicación de tecnología y búsqueda de financiamiento, entre otros. Entre sus lineamientos principales destaca la diversificación e integración multimodal en el transporte y la logística de cargas y la reducción de los costos de transporte y logística, dentro de un marco de competitividad e integración regional.

  El documento considera al CBC un eje multimodal, con infraestructura vial y ferroviaria operando en paralelo (Figura 31).

Figura 31. Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte del Paraguay 2018 – 2028

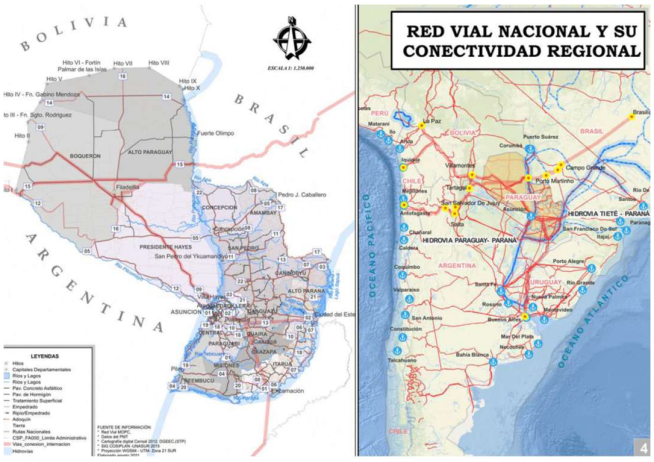


Fuente: PMISTP 2018-2028

- Plan Nacional de Logística de Paraguay 2030

  Este documento, enmarcado dentro del Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030, tiene un enfoque orientado a la logística internacional, y busca impulsar la consolidación de Paraguay como nodo logístico integrador para América del Sur. Con este propósito, se identifican los principales corredores de integración que resultan claves para las aspiraciones de Paraguay, ente los que se encuentra el CBC y sus conexiones con los nodos de Asunción y Ciudad del Este (Figura 32).

Figura 32. Mapa de la red vial de Paraguay y su conectividad regional – PNL 2030



Fuente: PNLP 2030

1.4.2 Norte Grande, Chile

- Plan Maestro Logístico de la Macrozona Norte (MZN). Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama.

  El Plan Maestro presenta un conjunto de iniciativas estratégicas para la mejora del sistema logístico de la Macrozona Norte de Chile. Algunos de los lineamientos estratégicos para el desarrollo logístico más relevantes de este plan son el enfoque hacia la calidad del servicio a los usuarios y sus cargas, el desarrollo del sistema logístico bajo una visión de red articulada, la diversificación de los nodos de transporte, la búsqueda de que los proyectos logísticos utilicen de manera eficiente el territorio, la transformación digital, entre otros.

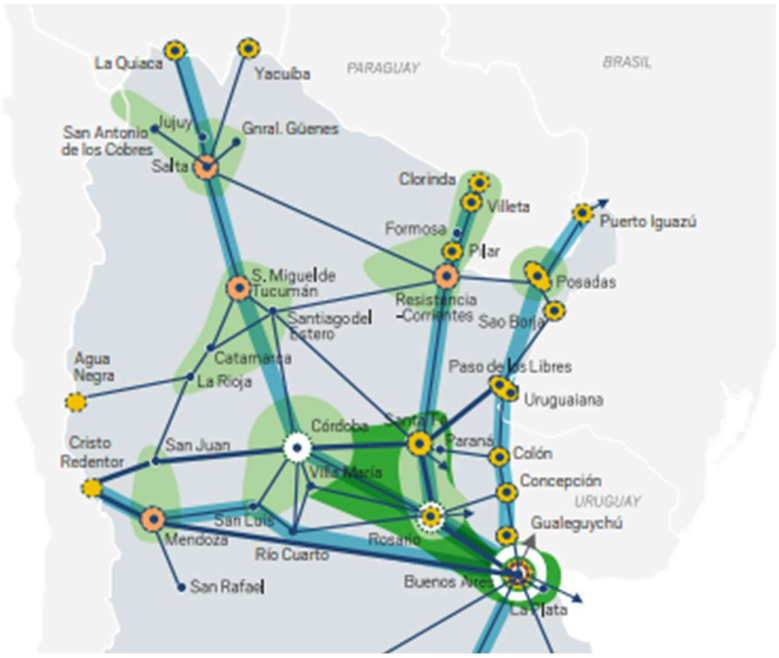
  Adicionalmente, se definen diferentes corredores logísticos, entre los que no se menciona específicamente al CBC.

1.4.3 Norte de NOA, Argentina

- Perfil logístico (PERLOG) Argentina, CAF

  El documento del Perfil Logístico de Argentina es un capítulo desarrollado por CAF a partir del estudio macro del PERLOG de América Latina. En este documento se identificaron y analizaron los principales nodos y corredores logísticos del país y se definió una hoja de ruta con actuaciones específicas para la mejora de su eficiencia y competitividad a nivel regional e internacional. El siguiente mapa presenta los nodos, ámbitos y corredores logísticos funcionales del PERLOG Argentina (Figura 33), entre los que no se incluye el CBC.

Figura 33. Estructura de nodos, ámbitos y corredores del PERLOG Argentina (sección norte)

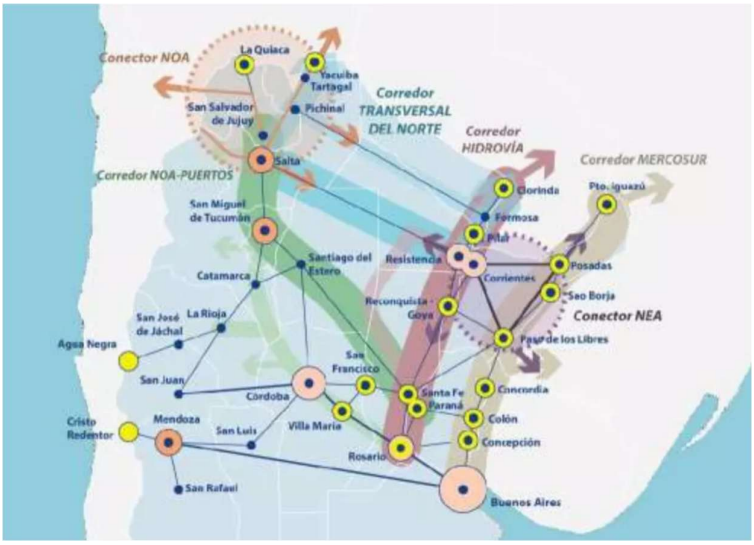


Fuente: PERLOG Argentina. SPIM – CAF

- <u>Corredores Logísticos de Integración Argentina, CAF</u>

  En la línea de trabajo del PERLOG, CAF desarrolló el detalle de su Programa de Corredores Logísticos de Integración (CAF-CLI) para Argentina (Figura 34). Al respecto, se identificaron cuatro grandes ejes a priorizar: Transversal Norte, NOA-Puertos, Hidrovía y Mecosur, los cuales no incluyen al CBC debido a la visión nacional de la propuesta de actuaciones.

Figura 34. Mapa de la red de corredores logísticos de NOA – NEA



Fuente: SPIM - CAF

1.4.4 Mato Grosso do Sul, Brasil

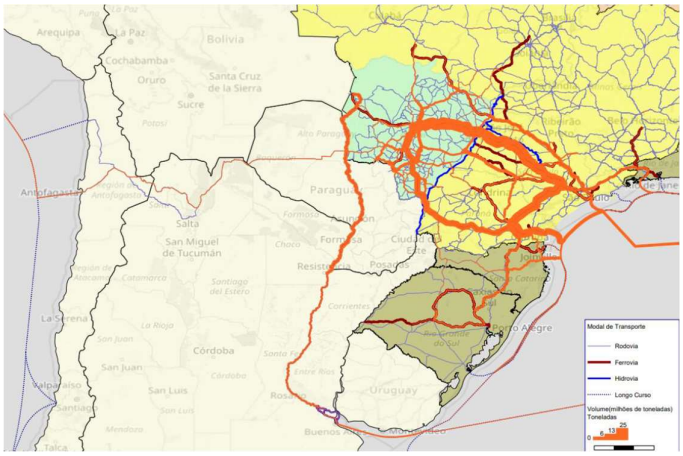
- Diagnóstico Logístico do Mato Grosso do Sul, ONTL y EPL

El diagnóstico logístico del Estado de Mato Grosso do Sul tiene por objetivo analizar la infraestructura de transporte en dicho estado y proponer soluciones para mejorar la eficiencia logística, disminuir emisiones al medioambiente, mejorar el nivel de servicio a los usuarios y facilitar el desarrollo económico de la zona.

Como resultado de este diagnóstico se generan una serie de recomendaciones, algunas enfocadas hacia el desarrollo de la infraestructura vial estratégica, dentro de las cuales se destacan la inversión en las principales rutas federales del estado, especialmente en la BR-262M; la evaluación de la viabilidad de concesionar tramos estratégicos a la iniciativa privada; y mejoras en la conectividad y mantenimiento de carreteras esenciales para la competitividad logística.

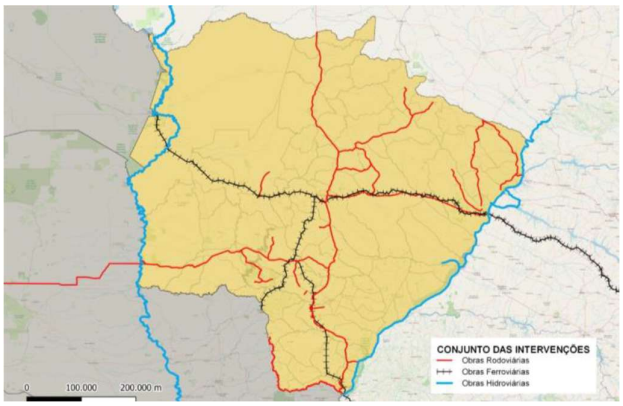
En este documento se identifica precisamente al CBC como un nuevo eje de integración, y se presentan los siguientes mapas del volumen de carga que transportan las principales vías del Estado (Figura 35) y el conjunto de intervenciones a realizar a 2035 a nivel de infraestructura (Figura 36).

Figura 35. CBC como eje de integración en el Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul



Fuente: DLMGS

Figura 36. Conjunto de intervenciones incluidas en el Diagnóstico Logístico de Mato Grosso do Sul



Fuente: DLMGS

2. Caracterización territorial del ámbito de influencia del Corredor

La caracterización territorial del ámbito de influencia del CBC se ha desarrollado en torno al análisis de variables demográficas y sociales, de actividades económicas, y de temas ambientales, con el propósito de identificar los núcleos de población y producción relevantes y los vínculos funcionales con su entorno cercano.

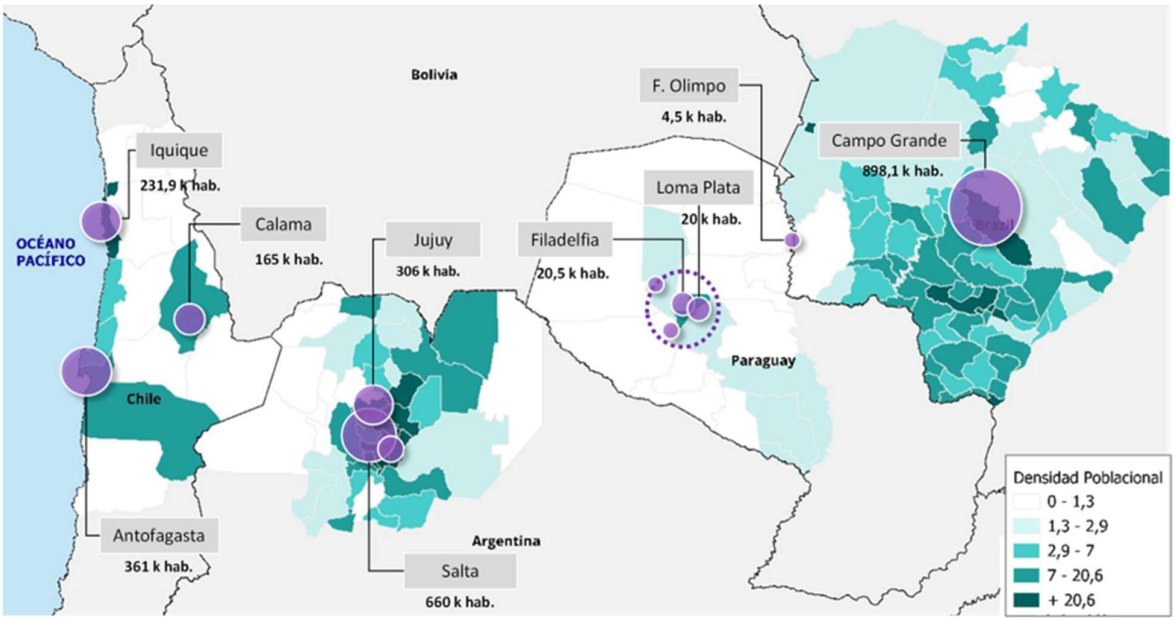
2.1. Contexto demográfico y socioeconómico

2.1.1. Análisis de concentración demográfico-territorial

El Corredor Capricornio concentra una población total de un poco más de 6 millones de habitantes. Según los últimos censos de población de cada país, de esta población el 87,4% es población urbana y el 12,6% es población rural. Esta población representa un 0,23% de la población de América del Sur y un 0,4% de la población total de los países del Corredor.

Los territorios subnacionales del Corredor comparten su condición periférica y una demografía de bajas densidades en la mayoría de los 152 municipios que recorre. El trazado del CBC se extiende sobre una superficie total de 981.079 km^2, y la mayor densidad poblacional en los territorios subnacionales corresponde a la Provincia de Jujuy (15,2 hab/km^2). Por su parte, la menor densidad se observa en el departamento de Alto Paraguay (0,21 hab/km^2).

Figura 37. Población por municipios de cada ente subnacional



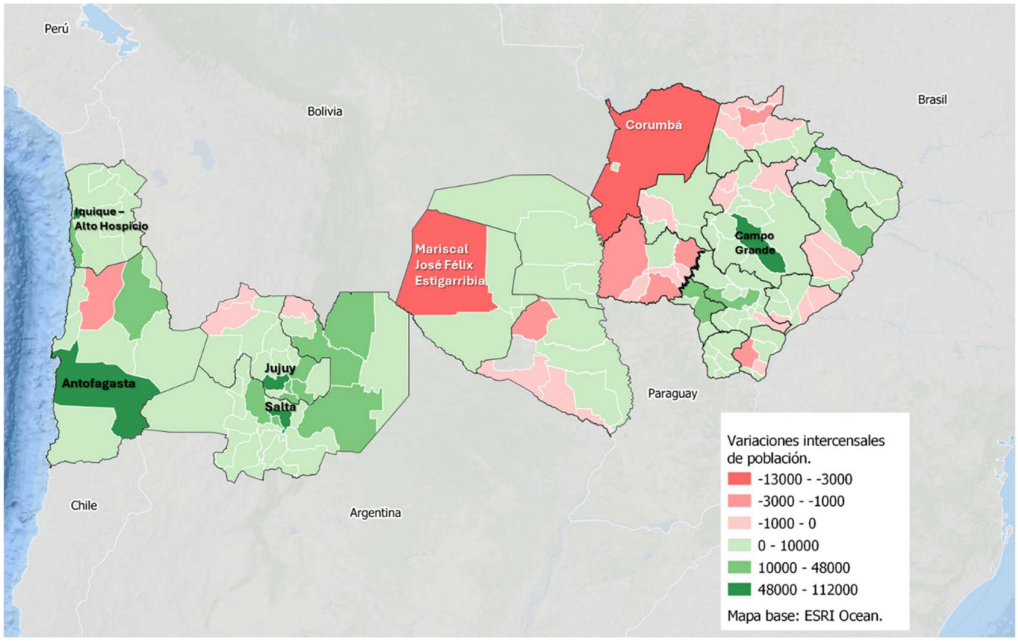
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a los últimos censos de población de cada país

En el mapa anterior (Figura 37) puede apreciarse la concentración demográfica en los distintos territorios, en los que sólo unas pocas conurbaciones superan los 100 mil habitantes en el recorrido del Corredor.

2.1.2. Variación demográfica

Los estados subnacionales que conforman el Corredor Capricornio se encuentran en un proceso de transición demográfica, el cual puede observarse a través de varios indicadores y tendencias que incluyen la concentracion urbana de su poblacion y la persistencia de la migración interna desde zonas rurales hacia áreas urbanas centrales (Figura 38).

Figura 38. Variación demográfica por municipio 2010-2023



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a los últimos censos de población de cada país

La concentracion urbana es un componente significativo de la transición demográfica. En el contexto del Corredor Capricornio, la construcción de infraestructuras y la mejora de las conexiones de transporte hacen que las ciudades a lo largo de este corredor sean atractoras de migrantes rurales.

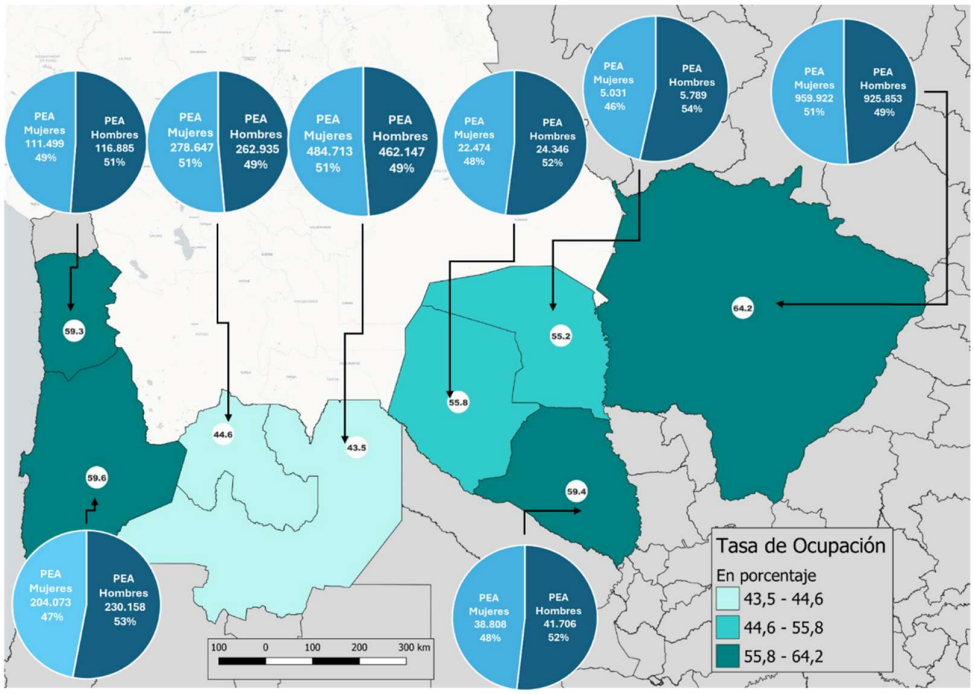
Todos los países del Corredor Capricornio están experimentando algún grado de transición demográfica. Así, se deben acotar la velocidad y las características específicas de la fase de transición, que varían ampliamente entre territorios en función del desarrollo económico, el comercio y la infraestructura de transporte.

Los municipios rurales muestran una disminución de población como es el caso de Alto Paraguay y de Boquerón, mientras que las areas con mayor población para el período intercensal – Antofagasta, Salta, Jujuy y Campo Grande – ganan población. El principal factor de atracción de la población rural es el mayor desarrollo económico de las capitales regionales.

Entre las oportunidades que presentan los procesos de transición demográfica se cuentan la presencia de una fuerza laboral potencialmente activa, como resultado de la disminución de las tasas de natalidad y la urbanización de la población. Esto se traduce en una mayor concentración de la población en edad de trabajar en áreas urbanas, que puede crear una fuerza laboral más concentrada y potencialmente más cualificada beneficiando sectores de la economía como servicios, comercio e industria.

En el siguiente mapa se presentan las tasas de ocupados por territorios subnacionales y también la población económicamente activa en cada caso diferenciada por sexo.

Figura 39. Tasas de ocupación por gobiernos subnacionales y población económicamente activa por sexo



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a los últimos censos de población de cada país y CEPAL

La Población Económicamente Activa (PEA) en el ámbito de influencia del Corredor alcanza los 4.174.986 habitantes, lo que es equivalente a un 2,2% del total de la PEA de los cuatro países involucrados. Las dos regiones chilenas concentran un 5,5% de la PEA del país y las provincias argentinas de Salta y Jujuy presentan una población económicamente activa de 1.488.442 habitantes, concentrando un 4,9% del total país. Tanto los territorios subnacionales de Paraguay como Mato Grosso Do Sul presentan concentraciones menores a 3,5% de PEA en relación a los totales nacionales.

Por otra parte, algunos de los estados subnacionales considerados exhiben un mercado laboral más fuerte que sus promedios nacionales[1], mientras que otras enfrentan desafíos significativos, especialmente en términos de desempleo.

En particular, las dos regiones chilenas muestran tasas de ocupación superiores a la media nacional (57%), impulsadas por la industria minera y el comercio como actividades que generan el mayor número de empleos en ambos territorios. Las tasas de desocupación son similares al promedio del país (8%).

Las provincias argentinas, y específicamente Jujuy, muestran una mayor tasa de empleo y una menor tasa de desempleo (4,1%), en comparación con la media nacional, lo que sugiere un mercado laboral relativamente estable. Salta, aunque tiene una tasa de empleo ligeramente inferior a la nacional, también presenta una menor tasa de desempleo, que se sitúa en el 5,2%.

[1] Estadísticas de trimestres mas actualizados en cada caso: ine.cl; indec.gob.ar; ine.gov.py; ibge.gov.br

Mato Grosso do Sul muestra también una importante tasa de empleo (64,2%), y una notablemente menor tasa de desempleo (3,7%) en comparación con la media nacional de Brasil (7,8%) y con el resto de los territorios que son parte del corredor, lo que revela un mercado laboral muy fuerte.

Los departamentos que componen el Chaco Paraguayo presentan tasas de desempleo significativamente más altas que la media nacional (5,3%): Alto Paraguay (11,2%), Boquerón (9,1%) y Presidente Hayes (9,7%). Esto podría indicar problemas estructurales en el mercado laboral o desafíos económicos particulares en este territorio.

2.1.3. Indicadores sociales

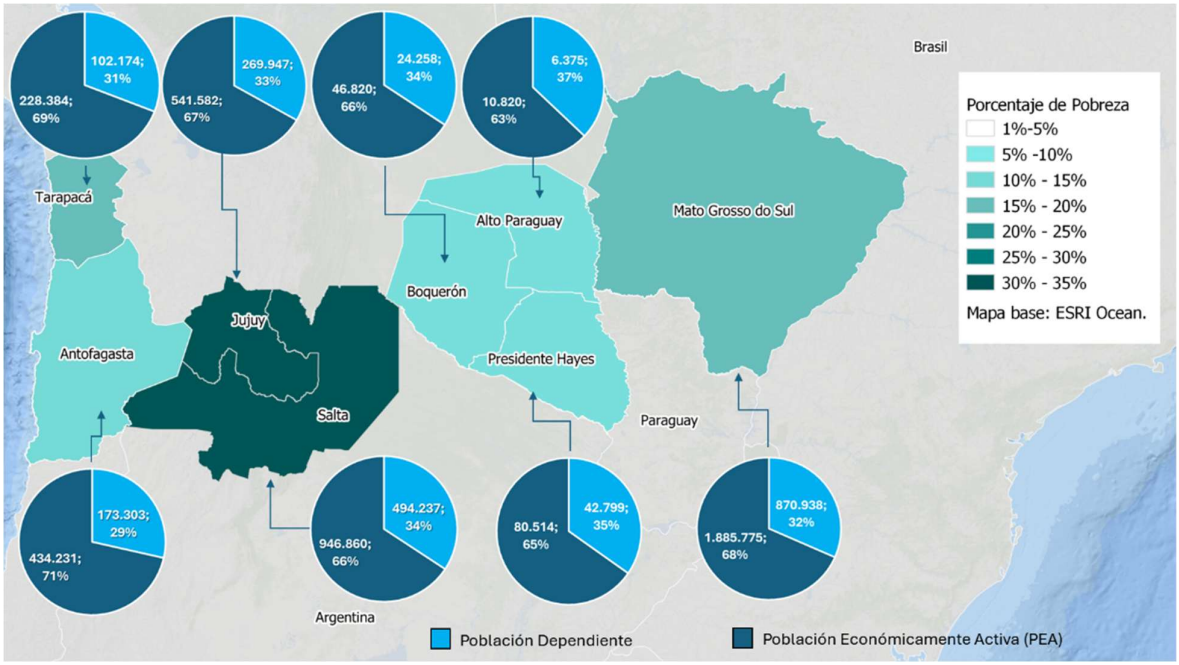
Los niveles de pobreza también evidencian importantes disparidades a lo largo de los territorios del CBC (Figura 40). La población conjunta bajo el umbral de pobreza representa un 30,7% del total, alcanzando 1.889.042 personas, lo que suponen un severo desafío para los gobiernos subnacionales y nacionales.

La pobreza está altamente concentrada en las regiones del norte de Argentina, que exhibe en consecuencia significativa desigualdad regional. En Paraguay, aunque las tasas son uniformes, la falta de variabilidad podría indicar que las políticas regionales no están suficientemente adaptadas a las necesidades locales específicas.

Mato Grosso do Sul tiene una tasa de pobreza (19,4%) inferior al promedio nacional (27,4%), posiblemente debido a una economía regional más diversificada y mejor integrada con los mercados agrícolas y de exportación, aunque en valores absolutos supera los 534.000 habitantes

Las regiones de Tarapacá y Antofagasta tienen tasas de pobreza significativamente más bajas que el promedio nacional chileno (10,8%). Esto podría reflejar políticas regionales efectivas, una fuerte inversión en minería y otros sectores económicos clave, o una mejor gestión de recursos.

Figura 40. Índice de vulnerabilidad social o índice de pobreza



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a estadísticas de cada país y CEPAL

El análisis a lo largo de las regiones evaluadas muestra disparidades también en la correlación entre la incidencia de la pobreza y los niveles de participación en la fuerza laboral. En las regiones chilenas de Tarapacá y Antofagasta, se observa que tasas relativamente bajas de pobreza coinciden con altos índices de actividad económica. Este fenómeno sugiere una integración efectiva de la población en el mercado laboral.

Por contraste, en las provincias argentinas de Jujuy y Salta, a pesar de registrar una significativa actividad económica, no se percibe una correspondiente disminución en los niveles de pobreza. Este patrón de disparidad subraya la importancia de adoptar enfoques de política económica y social diferenciados que estén bien alineados con las realidades socioeconómicas específicas de cada región dentro del Corredor.

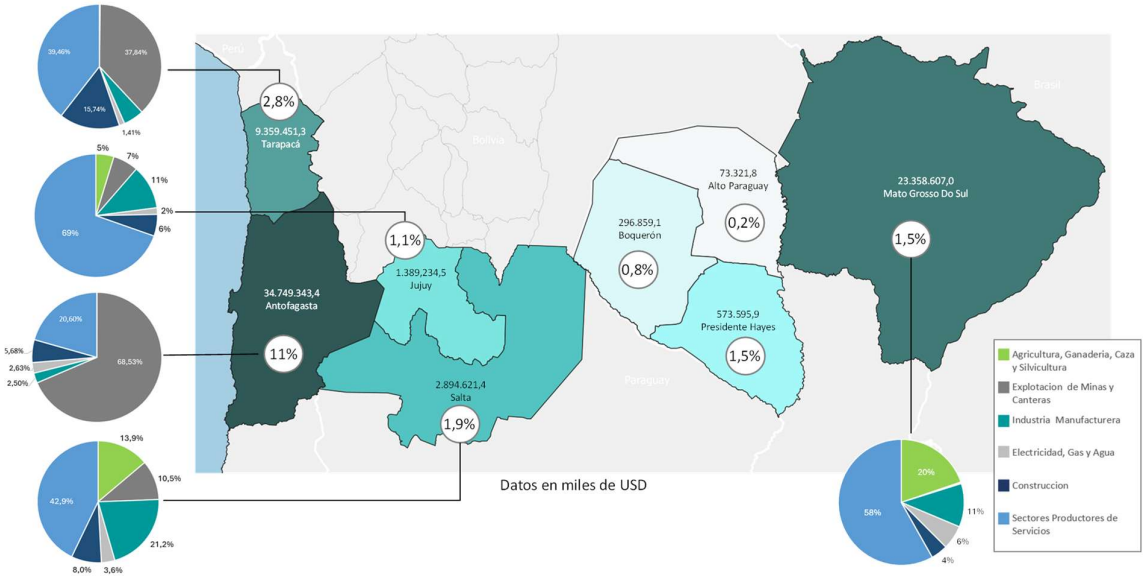
En el Corredor Capricornio, la composición demográfica revela un total de 1.984.031 personas clasificadas como población dependiente, en contraste con una población económicamente activa (PEA) de 4.174.986 personas. Esta configuración demográfica resulta en una relación de dependencia del 47,5%, esencial para entender las dinámicas económicas y los desafíos asociados con la sostenibilidad de ingresos en la región.

Un alto nivel de dependencia combinado con una tasa de pobreza del 30,7% exacerba la condición de pobreza, particularmente en el contexto de una transición demográfica en curso.

2.2. Estructura territorial de las actividades económicas

El mapa que se presenta a continuación (Figura 41) revela la distribución proporcional de los componentes de los diferentes PIB subnacionales y el porcentaje que representan respecto al país al que pertenecen. Al respecto se observa que la provincia de Jujuy es la que tiene un mayor peso relativo de las actividades de servicios (69,6%), mientras que en las regiones que componen el clúster minero en Chile, Tarapacá y Antofagasta, este porcentaje se reduce al 39,5% y 20%, respectivamente. La diferente distribución de las actividades económicas sugiere que existe un potencial significativo para la colaboración entre regiones; son justamente estas vocaciones productivas diferenciadas las que pueden fortalecer los intercambios entre periferias.

Figura 41. Estructura territorial de las actividades económicas



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a estadísticas de cada país y CEPAL

Entre las fortalezas productivas a lo largo del Corredor, resalta la minería concentrada en las dos regiones chilenas. Antofagasta, en particular, presenta un significativo aporte al PIB nacional (11%) con un peso relativo de la actividad minera que alcanza el 63,5%. La minería en Antofagasta genera el 45% del PIB minero de Chile[2] y la de Tarapacá el 37,8%. Este sector es vital para la economía chilena y ofrece oportunidades para el desarrollo de tecnologías relacionadas con la minería y la gestión ambiental a los gobiernos subnacionales vecinos.

En Argentina, las provincias de Jujuy y Salta muestran una economía diversificada con alguna presencia de actividad minera 7% y 10% respectivamente, y de industria manufacturera con el 11% y 21,2% respectivamente. Ambas economías aportan en conjunto al PIB nacional menos del 3%, siendo la agricultura particularmente relevante en Salta (13,9%).

Los departamentos del Chaco Paraguayo tienen aportes equivalentes al 2,5% del PIB nacional. Aunque no se dispone de información sectorizada, los datos disponibles muestran que la actividad económica más relevante en los departamentos del Chaco Paraguayo (Boquerón, Presidente Hayes y Alto Paraguay) es la ganadería semi intensiva. Esta actividad es notable en toda la Región Occidental de Paraguay con más de 5 millones de cabezas de ganado vacuno registradas, y domina la actividad económica impulsando la cadena logística y agroindustrial que incluye frigoríficos, producción de cuero y el comercio regional.

Mato Grosso do Sul, por su parte, alcanza un 58,2% en actividades productoras de servicios y 20% en agricultura y ganadería; mientras que la industria manufacturera tiene una participación del 11%. Como líder en estos sectores, Mato Grosso do Sul puede actuar como centro de innovación agropecuaria y como colaborador vital en el desarrollo de biotecnologías y servicios logísticos que apoyen las cadenas agrícolas y mineras sobre el Corredor.

2.2.1. Recursos productivos en la macrorregión del CBC

El mapa que se presenta seguidamente (Figura 42) ilustra la amplia diversidad y complementariedad de las actividades existentes y en desarrollo a lo largo del recorrido del Corredor: regiones mineras líderes en Chile, provincias agroindustriales en Argentina, ganadería extensiva en el Chaco Paraguayo, y un estado brasileño económicamente impulsado por los agronegocios.

El clúster minero de Chile explota cobre, litio, nitratos y otros productos en más de 12 yacimientos mineros en las regiones de Antofagasta y Tarapacá. Las inversiones públicas y privadas llegaron a un volumen de producción de cobre aproximado de 3.222 KTMF Cu (2022), del cual un 22,4% corresponde a mineras estatales CODELCO (Radomiro Tomic, Chuquicamata, Ministro Hales). Entre las mineras privadas más destacadas esta la Minera Escondida (1.026 KTMF Cu) y Minera Collahuasi (571 KTMF Cu). Esta actividad atrae inversiones millonarias de empresas nacionales y extranjeras. En 2023 se mantuvo la expansión de proyectos como Spence Growth (BHP) y nuevas inversiones en litio en el Salar de Atacama (joint-ventures público-privadas)[3].

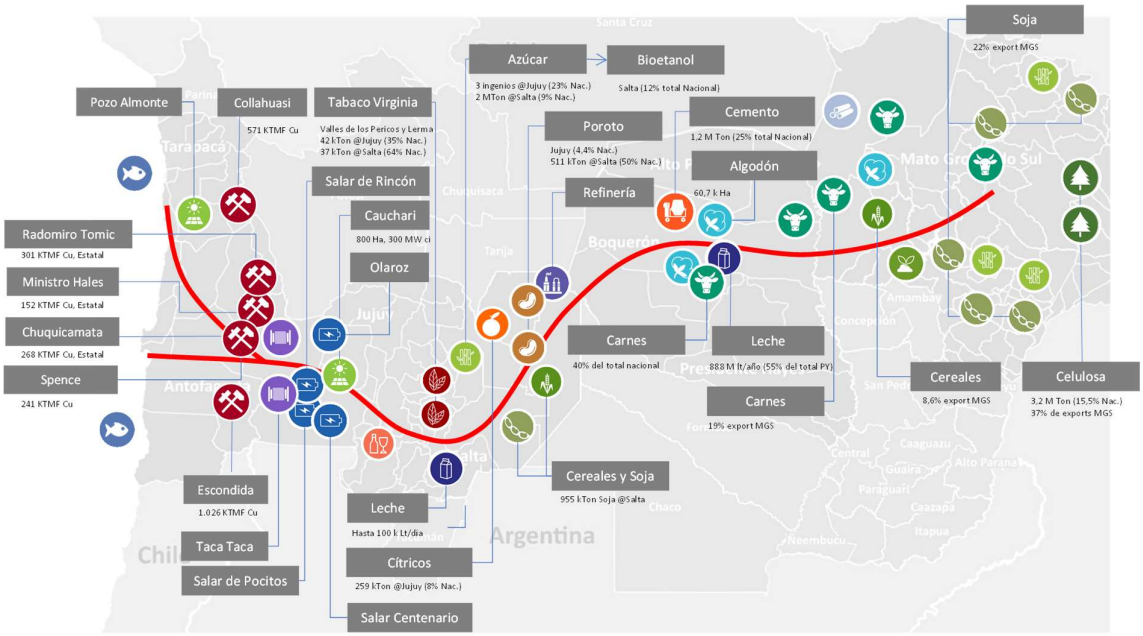
El sector energético es también importante con generación solar fotovoltaica y proyectos de hidrógeno verde en preparación en Antofagasta. La minería y las energías limpias representan más del 70% del PIB regional. Este auge de nuevos proyectos se evidencia en los más de 100 iniciativas de desarrollo en las bases de datos del Sistema de Evaluación Ambiental de Chile (SEIA) para ambas regiones, categorizados con tipología de proyectos “Centrales generadoras de energía mayores a 3 MW”

[2] Fuente: gore.antofagasta.cl

[3] Fuente datos corfo.cl

Aunque la pesca ha declinado en participación, aún existen industrias pesqueras y acuícolas con inversión privada significativa (ej. plantas de procesamiento en Iquique). La industria manufacturera local (5-7% del PIB) incluye astilleros, maestranzas y manufacturas ligadas a la pesca y la minería.

Figura 42. Localización de las actividades económicas en el territorio del Corredor



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En el norte de Argentina, las provincias de Salta y Jujuy presentan una variedad de actividades económicas que están fuertemente influenciadas por las características geográficas y las aptitudes del suelo de la región. La fertilidad de los suelos y un clima favorable, con estaciones bien diferenciadas, facilitan la producción de soja, tabaco, y caña de azúcar a gran escala. Jujuy y Salta son dos de los principales productores de tabaco en Argentina. Igualmente, la presencia de ingenios azucareros[4] y la exportación de azúcar y productos cítricos son palancas clave del desarrollo regional.

El norte de NOA también se registra actividad de minería extractiva en áreas como la Puna, especialmente litio, plata y oro, presentando ventajas debido a la rica geología de la Cordillera de los Andes. En el caso del litio, existen depósitos significativos del mineral, especialmente en el Salar del Rincón y Salar de Centenario. Jujuy es el mayor exportador de carbonato de Litio a China, Corea del Sur, India, Japón, USA y Europa, siendo las producciones anuales de sus 2 proyectos (Olaroz y Cauchari-Olaroz) superiores a las 50 mil toneladas. También es el mayor productor de plata de Argentina, con una producción en 2024 que alcanzó las 10,5 millones de onzas, lo que representa un crecimiento interanual del 8,25%.

Por su parte, la actividad económica más relevante en los departamentos del Chaco Paraguayo es la ganadería semi intensiva. El departamento de Boquerón destaca en la producción de carne, beneficiándose de extensas pasturas naturales que son ideales para la ganadería extensiva. Esta actividad se apoya en la capacidad del suelo para sostener grandes rebaños de ganado.

Adicionalmente, la agricultura del Chaco está emergiendo como un sector económico clave, especialmente por el cultivo de soja, que se espera duplique su producción en la campaña 2024/2025.

[4] Los ingenios azucareros son instalaciones industriales dedicadas al procesamiento de la caña de azúcar para producir azúcar y otros subproductos como el alcohol y bioetanol.

Boquerón anticipa un aumento en sus hectáreas sembradas de soja de 66.500 a 70.000, mientras que Alto Paraguay y Presidente Hayes también esperan incrementos significativos en sus áreas cultivadas. Esta expansión agrícola refleja una diversificación económica creciente en la región[5].

Mato Grosso do Sul es un importante productor de soja, maíz y carne de Brasil. Las vastas tierras agrícolas del estado se benefician de suelos ricos y un clima favorable que permite dos o más cosechas al año. Esta producción intensiva está favorecida por los suelos planos y fértiles del Cerrado brasileño[6], que facilitan la agricultura mecanizada a gran escala. Además, la región es un centro crucial para la producción de carne, con extensas áreas de pastoreo y una industria de procesamiento cárnico bien desarrollada.

Además de la agricultura y la ganadería, en Mato Grosso do Sul se destaca un desarrollo industrial significativo, especialmente en la producción de bioenergía a partir de caña de azúcar, lo cual es facilitado por la amplia disponibilidad de esta materia prima en la región.

Otro producto industrial relevante en Mato Grosso do Sul es la celulosa, la que en esta región se basa en la abundancia de plantaciones forestales, donde el clima y los suelos son adecuados para el rápido crecimiento de árboles utilizados en la industria papelera.

En síntesis, las actividades identificadas en el mapa reflejan cómo cada región ha adaptado sus estrategias económicas a las características intrínsecas del territorio, aprovechando los recursos naturales disponibles y adaptando las prácticas agrícolas e industriales a las condiciones locales. La explotación de estos recursos, sin embargo, plantea desafíos significativos en términos de sostenibilidad ambiental y gestión de impactos, que exigen políticas para la conservación del medio ambiente.

2.2.2. Caracterización de Zonas Francas y Parques Industriales en el ámbito CBC

En términos generales, las áreas destinadas al desarrollo industrial formal en las distintas tipologías presentes a lo largo del corredor ofrecen un total de 5.818,7 hectáreas (Figura 43), albergando un total de 2.222 empresas. Los respectivos porcentajes de ocupación varían enormemente, siendo los de mayor ocupación los situados en el interior o en la proximidad inmediata de los principales centros urbanos.

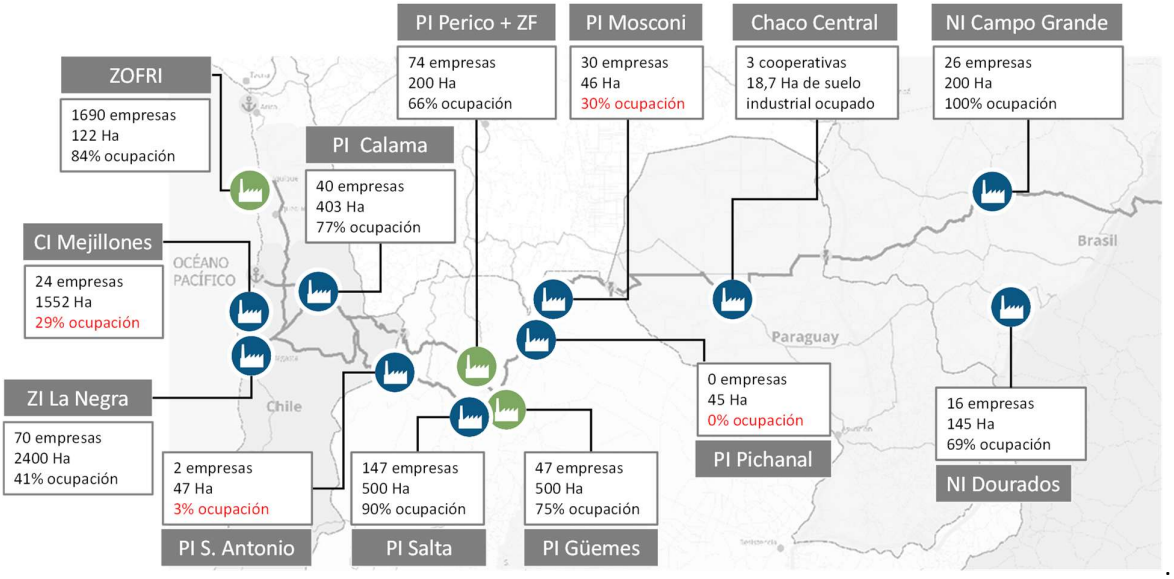
En lo que respecta a la ocupación de las zonas industriales a lo largo del Corredor, destaca el Núcleo Industrial de Campo Grande, con una ocupación del 100%. Como capital del estado de Mato Grosso do Sul, Campo Grande ofrece una infraestructura urbana diversificada, acceso a un mercado laboral amplio y servicios de apoyo empresarial que son esenciales para las 26 empresas que operan en el parque. La plena ocupación refleja la efectividad de esta integración entre la zona industrial y los recursos de la ciudad.

La Zona Franca de Iquique (ZOFRI), que se ubica en las adyacencias del puerto (menos de 3 Km de distancia), presenta también una alta ocupación (84%), lo que refleja su éxito y puede atribuirse a su excelente ubicación, que permite un fácil acceso a servicios logísticos, bancarios y de comercio exterior, además de una infraestructura de transporte desarrollada que conecta la zona franca con mercados tanto nacionales como internacionales. La presencia de 1.690 empresas subraya su importancia como hub comercial y empresarial en el norte de Chile. Por otra parte, se encuentra aproximadamente a 310 km del paso fronterizo de Colchane, facilitando el comercio con Bolivia. Respecto de los pasos fronterizos que forman parte del CBC, ZOFRI se encuentra a 639 km del Paso de Jama, y a unos 1.006 km del Paso de Sico.

[5] Fuente de información valoragro.com.py

[6] El Cerrado brasileño es una vasta sabana tropical que se extiende por gran parte del centro de Brasil y es la segunda mayor bioma del país, después del Amazonas. Esta región es conocida por su increíble biodiversidad y variados ecosistemas, que incluyen praderas, bosques y matorrales

Figura 43. Localización y superficie de zonas industriales y zonas francas a lo largo del CBC



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

El Parque Industrial de Calama también destaca por alcanzar una ocupación del 77% y estar situado cerca de una ciudad que ha crecido en torno a la minería y otras industrias pesadas. El área urbana de Calama proporciona servicios industriales avanzados, recursos humanos especializados y una infraestructura que soporta industrias pesadas y de manufactura, lo que resulta clave para las operaciones diarias y el crecimiento a largo plazo de las 40 empresas establecidas. Adicionalmente, el Parque Industrial se encuentra ubicado a aproximadamente 253 km del paso fronterizo de Jama y a unos 308 km del paso fronterizo de Sico; y su distancia al puerto de Antofagasta es de apenas 214 km.

En las regiones del norte chileno también destaca la progresiva consolidación del parque industrial de Barriles así como las dimensiones de la Zona Industrial de La Negra (2.400 Ha), cercana a la ciudad de Antofagasta (23 km), a su puerto y al puerto de Mejillones, lo que la posiciona como un punto estratégico entre importantes centros mineros y urbanos. Por otro lado, la distancia de La Negra a los pasos fronterizos de Jama y Sico es de aproximadamente 300 km y 376 km respectivamente, lo que facilita el comercio y la logística transfronteriza con Argentina.

El centro industrial de Mejillones también resulta una zona industrial estratégica por su proximidad a los puertos de Mejillones y Antofagasta, con 1.552 Ha, y un 29% de ocupación.

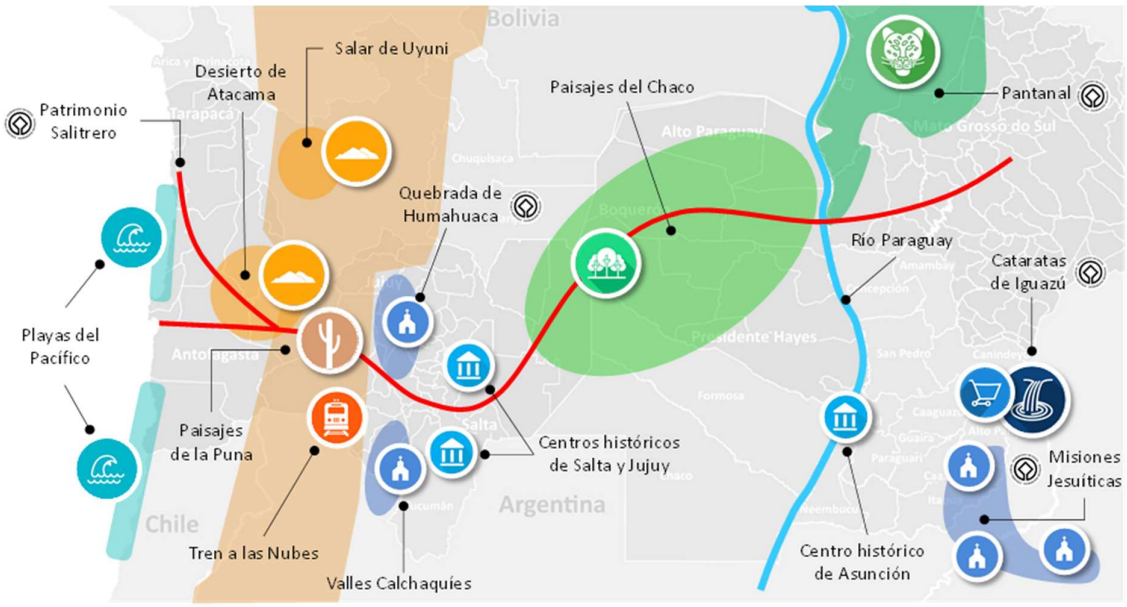
En el norte de Argentina destaca el Parque Industrial del Salta (500 Ha) y el Parque Industrial y Zona Franca de Güemes (500 Ha), junto al área industrial y zona franca de Perico (200 Ha), en las proximidades de Jujuy. Todas esas plataformas productivas están estratégicamente situadas en relación a importantes pasos fronterizos que las conectan con los países vecinos.

Para los departamentos del Chaco Paraguayo se identificaron sólo 18,7 Ha de carácter industrial en las que participan 3 cooperativas. Estos espacios industriales están bien posicionados respecto a otros corredores importantes que enlazan con Bolivia y Mato Grosso do Sul, como el Paso de Integración Centro Oeste (PICO) y el puente Internacional San Ignacio de Loyola, que une la ciudad argentina de Clorinda con José Falcón en Paraguay, y que tiene un papel clave en el comercio bilateral, facilitando un flujo constante de bienes y servicios.

2.2.3. Localización y clasificación recursos de interés turístico

El Corredor se extiende a lo largo de una ruta transnacional que atraviesa algunos de los paisajes más impresionantes y diversos de Sudamérica, ofreciendo un mosaico de destinos turísticos ricos en patrimonio natural y cultural, desde las costas del Pacífico en Chile y las alturas andinas compartidas con Argentina, hasta el corazón de Sudamérica en Paraguay y Mato Grosso do Sul.

Figura 44. Localización y clasificación recursos de interés turístico.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

La región chilena es mundialmente conocida por albergar el Desierto de Atacama, que es el desierto no polar más seco del mundo. Este paisaje árido es famoso por sus salares, géiseres, y cielos nocturnos claros que lo convierten en un paraíso para los astrónomos. Además, el altiplano ofrece vistas de vastas mesetas interrumpidas por volcanes activos y lagunas de altura que albergan flamencos y otras especies adaptadas a la severidad del clima. Atacama se ha considolidado como un destino turístico internacional para *trekking*, ciclismo de montaña y observación de estrellas. Dentro de las actividades turísticas de la región también destaca el avistamiento de cetáceos y fauna marina en las bahías de Mejillones y de San Jorge.

Adentrándose en el noroeste de Argentina, la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 2003, y ofrece un impresionante desfile de montañas multicolores, pueblos coloniales y ruinas precolombinas. Este valle, profundamente enraizado en la historia de pueblos originarios y colonial, es un testimonio viviente de las culturas que han habitado la región durante miles de años. Destaca también el Parque Nacional Calilegua Jujuy (región de las Yungas), el cual forma parte de la Reserva de Biosfera de las Yungas (UNESCO) gracias a su vegetación exuberate y profundos valles. Al oeste, la vasta Puna argentina es un terreno de altas montañas, estensas salinas y desiertos con paisajes remotos y extremos.

En Paraguay, la región del Chaco es una vasta planicie que se extiende hasta Bolivia y Brasil, conocida por su biodiversidad única. Aunque es una de las áreas menos exploradas en términos de turismo, ofrece oportunidades significativas para el ecoturismo y la observación de vida silvestre, incluyendo grandes felinos como el jaguar y una variedad de aves endémicas. La región es también un mosaico de culturas indígenas, cuyas prácticas y tradiciones añaden una rica capa de experiencias culturales para los visitantes.

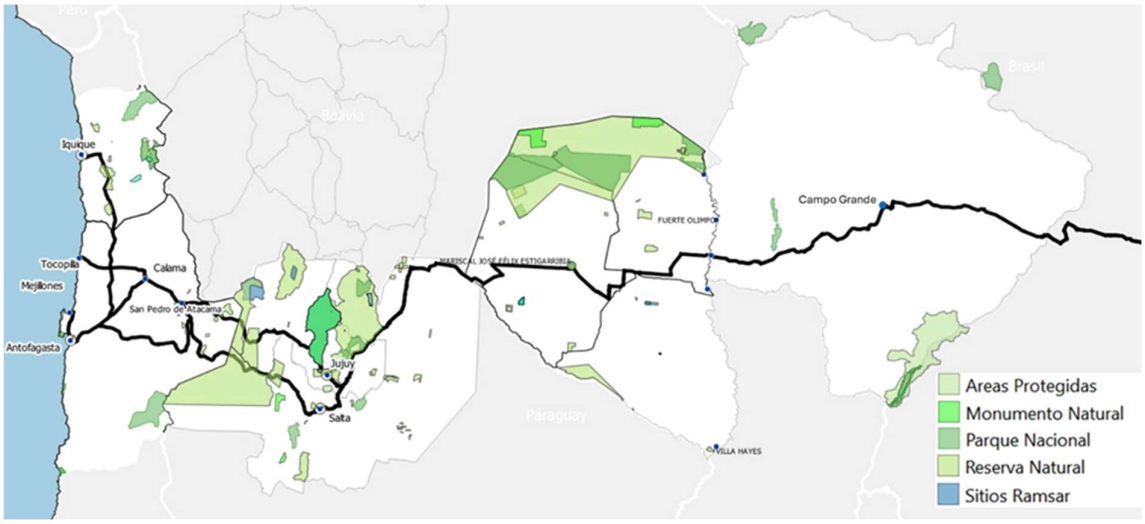
Mato Grosso do Sul, ubicado en el centro-oeste de Brasil, cuenta igualmente con una amplia variedad de zonas de interés turístico ambiental y cultural, entre los que destacan los enormes humedales del Pantanal, uno de los más ricos en biodiversidad del mundo. Este vasto humedal ofrece oportunidades excepcionales para la observación de la vida silvestre, incluyendo especies como jaguares, caimanes, capibaras y una impresionante variedad de aves acuáticas. El Pantanal es especialmente popular entre los fotógrafos de naturaleza y los entusiastas del ecoturismo debido a su acceso relativamente fácil y la abundante fauna que se puede ver incluso durante un corto viaje.

Cada uno de estos destinos aprovecha las condiciones naturales únicas de la región, además de reflejar el patrimonio cultural e histórico de los territorios.

2.3. Geografía de los espacios ambientales

Como se desprende del apartado previo, la diversidad ambiental sobre el Corredor está configurada por variados ecosistemas con características únicas. Al respecto, las áreas protegidas (Figura 45) juegan un papel clave en la conservación de la biodiversidad y, aunque cada país tiene su propio sistema de clasificación y gestión, existen conceptos comunes en la forma en que se administran estas áreas. La importancia de estos espacios queda patente por su magnitud, ya que se cuenta con un total de 151.420 km^2 de territorios protegidos por algún marco legal ambiental vigente, a lo largo del territorio del CBC.

Figura 45. Zonas protegidas.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En la vigente legalidad ambiental de protección de los países que conforman el Corredor se suele priorizar la conservación de la biodiversidad. Este objetivo unificador busca proteger las especies de flora y fauna que son endémicas y están amenazadas, salvaguardando el patrimonio natural para futuras generaciones.

Cada país implementa su propio sistema de conservación adaptado a sus necesidades y particularidades ecológicas. En Chile, la gestión de espacios naturales se organiza a través de Parques Nacionales, Reservas Nacionales y Monumentos Naturales, todos supervisados por la Corporación Nacional Forestal (CONAF), enfocados en preservar la biodiversidad. Argentina maneja sus áreas protegidas como Parques Nacionales y Reservas Naturales a través de la Administración de Parques Nacionales, con algunas provincias administrando adicionalmente sus propios espacios protegidos, lo que permite una gestión más localizada y específica.

Paraguay, aunque cuenta con menos áreas protegidas, incluye Parques Nacionales y Reservas para la Biosfera, con un creciente enfoque en la participación comunitaria que busca integrar las perspectivas y conocimientos locales en las estrategias de conservación, especialmente en la región del Chaco. En Brasil, el estado de Mato Grosso do Sul ejemplifica un sistema de conservación más complejo y estratificado, que incluye Parques Nacionales, Reservas Biológicas y Áreas de Protección Ambiental (APA), administradas a nivel federal, estatal y municipal, reflejando la diversidad y la escala de los desafíos de conservación en uno de los humedales más grandes y biodiversos del mundo, el Pantanal.

En síntesis, mientras que la intención de conservar la biodiversidad y los ecosistemas es una constante, las metodologías y la eficacia en la implementación de áreas protegidas varían según el contexto legal, económico y social de cada país del Corredor Capricornio. Esta diversidad puede ofrecer oportunidades para el aprendizaje y la cooperación transfronteriza, permitiendo a cada estado subnacional beneficiarse de las experiencias y mejores prácticas del resto.

2.3.1. Identificación de Riesgos Climáticos

En un análisis preliminar del riesgo de desastres para el Corredor se observan complejidades significativas debido a la diversidad y gran diferenciación de cada territorio que compone este sistema.

El concepto de desastre se entiende como una interrupción seria en el funcionamiento de una comunidad o sociedad que provoca muertes y pérdidas materiales, económicas y ambientales, superando la capacidad de respuesta de la sociedad afectada. El riesgo implica el potencial de consecuencias adversas donde algo valioso está en juego con resultados inciertos. Estos riesgos emergen de la interacción entre la vulnerabilidad, la exposición y el peligro.

Entre los riesgos identificados en el corredor se encuentran tipologías como riesgos asociados a la geodinámica, zonas de alta sismicidad, volcanes activos, inundaciones y remociones en masa, estos dos últimos riesgos están vinculados directamente al cambio climático.

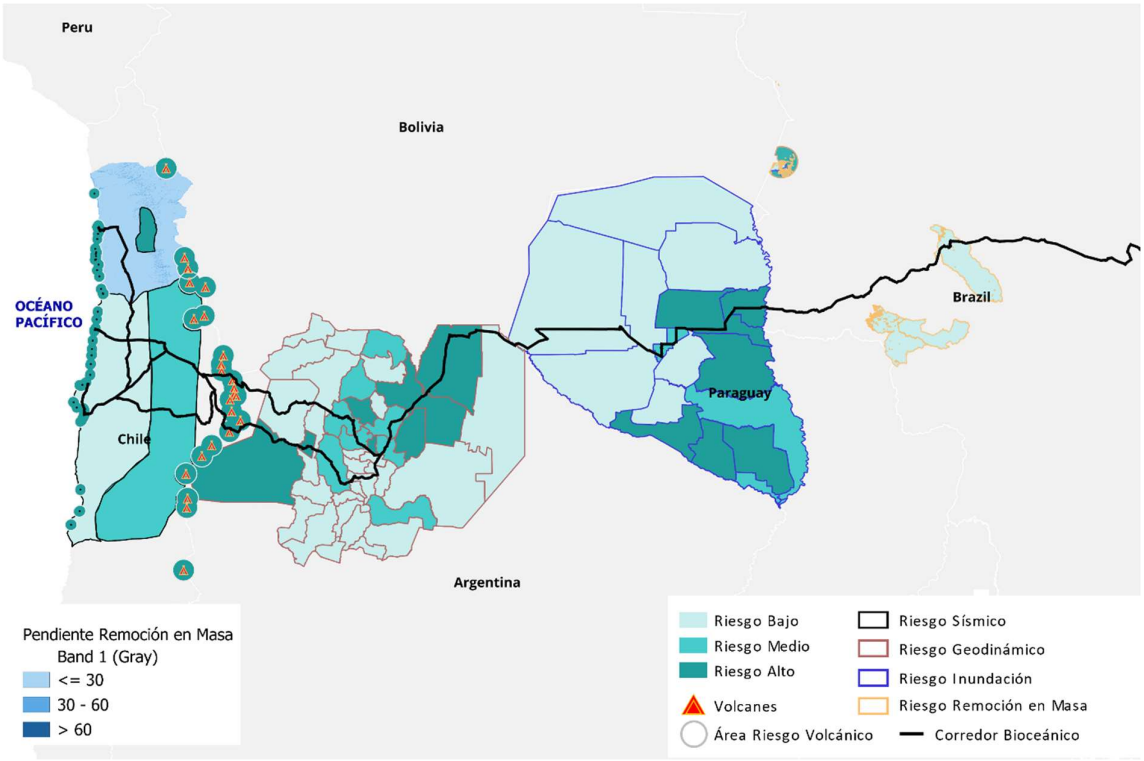
En el mapa siguiente (Figura 46) se pueden observar los patrones de localización de estos riesgos, basados en su mayoría en eventos ya ocurridos. Las zonas que presentan los mayores niveles de riesgo en el Corredor están estrechamente vinculadas a las características físicas y geográficas de sus respectivos territorios, evidenciándose que en todos los territorios subnacionales hay zonas asociadas a altos niveles de riesgo, solo diferenciándose en su tipología.

A lo largo de la cordillera de los Andes, particularmente en la frontera entre Chile y Argentina, se observa un alto riesgo volcánico. Esta región, conocida por su intensa actividad geológica, es susceptible a erupciones volcánicas que pueden provocar la emisión de cenizas, flujos piroclásticos y lahares, impactando severamente la vida, la infraestructura y los ecosistemas locales. Por otra parte la actividad tectónica frecuente en los territorios del poniente del corredor, puede conllevar a terremotos con consecuencias devastadoras para las estructuras construidas y la seguridad de la población. La combinación de riesgos volcánicos y sísmicos en estas áreas montañosas y altamente geológicas subraya la vulnerabilidad significativa frente a desastres naturales, como se aprecia en el mapa.

En las regiones más orientales del Corredor dominan los riesgos de inundación, incluyendo áreas alrededor de ciudades como Campo Grande, Corumbá, y el Chaco Paraguayo. Estas zonas son particularmente propensas a inundaciones debido a su topografía llana y la proximidad a grandes ríos, lo que, durante temporadas de lluvia intensa, puede dar curso a inundaciones extensivas que afectan tanto a comunidades humanas como a hábitats naturales, cuya ocurrencia se incrementa con los efectos del cambio climático sobre este territorio.

En síntesis, el mapa de riesgos ilustra sobre cómo la geografía y las características físicas influyen directamente en la vulnerabilidad de las diferentes áreas. Este entendimiento es crucial para desarrollar estrategias de mitigación y preparación adecuadas que puedan reducir el impacto de estos desastres naturales sobre tan valiosos ecosistemas y las comunidades que dependen de ellos.

Figura 46. Zonas de riesgos y nivel de criticidad.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

2.4. Síntesis del contexto demográfico y productivo

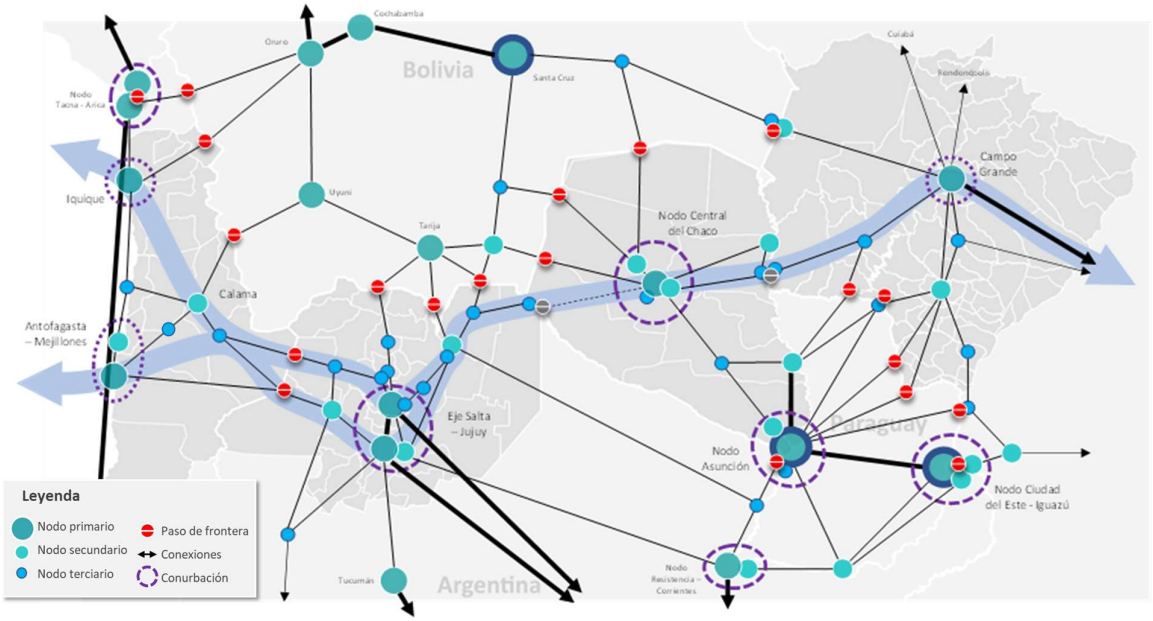
Como se ha señalado en los apartados previos, el Corredor Bioceánico de Capricornio constituye un territorio de gran relevancia demográfica y productiva con una población de más de 6 millones de habitantes, que se concentran principalmente en áreas urbanas. Su recorrido está marcado por una distribución poblacional concentrada, con importantes implicaciones para el desarrollo regional y la planificación urbana.

En términos de conectividad y funcionalidad, el Corredor constituye una palanca clave para el desarrollo económico y social de sus territorios subnacionales. Los centros urbanos dentro del corredor actúan como nodos críticos de servicios, y funcionan como puntos de enlace para el transporte y la logística, facilitando el comercio y la movilidad de cargas y pasajeros. Esta interconexión fortalece las economías locales y fomenta un desarrollo integrado, haciendo que cada ciudad dentro del corredor contribuya a un sistema de ciudades que se apoya mutuamente.

El análisis desarrollado refleja patrones de migración interna, con una tendencia creciente hacia la urbanización que es común en muchos lugares de América Latina. Este fenómeno transforma el paisaje urbano y social de estas regiones, planteando desafíos y oportunidades para la gestión de recursos y servicios urbanos.

Desde el punto de vista de los grandes centros urbanos que nuclean gran parte de la actividad en la zona poniente del Corredor, Antofagasta resalta por su funcionalidad como centro de consumo, producción, y ruptura de carga portuaria, vial y aeroportuaria. Antofagasta ha sido clasificada en estudios previos como un centro primario de comercio portuario y aeroportuario, lo que refleja su importancia en la región tanto por su tamaño, como por su rol en la distribución y consolidación de mercancías, siendo uno de los puertos relevantes del corredor.

Figura 47. Estructura Jerarquizada del Sistema de Ciudades



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Un centro intermedio orientado al entorno minero y tambien al comercio exterior por su cercania a los pasos fronterizos es Calama, que desempeña un papel esencial como centro de consumo y producción, con aeropuerto y funciones de ruptura de carga, relevandose su rol en el transporte y la logística del interior y en el camino de los pasos fronterizos Jama y Sico.

Otro centro urbano de relevancia de la zona, está en la región de Tarapaca. La concentracion urbana Iquique-Alto Hospicio, identificada como un centro de comercio portuario y aeroportuario clave en el norte chileno. Esta conurbación ofrece funcionalidades como puerto marítimo y aeroportuario, centro de consumo, y zona franca consolidada, destacándose también por su función de ruptura de carga, tanto a nivel nacional como internacional.

Avanzando hacia el este por el corredor se identifican a Salta y Jujuy como centros urbanos con un rol relevante en servicios logísticos. Estas ciudades del ámbito del noroeste (NOA), actúan como puntos estratégicos en el sistema logístico argentino. Estos centros son cruciales debido a su vinculación cultural y económica con países vecinos como Bolivia, y por varios pasos fronterizos importantes con Chile.

Desde el punto de vista de su funcionalidad algunos de sus centros urbanos del Chaco Paraguayo actúan como centros intermedios de distribución dentro de la red logística nacional. Estos centros facilitan la distribución y consolidación de mercancías tanto a nivel nacional como para el comercio exterior, lo cual es crucial para una región predominantemente agraria y con producción orientada hacia la exportación. Existen para estos territorios desafíos específicos para un mejor desarrollo logístico y de integración, como la necesidad de mejorar la infraestructura de transporte y servicios logísticos.

En Mato Grosso do Sul, Campo Grande resalta como uno de los centros urbanos más importantes en el contexto del Corredor. Funciona como un centro estratégico debido a su posición geográfica, que facilita las conexiones tanto nacionales como internacionales. Este nodo es relevante por su tamaño y capacidad logística, así como por su conexión directa con otros importantes puntos demográficos y productivos en la región.

Otros centros relevantes en Mato Grosso do Sul corresponden a las ciudades de Corumbá y Três Lagoas, que tienen importancia económica debido a la industria, la agricultura y la minería. Corumbá, por ejemplo, es fundamental para el comercio con Bolivia y actúa como un puerto relevante a lo largo del río Paraguay, reforzando su rol en el transporte fluvial.

Otro aspecto importante a destacar en esta síntesis son los niveles de centralismo presentes en los países del Corredor, reflejados en la vinculación de los centros urbanos subnacionales respecto a las capitales nacionales o los centros de decisión administrativos y económicos. En Paraguay, especialmente en el Chaco Paraguayo, existe una marcada dependencia hacia la capital Asunción, de la que depende intensamente para la logística de aprovisionamiento y distribución, recursos gubernamentales y servicios económicos.

En contraste, Campo Grande en Brasil muestra una independencia notable. Aunque conectada con las decisiones nacionales desde Brasilia, esta ciudad y el estado de Mato Grosso do Sul manejan sus asuntos económicos y logísticos con considerable autonomía. Esta independencia se refleja en su sólida economía agrícola y su papel clave en el comercio transfronterizo, permitiendo una respuesta más ágil a las necesidades locales y fortaleciendo su rol dentro del Corredor.

En Argentina, las provincias de Salta y Jujuy exhiben un escenario mixto. A pesar de su capacidad considerable para la toma de decisiones locales, mantienen una fuerte conexión y dependencia de Buenos Aires, especialmente en financiamiento y políticas nacionales que impactan sus economías locales. Sin embargo, su ubicación estratégica y recursos naturales les permiten cierta independencia, especialmente en sectores como turismo y minería, facilitando vínculos económicos directos con países vecinos como Bolivia y Chile.

El caso de Chile muestra un centralismo pronunciado con un enfoque concentrado en Santiago. Sin embargo, regiones como Antofagasta y Tarapacá han logrado cierta independencia económica, crucial para su desarrollo y participación en el Corredor Capricornio. Antofagasta, con su robusta industria minera, y Tarapacá, con su activa zona franca en Iquique, gestionan importantes volúmenes de comercio internacional directamente, mostrando una autonomía que les permite influir significativamente en el desarrollo regional y la integración transfronteriza.

En síntesis, los distintos niveles de centralismo observado, presentan tanto desafíos como oportunidades para la cooperación regional y el desarrollo económico en el Corredor, resaltando la necesidad de políticas que equilibren mejor la autonomía local con la gobernanza y el apoyo central, para fomentar un desarrollo más integrado y sostenible en toda la región. La descentralización efectiva es clave para maximizar el potencial de cada región dentro del contexto nacional e internacional, asegurando que tanto áreas centralizadas como autónomas contribuyan al crecimiento y la estabilidad del Corredor Capricornio.

3. Mapeo y caracterización logística del hinterland del Corredor

3.1. Dinámica del comercio exterior en el Corredor

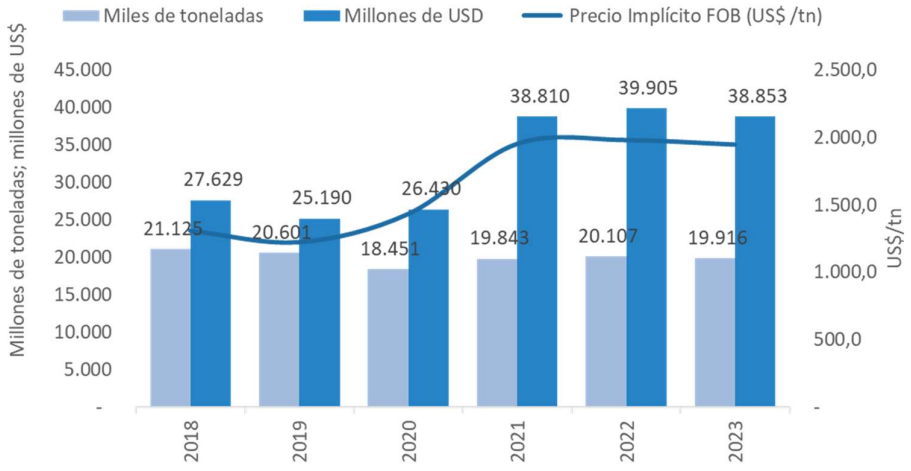
En esta sección se revisan los rasgos más importantes de las cargas que se generan en los territorios subnacionales en el Corredor. Es importante aclarar que el análisis se basa en las estadísticas disponibles, por lo que el detalle de la información no es completamente uniforme para todos los países evaluados. En el caso de Chile, Argentina y Brasil se cuenta con la información de exportaciones detalladas a nivel de estado subnacional; aunque para Argentina existen algunas limitaciones asociadas al cumplimiento de las exigencias del secreto estadístico. Por su parte, para Paraguay se cuenta con información publicada a nivel agregado nacional, por lo que fue necesario hacer estimaciones que permitieran aproximar el valor de las ventas al exterior del Chaco.

3.1.1. Regiones del norte de Chile

Las regiones de Antofagasta y Tarapacá tienen un perfil productivo claramente minero que se expresa en un importante dinamismo del volumen de exportaciones, alcanzando casi 40 millones de toneladas y 20 mil millones de dólares en 2023. Las dos regiones explican respectivamente el 30% y el 41% del tonelaje y los valores exportados por la economía chilena.

En particular, la figura que se presenta seguidamente muestra como las exportaciones de las regiones del norte chileno han experimentado un salto notable en los últimos años, situándose en un escalón superior respecto a su tendencia histórica. Estos cambios en forma discreta sobre la curva de crecimiento se deben a mejoras en las capacidades productivas y a una mayor presión de la demanda internacional.

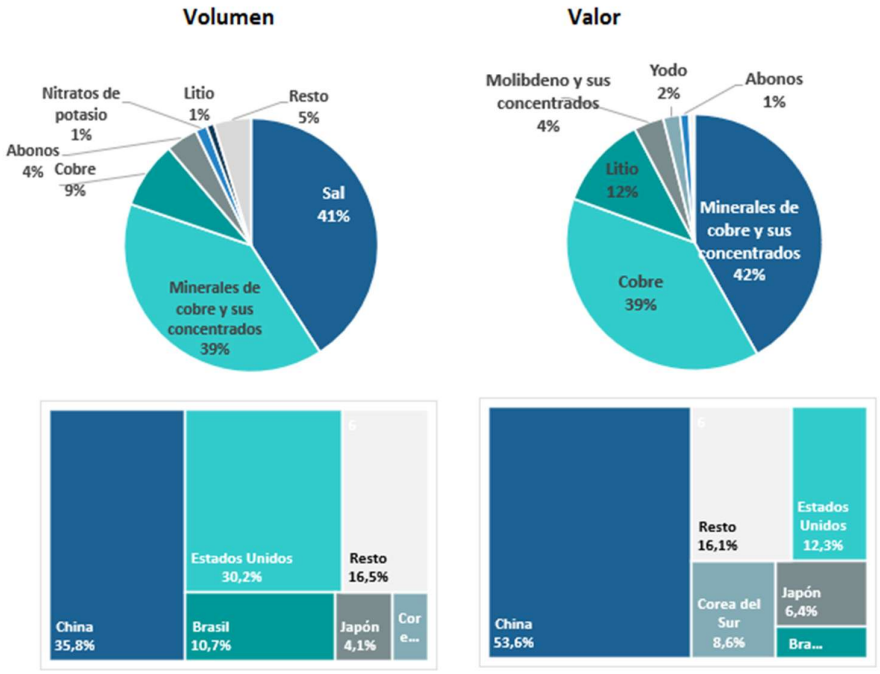
Figura 48. Exportaciones de Antofagasta y Tarapacá Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/ton)



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA e INE Chile.

Más del 90% de los volúmenes remitidos al exterior corresponde a productos mineros, con un peso excluyente de la sal y el cobre. El litio crece en importancia si se analiza la canasta exportadora por valor, pasando de representar el 1% de los volúmenes al 12% de las divisas ingresadas. Los destinos Chile, Estados Unidos y Brasil capturan tres cuartas partes de las cargas exportadas.

Figura 49. Productos y destinos de exportación de Antofagasta y Tarapacá, en valor y volumen.



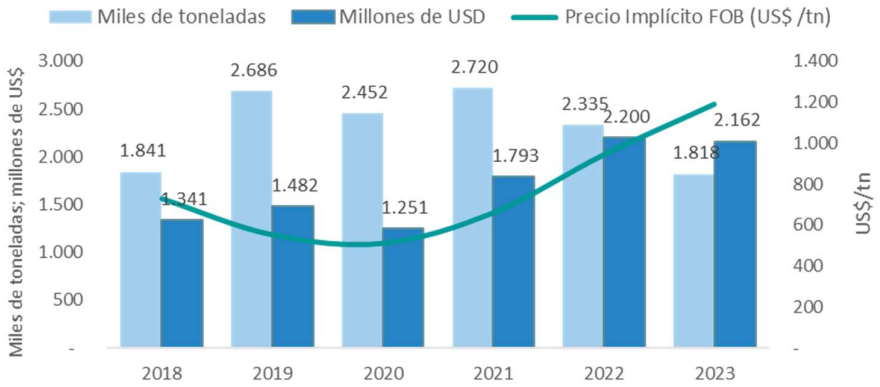
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA e INE Chile.

3.1.2. Norte de NOA en Argentina

Las exportaciones de las provincias argentinas de Salta y Jujuy ascienden en promedio a 2,3 millones de toneladas anuales, habiéndose registrado una baja en 2023 como resultado de la sequía que asoló a gran parte del sector agrícola argentino.

Ambas provincias explican en conjunto el 2,12% del volumen y 2,3% del valor de las exportaciones del país.

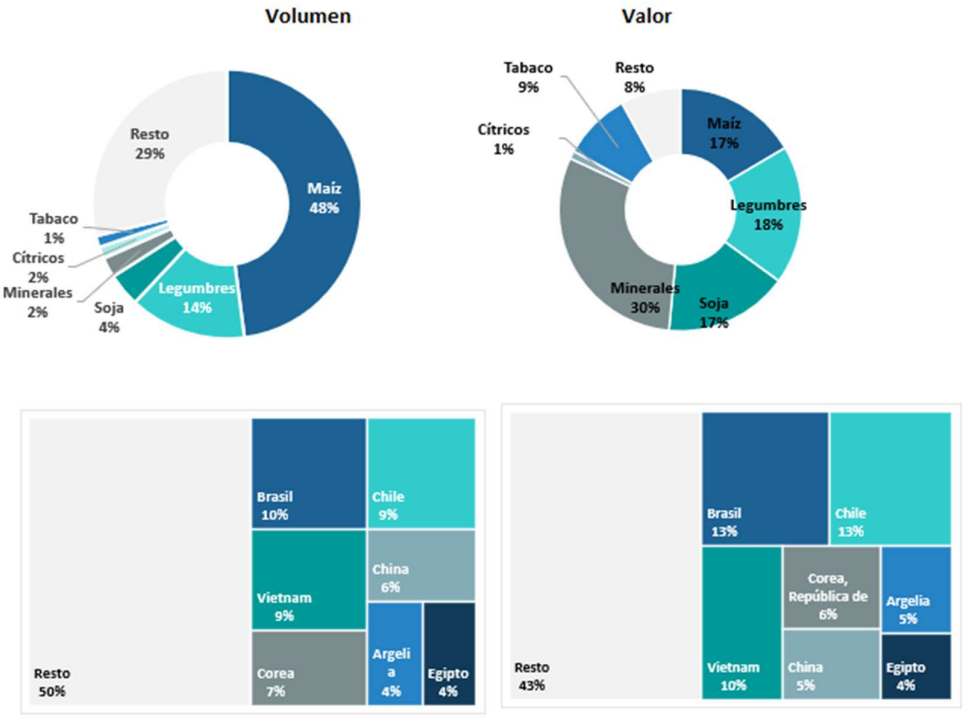
Figura 50. Exportaciones de Salta y Jujuy Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/ton)



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC Argentina.

Los productos que componen la canasta exportadora son numerosos, destacándose: maíz, legumbres (principalmente poroto), soja, cítrus, azúcar y minerales. Estos productos se destinan a Brasil, Chile, China y otros mercados asiáticos.

Figura 51. Productos y destinos de exportación de Salta y Jujuy en valor y volumen



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC Argentina.

3.1.3. Región del Chaco en Paraguay

Las transacciones de comercio exterior de Paraguay alcanzan casi 23 millones de toneladas, considerando tanto exportaciones como importaciones. En las últimas dos décadas se triplicaron los volúmenes comerciados. El volumen exportado en 2023 se recuperó tras la sequía y la bajante que asolaron a la economía paraguaya, y superaron ampliamente los valores del último quinquenio al ubicarse por encima de los 16 millones de toneladas.

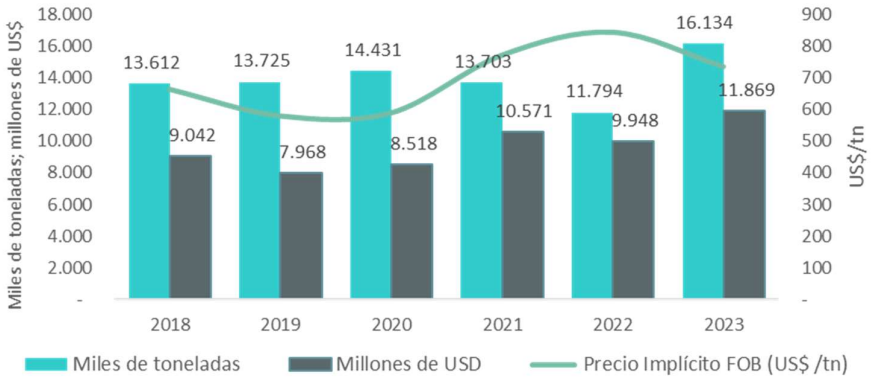
La canasta de exportación se encuentra fuertemente concentrada en tres complejos primarios: Soja y subproductos, Maíz y Arroz, que explican el 85% del total de los volúmenes enviados al exterior. En la medición en dólares, cobran relevancia además la energía eléctrica y la carne bovina.

Argentina y Brasil compran casi el 60% de los bienes que Paraguay exporta, seguidos de Chile y Rusia. En el caso de Brasil, los envíos paraguayos corresponden a producciones primarias agrícolas: maíz, arroz y soja. Por su parte, las ventas a Argentina se centran casi exclusivamente en Soja en grano, que seguidamente se trasborda a buques de ultramar o ingresa a territorio para ser procesada. Esta operatoria se inscribe en un régimen especial de admisión temporaria e integración productiva entre ambos países.

El comercio exterior de Paraguay se realiza en un 73% por la vía acuática, asignándole un rol vertebral a la Hidrovía. Todo lo que proviene de Brasil, Países Bajos, Bolivia y Argentina se transporta por el medio

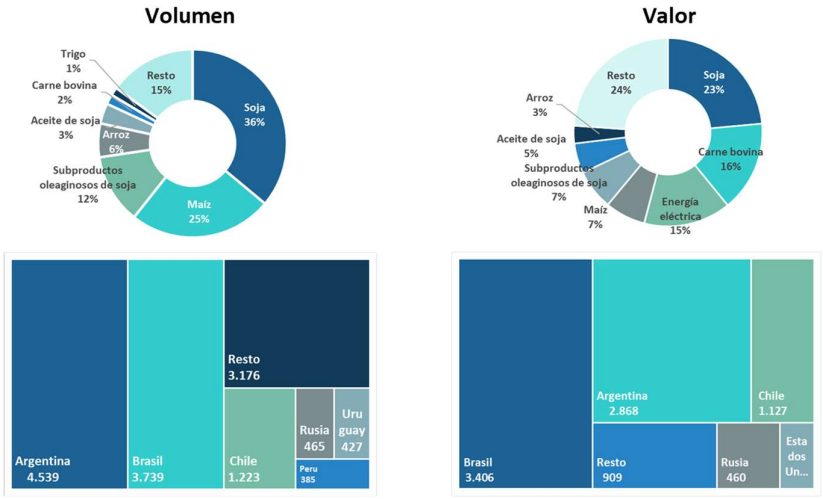
fluvial. En tanto, que lo que llega desde de China, Uruguay, EE.UU, además de Brasil y Argentina, lo hace por carretera atravesando otros países.

Figura 52. Exportaciones de Paraguay Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/tn)



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a datos del Banco Central de Paraguay (BCP).

Figura 53. Productos y destinos de exportación de Paraguay en valor y volumen.



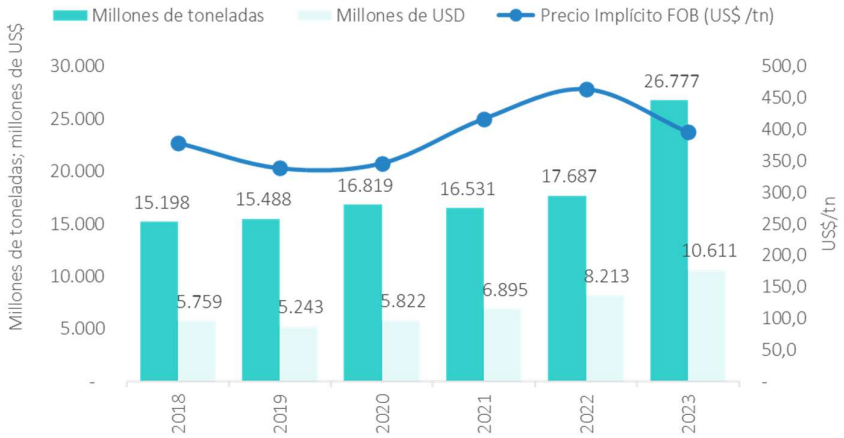
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a datos del Banco Central de Paraguay (BCP).

3.1.4. Mato Grosso do Sul

Las transacciones de comercio exterior de Mato Grosso do Sul ascienden a 33,2 millones de toneladas, considerando tanto exportaciones como importaciones, siendo el aporte de este Estado al comercio exterior de Brasil del 2,5-3% de las exportaciones y del 1,5% de las importaciones.

Los flujos de exportaciones habían registrado un leve retroceso durante la pandemia pero en la actualidad superan ampliamente los volúmenes promedio de los últimos años, gracias al crecimiento en las ventas de mineral de hierro.

Figura 54. Exportaciones de Mato Grosso do Sul Período 2018-2023. En miles de toneladas, millones de dólares y precio implícito FOB (US$/tn)

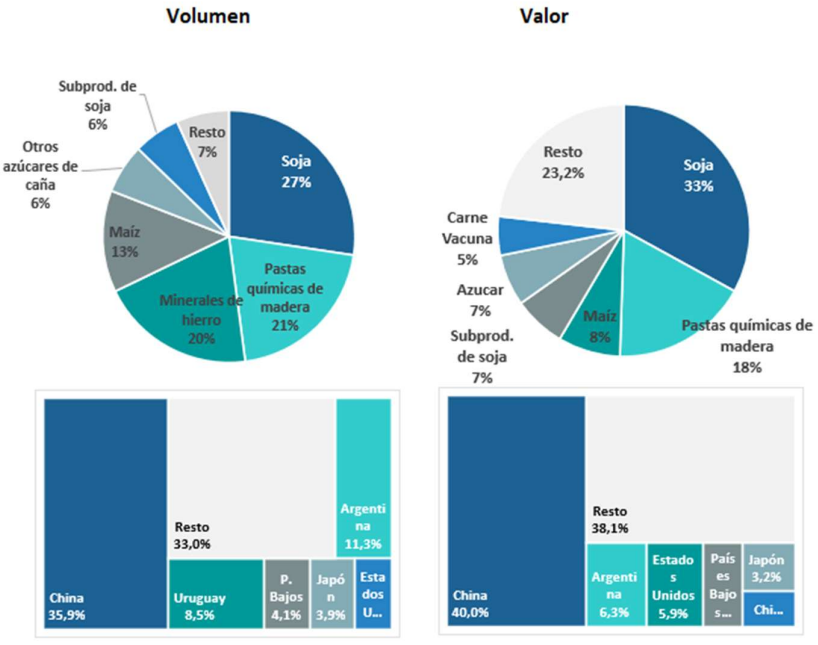


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a datos de Comex Stat – MDIC Brasil.

La canasta exportadora de Mato Grosso se compone principalmente de graneles sólidos agrícolas y minerales que suman más de dos tercios del total. Las pastas químicas de madera ocupan el segundo lugar de importancia con un 21%.

Los destinos de sus ventas están relativamente atomizados, con un peso notable de China que absorbe el 36% del tonelaje, seguido de Argentina con 11% y Uruguay con 8,5%.

Figura 55. Productos y destinos de exportación de Mato Grosso do Sul, en valor y volumen.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a datos de Comex Stat – MDIC Brasil.

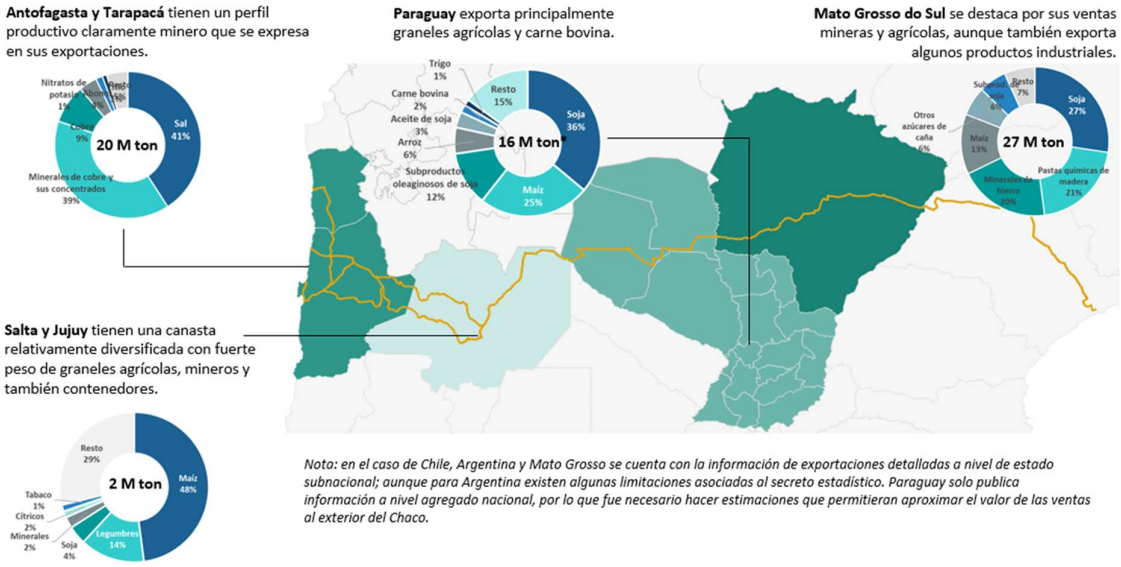
El comercio exterior de este estado brasileño tiene una clara orientación Atlántica, aunque la HPP tiene un peso. Las mercancías exportadas desde Mato Grosso do Sul se transportan a través de: vía marítima (77%); vía fluvial (21%) y carretera (1%). En cuanto a las compras al exterior, el ducto de Corumbá tiene un rol gravitante (77%), seguido por la vía marítima (20%) y carretera (3%). Son muy poco significativas las importaciones por la vía fluvial a través de HPP.

Los egresos por la vía marítima se realizan principalmente a través de Paranaguá (27%), Santos (22%) y San Francisco do Sul (12%). En la zona del corredor se destacan: Corumbá (25%) asociado al mineral de hierro y Puerto Murtinho (6%) para soja.

3.1.5. Síntesis Exportaciones Regionales

A partir de la información presentada, el siguiente esquema pone en perspectiva las exportaciones regionales de los territorios que forman parte del corredor.

Figura 56. Síntesis exportaciones regionales. En toneladas



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA Chile, INDEC Argentina, BCP Paraguay y Comex-Stat MDIC Brasil.

3.2. Estructuración y representación espacial de las cadenas de valor

Antes de avanzar sobre el análisis de las cadenas, es preciso introducir algunas aclaraciones metodológicas. En primer lugar, a partir del análisis de la estructura productiva y comercial de las áreas de estudio, se seleccionó un conjunto de cadenas logísticas que representan una cobertura del 43% de las cargas totales que circulan por el área de influencia del Corredor.

La producción total de las cadenas analizadas en el área de influencia directa del Corredor asciende a 61 millones de toneladas, en tanto las exportaciones suman 13,7 millones de toneladas. Se consideraron también las importaciones de fertilizantes, lo que arroja un total de 14,4 millones de toneladas. Estos volúmenes cubren:

- El 40% de las exportaciones de Mato Grosso do Sul. Una parte significativa de las exportaciones (20% del total) corresponde a Mineral de Hierro que no se consideró por ser una carga típica que utiliza la HPP hacia Argentina y Uruguay.

- Casi la totalidad de los volúmenes de exportación asignables a Salta y Jujuy (AR)[7]
- El 7% de las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá. En este caso se excluyeron los tráficos de sal y cobre que explican en 89% de los volúmenes exportados.
- El 92% de las cargas asignables al Chaco Paraguayo[8].

Cada una de las cadenas seleccionadas fue mapeada en forma pormenorizada para los diferentes territorios de interés, incluyendo regiones aledañas de los países que conforman el corredor, así como también los departamentos de Bolivia, con el propósito de evaluar sus dinámicas actuales, obstáculos y potencialidades. Así, en cada caso se presentan un esquema de la producción y comercialización de las principales cargas que se generan de los territorios atravesados por el CBC.

Los mapas representan la localización de la producción a la máxima desagregación posible en función de la información disponible – o considerada relevante para el análisis – y los cuadros superiores sintetizan los volúmenes anuales obtenidos a nivel de cada uno de los 4 grupos de territorios (Norte Grande en Chile, Norte de NOA en Argentina, Chaco Paraguayo y Mato Grosso do Sul).

Sobre esa base, se esquematizan los encaminamientos de las exportaciones, según nodo de salida. Siempre que sea posible se detalla el 100% de los flujos, con excepción de:

- Situaciones en las que aplica el secreto estadístico o directamente no está disponible la información, ni fue posible aproximarla a partir de fuentes secundarias.
- Casos en que los flujos están más atomizados, por lo que se optó por incluir los encaminamientos más significativos, no considerando algunos más pequeños para no sobrecargar el esquema.

Como se señaló previamente, es importante contextualizar que el análisis se basa en las estadísticas disponibles, por lo que el detalle de la información no es uniforme por país. En el caso de Chile, Argentina y Mato Grosso se cuenta con la información de exportaciones detalladas a nivel de estado subnacional; aunque para Argentina existen algunas limitaciones asociadas al cumplimiento de las exigencias en relación con el secreto estadístico. Por su parte, Paraguay solo publica información a nivel agregado nacional, por lo que fue necesario hacer estimaciones que permitieran aproximar el valor de las ventas al exterior del Chaco. Dicho país tampoco tiene una publicación detallada de los nodos de salida o ingreso de las cargas, por lo que se utilizaron registros de los socios comerciales para reconstruir los más relevantes para el análisis.

Seguidamente se detalla el análisis realizado para las cadenas consideradas.

3.2.1. Cadena de la Soja

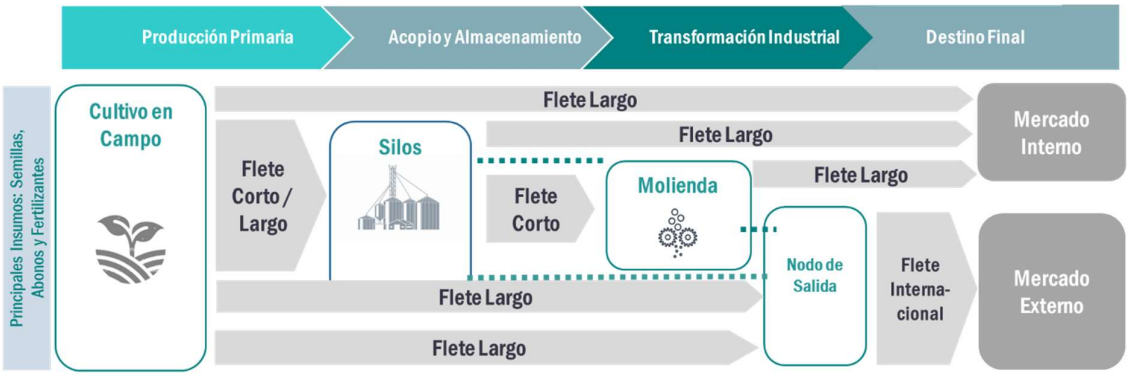
La forma que adopta la estructura de la cadena en Argentina, Mato Grosso y Paraguay es muy similar. La mayor parte de la cosecha de soja se exporta, siendo los subproductos aproximadamente un tercio de las exportaciones.

En el caso de Argentina hay una mayor incidencia de productos con valor agregado local mediante el *crushing* del producto para obtener aceite, harinas y pellets. La soja empleada en este proceso es una

[7] Algunas estadísticas se ven afectadas por la Ley de Secreto Estadístico.
[8] Las estadísticas oficiales no detallan exportaciones de territorios subnacionales, se realizaron estimaciones en función de los datos nacionales y estadísticas de cosecha y producción de las distintas cadenas.

combinación de producto argentino y paraguayo (ingresada bajo régimen de admisión temporaria), permitiendo este último elevar el valor proteico del producto final.

Figura 57. Estructura de la cadena logística de la Soja

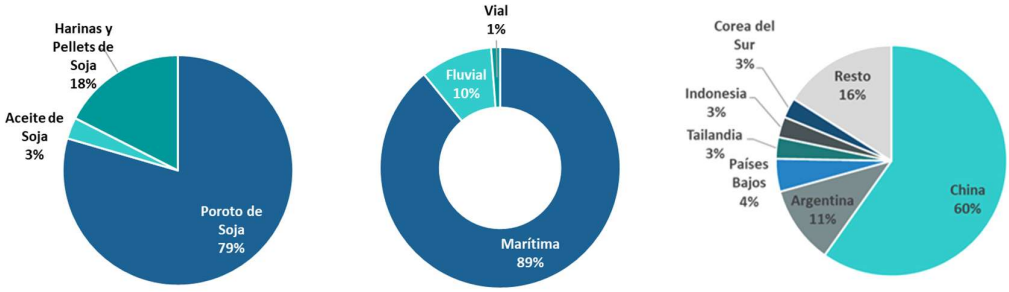


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Brasil es el principal productor mundial de soja (136 millones de toneladas), situándose la mayor densidad productiva en la región centro-oeste del país, con especial significancia en estado de Mato Grosso (29%). El estado de Mato Grosso do Sul (MS) produce anualmente más de 10 millones de toneladas (8%). La mitad de cosecha de este estado se exporta, pero una porción relevante se procesa.

En efecto, la canasta exportadora muestra un peso más elevado de subproductos sólidos que para el agregado nacional. El principal destino de las ventas al exterior es China que absorbe un 60% del total y, si bien la vía marítima es la más significativa, cobra relevancia la salida fluvial a través de Porto Murtinho, en la HPP, con destino Argentina (11%). Los nodos de salida principales son los puertos del sudeste brasilero: Santos (29%), Paranaguá (15%) y Río Grande (11%). Recientemente ha crecido en significancia el puerto de Sao Luis, en el Norte del país.

Figura 58. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino

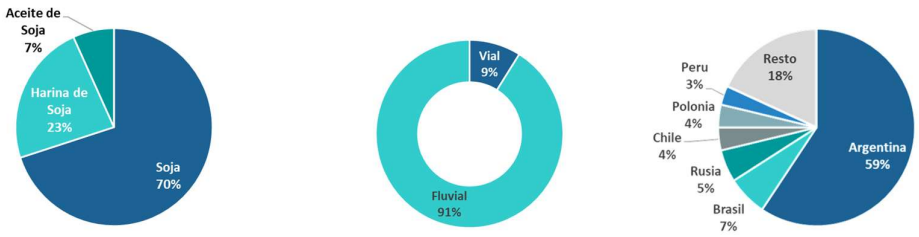


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a Comex Stat – Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

En Paraguay la cosecha anual asciende a 10 millones de toneladas y se concentra en la Región oriental, con especial incidencia en los tres departamentos situados en la ribera del Río Paraná: Alto Paraná, Canindeyú, Itapúa y Caaguazú. El aporte del Chaco, aunque creciente, no supera las 200 mil toneladas (2%). Por su parte, la industrialización del grano absorbe un tercio de la cosecha, a partir de la cual se obtienen 1,8 M ton de Harina y 781 mil ton de aceite. El complejo sojero paraguayo tiene una marcada

orientación hacia el mercado externo cuyo peso fluctúa entre el 60%-70% del total cosechado, pero si bien la industria de *crushing* absorbe 30-40% de la producción, el destino final de sus productos son preponderantemente terceros países. En efecto, el 85% de los derivados de soja se exporta. El principal flujo de este complejo corresponde a porotos de soja que bajan por la HPP hacia puertos argentinos donde son transbordados a buques de ultramar o ingresados para su procesamiento y posterior venta al exterior, mediante un régimen de admisión temporaria. Un 9% de los volúmenes se transportan por vía terrestre a los estados vecinos de Brasil, en particular al estado de Paraná (86% del total).

Figura 59. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino

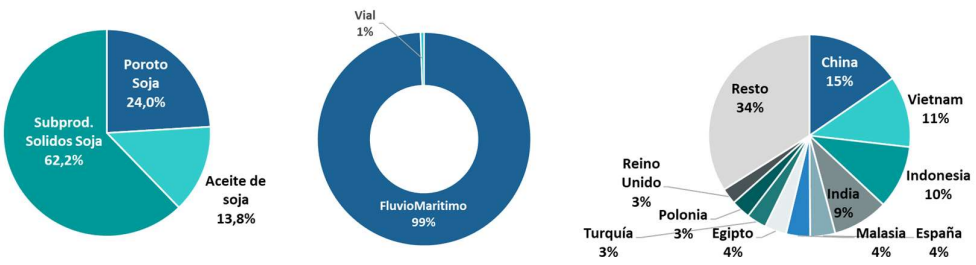


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay y CAPECO.

En Argentina se cosechan 46 millones de toneladas de poroto de soja, cultivo extendido en gran parte del país, pero con más densidad y mejores rendimientos en el Centro (Buenos Aires Córdoba y Santa Fe). Las dos provincias atravesadas por el corredor aportan un 1,8% del total (822 mil ton). Si se considera a Chaco y Formosa, la incidencia crece al 5% (+1,4 M ton). A diferencia del maíz, la industria *crushing* recibe el 76% de los volúmenes cosechados para la obtención de Harinas, Pellets y Aceite de soja (ulteriormente biodiesel). La mayor parte de la capacidad productiva está en el centro del país y cercana a los nodos de salida al exterior. En el área de influencia del Corredor se identifican 7 plantas de molienda seca, que se amplían a 10 y se adiciona 1 de molienda húmeda si se considera también a Tucumán.

El 12% de la cosecha se exporta, pero considerando al complejo en su conjunto el 77% de la producción se destina a otros países. De este modo, las ventas al exterior suman 23,2 millones de toneladas, compuestas principalmente por subproductos (76%), los porotos de soja representan un 24% de la canasta. Estos productos salen del país en embarcaciones de gran porte. Cabe apuntar que los registros de exportaciones originadas en Salta y Jujuy ascienden a casi 100 mil ton, lo que probablemente esté subestimado dados los transbordos y acopios intermedios existentes en esta cadena.

Figura 60. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino

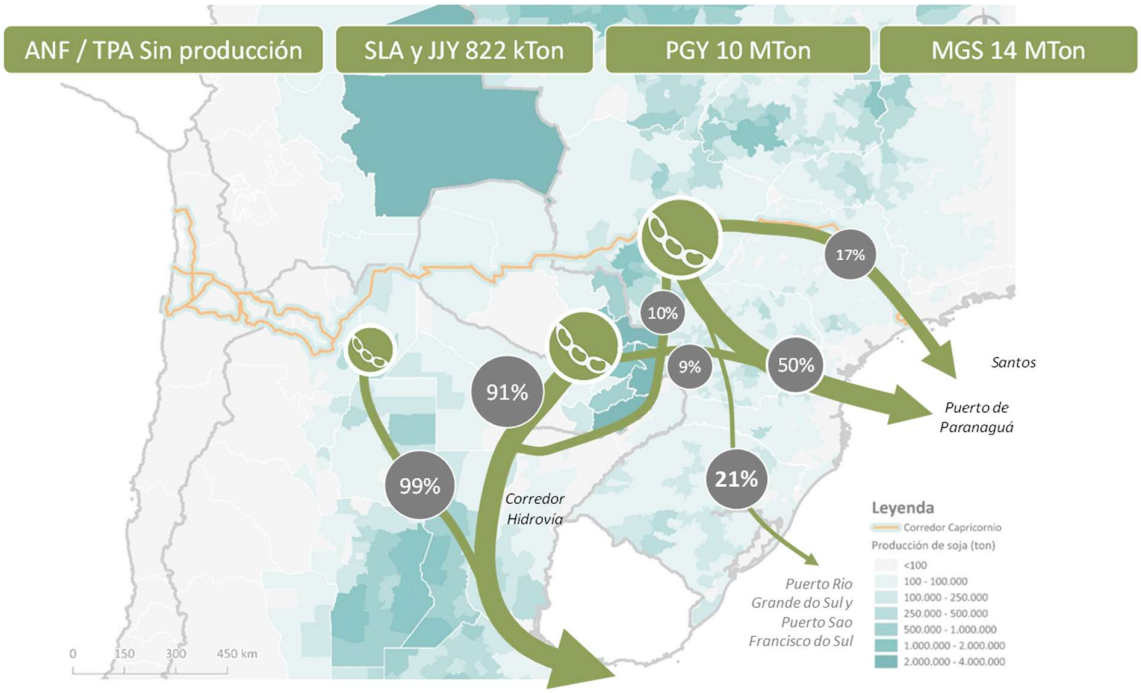


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base INDEC y MAGYP.

El Nodo Portuario Hidrovía (Rosario-San Lorenzo-Timbúes; Santa Fe) desempeña un papel protagónico por situarse, en la ribera del Paraná, la mayor capacidad de molienda del país. Bahía Blanca y Quequén (sur Provincia de Buenos Aires) cobran significancia en los envíos de poroto de soja que se destinan principalmente a China.

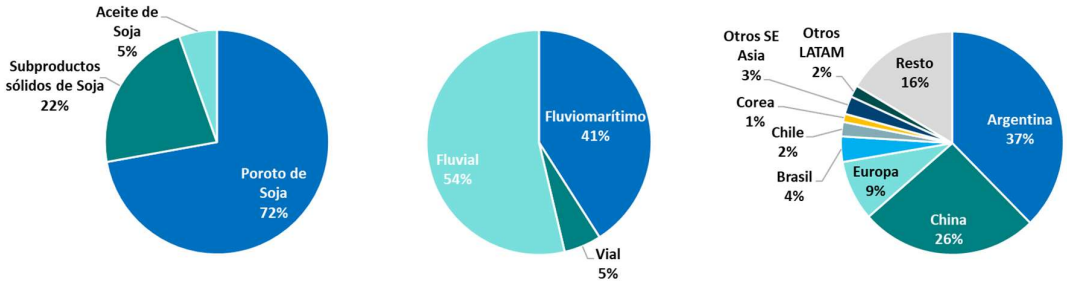
Es importante considerar que una porción relevante de la producción de soja de Paraguay ingresa al país como admisión temporaria y luego se exporta procesada junto a soja argentina, elevando el contenido proteico de la carga. Esto muestra la importancia de la complementariedad productiva entre ambos países y el rol excluyente de la Hidrovía en su funcionamiento.

Figura 61. Encaminamientos de las exportaciones de Soja en el área de influencia del corredor.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a ABIOVE, CONAB, USDA, Comex Stat-MDIC Brasil, ONTL, BCP Paraguay, CAPECO, DCEA – MAG Paraguay, BCR, INDEC Argentina, MAGYP Argentina, MDPyEP de Bolivia y ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile.

Figura 62. Principales cifras de la cadena logística de exportación de la Soja en el corredor. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay, CAPECO, INDEC Argentina, MAGYP Argentina y MDIC Brasil.

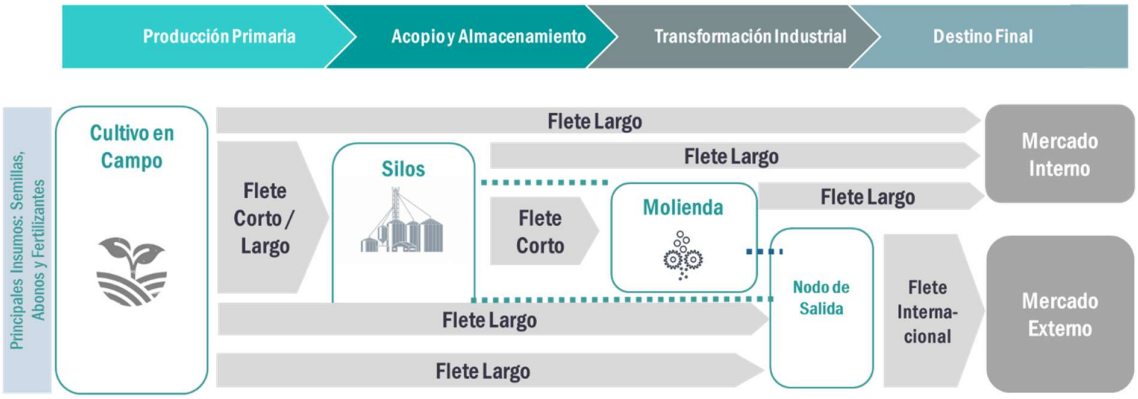
Visión desde el Corredor. En el área de influencia del Corredor se producen más de 25 millones de toneladas de soja. Sin embargo, la cadena logística se encuentra orientada completamente hacia el océano Atlántico con dos vías de acceso: los puertos de aguas profundas de Brasil por un lado y la HPP por el otro. Esta última es empleada por los tres países productores junto a una parte de la producción boliviana, lo que representa un fuerte desafío para el Corredor. Además, en el departamento de Santa Cruz se cosechan anualmente más de 3 millones de toneladas y se obtiene una cifra equivalente de productos de la molinería la mayor parte de los cuales salen por carretera hacia Arica-Charaña-Tambo Quemado y por Desaguadero, en paralelo al Corredor Capricornio.

3.2.2. Cadena del Maíz

Gran parte de la producción regional del maíz se sitúa en el área de influencia del Corredor, con presencia en las regiones alcanzadas de Argentina, Brasil y Paraguay. Considerando la región en su conjunto **se obtienen anualmente 15-16 millones de toneladas**, de las cuales 6,1 Millones de toneladas - tomando Paraguay completo (no sólo el Chaco), Mato Grosso do Sul, Salta y Jujuy se remiten a destinos de ultramar.

La forma que adopta la organización de la cadena logística en los distintos territorios del corredor es muy similar. Sin embargo, a pesar de su cercanía geográfica y de la presencia en los tres países de las mismas empresas comercializadoras que controlan el mercado mundial, la logística se encuentra segmentada en función de las especificidades de cada territorio.

Figura 63. Estructura de la cadena logística del Maíz

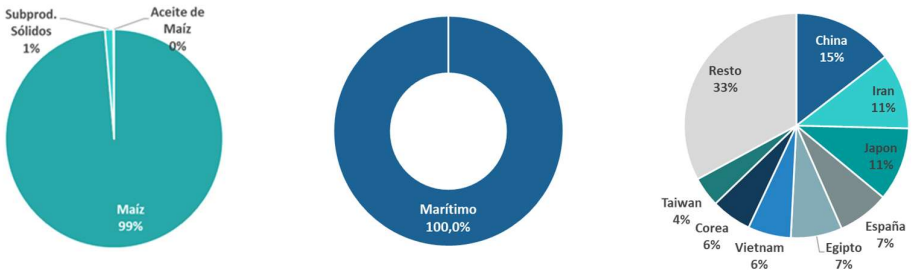


Fuente: SLOTT Consulting - SPIM.

La producción de Mato Grosso do Sul supera los 13 millones de toneladas. El 25% de los volúmenes cosechados se exporta y se orienta hacia el océano Atlántico donde se sitúan los puertos de mayor envergadura de la región. Allí el maíz llega mediante camiones y vías férreas, para ser cargada en buques graneleros de gran porte con destino ultramar.

El siguiente conjunto de gráficos muestra las principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Mato Grosso do Sul, desagregada por tipología de productos, modo de transporte utilizado y países destino de las exportaciones.

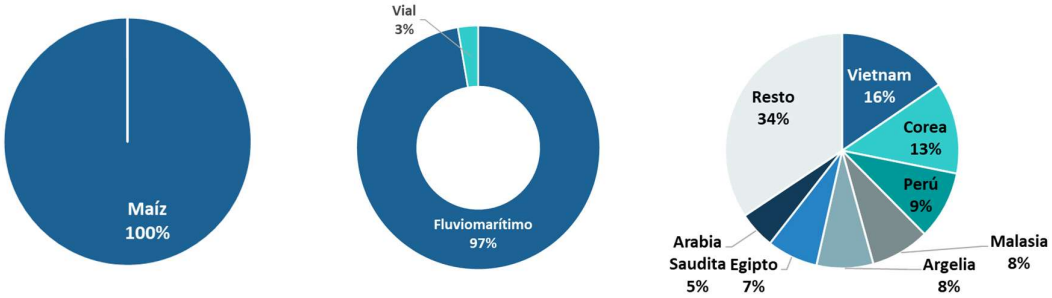
Figura 64. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a Comex Stat-MDIC Brasil

El caso de las provincias argentinas de Salta y Jujuy es similar. **Su producción (2 millones de toneladas)** se orienta hacia centro del país desde donde la producción nacional se remite al exterior a través de los puertos fluviales de la vía navegable troncal y marítimos del sur de la provincia de Buenos Aires con destino asiático, principalmente.

Figura 65. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino

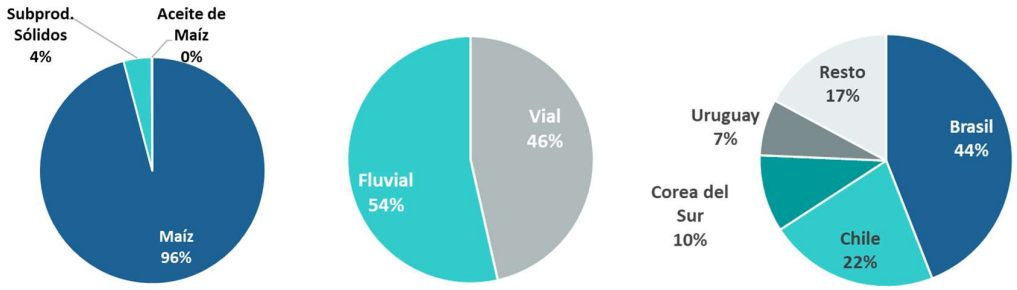


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base INDEC y MAGYP.

Por su parte, **los departamentos del Chaco Paraguayo, aunque en expansión, hacen un aporte marginal al volumen regional (165 mil toneladas sobre un total de 4,5 millones de producción nacional**). Si bien Paraguay no cuenta con acceso directo al mar, sus exportaciones se encaminan al exterior por dos vías: **más de la mitad egresa por la HPP**, mientras que la porción restante utiliza la vía terrestre para dirigirse a Brasil. **Es notable que los flujos enviados a Chile ingresan mayormente por el puerto de San Antonio y no por camión**.

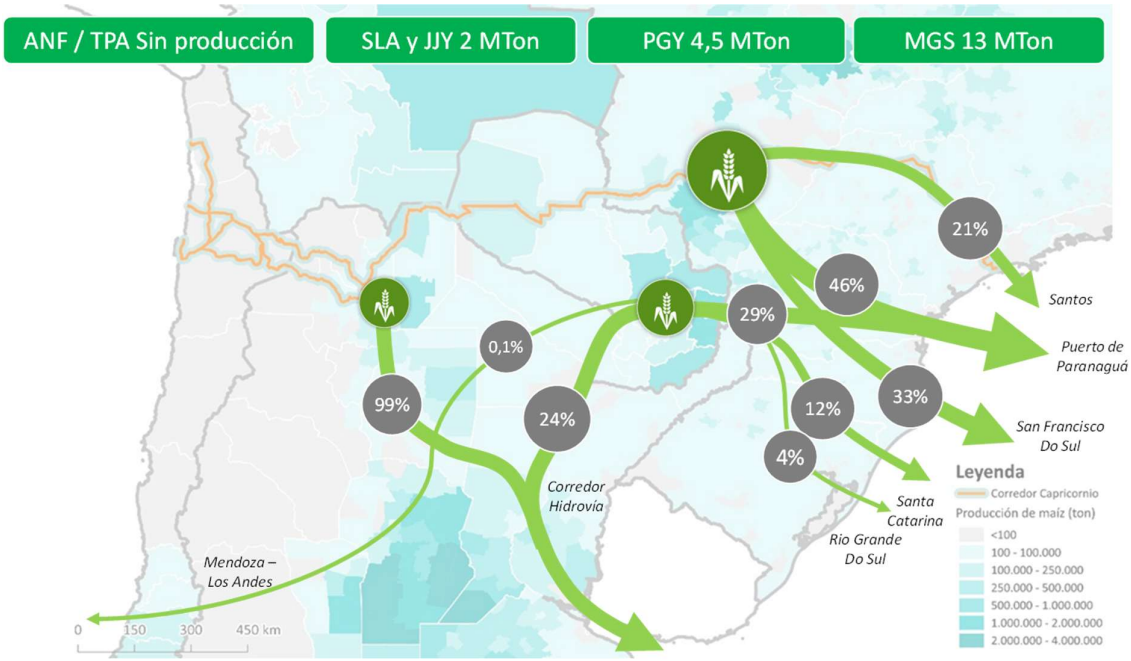
No se registra producción chilena de maíz en el área de influencia del Corredor.

Figura 66. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay y CAPECO.

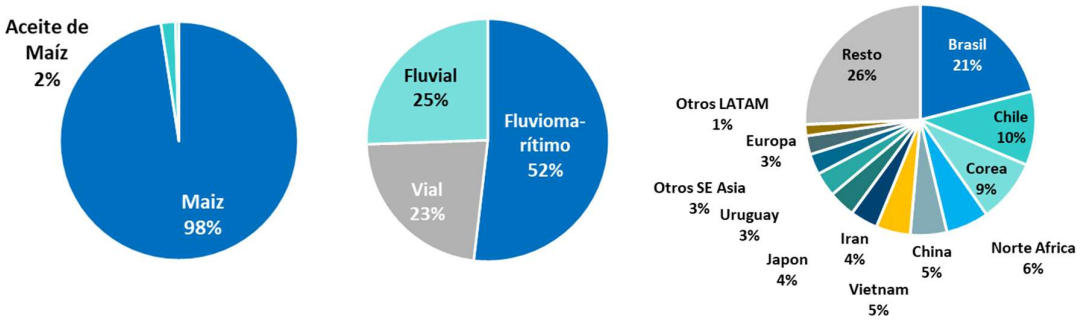
Figura 67. Encaminamientos de las exportaciones de maíz en el área de influencia del corredor.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a ABIOVE, CONAB, USDA, Comex Stat-MDIC Brasil, ONTL, BCP Paraguay, CAPECO, DCEA – MAG Paraguay, BCR, INDEC Argentina, MAGYP Argentina, MDPyEP de Bolivia y ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile.

Visión desde el Corredor. Las producciones de MS, Salta y Jujuy se encuentran orientadas hacia el Océano Atlántico con una logística integrada con el FFCC y la HPP, respectivamente, difícil de captar por el corredor. En contrapartida, parte de las exportaciones paraguayas llegan a Chile por vía marítima, sí podría orientarse a las rutas del corredor de conseguirse una logística eficiente. Asimismo, el departamento boliviano de Santa Cruz, aunque situado fuera del área de influencia del Corredor, produce casi 750 mil toneladas de este producto, lo que también puede representar una oportunidad.

Figura 68. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Maíz en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino

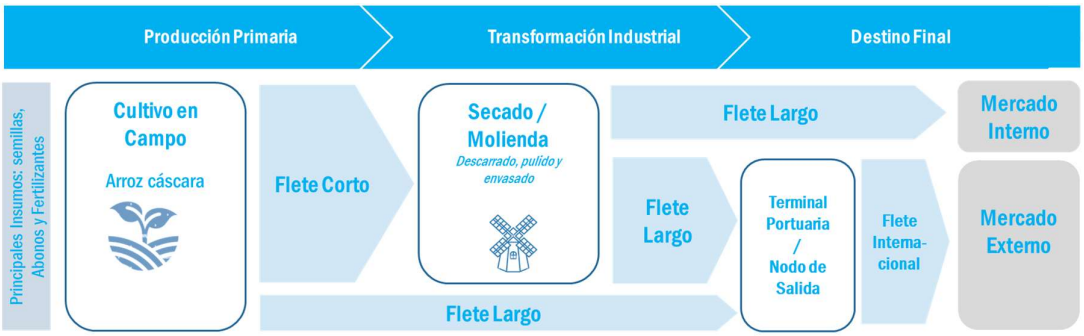


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay, CAPECO, INDEC Argentina, MAGYP Argentina y MDIC Brasil.

3.2.3. Cadena del Arroz

Tal como sucede con la mayor parte de las cadenas agroindustriales analizadas, la producción de arroz cuenta con dos etapas previas a la comercialización en el mercado interno o en el exterior, fundamentales para el análisis logístico: el cultivo en campo, seguido del secado y la molienda. Es preciso, entonces, analizar no sólo dónde tiene lugar la cosecha sino también el procesamiento.

Figura 69. Estructura de la cadena logística del Arroz



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Brasil ocupa un lugar muy destacado como productor y consumidor de arroz a nivel mundial y regional. El cultivo de este cereal está altamente concentrado en los estados de Rio Grande do Sul (69%) y Santa Catarina (11,4%), al sur del Corredor. Puntualmente en Mato Grosso do Sul se cosechan 43.500 toneladas, registrándose exportaciones de apenas 547 toneladas.

En consonancia con el caso brasilero, en Argentina la siembra de arroz cáscara se extiende principalmente en Corrientes y Entre Ríos, con cierta incidencia en Chaco y Formosa. En Entre Ríos está concentrada, además, la mayor parte de la capacidad de molienda (75%), de manera que la producción primaria es atraída hacia el centro del país para ser procesada y luego comercializada. Chaco aporta aprox. 4,5% de la producción de arroz elaborado para exportar.

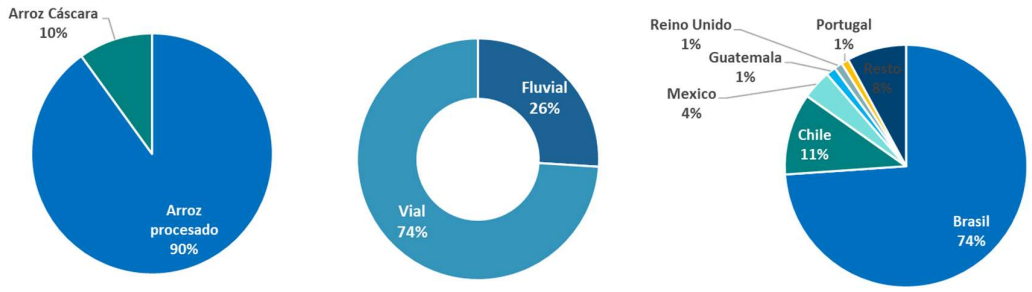
Al igual que sucede con la soja, en Paraguay el cultivo de arroz se produce en la Región Oriental, cercana a los ríos Paraná y Paraguay, principalmente, en Misiones (46%) e Itapúa (15%). La actividad ha crecido fuertemente en la última década en el país, superando 1,2 millones de toneladas de arroz cáscara y 860

mil toneladas de arroz molido. En particular en el Chaco se realiza en el Pte. Hayes que luego de duplicar su cosecha entre 2020 y 2022 aporta casi 65 miles de toneladas, un 4-7% del total, según el período. También en Itapúa y Misiones se afincan la mayoría de las empresas arroceras del país.

Cerca del 90% del arroz se exporta procesado, siendo el 10% arroz cáscara. Los destinos excluyentes son Brasil (74%) y Chile (11%), a los que el producto llega por la vía terrestre. En el caso de Brasil los nodos de ingreso gravitantes son Mato Grosso y San Pablo; en el de Chile Los Andes –Cristo Redentor, pero se detectan algunos flujos vía Antofagasta y, en menor medida, Iquique.

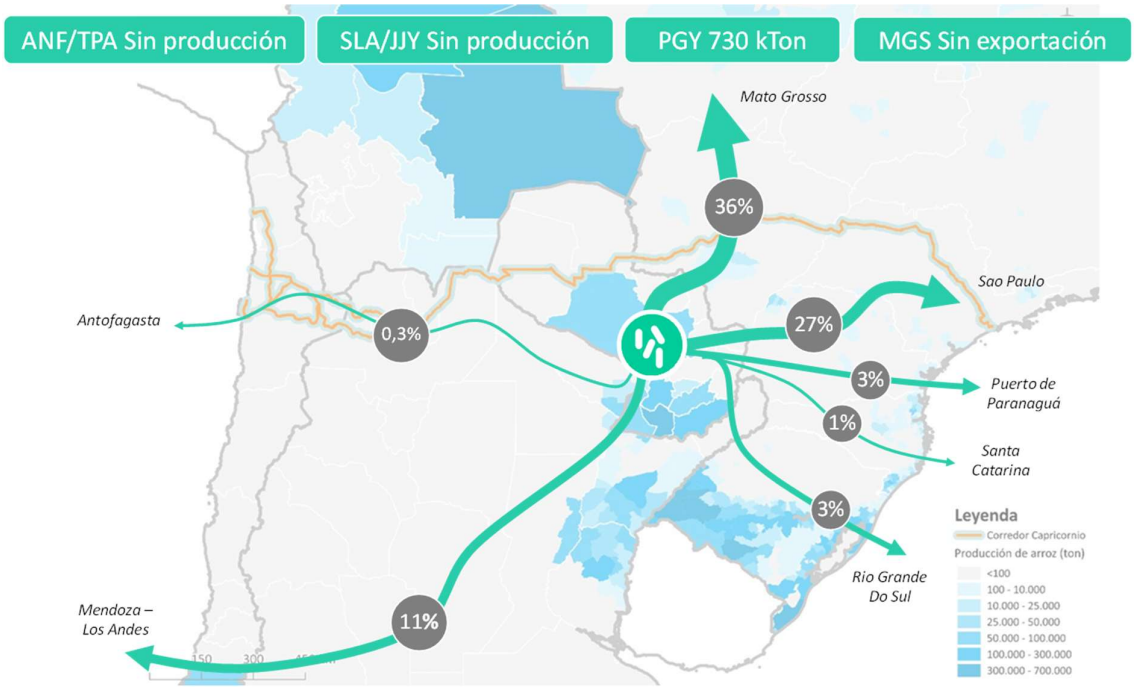
No se registra producción de arroz en Antofagasta y Tarapacá.

Figura 70. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Arroz en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay, MDIC Brasil y SNA Chile.

Figura 71. Encaminamientos de las exportaciones de arroz en el área de influencia del corredor



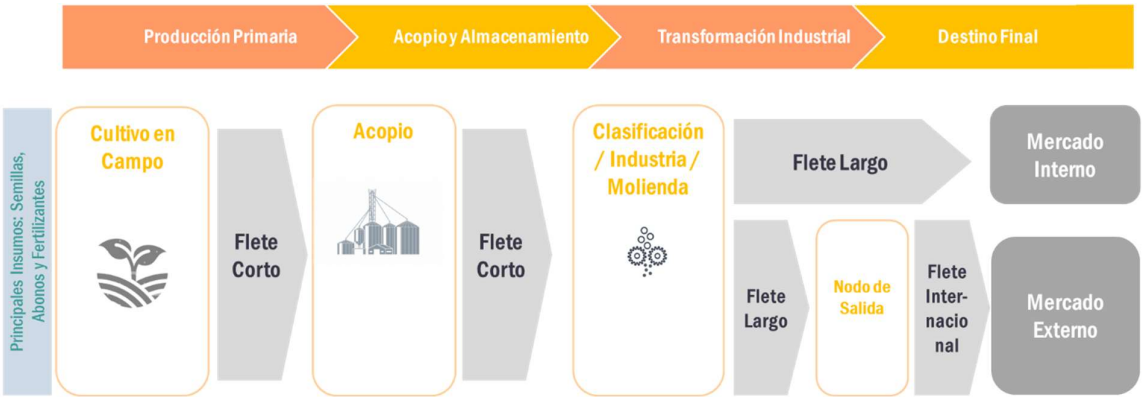
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a USDA, Comex Stat-MDIC Brasil, BCP Paraguay, DCEA – MAG Paraguay, INE Paraguay, MAGYP Argentina, MDPyEP de Bolivia, ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile, SNA Chile .

Visión desde el Corredor. Alto potencial para la carga paraguaya que ya utiliza el camión para llegar a Brasil y Chile (700 mil toneladas). En el resto de los países, el cultivo y la molienda de arroz se encuentran alejados, situados al sur del corredor.

3.2.4. Cadena de las Legumbres

La principal legumbre producida en la región de influencia del Corredor Bioceánico Capricornio es el poroto frijol (en sus distintas variedades). La estructura de la cadena logística es muy similar a la de oleaginosas o cereales como el arroz. Una vez procesado el grano de poroto se fracciona en bolsas de 25 o 50 kilos, dependiendo del destino y luego se carga en camiones o contenedores, según el contratista (CFI, 2023).

Figura 72. Estructura de la cadena logística de las legumbres

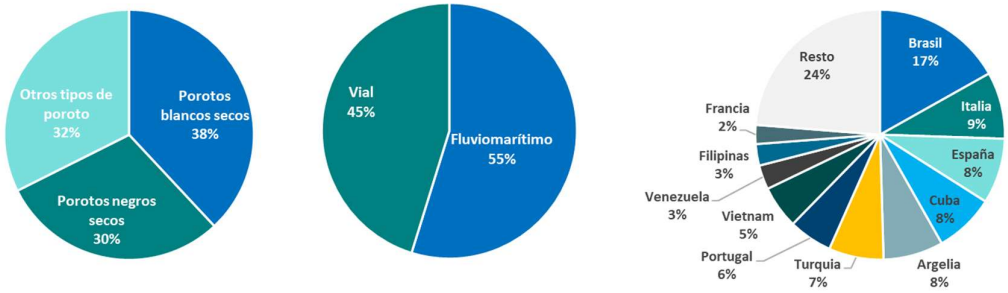


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Si bien Brasil es uno de los principales productores mundiales de poroto/frijol con casi 3M toneladas, Mato Grosso do Sul aporta solo 1% de ese total, es decir, 18 miles de toneladas a la vez que no se registran exportaciones desde este estado brasilero.

El poroto es el principal producto dentro del conjunto de legumbres que se cultivan en Argentina, seguido, en menor medida por los garbanzos, las lentejas y las arvejas (CFI, 2023). La producción se encuentra altamente concentrada en la región NOA, las dos provincias del área de influencia del Corredor – muy especialmente Salta –, en conjunto explican casi el 80% de los volúmenes anualmente obtenidos.

Figura 73. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Poroto en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino

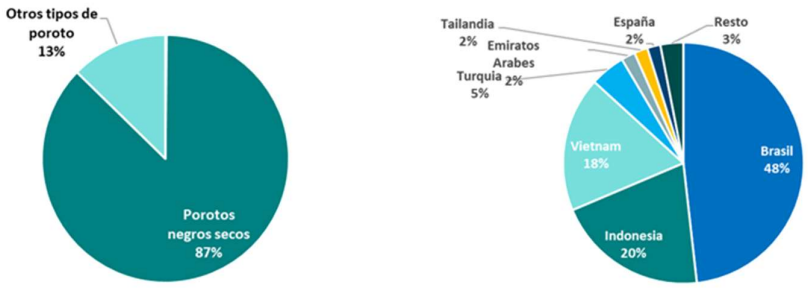


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC.

Santiago del Estero es otra de las provincias relevantes para este cultivo (18%). Las exportaciones corresponden a porotos secos, principalmente blancos y negros, y ascienden 262 miles de toneladas, la mitad de las cuales salen del país por la vía marítima con destino europeo y asiático. Una porción significativa de los flujos se dirige por carretera a Brasil, empleando los pasos fronterizos de Misiones.

Por su parte, los departamentos del Chaco Paraguayo, aunque en expansión, hacen un aporte marginal al volumen regional de 885 toneladas (sobre un total de 69 miles de toneladas). Las exportaciones nacionales alcanzan 2,2 miles de toneladas y se destinan a Brasil (48%), Indonesia (20%) y Vietnam (18%), principalmente. Cabe aclarar que la información disponible no detalla el modo de transporte empleado.

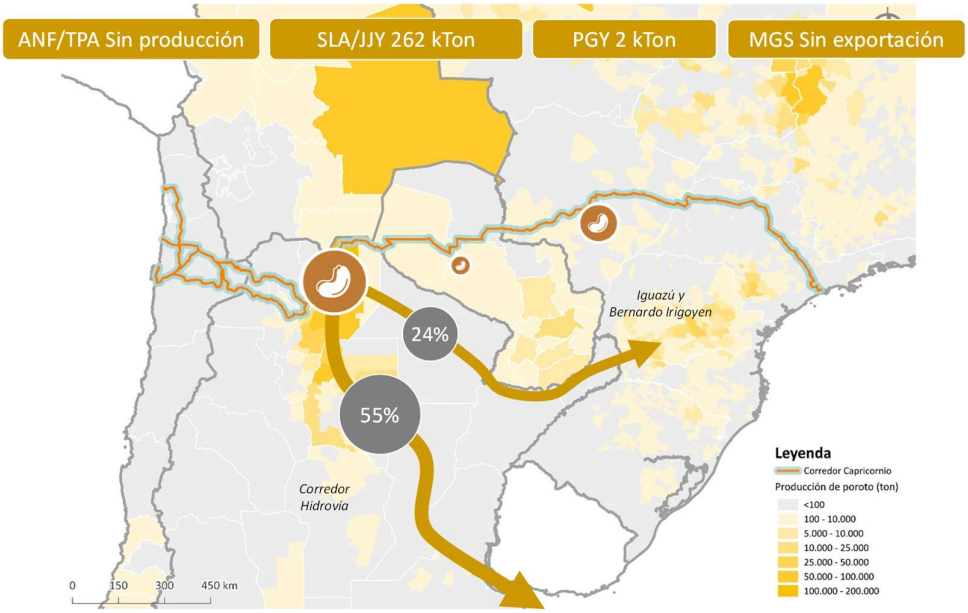
Figura 74. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Poroto en Paraguay. Productos y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP.

La producción total de Chile es de 10,2 miles de toneladas, pero **no se registra cosecha de este cultivo en las regiones bajo análisis.**

Figura 75. Encaminamientos de las exportaciones de Poroto en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a DCEA – MAG Paraguay, MAGYP Argentina, MDPyEP de Bolivia, ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile y CFI (2023).

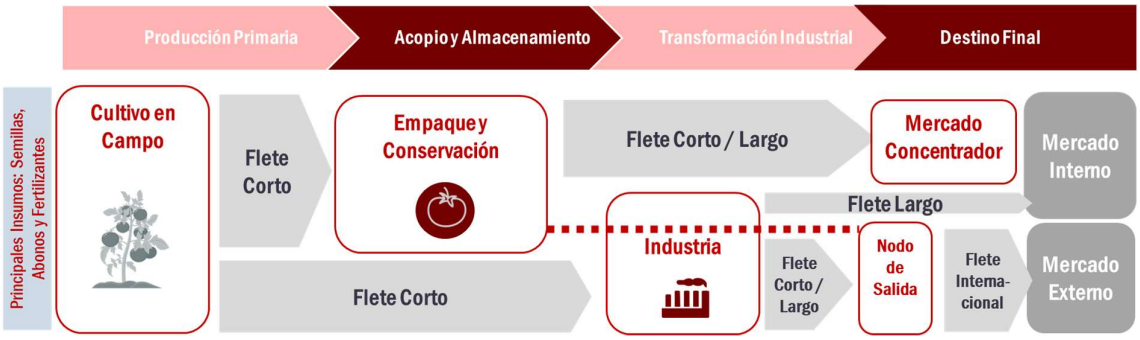
Visión desde el Corredor. La mayor parte de la producción argentina se concentra en el área de influencia del corredor, aunque se orienta en buena media al exterior a través del Océano Atlántico. Brasil es uno de los principales productores mundiales, pero el cultivo se realiza en regiones alejadas. Es, sin embargo, uno de los destinos principales de la producción argentina y paraguaya. Cabe apuntar que el departamento de Santa Cruz en Bolivia produce casi 100 mil toneladas de este producto.

3.2.5. Cadena de las Hortalizas

El tomate es el principal producto hortícola de la región. Su cultivo en campo o invernadero tiene dos destinos bien diferenciados, determinantes de la localización de la actividad. Por un lado, la producción en fresco se realiza típicamente en cinturones hortícolas cercanos a las áreas de consumo; por su parte, la producción tomate con destino industrial se desarrolla en explotaciones más extensas y con rendimientos muy superiores.

La cadena logística del tomate toma dos formas bien diferenciadas según se trate de producto para consumo en fresco o se destine al procesamiento industrial. La primera más localizada y muy orientada al mercado interno; la segunda con mayor intensidad productiva y con destino tanto interno como internacional.

Figura 76. Estructura de la cadena logística del tomate en fresco e industria.



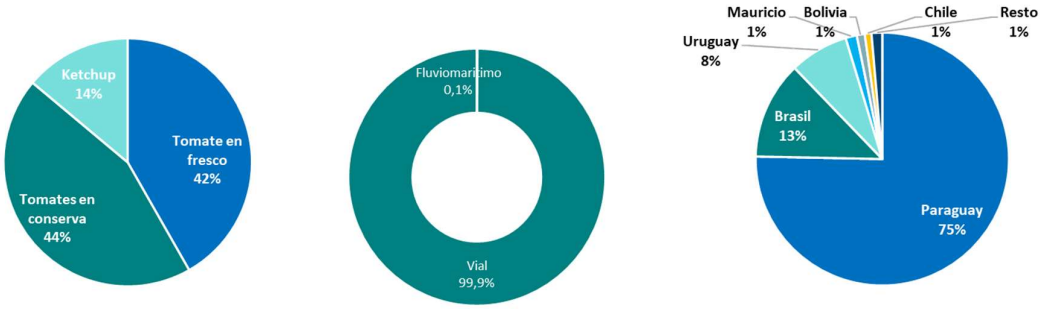
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

La producción de tomate en Brasil es de 4,2M de toneladas y se lleva a cabo en distintas regiones del país. Se destacan los estados de Mato Grosso, San Pablo y Sergipe, que en conjunto explican el 64% de la cosecha anual. Las ventas al exterior. Los volúmenes de producción de MS son marginales, apenas 1,7 miles de toneladas.

En el caso argentino, el cultivo de tomate se desarrolla en distintas provincias del país y supera 1,3M de toneladas, correspondientes algo más de la mitad a tomate para consumo en fresco. En la región de Cuyo (Mendoza y San Juan, principalmente) se encuentra la mayor densidad productiva (49%). Por su parte, **Salta y Jujuy tienen un rol significativo (20%): considerando tanto la producción con destino en fresco como la enviada a la industria se estiman unas 245 mil toneladas.**

Las estadísticas no permiten ver con claridad el origen provincial de las **exportaciones, por lo que fue necesario estimarlas. Se calcula que rondan las 7 mil toneladas.**

Figura 77. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tomate en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino.

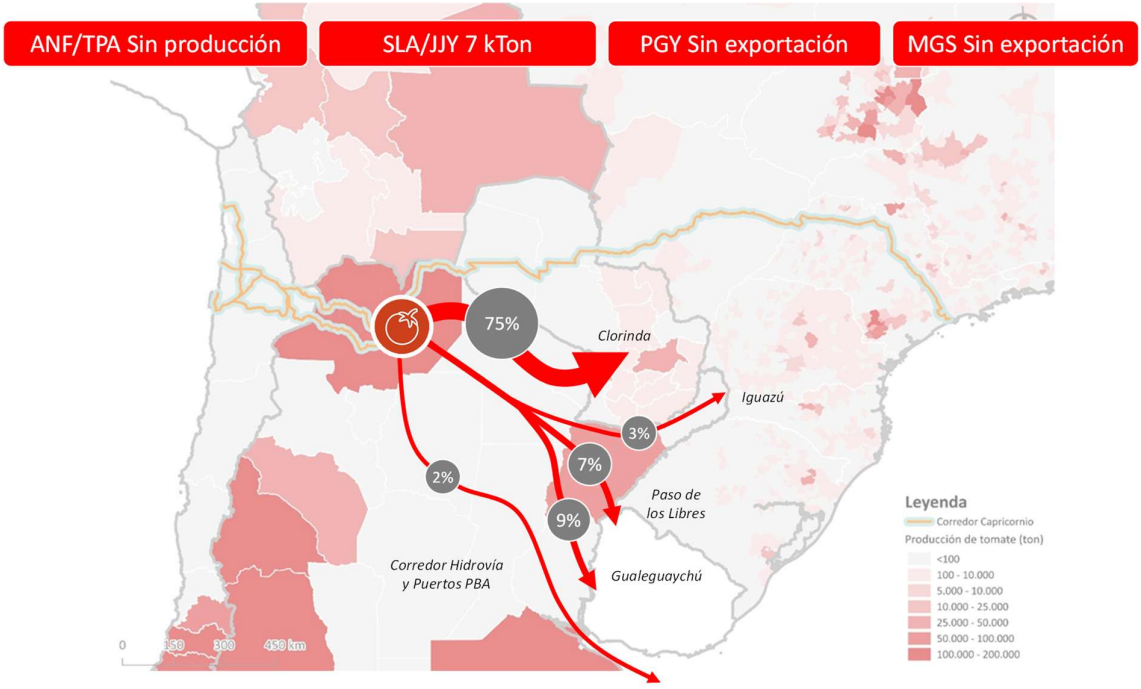


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC.

La producción de Paraguay asciende a 58 mil toneladas, las cuales se consumen localmente. Se registran únicamente exportaciones por 20 toneladas correspondientes a productos industrializados de tomate.

No se registra cosecha de este cultivo en el territorio chileno del área de influencia del corredor.

Figura 78. Encaminamientos de las exportaciones de Cítricos en el área de influencia del Corredor



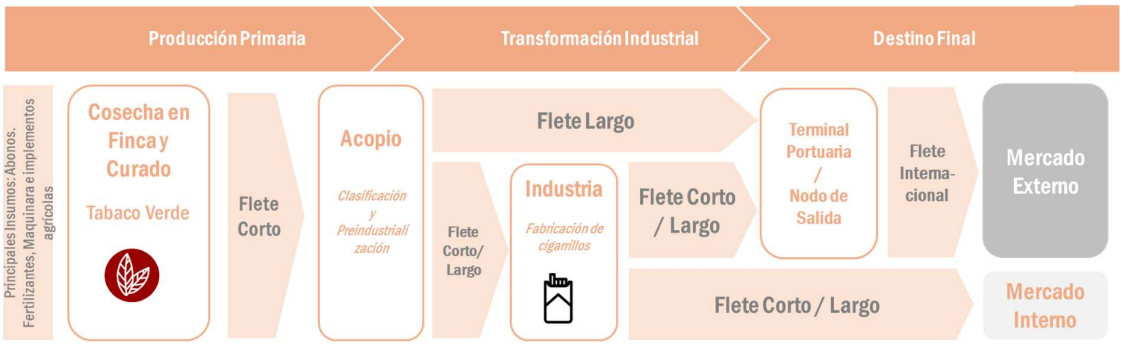
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a DCEA – MAG Paraguay, SAGYP-MECON Argentina, Asociación Tomate 2000 Argentina MDPyEP de Bolivia, ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile y Sidra-IBGE.

Visión desde el Corredor. Se trata de un producto muy perecedero cuando se lo comercializa en fresco. Las exportaciones en el área de influencia del corredor son muy bajas, pero es interesante notar que los principales flujos se realizan cercanos al él, lo que se presenta como una oportunidad.

3.2.6. Cadena del Tabaco

La cadena comienza con la cosecha de hoja verde de tabaco, que luego es fraccionada y preindustrializada en centros de acopio para luego elaborar productos del tabaco tales como cigarrillos. Se trata de una industria concentrada en muy pocos agentes multinacionales.

Figura 79. Estructura de la cadena logística del tabaco.



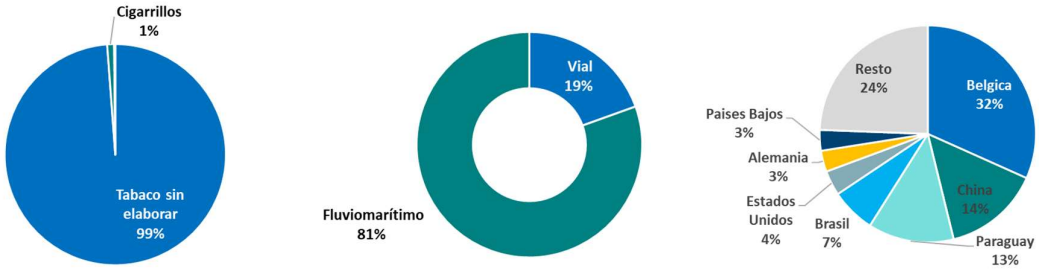
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

En Brasil el cultivo de este producto está muy altamente concentrado en Rio Grande do Sul, Santa Catarina y Paraná (96%), al sur del corredor. **Mato Grosso do Sul no tiene producción ni exportaciones de tabaco.**

El cultivo de la hoja verde de tabaco en Argentina tiene lugar en distintas provincias del NOA y NEA, pero **Salta y Jujuy explican conjuntamente el 70%** de los volúmenes cosechados -correspondientes a variedad Virginia- y una cifra similar del acopio, localizados típicamente cerca de las zonas de producción. También se encuentran en la zona una parte relevante de las industrias que elaboran cigarrillos. Se estima que **las exportaciones promedian 50 mil de toneladas/año**, esto es, el 80% de la producción.

Los flujos están preponderantemente orientados al Océano Atlántico, utilizando el puerto de Buenos Aires como vía de salida a destinos de Europa y China, entre otros. **El 20% de las ventas al exterior se remiten a Brasil y Paraguay para lo cual utilizan la carretera y salen del país a través de los pasos de Clorinda, Posadas, San Javier y Paso de los Libres.**

Figura 80. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tabaco en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino.

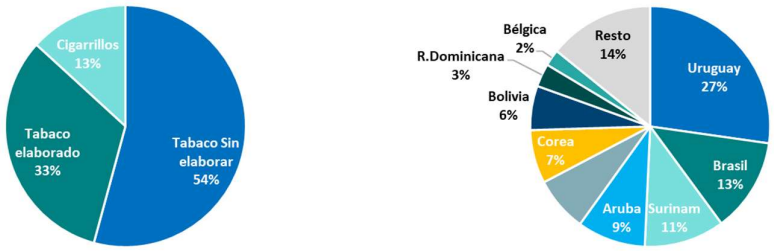


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC.

En Paraguay hay producción de tabaco, pero con baja significancia relativa, en torno a las 7,5 miles de toneladas que se remiten al exterior. Al igual que en BR y AR, se observa una concentración geográfica

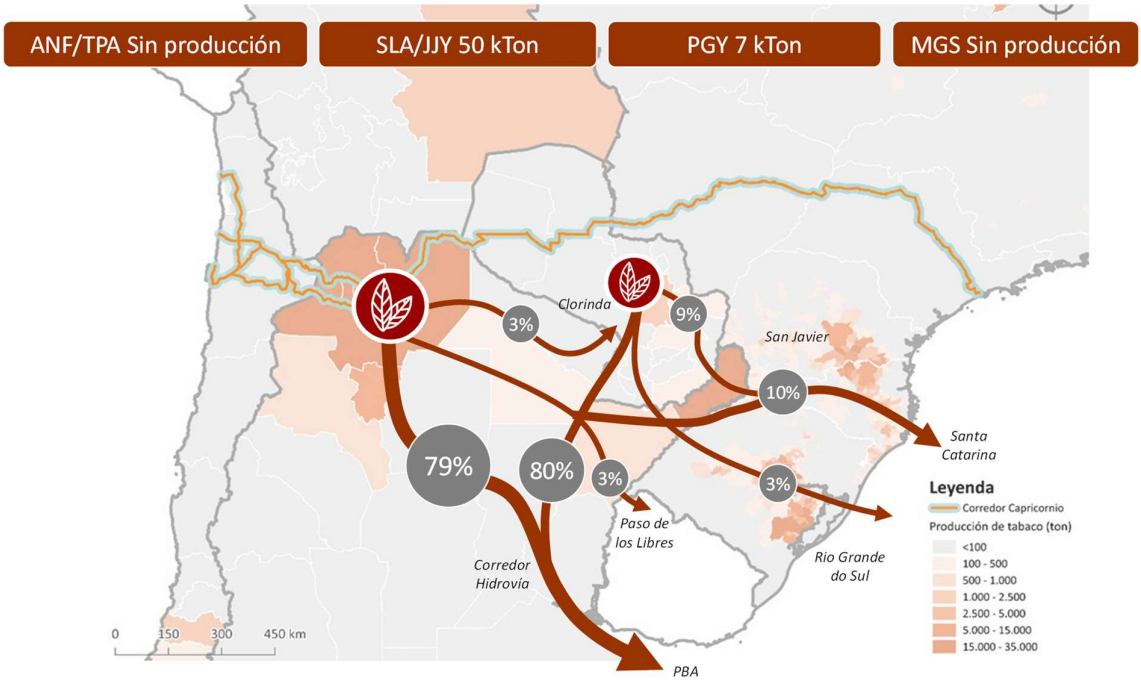
de la actividad en dos departamentos que explican casi el 90% de los volúmenes obtenidos: San Pedro y Canindeyú. En el Chaco no se identifican volúmenes relevantes, en el departamento de Boquerón se cosecha apenas 6 miles de toneladas/año. No se registra producción de tabaco en Antofagasta y Tarapacá.

Figura 81. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Tabaco en Paraguay. Productos y países destino.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a MAG Paraguay y BCP.

Figura 82. Encaminamientos de las exportaciones de Tabaco en el área de influencia del Corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay, DCEA – MAG Paraguay, SAGYP-MECON Argentina, MDPyEP de Bolivia, ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile, Sidra-IBGE y MDIC Brasil.

Visión desde el Corredor. Se visualiza un potencial medio-bajo para esta cadena en el Corredor, ya que la carga disponible en el ÁREA DE INFLUENCIA DEL CORREDOR se encuentra orientada al Océano Atlántico. Los flujos carreteros corresponden a producción argentina destinada a Brasil y Chile, que transita al sur del Corredor.

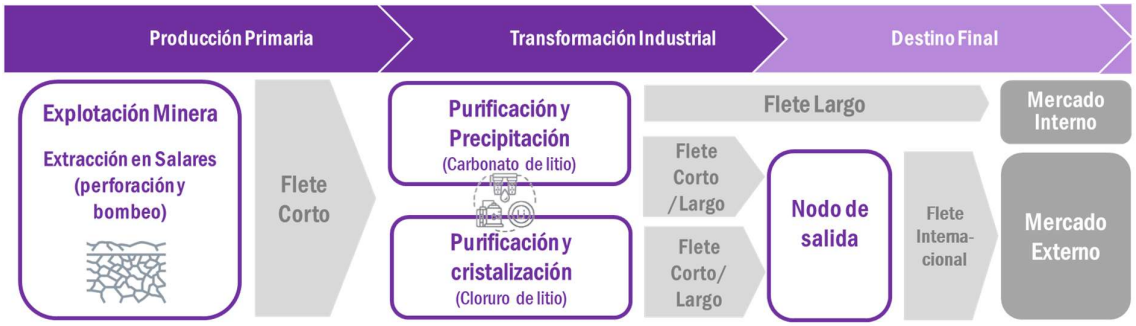
3.2.7. Cadena del Litio

Tanto en Chile como en Argentina se llevan a cabo las primeras etapas de la cadena de valor de litio (extracción de la materia prima y refinamiento y se exporta la totalidad de la extracción.

La tecnología más difundida para extracción de litio a partir de salmueras (salares) requiere de sucesivas etapas de evaporación y precipitación, que demandan de 12 a 24 meses desde el inicio del proceso hasta la obtención del producto químico (mayoritariamente carbonato de litio). Se están desarrollando diversos métodos de extracción directa, tendientes a revertir las desventajas de la tecnología de extracción convencional (DNERyCV-MECON, 2024).

Chile lidera las exportaciones mundiales de Carbonato de Litio, aunque también produce Sulfato e Hidróxido de Litio. Por su parte, el principal producto obtenido en Argentina es también el carbonato de litio (92%), siendo el resto Cloruro de Litio. Estos productos se remiten al exterior en *big bags* contenerizadas (CFI,2023).

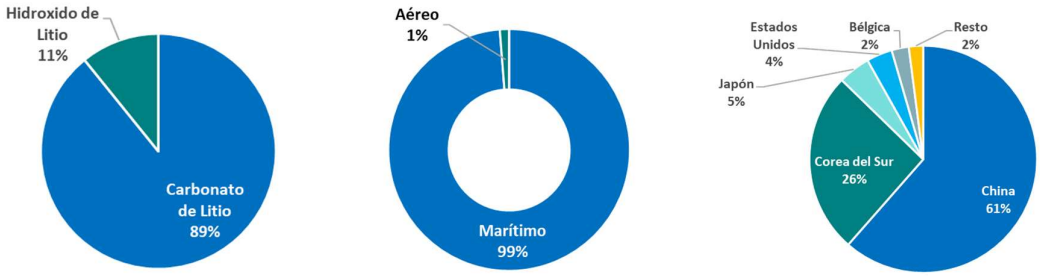
Figura 83. Estructura de la cadena logística del Litio.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Chile es, junto a Australia y China, uno de los principales productores mundiales de Litio y cuenta con las mayores reservas de este mineral según el USCG. Las exportaciones de Litio ascienden a 220 mil toneladas, habiéndose multiplicado por 9 los volúmenes en los últimos años, habiéndose convertido en el principal origen de divisas después del cobre. Ante la relevancia que ha cobrado este mineral el 2023 el gobierno chileno lanzó la Estrategia Nacional del Litio que tiene por objetivo incorporar tecnología y agregar valor a la producción, entre otros elementos, y se propone que dicho proceso sea liderado por el Estado.

Figura 84. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en Chile. Productos, modo de transporte y países destino.

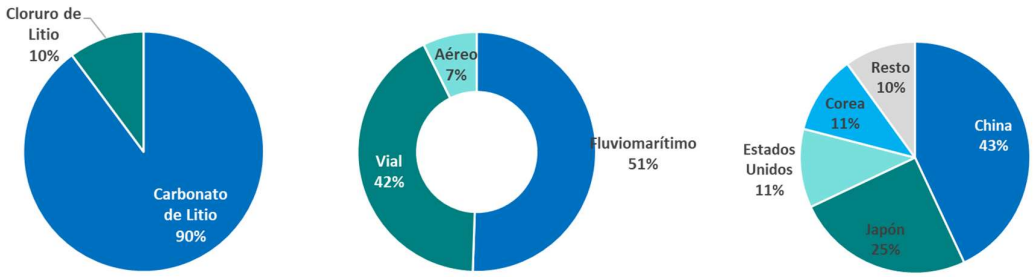


Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base SNA Chile.

En Argentina la totalidad de la extracción minera se realiza en salares de Jujuy (2 proyectos: Olaroz y Cauchari-Olaroz, con producciones anuales que alcanzan las 50 mil toneladas exportadas a China, Corea del Sur, India, Japón, USA y Europa), y Catamarca (1 proyecto: Fénix). Salta todavía no cuenta con proyectos de extracción en producción, pero participa en la fabricación de cloruro de litio a partir de la salmuera extraída en Catamarca (corresponde a la operación integrada de Fénix, a cargo de la ex-Livent) y registra una importante cartera de proyectos con distinto grado de avance (3 en construcción) (DNERyCV, 2024). El volumen total de producción/exportaciones se estima en 44 mil toneladas que podrían subir a 202 mil de entrar en producción los proyectos en estudio (incluyendo a Catamarca).

El Salar de Olaroz en Jujuy, junto al Salar de Atacama y el Salar de Uyuni en Bolivia configuran el llamado triángulo del Litio, donde se concentran más de la mitad de los recursos de Litio identificados al momento (DNERyCV-MECON, 2024). Chile y Argentina cuentan con 34% y 13% de las reservas mundiales a 2023 (COCHILCO, 2024).

Figura 85. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC, CFI (2023) y DNERyCV-MECON (2024).

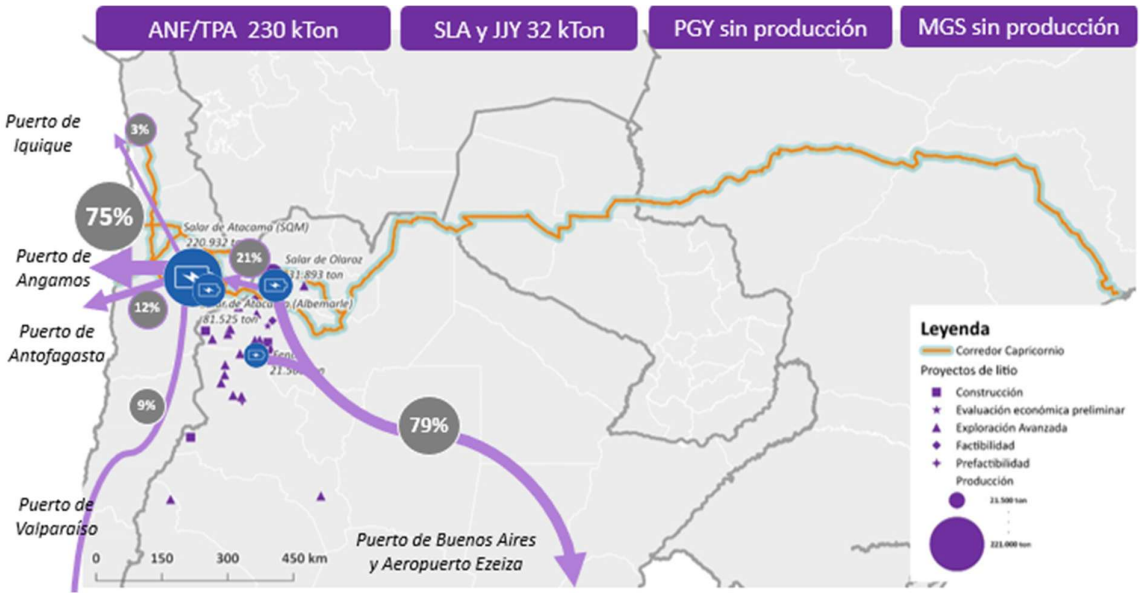
Bolivia participa marginalmente de la producción y sus recursos no son evaluados como reservas. Se encuentra desarrollando un proyecto público de explotación integral de la cadena de valor (DNERyCV-MECON, 2024).

El estado de MS, aunque cuenta con una actividad minera muy importante, no dispone de reservas de litio. La producción brasilera de este mineral se localiza en el estado de Mina Gerais.

Tampoco se desarrolla esta actividad en Paraguay.

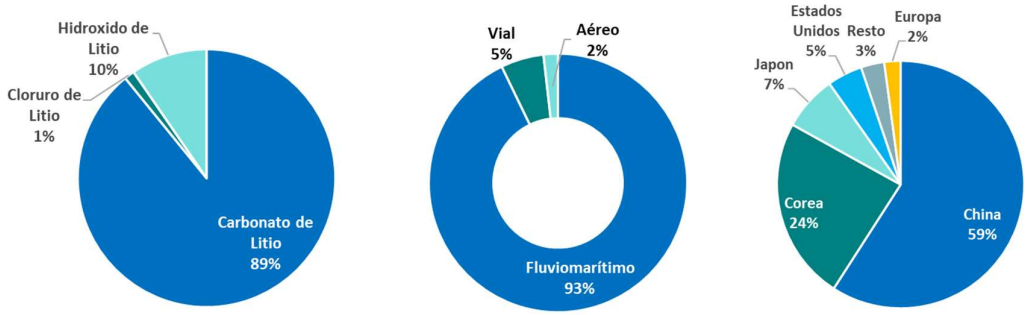
Visión desde el Corredor. La cadena de Litio presenta un muy alto potencial para el corredor. Argentina y Chile tienen significativos y crecientes volúmenes de exportaciones de Carbonato y Cloruro de Litio que, al menos por el momento, exportan en su totalidad por no contar con la tecnología necesaria para avanzar en la cadena de valor (274 mil tn). Las proyecciones disponibles prevén crecimientos exponenciales en los volúmenes. Si bien la producción argentina hoy utiliza preponderantemente el puerto de Buenos Aires para salir del país, se visualiza potencial para complementar su logística con Chile. Siempre que costos y tiempos lo admitan, es preciso revisar la estrategia global de las empresas involucradas en el proceso.

Figura 86. Encaminamientos de las exportaciones de Litio en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a Anuario de la Minería de Chile 2023, SONAMI Chile, SNGyM Chile, SSREI Chile, Cochilco (2024), DNERyCV-MECON (2024), Secretaría de Minería Argentina y CFI (2023) [9].

Figura 87. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Litio en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA Chile, INDEC, CFI (2023) y DNERyCV-MECON (2024).

3.2.8. Cadena de los Boratos

Los compuestos del boro o boratos son empleados en la fabricación de distintos productos tales como detergentes, vidrio, esmaltes cerámicos y fibra de vidrio, y como preservantes de maderas, retardantes de fuego y micronutrientes agrícolas. La explotación y/o procesamiento de los minerales de boro se obtiene en las costras salinas y salmueras de salares andinos y preandinos.

[9] La información de Aduana disponible para Argentina indica que el 21% de las cargas oficializa en Salta y una cifra equivalente en Jujuy, pero no se especifica vía de salida del país. El reciente trabajo del CFI (2023) indica que las cargas que oficializan en Salta utilizan principalmente el paso de Sico y las de Jujuy el Puerto de Buenos Aires, se ajustó el mapa en función de este documento. .

Los minerales de boro de mayor interés comercial son: bórax, kernita, colemanita y ulexita. El bórax o tincal y la kernita, denominados boratos de sodio, se encuentran en depósitos salinos. La ulexita y la colemanita, los boratos de calcio, se encuentran, principalmente, en salmueras o costras de depósitos salinos, en especial en los salares andinos (SERNAGEOMIN, 2024).

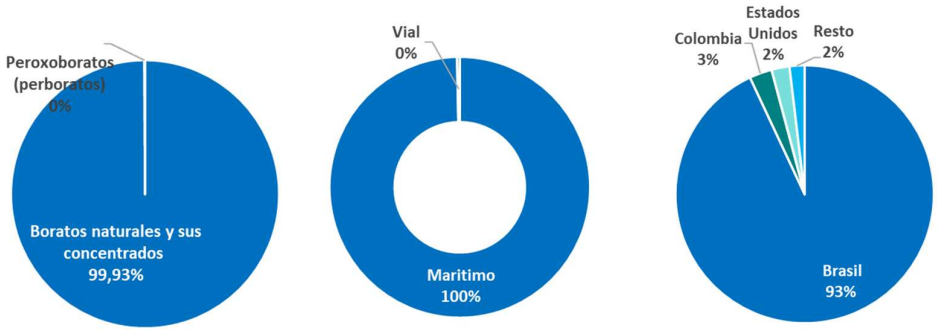
Figura 88. Estructura de la cadena logística de los boratos



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

En Chile se extraen 450 mil toneladas de boratos (ulexita y el ácido bórico) en las regiones de Arica y Parinacota, y de Antofagasta, mediante la explotación y/o procesamiento de los minerales de boro contenidos en las costras salinas y salmueras de salares andinos y preandinos (SERNAGEOMIN, 2024). La producción de Antofagasta corresponde únicamente a Ulexita (principal mineral obtenido también en Salta) y ronda las 30 mil toneladas.

Figura 89. Principales cifras de la cadena logística de exportación de los Boratos en Chile. Productos, modo de transporte y países destino.



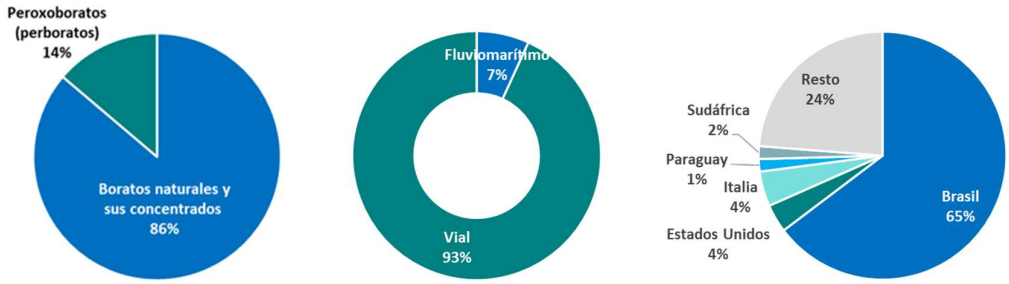
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base SNA Chile.

En Argentina la extracción de boratos y su comercialización en el mercado externo corresponde íntegramente a Salta y Jujuy. Ambas provincias suman una producción de 300 mil toneladas y exportaciones por algo más de 100 mil.

El destino más importante es Brasil, seguido de Estados Unidos e Italia. Paraguay, por su parte, también compra el 1% del total. La mayoría de los flujos utilizan la carretera para salir del país, a través de las Aduanas situadas en la Mesopotamia, Iguazú, Paso de los Libres y Posadas. Los envíos a Paraguay atraviesan Clorinda.

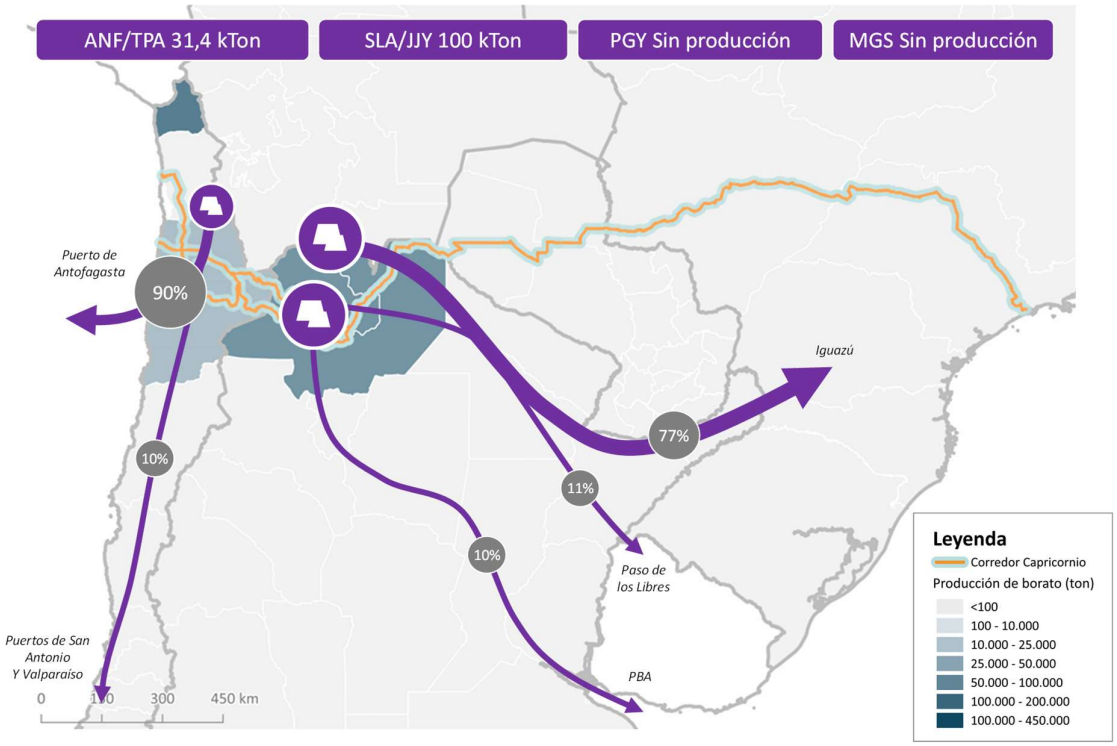
En Brasil no se extraen este tipo de productos, por lo que debe importarlo. En efecto, es el principal destino de las ventas al exterior de Argentina y de Chile. Tampoco se desarrolla esta actividad en Paraguay.

Figura 90. Principales cifras de la cadena logística de exportación de los Boratos en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC y Secretaría de Minería de la Nación.

Figura 91. Encaminamientos de las exportaciones de Boratos en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a Anuario de la Minería de Chile 2023, SNA Chile, Secretaría de Minería Argentina, DIPEC – Jujuy; DPE Salta e INDEC Argentina.

Visión desde el Corredor. Los tráficos argentinos fluyen por carretera hacia Brasil al sur del corredor, lo que se presenta como una oportunidad. En el caso de las cargas chilenas, los envíos son marítimos a través de los puertos centrales del país.

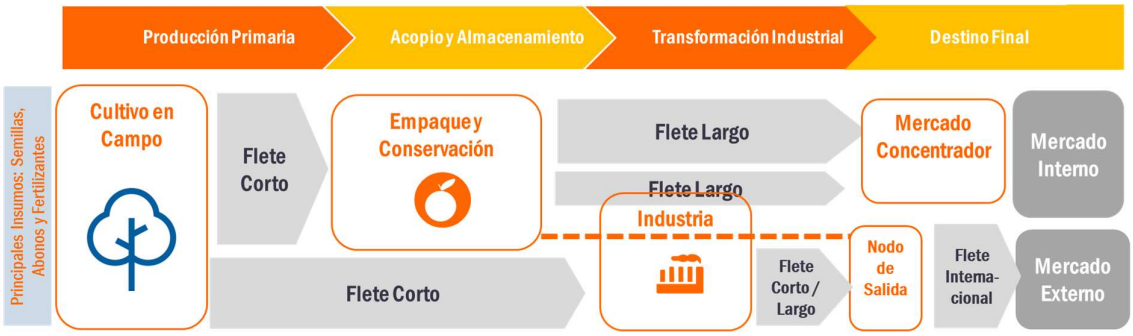
3.2.9. Cadena de los Cítricos

Para el análisis de la cadena citrícola se consideran las principales especies cultivadas en la región: limón, naranja, mandarina y lima.

La forma que adopta la estructura logística en Chile, Brasil y Paraguay es muy similar. La totalidad de la producción se destina al mercado interno.

En el caso de argentino, si bien la estructura de la cadena es similar para los distintos productos que componen a las frutas "cítricas", toman formas diferenciadas según la especie. El limón tanto en fresco, como industrializado se remite principalmente al exterior, mientras que los cítricos dulces permanecen en su mayoría en el mercado interno. Esto último es muy similar en el caso chileno donde el 100% de la fruta obtenida en Tarapacá es consumida localmente.

Figura 92. Estructura de la cadena logística de los Cítricos



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

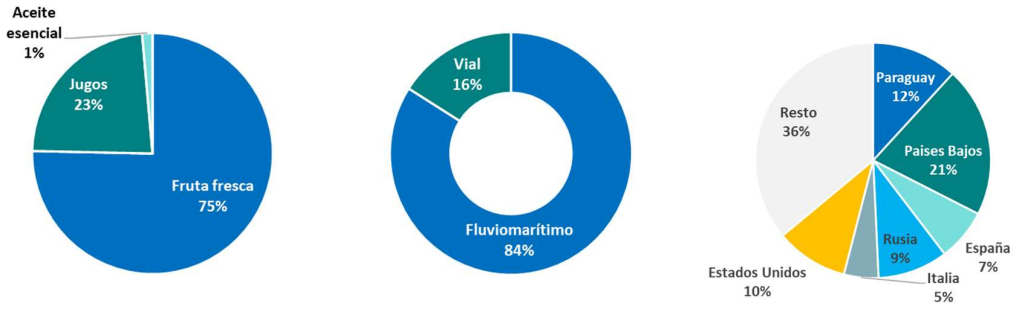
Las exportaciones de Argentina son las más significativas, con un rol preponderante de Tucumán (cercano al corredor) y destacado de Salta y Jujuy (17% de la producción, 11% de las exportaciones, con 19.500 ton de citrus (UE, USA), 8.300 ton de jugos y 600 ton de aceites esenciales destinados al mercado estadounidense). Al interior de la cadena citrícola se distinguen dos patrones logísticos diferenciados: por un lado, el correspondiente al Limón con una clara orientación al mercado externo y, por el otro, los cítricos dulces, liderada por la naranja, cuyo mercado principal es el interno. El 75% del limón cosechado se procesa para la obtención jugos concentrados, cáscara deshidratada y aceite esencial, mayoritariamente con destino a la exportación (CFI, 2023). Luego, la producción en fresco también se remite al exterior (70%), permaneciendo en el mercado local un 30%. Estados Unidos, Europa y Rusia adquieren la mayor parte de los envíos. En contraste, el 11% de la naranja en fresco se exporta, siendo Paraguay el principal comprador (26%) y utilizándose el paso vial Clorinda como nodo de salida. El resto de las exportaciones de naranja, al igual que sucede con el limón, viaja a Europa, Rusia y Estados Unidos y utiliza los puertos fluvio-marítimos de Buenos Aires y Zárate/Campana.

La producción citrícola de Paraguay supera las 300 mil toneladas, con mayor incidencia de naranja y se concentra en un 76% en el departamento de Itapúa. En el Chaco la cosecha alcanza apenas las 300 toneladas. No se registran exportaciones paraguayas de este producto.

Lo propio ocurre en el caso de Chile, la producción de cítricos en Tarapacá es de 850 toneladas que, según el catastro frutícola, se remiten 100% al mercado interno.

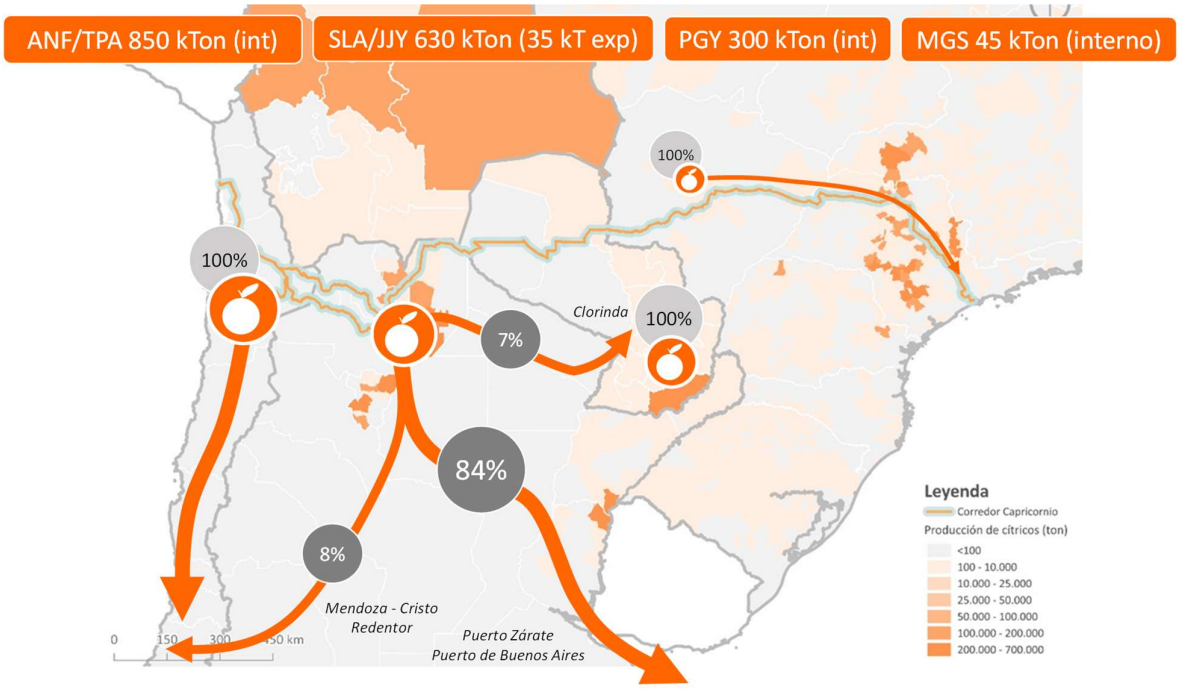
De igual manera, en MS se producen 45,4 mil toneladas, pero no se registran exportaciones.

Figura 93. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Cítricos en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC

Figura 94. Encaminamientos de las exportaciones de Cítricos en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a DCEA – MAG Paraguay, CNA 2018 Argentina, SAGYP-MECON Argentina, MDPyEP de Bolivia, ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile y Sidra-IBGE.

Visión desde el Corredor. En el área de influencia del corredor se producen casi 980 mil toneladas de frutos cítricos, sin embargo, la mayor parte de la producción, en los cuatro países, se destina al mercado interno. Una excepción es el limón en Argentina donde la actividad está orientada al mercado externo, en fresco e industrializado. En este marco se detectan dos tráficos terrestres de importancia para el corredor: las exportaciones argentinas de naranja a Paraguay a través de Clorinda y los envíos a través del paso Cristo Redentor en Mendoza.

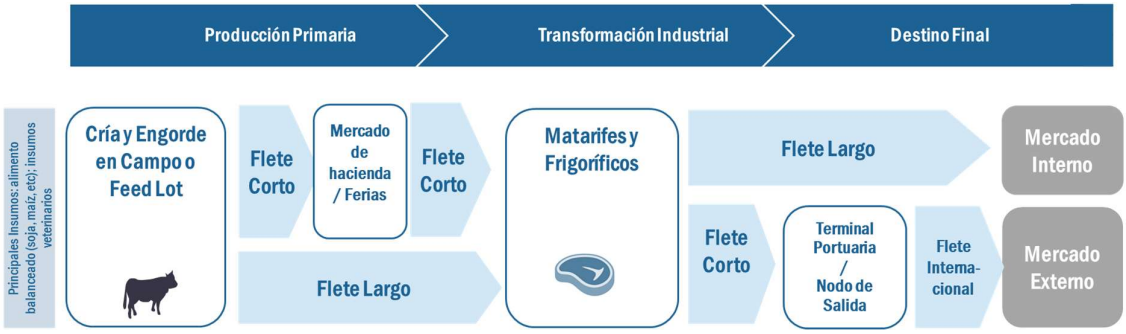
3.2.10. Cadena de la Carne Vacuna

La producción de carne vacuna comienza con la cría, recría y engorde en campo y se caracteriza por una gran movilidad de la hacienda a lo largo del año. En el eslabón siguiente, los frigoríficos reciben el ganado y lo faenan para obtener la carne y los subproductos. La carne se puede transportar en medias reses o en cortes envasados en cajas, dependiendo del ciclo del frigorífico (CFI, 2023).

En el área de influencia del corredor se asienta una parte significativa del stock ganadero de la región, sin embargo, la faena se desarrolla en áreas situadas más hacia el sur. En territorios del corredor se generan exportaciones por 572 mil toneladas, correspondientes a Paraguay (considerando todos sus departamentos) y a Mato Grosso do Sul.

La exportación de carne bovina se realiza en contenedores *reefer* conforme a las normas sanitarias y de calidad vigentes (CFI, 2023).

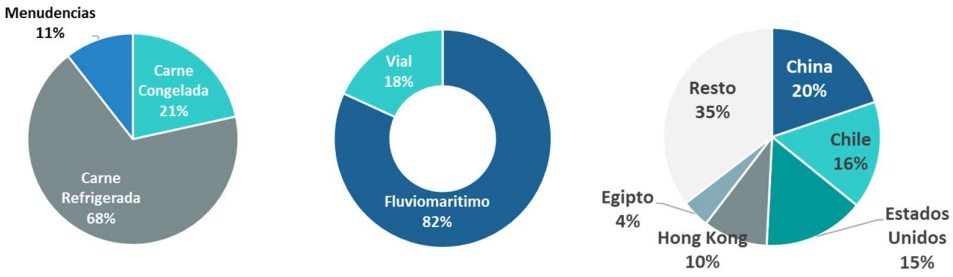
Figura 95. Estructura de la cadena logística de la carne vacuna



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

La Región Centro Oeste en general y Mato Grosso do Sul en particular son los principales productores de carne de Brasil. Cuenta con un stock de 19 millones de cabezas de ganado bovino (8%) del total y 11% del volumen de cabezas faenadas. De aquí que **la producción alcance casi 900 mil toneladas, de las cuales se destina** un 25% a exportación (213 mil toneladas), principalmente bajo la forma de carne refrigerada.

Figura 96. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Mato Grosso do Sul. Productos, modo de transporte y países destino



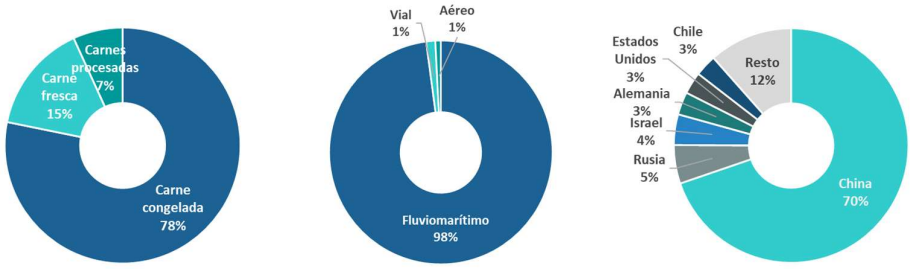
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a Comex Stat - MDIC.

Recientemente Mato Grosso do Sul ha mostrado un gran dinamismo tras incorporar la mayor cantidad de establecimientos autorizados para exportación, alcanzando las 146 plantas en total. Las ventas al exterior también emplean los puertos marítimos del Atlántico, pero los flujos terrestres son significativos ya que

el 18% utiliza las carreteras (140 mil toneladas). Los principales **nodos de salida a destinos marítimos son los Puertos de Santos (34%) y Parangua (38%). Mientras que los flujos a Chile se dirigen por la vía terrestre empleando los pasos de Sao Borja y Dionisio Cerqueira. A**unque China es el principal destino (20%), su participación es menor que para el agregado nacional, seguida de Chile y Estados Unidos.

La producción de Salta y Jujuy se vende en el mercado interno. Se identifica un frigorífico autorizado para exportar a Europa y Chile, con un volumen estimado de 600-700 ton. Las exportaciones nacionales ascienden a 950 mil toneladas, un 30% de la producción que se destina en un 70% a China a través del puerto de Buenos Aires, en contenedores *reefer*. Los tráficos a Chile y Brasil emplean el modo carretero.

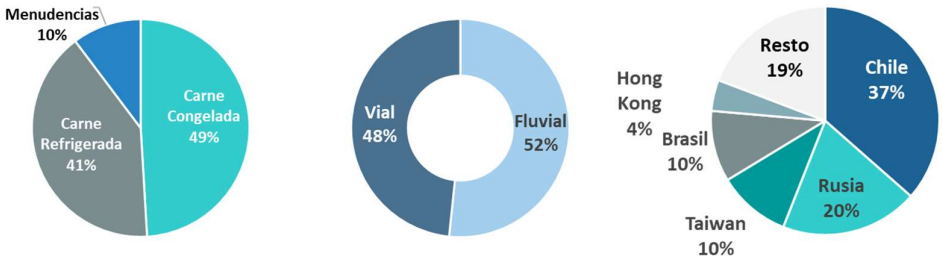
Figura 97. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INDEC y CFI (2023).

La producción de Carne Vacuna es uno de los sectores de actividad más dinámicos de la economía paraguaya, con un peso gravitante en su canasta exportadora. **Anualmente se faenan 2,2 millones de cabezas, a partir de las que producen 363 mil toneladas de carne (sin hueso) y menudencias.** La cadena cárnica tiene una clara orientación exportadora, lo que ha traccionado su expansión. **Casi el 100% de los volúmenes de carne vacuna paraguaya se remite al exterior.** La cría y engorde de ganado se distribuye en todo el país con mayor incidencia en el Chaco, que ha mostrado un fuerte dinamismo en la última década, alcanzando en la actualidad una gravitación del 45%. Ahora bien, los establecimientos de faena están concentrados en las cercanías de los centros de consumo y puertos de exportación (Asunción y Concepción). **Se identifican dos establecimientos productivos en el área de influencia del Corredor.**

Figura 98. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino



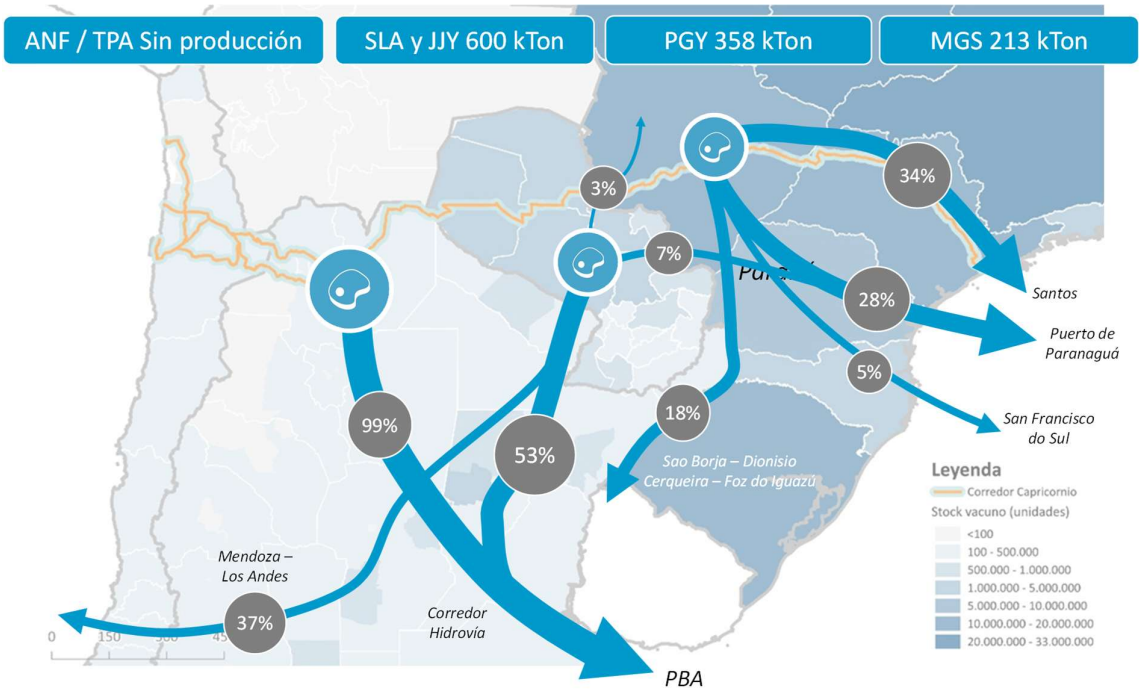
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP Paraguay y MDIC-Brasil.

Los volúmenes exportados ascienden a 178 mil ton de carne congelada, 148 mil de carne refrigerada y 37 mil ton de menudencias. Se estima que el 54% utiliza el modo fluvial, enviándose en contenedores *reefer*

a través de la HPP, siendo el 46% restante carga vial. Los nodos de salida son: por la vía terrestre hacia Los Andes (Chile) vía Mendoza Argentina, Antofagasta (Chile) en el área de influencia del Corredor y Santa Catarina y Paraná en Brasil. La carga fluvial en contenedor se moviliza principalmente a través de los puertos de Asunción y Concepción, con destino Rusia y Asia.

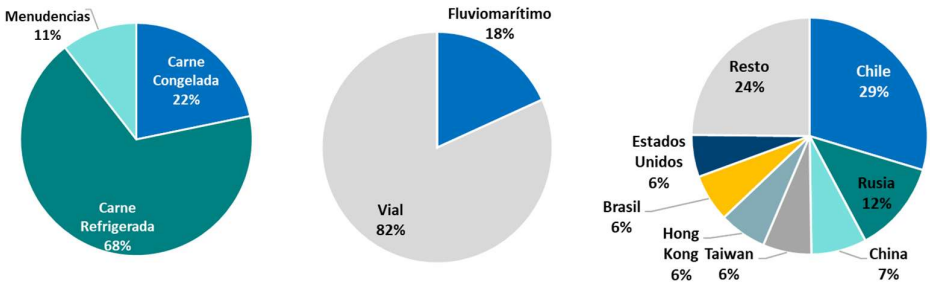
Las regiones chilenas en el área de influencia del Corredor no cuentan con producción de carne bovina.

Figura 99. Encaminamientos de las exportaciones de la Carne Vacuna en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a VII CAyF 2020-2021 INE-Chile, BCP, SENACSA Paraguay, IPCVA, INDEC, SAGYP-MECON, SENASA Argentina, CFI (2023), IBGE y MDIC Brasil.

Figura 100. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Vacuna en el Corredor. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP, MDIC e INDEC.

Visión desde el Corredor. Se identifican oportunidades interesantes para esta cadena a partir del corredor ya que una porción relevante de las exportaciones se dirige desde Argentina, Brasil y Paraguay hacia territorio chileno y desde Paraguay a Brasil.

3.2.11. Cadena de la Carne Avícola

La estructura de esta cadena es bastante similar a la de la carne vacuna, pero con un ciclo productivo más corto. El primer eslabón de la cadena corresponde a la cría, reproducción y engorde de las aves en granjas que luego son enviadas, en la siguiente etapa, a frigoríficos para ser faenadas. La distribución al mercado interno y externo se hace en trozos o piezas enteras, refrigeradas o congelada. En todos los casos se requiere equipamiento especial de frio.

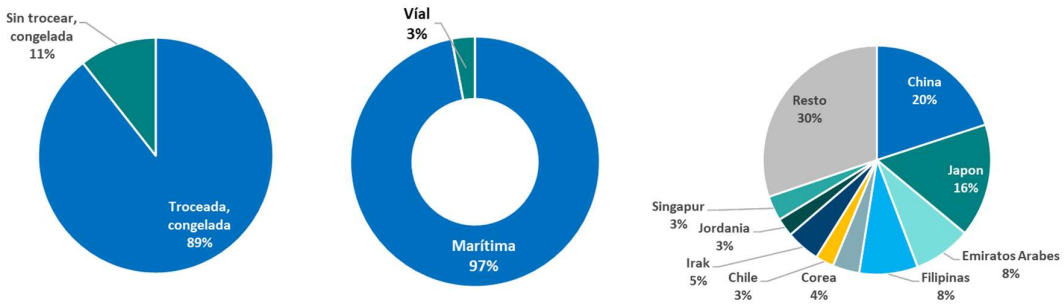
Figura 101. Estructura de la cadena logística de la carne avícola



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Brasil es el segundo productor mundial de carne avícola, con una faena anual de 15 M de toneladas. Los mayores volúmenes de producción corresponden a los estados de Paraná (34%), Santa Catarina (13%)., Sao Pablo (12%) y Rio Grande do Sul (11%); por su parte, MS aporta un 3%. Dos terceras partes de la producción se consumen localmente, destinándose un tercio al exterior. La carga de exportación desde MS es de 148,6 miles de toneladas, correspondientes principalmente a carne troceada congelada que se remite a diversos países asiáticos empleando los puertos marítimos del país. **Las ventas a Chile se envían por carretera, atravesando el NEA argentino por los Pasos de Dionisio Cerqueira, Sao Borja y Foz do Iguazú.**

Figura 102. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Avícola en Mato Grosso do Sul (BR). Productos, modo de transporte y países destino



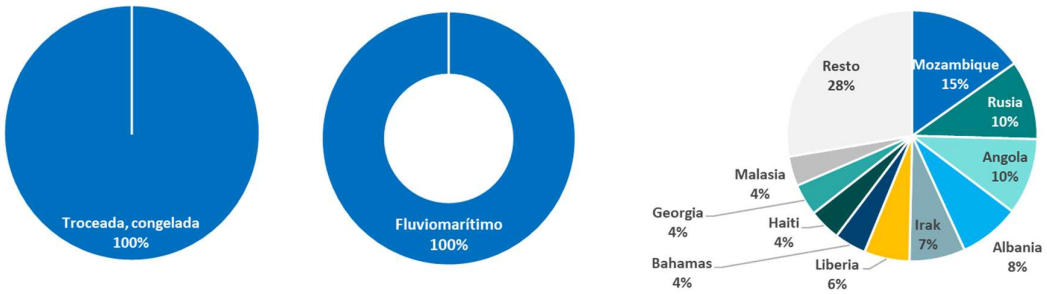
Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a MDIC.

No se registran exportaciones desde Salta y Jujuy, por lo que se estima que su producción (28 miles de toneladas) se vende en el mercado interno. En Argentina se producen 2,2 millones de toneladas de carne avícola. Entre Ríos y Buenos Aires cuentan con la mayor parte de las granjas y de los establecimientos industriales y concentran casi el 100% de las exportaciones.

Las regiones chilenas en el área de influencia del Corredor no cuentan con producción de carne avícola, sino que esta se localiza en la zona central del país.

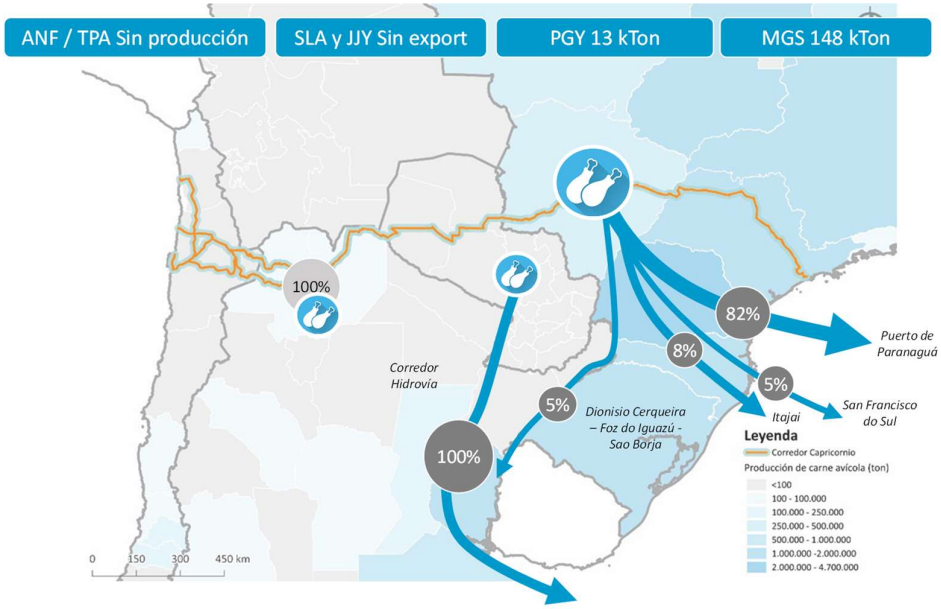
En Paraguay la cadena avícola se ha desarrollado mucho en los últimos años. Las exportaciones alcanzan 13 mil toneladas, que salen del país en su totalidad a través de la HPP que conecta aguas abajo con los puertos marítimos de Argentina y Uruguay desde donde se realizan los envíos a numerosos países de Asia y África, además de Rusia.

Figura 103. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Carne Avícola en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP y PNL 2030 (2023) Paraguay.

Figura 104. Encaminamientos de las exportaciones de la Carne Avícola en el área de influencia del Corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a INE Chile, DNERyCV-MECON, INDEC Argentina, PNL 2030 Paraguay, BCP, Fao y MDIC Brasil.

Visión desde el Corredor. Al igual que con la carne vacuna, en la cadena avícola tienen una importante incidencia el mercado interno. Se registran exportaciones que utilizan los puertos del Rio de la Plata para estibar contenedores reefer y dirigirse a destinos de ultramar. Bajo potencial relativo para ser captado por el corredor.

3.2.12. Cadena de los Productos Lácteos

De forma similar a lo que acontece con la producción de carne bovina, la cadena se compone de dos etapas bien diferenciadas: la cría y ordeña de animales en tambos y luego la etapa industrial, esto es, industrias lácteas que procesan la leche cruda para consumo o elaboración de otros productos lácteos, con alta participación de cooperativas.

La forma que adopta la estructura de la Cadena Logística en todos los países atravesados por el Corredor es semejante. Al *tratarse* de un producto perecedero de consumo doméstico, la mayor parte de la producción de leche se destina al mercado interno, exportándose principalmente leche en polvo.

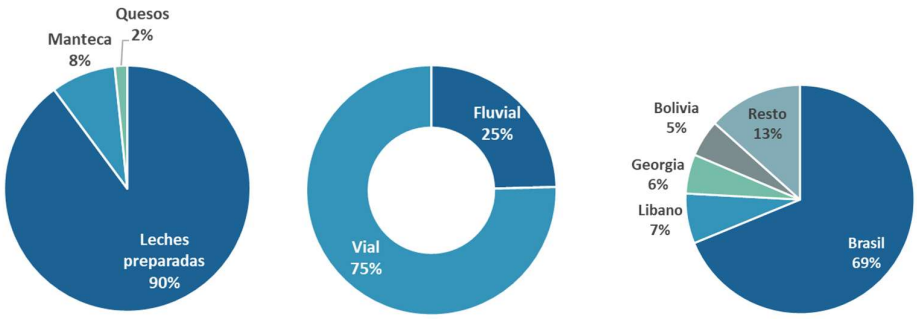
Figura 105. Estructura de la cadena logística de los Lácteos



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

En el caso de Paraguay, en el Chaco creció de manera significativa la cría de animales para obtención de leche, de la mano de cooperativas de comunidades menonitas. Se estima que un 18% de la producción de leche cruda tiene lugar en tambos de la Región Occidental. Esta cadena se encuentra muy orientada al mercado interno, habiendo crecido de manera sostenida el consumo per cápita de lácteos en el país. Las exportaciones suman 12 mil toneladas, preponderantemente de leche en polvo, con destino a Brasil.

Figura 106. Principales cifras de la cadena logística de exportación de Lácteos en Paraguay. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a BCP, CAPAINLAC y MDIC Brasil.

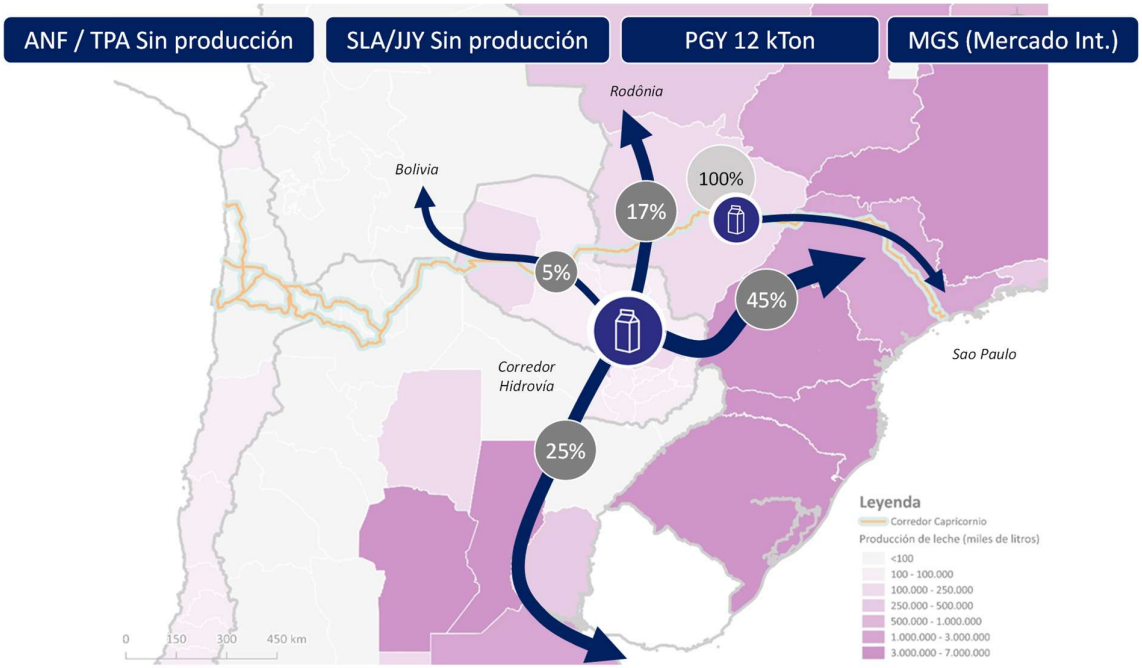
La industria láctea es una actividad tradicional y de relevancia en la estructura productiva argentina. Tanto los tambos como las usinas se localizan en el centro del país (Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires), no identificándose producción en las provincias de Salta y Jujuy. El principal producto exportado es la leche

en polvo, seguida de los quesos, todos los cuales utilizan los puertos de contenedores Buenos Aires para dirigirse a Brasil (42%), Argelia (27%) y Chile (10%) como destinos principales.

De igual manera, las regiones chilenas en el área de influencia del corredor no cuentan con producción láctea, sino que ésta se desarrolla en las Zonas Centro y Sur del país, principalmente en las Regiones Los Ríos, Los Lagos y Bobío.

En Mato Grosso do Sul se producen 130 millones de litros de leche, pero no se registran exportaciones de productos lácteos originadas en este estado brasilero.

Figura 107. Encaminamientos de las exportaciones de los Lácteos en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a a INE Chile, SAGYP-MECON, BCP, CAPAINLAC, IBGE y MDIC Brasil.

Visión desde el Corredor. Gran parte de la actividad se desarrolla al sur del Corredor y se encuentra orientada al mercado interno. Sin embargo, se visualizan algunas oportunidades en esta cadena. Los volúmenes no son elevados pero gran parte del comercio se realiza entre los países del área de influencia del Corredor: los principales compradores de los productos lácteos argentinos son Brasil y Chile (con muy baja participación del camión como modo de transporte), en tanto que el 75% de las exportaciones de Paraguay se dirigen a Brasil y Bolivia, por carretera, según se estima a partir de las estadísticas de los países compradores.

3.2.13. Cadena del Vino

La cadena de valor vitivinícola comprende un conjunto de eslabonamientos productivos orientados a la elaboración de vino y mosto, a partir del procesamiento de la uva, en su mayor parte destinado al abastecimiento del mercado interno, pero con inserción exportadora a nivel mundial (DNERyCV, 2024).

Tras la vendimia, se transforma la uva para la elaboración de vinos en bodegas que luego pueden ser vendidos a granel, fraccionados in situ o remitidos a empresas fraccionadoras. Por el otro, se obtiene mosto o jugo concentrado de uva en fábricas dedicadas a tal fin.

Uno de los aspectos más importantes a considerar en esta cadena logística se vincula a la disponibilidad de contenedores para exportación. Es en función de ello que la consolidación de la mercadería a exportar se realiza en planta o en la aduana de salida.

Figura 108. Estructura de la cadena logística del Vino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

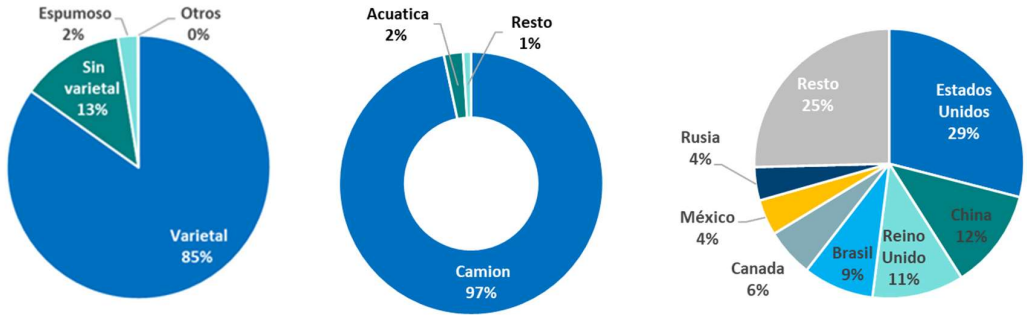
La vitivinicultura es una de las actividades tradicionales de Chile y Argentina, que aportan el 5,9% y 2,8% de las exportaciones mundiales (puestos 4 y 10, respectivamente). La actividad se desarrolla en la zona cordillerana central de ambos países y ha tenido en los últimos años un crecimiento relativamente importante hacia el norte, en las cercanías del corredor, en algún caso vinculada también al turismo. Esta cadena comprende la elaboración de vinos y mostos, a partir de dos tipos de procesamiento de la uva.

Chile elabora anualmente 12,3 millones de hectolitros de vino, de los cuales el 64% se exporta. Las **Regiones Maule y O'Higgins concentran el 82%** de los volúmenes producidos, **habiéndose incorporado recientemente Copiapó (Atacama**), el valle vitivinícola más septentrional de Chile, como una de las zonas vitivinícolas del país (Wines of Chile, 2025). El 83% de la producción chilena corresponde a vinos varietales con denominación de origen. La producción en las regiones del área de influencia es muy reducida, **apenas supera los 2.200 hectolitros**.

En **Argentina** la producción de uva, vinos y mostos **presenta una alta concentración en las provincias de Mendoza (78%) y San Juan (15%), habiéndose extendido hacia el norte a La Rioja (3,7%), Salta (2%) y Catamarca (0,6%) y** hacia el sur a Neuquén (0,6%) y Río Negro (0,2%). Si bien existe producción en Jujuy y Tucumán, ésta es muy poco significativa.

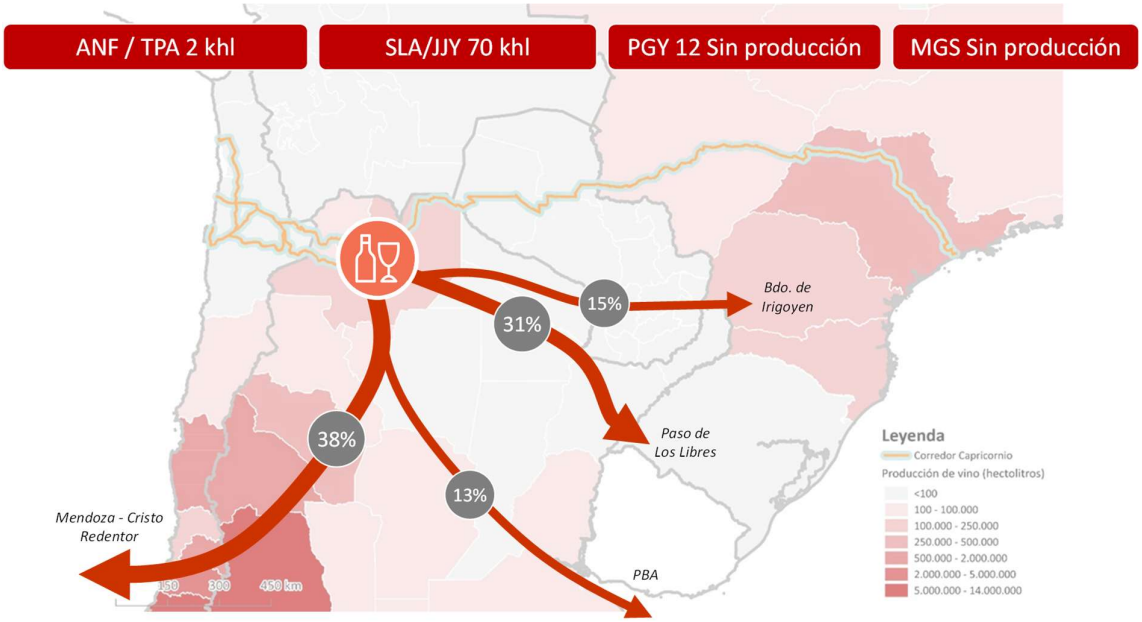
A la inversa de lo que sucede en Chile, **el mercado interno argentino tiene mayor peso** relativo (66%) pero las exportaciones son importantes por su valor en divisa (90% vinos y 10% mostos). Las ventas de vinos al exterior desde las provincias del corredor se ubican en torno a 70 mil hectolitros y han mostrado un desempeño relativamente más virtuoso en los últimos años (CFI, 2022). Los principales destinos a nivel nacional son Norteamérica, Brasil y Reino Unido, en el caso de Salta cobra importancia China como comprador. La producción vitivinícola de **Brasil se desarrolla en un 90% en el Estado de Rio Grande Do Sul (ICEX, 2020). En el estado de MS sólo se registraron exportaciones por 3 toneladas.**

Figura 109. Principales cifras de la cadena logística de exportación del Vino en Argentina. Productos, modo de transporte y países destino



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM a INV e INDEC Argentina.

Figura 110. Encaminamientos de las exportaciones de Vino en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a OIV, Wines of Chile (2025), INV, INDEC Argentina e IBGE.

3.2.14. Cadena de los Fertilizantes

Dentro del conjunto de productos que componen el grupo “Fertilizantes”, los derivados de potasio son los de mayor peso.

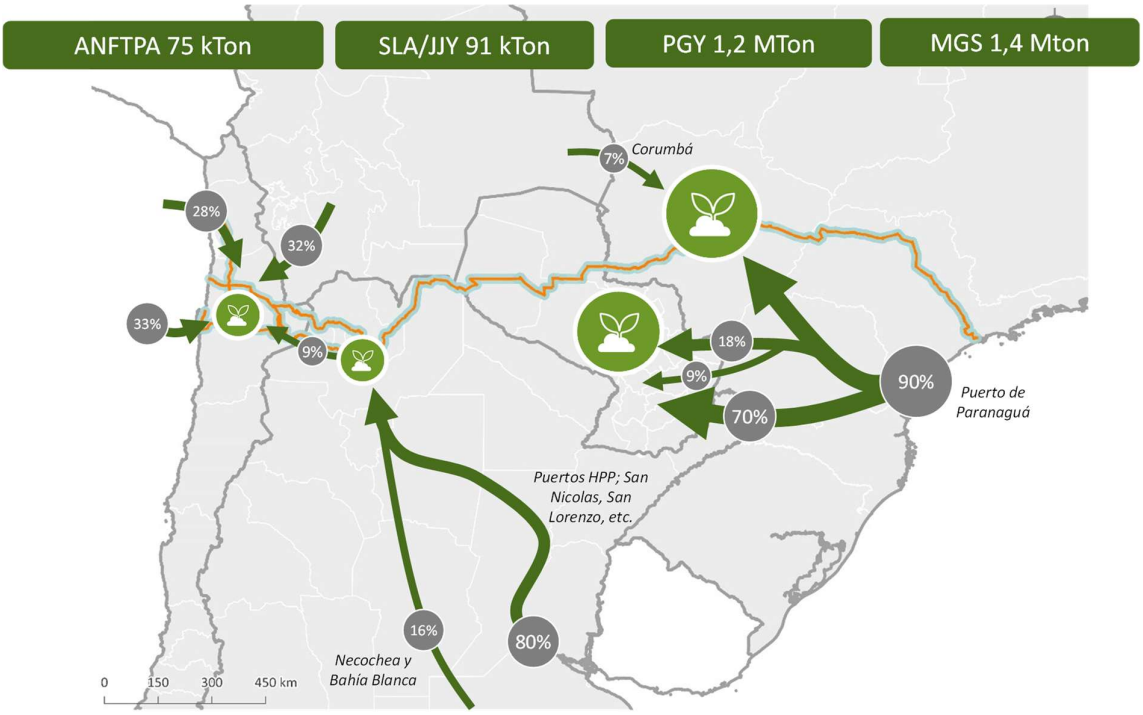
El estado de MS importa 1,4 millones de toneladas de fertilizantes, equivalentes al 4% de las compras brasileras de fertilizantes**. EL 94% de los volúmenes ingresa por la vía marítima, con un rol excluyente de Paranagua (90%),** seguido del puerto fluvial de Corumbá (6,25%, 86 mil toneladas), Los países remitentes son China (24%) Rusia (18%) y Canadá (18%).

Argentina compra al exterior 4,5 millones de toneladas. Si bien no se dispone de información provincial, aproximando la demanda en función de la superficie sembrada se estima que **Salta y Jujuy absorben casi**

91 mil toneladas. Estas cargas llegan desde el norte de África, Estados Unidos, Canadá, China y Rusia, e ingresan al país empleando los puertos del Río Paraná y del sur de la Provincia de Buenos Aires que es donde se sitúan las áreas de producción agropecuaria tradicionales y con mayor rendimiento del país. Prácticamente no se registran movimientos en las aduanas cercanas al corredor.

Por su parte, Paraguay importa anualmente 1,2 millones de toneladas. Considerando la superficie sembrada, se estima que 30 kton tienen como destino el Chaco. El principal proveedor de estos productos es **Brasil que aporta un 25% del total (300 mil toneladas), que ingresa íntegramente por carretera**, a través de Foz do Iguazú (70%), Mundo Novo (18%) y Santa Helena (9%) directamente a las principales áreas agrícolas. El resto de las compras llega desde China (17%), Rusia (16%), Estados Unidos (12%) y Canadá (12%), presumiblemente a través de la Hidrovía.

Figura 111. Encaminamientos de las importaciones de fertilizantes en el área de influencia del corredor



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA Chile, INDEC y MAGYP Argentina, BCP y SAG Paraguay y MDIC.

Visión desde el Corredor. Los principales orígenes son coincidentes en los distintos países: China, Rusia, Estados Unidos y Canadá por lo que la vía marítima tiene un rol excluyente. En Brasil el principal puerto de ingreso es Paranaguá por lo que el corredor resulta de utilidad. Al mismo tiempo, Brasil es el principal proveedor de Paraguay, aunque las cargas atraviesan los pasos situados al sur del corredor. En el caso argentino, los ingresos son a través de los puertos de la HPP, cercanos a las zonas agroproductivas más densas del centro del país.

3.3. Síntesis de resultados del análisis de cadenas

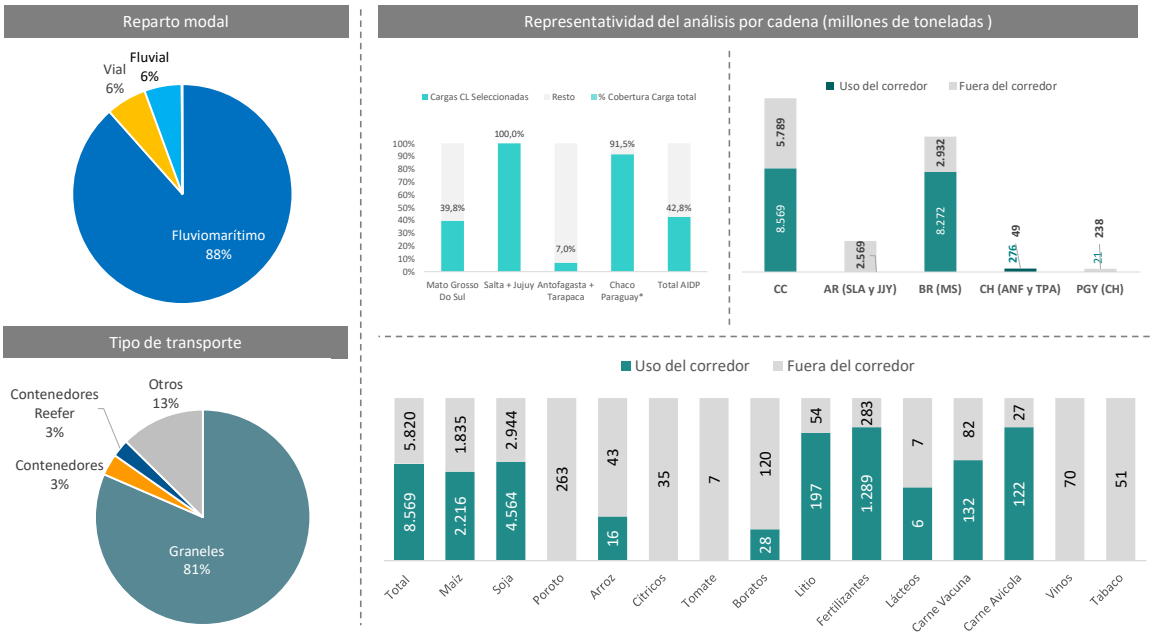
Finalmente, a modo de síntesis, los siguientes gráficos muestran la incidencia de las cadenas analizadas en el total de cargas de exportación regionales, así como el uso del Corredor a nivel de cadena y de país usuario.

A nivel de los territorios, el mayor aporte de los volúmenes corresponde a Mato Grosso do Sul (78%), seguido por las provincias argentinas de Salta y Jujuy (18%), el Chaco Paraguayo (2%) y las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá (2%).

En cuanto a las cadenas, las que más utilizan el corredor son predominantemente graneles (83%), tales como maíz, soja, seguidos de carga contenerizada como Litio e importaciones de fertilizantes. Las carnes vacuna y avícola también dan uso al corredor puesto que parte significativa del comercio es intrarregional.

Por otro lado, es notable el rol de China como principal destinatario de los volúmenes analizados (36%), lo que asigna al modo fluvio-marítimo un rol excluyente. Brasil además de ser el principal generador de cargas es asimismo un gran atractor de estas, absorbiendo gran parte de los tonelajes correspondientes a arroz, poroto, lácteos, vinos y boratos.

Figura 112. Cargas analizadas en el área de influencia del Corredor, tipologías, modos de transporte y uso según cadena y territorio. En toneladas



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a SNA e INE Chile; INDEC Argentina; Comex Stat – MDIC Brasil y Banco Central e INE Paraguay.

Los territorios que componen el Corredor tienen un peso relevante en las exportaciones, principalmente destinos de ultramar. En este marco el comercio es aún incipiente pero varios segmentos tienen potencial para consolidar un corredor productivo.

Los graneles agrícolas y mineros tienen un papel gravitante, pero presentan patrones logísticos algo diferenciados.

En el caso de la soja, que aporta la mitad de los volúmenes analizados y tiene gran presencia territorial, tiene una clara orientación atlántica y muestra el peso competitivo de la Hidrovía para los graneles agrícolas. Es además un ejemplo de la integración productiva posible entre los territorios: gran parte de la soja de Paraguay ingresa a territorio argentino para ser procesada y remitida bajo la forma de aceite o subproductos sólidos (harina, pellets, tortas) a destinos asiáticos. En el caso argentino, además, parte significativa de las cargas que se exportan en grandes buques a través de la Hidrovía, llegan a los puertos situados en esta mediante ferrocarril. Los volúmenes de Santa Cruz (Bolivia), aunque se encuentran por fuera del corredor, son considerables para el desarrollo de su potencial.

En el caso del maíz es representativa de la integración logística del ferrocarril (para Brasil y Argentina) y la Hidrovía. De forma similar a lo que acontece con la soja, pero con mayor peso en Brasil, principal destinatario de las cargas regionales.

El caso de la cadena del Arroz demuestra, sin embargo, que algunos agrograneles podrían derivar parte de sus exportaciones al Corredor.

Por su parte, el Poroto ejemplifica las dificultades de que el Corredor Bioceánico se posicione en segmentos de valor medio.

Similarmente, la logística de los hortofrutícolas de mayor valor está muy condicionada por el peso de los mercados nacionales

Algunos segmentos de productos orientados a la exportación, como el Tabaco, tienen una organización logística difícil de romper. Se trata de producciones atomizadas al inicio de la cadena pero con eslabones industriales muy concentrados que organizan la logística de manera global. Algo similar a lo que sucede con la pasta celulósica.

El caso de la minería presenta patrones algo diferenciados según el producto que se trate. En el caso del Litio es necesario posicionar las ventajas del corredor a través de la cooperación entre productores y agentes. La concentración productiva en el triángulo del Litio aporta potencial en este sentido.

En tanto, otros insumos mineros como los Boratos ofrecen oportunidades de consolidación que mejorarían su comercialización.

Otros productos agroindustriales con potencial son los productos bovinos. En el caso de la carne vacuna, representa una oportunidad para la exportación a Asia de productos altamente perecederos. Los lácteos podrían ampliar más sus exportaciones si se dispusiera de las facilidades adecuadas en el Corredor.

En cambio, en el caso de las aves la demanda logística está muy orientada a la fachada atlántica donde se localizan los frigoríficos.

La necesidad de infraestructura especializada es aún más relevante para la captación de productos de alto valor como la cadena vitivinícola.

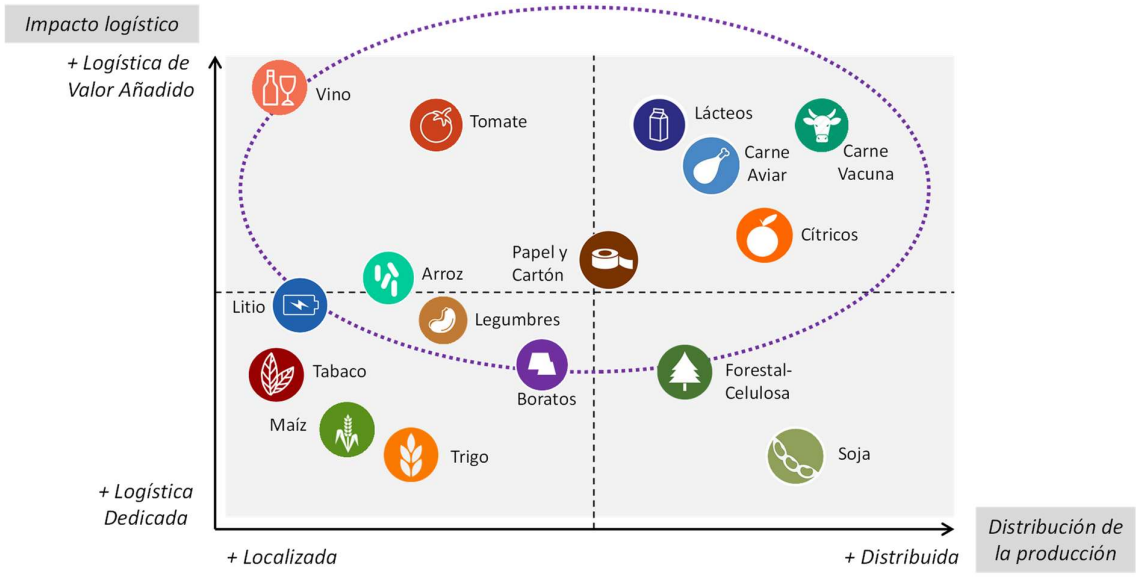
Los fertilizantes son el mejor ejemplo de que las limitaciones impuestas por los mercados nacionales también afectan a las importaciones.

El siguiente esquema sintetiza la distribución de la producción y el impacto del perfil logístico de cada cadena, procurando resaltar aquellos ámbitos en los que existe potencial para el corredor, siempre que se atiendan necesidades logísticas de la carga. En particular, el gráfico diferencia aquellas cadenas en las se produce una logística de valor añadido, habitualmente tercerizada, de las que cuentan con una logística

propia o dedicada, en la que los procesos logísticos y productivos están integrados, como por ejemplo sucede en las explotaciones mineras o del sector petrolero o gasífero.

Similarmente, se diferencia entre aquellas cadenas fuertemente localizadas en uno de los ocho ámbitos subnacionales del Corredor, respecto a las que se distribuyen en un número más amplio de espacios regionales.

Figura 113. Cadenas logísticas, distribución de la producción e impacto logístico.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Finalmente, muchos de estos productos abastecen el mercado interno a la vez que generan encadenamientos hacia adelante y hacia atrás. Todo lo cual aporta peso a la logística regional tanto de comercio exterior como a tráficos domésticos para el abastecimiento y la distribución.

3.4. Síntesis funcional de la logística en el Corredor

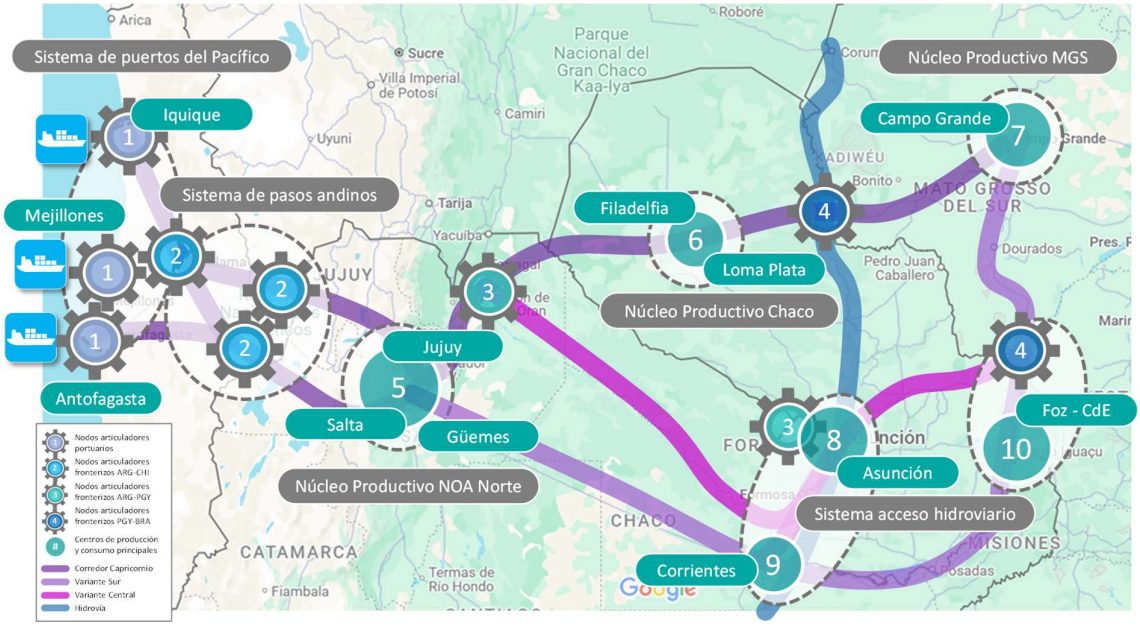
De acuerdo con el análisis de las cadenas logísticas realizado previamente, el Corredor está conformado por una sucesión de nodos de diferentes tipologías funcionales, entre las que destacan, de oeste a este, los siguientes grupos o tipologías:

Grupo 1: Conformado por las plataformas portuarias del norte de Chile, entre las que se incluyen los terminales de Antofagasta, Mejillones e Iquique; y sus plataformas de apoyo asociadas en las zonas de La Negra, Portezuelo y Alto Hospicio.

Grupos 2, 3 y 4: En el que se agregan las bisagras fronterizas que sirven de engranajes de conexión entre los países. Al respecto, entre Chile y Argentina se sitúan los pasos de frontera de Jama y Sico, así como el área de Calama y San Pedro de Atacama, que cumplen funciones de control aduanero. Jujuy dispone de aduanas, zona franca industrial y puertos secos en Perico y Palpalá. Igualmente destacan bisagras equivalentes en el entorno de Pichanal y en Clorinda entre Paraguay y Argentina, y los pasos que conectan Paraguay y Brasil en el entorno de Iguazú y en Puerto Murtinho – Carmelo Peralta.

Grupos 5 al 10: Comprenden al conjunto de nodos operacionales y centros de producción, consumo y distribución de mercancías de nivel regional. Se espera que la implementación del corredor atraiga una parte de las actividades logísticas de los nodos que dan servicio a las variantes actuales por el sur de su recorrido.

Figura 114. Mapa síntesis funcional de la logística en el corredor: nodos y ramales actuales y potenciales.



Fuente. SLOTT Consulting - SPIM

Finalmente, es necesario destacar que el Corredor a futuro – al igual que ocurre con sus variantes actuales por la zona central y sur de Paraguay – continuará enfrentando la alternativa logística de la Hidrovía Paraguay-Paraná, por lo que deberá contar con una visión operativa e infraestructural unificada.

3.5. Costos de Transporte

Aclaraciones Metodológicas: Para este análisis se agruparon las cadenas logísticas analizadas en cuatro tipologías de carga predominante o "familias logísticas": graneles sólidos agrícolas, otros graneles (no agrícolas), contenedores secos y contenedores refrigerados. El carácter de "predominante" se refiere a la modalidad en la que mayormente se transportan los productos en cuestión, i.e. si bien existe transporte de soja en contenedores, el tráfico se realiza, en la mayoría de los casos, a granel y por lo tanto es ésta la tipología de interés para el análisis.

Definición de tipo de carga predominante para cada cadena logística:

- **Soja.** El poroto y la mayor parte de los productos sólidos obtenidos en su procesamiento (harinas, tortas y pellets) se transportan esencialmente a granel, lo propio ocurre con los aceites que configuran graneles líquidos agrícolas.
- **Maíz.** De forma similar a la soja, la mayor parte de los productos de la cadena se transportan a granel. El grano que es el más significativo se incluye dentro de Graneles Sólidos Agrícolas. El aceite y la

harina tienen muy baja incidencia en el comercio regional, pueden transportarse a granel o en paquetes para consumo final en contenedores o carga paletizada.

- **Arroz.** Si bien comparte muchas características con otros cereales y oleaginosas, el arroz se traslada predominantemente a granel, en *big bags* de 1,2 toneladas o bolsas de 25 o 50 kilos, que también pueden ser contenerizadas (CFI, 2023).
- **Cítricos**: las ventas al exterior del producto en fresco como así también el de jugo congelado se realizan en contenedores refrigerados de 40 pies o carga paletizada en bodega refrigerada. Los aceites, en cambio emplean contenedores para carga peligrosa (IMO) (CFI, 2023).
- **Carne Vacuna.** En este caso se utilizan contenedores refrigerados, aislados térmicamente para mantener una temperatura constante de -18ºC para carne congelada y de -1ºC para carne refrigerada. Es por ello que no puede consolidarse en un mismo contenedor carne congelada con refrigerada (CFI, 2023).
- **Carne Avícola.** Ídem.
- **Lácteos.** En este caso los tipos predominantes son dos: contenedor seco para la leche en polvo o leches preparadas -principal producto exportado- y contenedor refrigerado para lácteos, yogures y quesos.
- **Legumbres (poroto).** Una vez procesado el grano y fraccionado en bolsas, generalmente de 25 o 50 kilogramos, dependiendo el destino y cliente. Las exportaciones se realizan en contenedores de 20 pies con hasta 24 toneladas (CFI, 2023).
- **Hortalizas (tomate).** El producto más importante en el tráfico comercial regional es el tomate industrializado que se transporta envasado en contenedores secos.
- **Vino.** En todos los casos la exportación se realiza en contenedores. El vino a granel se coloca en *flexi – tank,* el embotellado se empaca en cajas paletizadas.
- **Litio.** El transporte del producto se realiza fundamentalmente en *big bags* de 500 o 1.000 kg, en sacos, paletizadas y luego se consolidan en contenedores secos de 20 pies (CFI, 2023).
- **Boratos.** Se transporta a granel, especialmente en tráficos terrestres, también puede ser consolidado en contenedores.
- **Fertilizantes.** En muchos casos se transportan a granel tanto por vía terrestre como fluvial y marítima, pero existen ciertos tipos que se remiten en contenedores.
- **Tabaco**. En la región se exporta principalmente tabaco sin elaborar en contenedores secos de 20 o 40 pies.

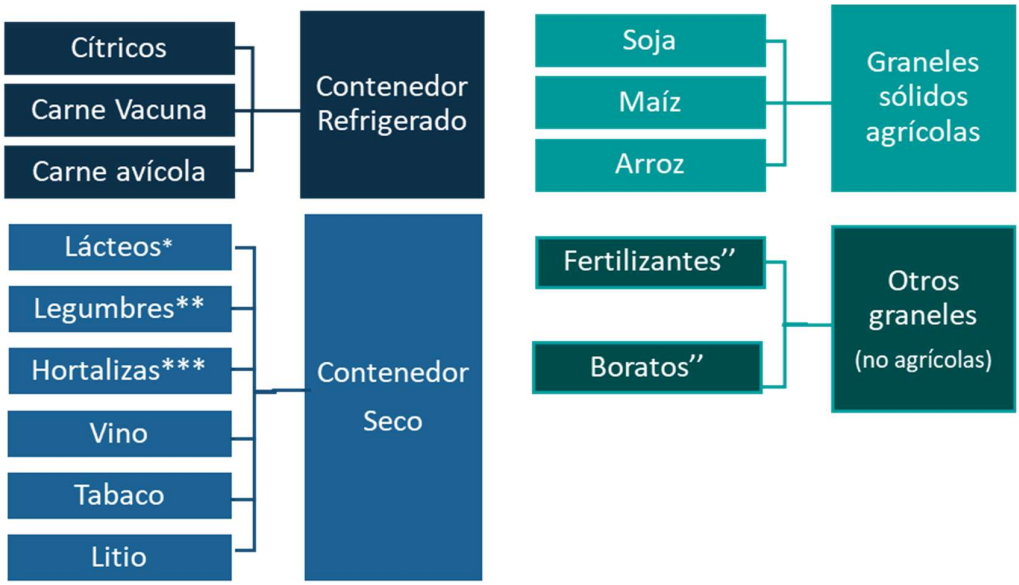
Luego, se seleccionaron los pares orígenes -destino (OD) más significativos para cada tipología de carga, de acuerdo con el análisis precedente de cada una de las cadenas, y se calcularon los costos de transporte *inland* (carretero, fluvial o ferroviario), se incorporaron costos portuarios y flete marítimo a destino de ultramar, si correspondía.

Estos cálculos fueron realizados a partir de fuentes públicas y se contrastaron en algunos casos con consultas a informantes clave, esto es, transportistas, productores y especialistas sectoriales. Se distinguieron los costos de transporte carretero y fluvial, por tonelada y tonelada -kilómetro actuales. A partir de este último se estimó cuál podría ser el costo de utilizar la vía alternativa del corredor para el

mismo par OD. Asimismo, para los fletes carreteros, toda vez que no se contaba con tarifas específicas para alguna de las familias logísticas, se aplicó el factor de corrección de CORFO (2022), que refleja, de acuerdo con el relevamiento hecho por los autores, las brechas de tarifas en cada tipología.

Todos los valores se expresan en dólares americanos, adoptándose en los cálculos los tipos de cambio oficiales de cada país.

Figura 115. Agrupamientos de las cadenas analizadas por tipo de Carga Predominante o Familias logísticas



** La mayor parte de los volúmenes corresponde a leches preparadas que utilizan contenedor seco, la manteca y los quesos sí emplean contenedor refrigerado pero su peso es sensiblemente inferior en el comercio regional.*
*** Se considera al Poroto pero es replicable al resto de las legumbres.*
**** El producto principal es tomate industrializado que no requiere refrigeración como la comercialización en fresco.*
'' Estas cargas también pueden ser movilizadas en contenedores, especialmente cuando se trata de refinados y/o se remiten al exterior por vía marítima.

Tabla 1. Fuentes de Información utilizadas

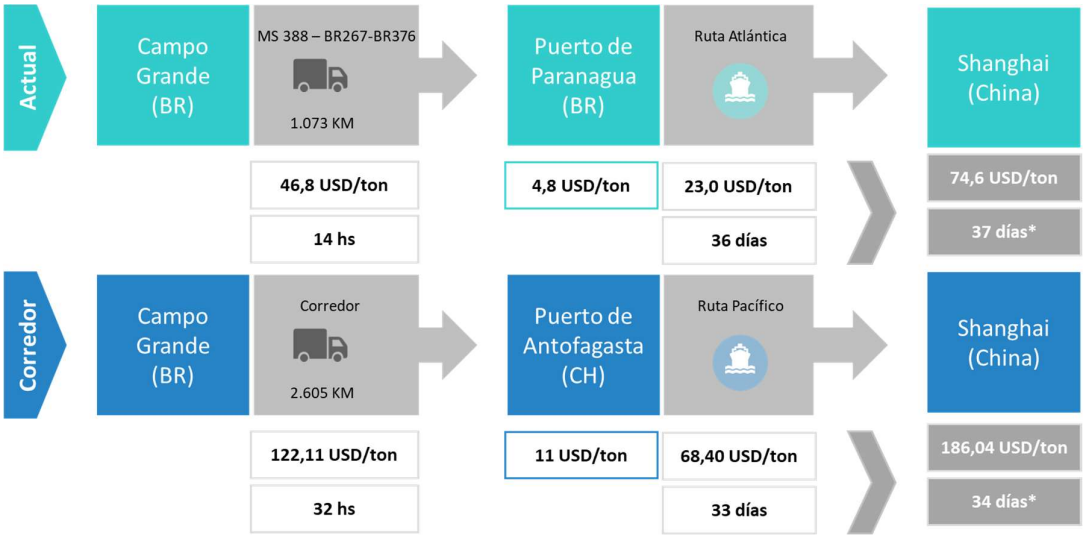
Indicador	Fuentes Consultadas
Flete Carretero	CATAC, CAPECO, CORFO (2022), DINATRANS-Paraguay, Ministerio de Transporte-Argentina, CAJUTAC (Jujuy) - FADEEAC, ONTL-Brasil, SIFRECA, USDA y consultas a usuarios y especialistas.
Flete Fluvial	BCR, MECTA-Mrio. Transporte Argentina, SSPTCyL (2018) y consultas a usuarios y especialistas.
Flete Marítimo	CORFO (2022), MAGYP Argentina, SeaRates.
Costos Portuarios	CORFO (2022), BM (2016), exSSPVNyMM-Argentina, sitios web de cada Puerto y consultas a usuarios y especialistas.
Tiempos	GoogleMaps, Ruta0, SeaRates, MarineTraffic, MAGYP y consultas a especialistas.
Tipos de Cambio	BCRA, BCP, BCB, investing.com

Síntesis del Relevamiento: las secciones siguientes ilustran los componentes del costo de transporte analizado cada una de las familias logísticas definidas. Se desarrollan dos ejemplos de pares origen destino típicos y en cada caso se presenta la alternativa actual y otra que emplee alguno de los tramos del corredor. La sección 3.5.5 presenta los resultados en un cuadro síntesis.

3.5.1. Graneles Sólidos Agrícolas

En este conjunto se incluyen los commodities agrícolas tradicionales, como la soja, el maíz y en menor medida el arroz, que son los más voluminosos en el área de influencia del corredor. Los pares OD seleccionados corresponden, en primer lugar a una exportación desde Campo Grande en Mato Grosso do Sul hasta Shanghái, que actualmente utiliza los puertos atlánticos de Brasil, en particular, el Puerto de Parangua (50%). Alternativamente se presentan los costos estimados para la reversión oceánica con salida a través de Antofagasta.

Figura 116. GSA. Exportación Campo Grande (MS) - Shanghai



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

Si bien la alternativa pacífica puede resultar algo más conveniente en cuanto a días de viaje, los costos resultan significativamente superiores por el incremento de la distancia terrestre *inland*.

El segundo par OD analizado para esta familia logística corresponde a exportaciones desde el Chaco Paraguayo, típicamente realizadas a través de la HPP hasta los de Rosario/Timbúes en Argentina, donde se procesan y reexportan. Aquí la alternativa sería sustituir el tramo terrestre utilizando la ruta del corredor hasta Puerto Murtinho, en lugar de al puerto de Villeta, extendiendo el tramo de navegación.

Aquí los costos se incrementan un poco, pero fundamentalmente se incrementa el tiempo de viaje porque el tramo superior de la HPP tiene restricciones a la navegación. Es dable señalar que al tratarse de graneles agrícolas los tiempos no son tan determinantes, pero los costos logísticos tienen un peso importante en el valor de los productos.

Figura 117. GSA. Exportación Filadelfia (PY) – Rosario (AR)

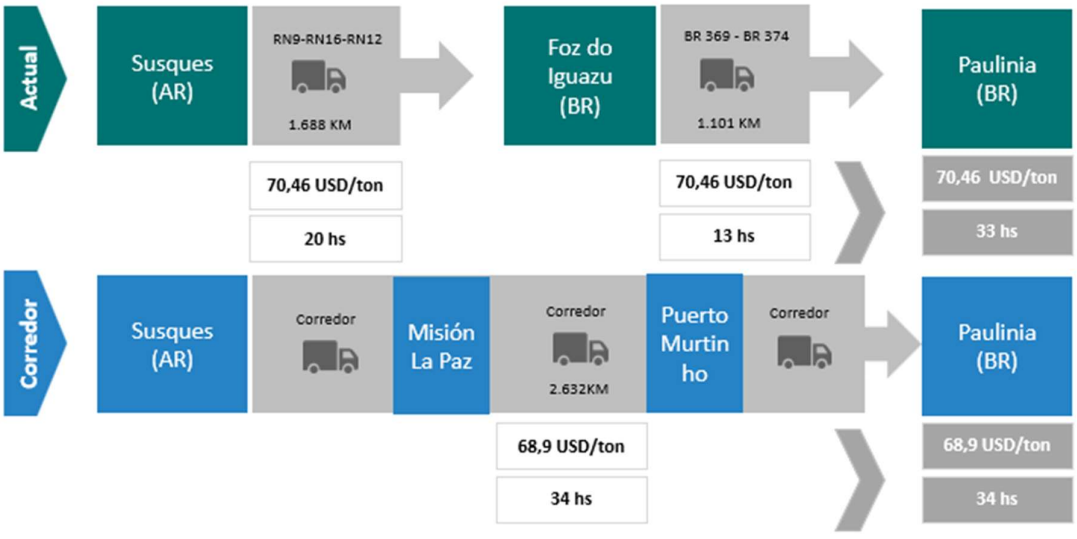


Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

3.5.2. Otros Graneles Sólidos (Excl. Agrícolas)

Esta segunda familia de productos corresponde típicamente a fertilizantes y boratos. Los pares OD seleccionados corresponden a exportaciones de boratos desde Susques (Jujuy) hacia Paulinia en San Pablo, uno de los principales estados demandantes de estos productos, y a una importación de fertilizantes desde Brasil para ser utilizados en el Chaco.

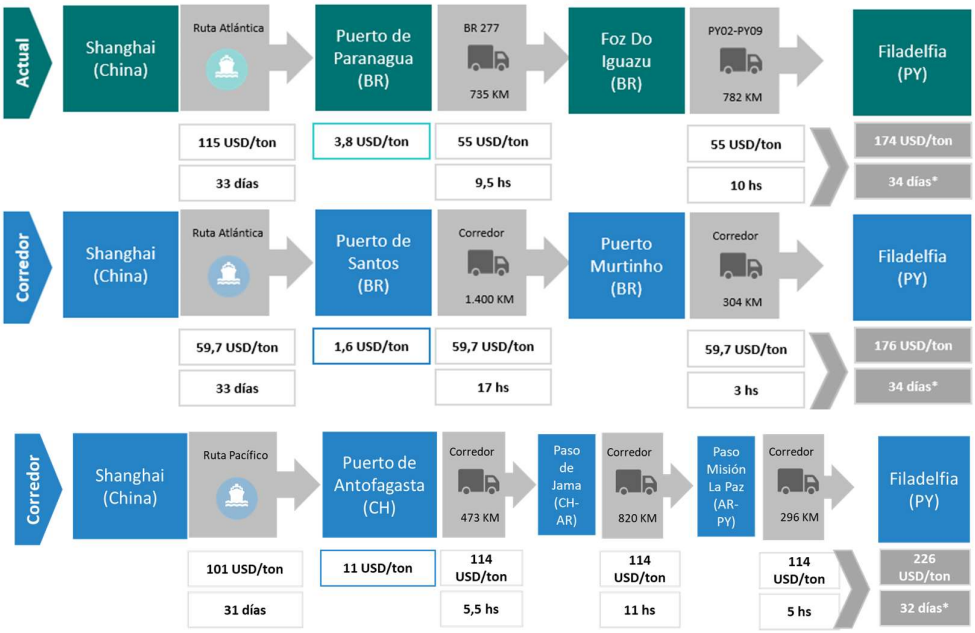
Figura 118. OGS. Exportación Susques (AR)- Paulinia (BR)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

La comparación en este caso resulta conveniente utilizando la ruta del corredor, en lugar del tráfico actual vía Foz do Iguazú. Los costos resultan levemente inferiores y los tiempos similares.

Figura 119. OGS. Importación Shanghai (China) – Filadelfia (PY)



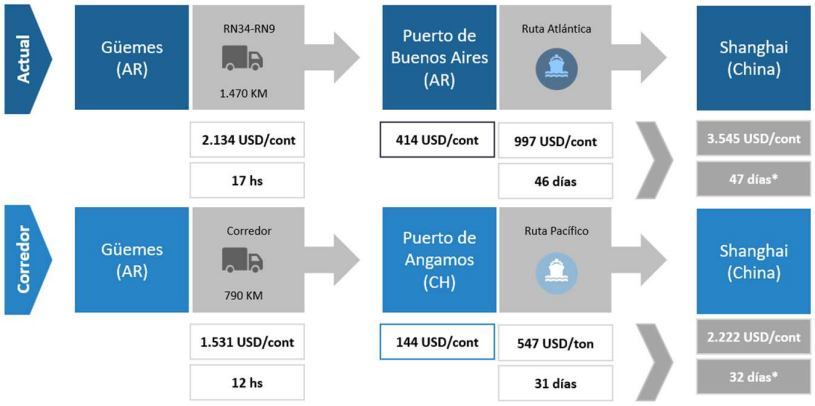
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

La compra de fertilizantes a China ingresa a Brasil principalmente por Paranagua. De modificarse el puerto de ingreso a Santos y utilizando el corredor para llegar hasta Filadelfia se obtienen costos y tiempos relativamente similares. Por su parte, en la ruta a través del pacífico se encarecen los costos carreteros, especialmente por las aduanas terrestres. Lo central en casos como estos será el funcionamiento de los Pasos de Frontera Internacional para elección del ruteo por parte de los dadores de carga.

3.5.3. Contenedor Seco (Dry)

Los tráficos de contenedores son más exigentes en términos logísticos que los graneles. En primer lugar se compara una exportación desde Güemes, Salta hacia Shanghai que podría corresponder a Litio o a algún otro producto industrial como vino; en segundo lugar una exportación de un contenedor de lácteos hacia el Líbano, segundo destino de exportación de Paraguay.

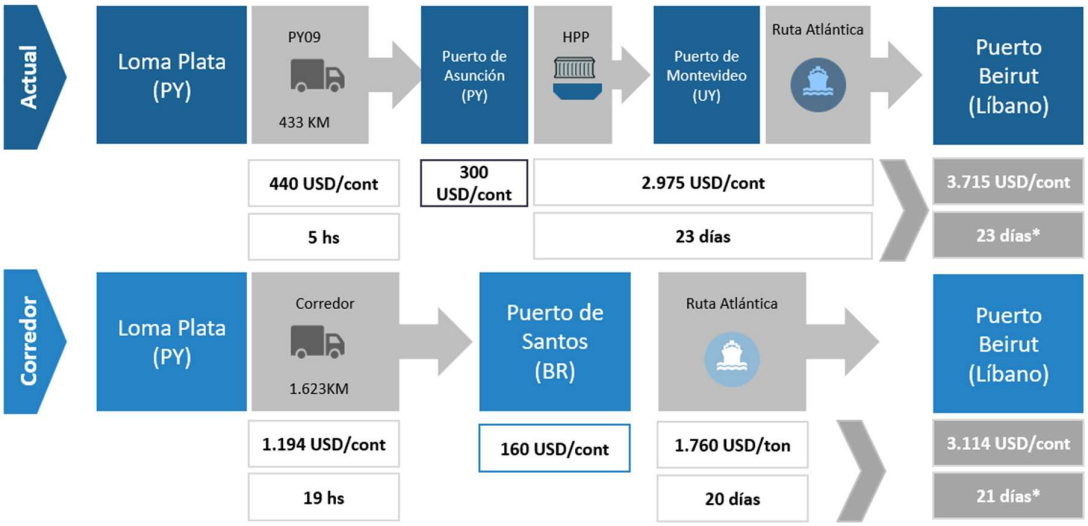
Figura 120. DRY. Exportación Güemes (AR)- Shanghai (China)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

La salida por el pacífico resulta conveniente tanto en términos de costos como de días, en todos los eslabones de la cadena. Tanto los costos portuarios como los fletes marítimos consultados resultan inferiores a la versión atlántica.

Figura 121. DRY. Exportación Loma Plata (PY)- Beirut (Libano)



** En general, los tráficos en contenedores desde Paraguay se contratan desde el puerto fluvial hasta puerto de destino e incluyen flete fluvial-o incluso terrestre -hasta puerto marítimo de transbordo a buque oceánico, dicho trasbordo en puerto marítimo y el flete oceánico.*

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

En este caso también resulta conveniente la salida pacífica a través del corredor, en tiempos pero principalmente en costos.

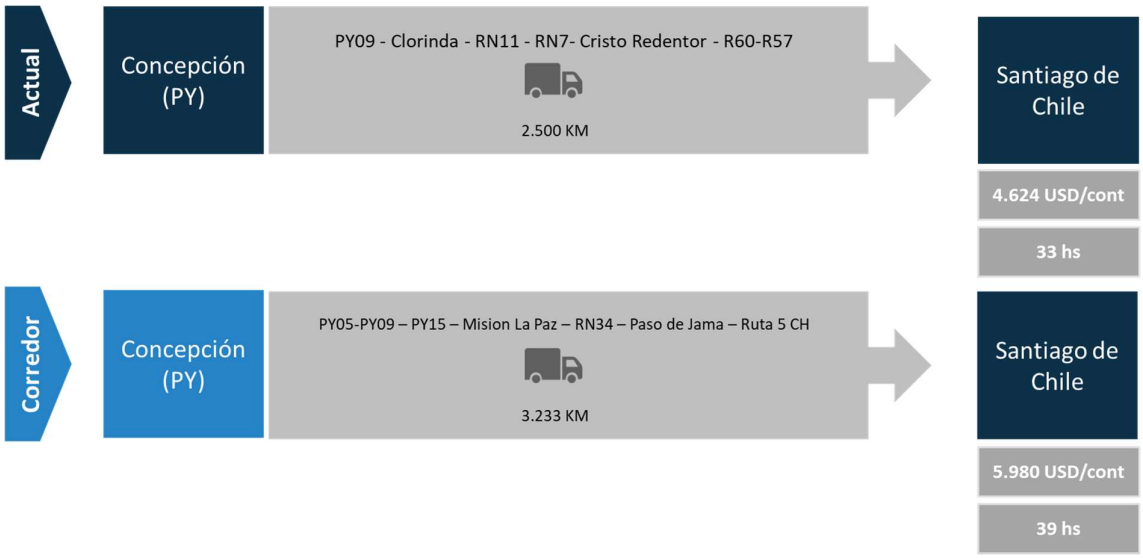
Cabe apuntar que los costos terrestres, en ambos pares OD seleccionados, estarán determinados por las dificultades que pueda presentar el cruce a través de Jama, pero la distancia a puerto es significativamente inferior.

Otros aspectos relevantes en la consideración de una u otra alternativa en estos flujos serán: el posicionamiento de contenedores, la frecuencia de los servicios marítimos y la oferta de servicios logísticos round trip disponibles.

3.5.4. Contenedor Refrigerado

El último grupo analizado corresponde a carga refrigerada, en contenedores. Los productos de este tipo más importantes para el corredor son las carnes que en muchos casos tienen como destino puertos de ultramar. Se seleccionaron dos pares representativos, uno que corresponde a la exportación de carne paraguaya a Santiago de Chile -principal destino- y luego sí productos destinados a China -principal destino de carne avícola y vacuna de MS.

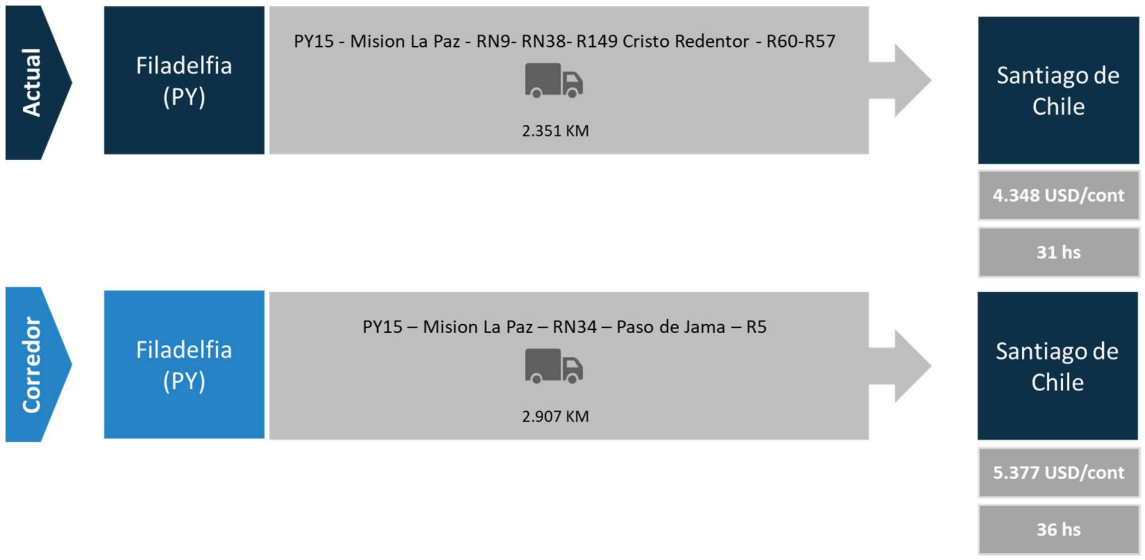
Figura 122. *Reefer*. Concepción (PY) – Santiago de Chile (CH)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

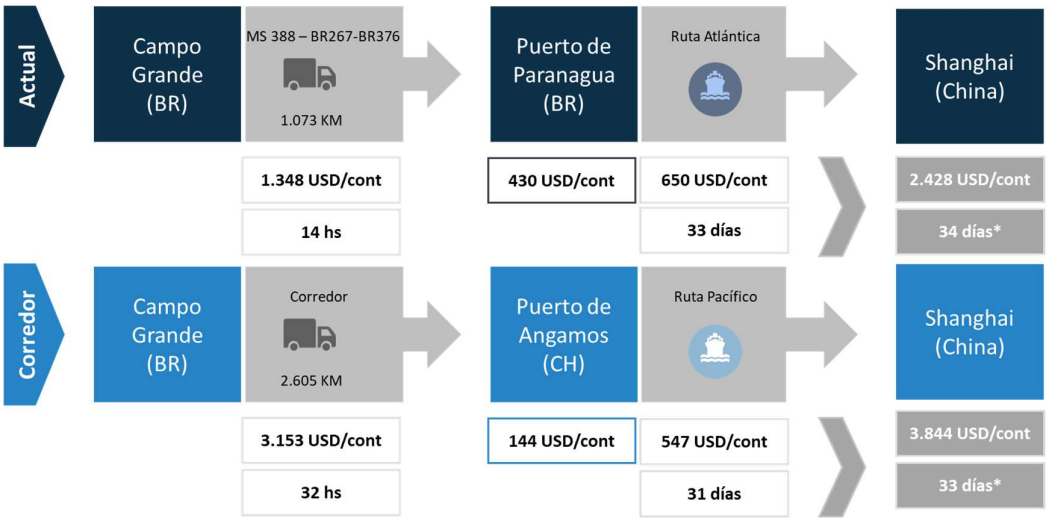
En este caso, en que se trata de sustituir la ruta terrestre actual, vía argentina, a través del Paso Cristo Redentor- Los Andes por el trayecto del corredor a través de Jama, no resulta conveniente puesto que se incrementa la distancia recorrida y, con ello, tiempos y costos. Lo mismo ocurre en la comparación de costos originada en Filadelfia.

Figura 123. *Reefer*. Filadelfia (PY) – Santiago de Chile (CH)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

Figura 124. *Reefer*. Campo Grande (BR)- Shanghai (China)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

Algo similar al caso anterior y al primer ejemplo analizado, se visualiza aquí en la comparación de alternativas para la salida oceánica. El trayecto terrestre hacia los puertos del Pacífico es más extenso en distancia y tiempos, lo que no logra ser compensado con el menor costo marítimo.

3.5.5. Síntesis del análisis de costos

Ver Tabla 2.

Algunos aspectos a tomar en consideración en el análisis de los resultados:

- **Las opciones a través de la HPP suelen ser más convenientes y difíciles de revertir.** Se trata en general de estructuras logísticas integradas.
- **La disponibilidad y frecuencia de los servicios marítimos es clave.** En el caso de los fletes marítimos se consideran las tarifas spot y los tiempos de viaje típicos, suponiendo que la **frecuencia y disponibilidad de los servicios, así como el posicionamiento de contenedores** se realiza, en todos los casos, acorde a las necesidades de la carga. Asimismo, los costos portuarios considerados suponen liberaciones dentro del forzoso.
- De esta manera, las diferencias entre las alternativas analizadas se expresan únicamente en términos de costos y días de viaje, no incluyendo aquellos derivados de demoras.
- **La previsibilidad es determinante**. En los casos en los que una alternativa se presenta como más favorable en términos de costos, **es imprescindible el funcionamiento ágil de los pasos de frontera involucrados**, especialmente los andinos. Las dificultades o demoras son determinantes en la elección logística, principalmente en tráficos de contenedores en los que una falla en la cadena puede multiplicar significativamente los costos portuarios. En este sentido, también **la productividad portuaria puede ser un *deal breaker*.**
- **La carga de retorno para los tráficos terrestres es un desafío difícil de superar.** Las estructuras productivas y demográficas de los territorios involucrados limitan en gran medida la disponibilidad de cargas de retorno que pudieran reducir los costos de transporte.

Tabla 2. Síntesis del relevamiento de costos de transporte para familias logísticas y pares OD típicos

Familia Logística	Flujo	Opción	Origen		Destino		Transporte a Nodo de salida / Ingreso					Nodo de Salida/Ingreso		Transporte Fluvial/Marítimo		Transporte Total	
			Ciudad	País	Puerto	País	Modo	Ruta	Distancia (km)	Tiempo Viaje (hs)	Costo (US$/ton-contenedor)	Puerto / Paso Fronterizo	Costo (US$/ton-contenedor)	Tiempo Viaje (días)	Costo (US$/ton-contenedor)	Tiempo Viaje (días)	Costo (US$/ton-contenedor)
Graneles Sólidos Agrícolas	Exportación	1	Campo Grande (MS)	Brasil	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	MS 388 - BR 267 - BR 376	1.073	14	47	Puerto de Paranagua (BR)	5	36	23	**37**	**75**
	Exportación	2	Campo Grande (MS)	Brasil	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	Corredor	2.605	32	230	Puerto de Antofagasta (CH)	11	33	53	**34**	**293**
	Exportación	1	FIladelfia (BO)	Paraguay	Rosario	Argentina	Carretero - Fluvial	PY9 hasta Villeta, luego HPP	489	6	22	Villeta (PY) / Rosario (AR)	6	5	20	**5**	**48**
	Exportación	2	FIladelfia (BO)	Paraguay	Rosario	Argentina	Carretero - Fluvial	Corredor - Hasta Puerto Murtinho (e) , luego HPP	288	3,5	22	Puerto Murtinho (BR) - Rosario (AR)	6	12	25	**12**	**53**
Otros Graneles Sólidos	Exportación	1	Susques (JU)	Argentina	Paulinía (SP)	Brasil	Carretero	RN9-RN16-RN12 / BR 277 - BR 369 - BR 374	2.669	36	70	Iguazú (AR) / Foz do Iguazu (BR)				**2**	**70**
	Exportación	2	Susques (JU)	Argentina	Paulinía (SP)	Brasil	Carretero	Corredor	2.632	37	69	Misión La Paz (AR) - Puerto Murtinho (BR)				**2**	**69**
	Importación	1	Shanghai	China	FIladelfia (BO)	Paraguay	Carretero	BR 277 hasta Foz / PY02 - PY09	1.517	19	55	Puerto de Paranagua (BR) / Foz Do Iguazu (BR)	4	33	115	**34**	**174**
	Importación	2	Shanghai	China	FIladelfia (BO)	Paraguay	Carretero	Corredor	1.704	21	60	Puerto de Santos (BR) / Puerto Murtinho (BR)	2	33	115	**34**	**176**
	Importación	3	Shanghai	China	FIladelfia (BO)	Paraguay	Carretero	Corredor	1.589	22	114	Puerto de Antofagasta (CH)	11	31	101	**32**	**226**
Contenedor Seco	Exportación	1	Güemes (SA)	Argentina	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	RN34-RN9 - Vía Puerto de Buenos Aires	1.470	17	2.134	Puerto de Buenos Aires (AR)	414	46	997	**47**	**3.545**
	Exportación	2	Güemes (SA)	Argentina	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	Corredor - Puerto de Angamos (CH)	790	12	1.531	Puerto de Angamos (CH)	144	31	547	**32**	**2.222**
	Exportación	1	Loma Plata (BO)	Paraguay	Beirut	Libano	Carretero - Marítimo	PY9 hasta Asuncion, luego HPP	433	5	440	Puerto de Asunción / Trasbordo MTV (UY)	300	23	2.975	**23**	**3.715**
	Exportación	2	Loma Plata (BO)	Paraguay	Beirut	Libano	Carretero - Marítimo	Corredor - Puerto de Santos (BR)	1.623	19	1.194	Puerto de Santos (BR) / Puerto Beirut	160	20	1.760	**21**	**3.114**
Contenedor Reefer	Exportación	1	Concepción	Paraguay	Santiago	Chile	Carretero	PY09 - Clorinda - RN11 - RN7-Cristo Redentor - R60-R57	2.500	33,00	4.624					**1**	**4.624**
	Exportación	2	Concepción	Paraguay	Santiago	Chile	Carretero	Corredor	3.233	39,00	5.980					**2**	**5.980**
	Exportación	1	Concepción	Paraguay	Santiago	Chile	Carretero	PY09 - Mision La Paz - RN9-RN38- R149 Cristo Redentor -	2.351	31,00	4.348					**1**	**4.348**
	Exportación	2	Concepción	Paraguay	Santiago	Chile	Carretero	Corredor	2.907	36,00	5.377					**2**	**5.377**
	Exportación	1	Campo Grande (MS)	Brasil	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	MS 388 - BR 267 - BR 376	1.073	14,00	1.348	Puerto de Paranagua (BR)	430	33	650	**34**	**2.428**
	Exportación	2	Campo Grande (MS)	Brasil	Shanghai	China	Carretero - Marítimo	Corredor	2.605	32,00	3.153	Puerto de Angamos (CH)	144	31	547	**32**	**3.844**

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a fuentes detalladas precedentemente

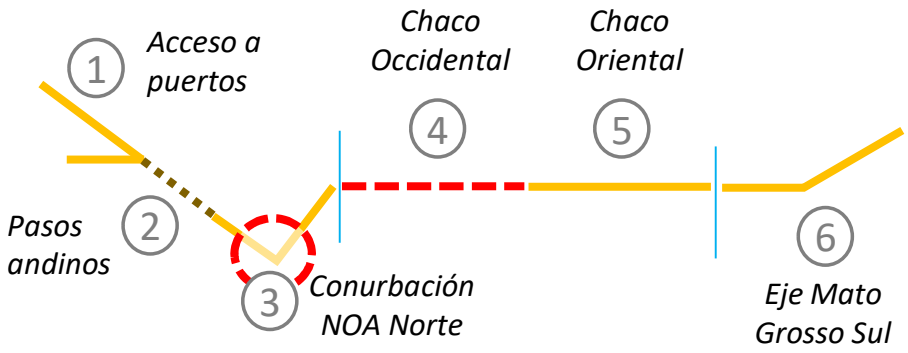
4. Diagnóstico y caracterización de redes de infraestructura y servicios de transporte

4.1. Estructura física del Corredor, ejes alternativos y vías alimentadoras

4.1.1. Tramificación física y funcional del Corredor

Para efectos descriptivos se presenta el Corredor en 6 secciones funcionales (ver esquema en Figura 125) según la oferta de condiciones específicas de accesibilidad y conectividad a los centros de importancia del corredor.

Figura 125. Esquema de secciones de referencia a la tramificación del Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Se describen por sección a continuación:

Sección 1 Acceso a Puertos: tramo localizado en Chile con altos niveles de accesibilidad y conectividad a los puertos de Iquique, Antofagasta y Mejillones. Salvo algunos puntos específicos, las vías tienen buena geometría y estado óptimo de mantenimiento.

Esta sección está compuesta por las Rutas 5 Panamericana + Ruta 16 (conexión Iquique), Ruta 25 (conexión Antofagasta) y Ruta 26 (conexión Mejillones). La Ruta 5 Panamericana se considera una vía estratégica en Chile, de interés para la industria minera y principal eje de conectividad para el norte del país.

En la conexión de las secciones 1 y 2 del Corredor resulta fundamental el rol de centralidad de Calama (Antofagasta, Chile).

Sección 2 Pasos Andinos: Zona fronteriza entre Chile y Argentina con tramos de fuertes pendientes hacia y desde el cruce sobre la cordillera de los Andes. Exhiben geometrías sinuosas con radios de giro cerrados de difícil maniobrabilidad para camiones grandes y no transitables para bitrenes.

Los pasos de frontera Sico y Jama se encuentran localizados respectivamente a 4.080 y 4.200 m s.n.m. Dependiendo se la ruta utilizada se aprecian diferencias en geometría y estado vial:

- Ruta por el paso de Sico: configurada por la Ruta 23 en Chile y la Ruta Nacional 51 en Argentina. Ofrece menores especificaciones generales y menores servicios. Asfaltada y en buen estado en Chile y pavimentada en tierra y ripio en Argentina.

- Ruta por el paso de Jama: configurada por la Ruta 27 en Chile y la Ruta Nacional 52 en Argentina. Completamente asfaltada y en buen estado en ambos lados.

En la sección 2 no hay centros urbanos de más de 100.00 habitantes. Las ciudades importantes dentro del tramo en la ruta para el paso de Sico son Calama, San Pedro de Atacama en Chile y San Antonio de los Cobres en Argentina. Para el paso de Jama son Calama en Chile, Susques y San Salvador de Jujuy en Argentina, ambas asociadas como centralidades para los tramos 1 y 3.

Sección 3 Conurbación NOA Norte: tramo localizado en Argentina que integra el paso urbano por la región metropolitana en el Noroeste de Argentina (NOA), configurado por las ciudades de San Salvador de Jujuy, Palpalá, Perico, San Pedro de Jujuy y Ldor. Gral. San Martín de la Provincia de Jujuy; y las ciudades de Salta y General Güemes en la Provincia de Salta.

En esta zona, en adelante Eje Salta – Jujuy, se localizan los aeropuertos internacionales Martín Miguel de Güemes (Salta) y Gobernador Horacio Guzmán (Jujuy). La conurbación define el principal nodo de intercambio con del país con Bolivia y el norte de Chile.

En conexión con el tramo 2 conecta por las RN 51 y/o 52 a la zona de alta montaña. Con Bolivia conecta por la RN 9 y alternativamente con la RN 34. Con el norte y sur de Argentina conecta por la RN 40 y transversalmente por el norte de Argentina conecta por la RN66. Por las RN 34 y 81 conduce hasta el paso fronterizo Misión la Paz - Pozo Hondo. El sistema vial nacional en la región ofrece calzada sencilla y pendientes moderadas (excepto en la conexión con el tramo 2); se identificaron en los recorridos desafíos en mantenimiento vial y conectividad del sistema regional y rural.

Sección 4 Chaco Occidental: tramo localizado en Paraguay que conecta el paso fronterizo Misión la Paz - Pozo Hondo con Mariscal Estigarribia por la PY15. El tramo sin pavimentar incluye:

- Puente Internacional Misión La Paz - Pozo Hondo y vías de acceso en ambos lados de la frontera.
- Tramo Pozo Hondo – Mariscal Estigarribia: Sin pavimentar con proyecto en construcción a septiembre de 2026.

El paso por la PY 15 eludiría el paso actual por Asunción ofreciendo un tramo recto de menor tiempo de viaje para el Corredor Bioceánico en Paraguay.

Sección 5 Chaco Oriental: tramo localizado en Paraguay definido por el tramo de la PY 15 ya pavimentado hasta la frontera con Brasil en Carmelo Peralta.

Incluye tramos pavimentados a calzada sencilla de la Ruta PY 15, así:

- Tramo Ruta 9 – Conexión a Ruta PY 15 – Carmelo Peralta: Pavimentado.
- Tramo Carmelo Peralta a Puente Internacional Porto Murtinho: 4 km de acceso en licitación.

Para las secciones 4 y 5 se considera como centralidad el Nodo del Chaco Paraguayo, conformado por las ciudades de Filadelfia, Loma Plata y otras poblaciones cercanas.

Sección 6 Eje Mato Grosso do Sul: tramo localizado en Brasil que conecta desde la frontera con Paraguay en las poblaciones de Carmelo Peralta (Paraguay) y Porto Murtinho (Brasil) hasta la capital del estado, Campo Grande. Conduce desde el puente internacional fronterizo en construcción, por la BR-267 hasta la ciudad de Jardim donde se conecta con Campo Grande por la Vía 60.

Por la BR-267 es posible atravesar de oeste a este el Estado de Matto Grosso do Sul siguiendo al Estado de Sao Paulo hasta el puerto de Santos. En su recorrido la BR 267 es una carretera asfaltada de calzada sencilla con tramos rectos y curvas suaves y fuertes inversiones en mantenimiento y mejoramiento.

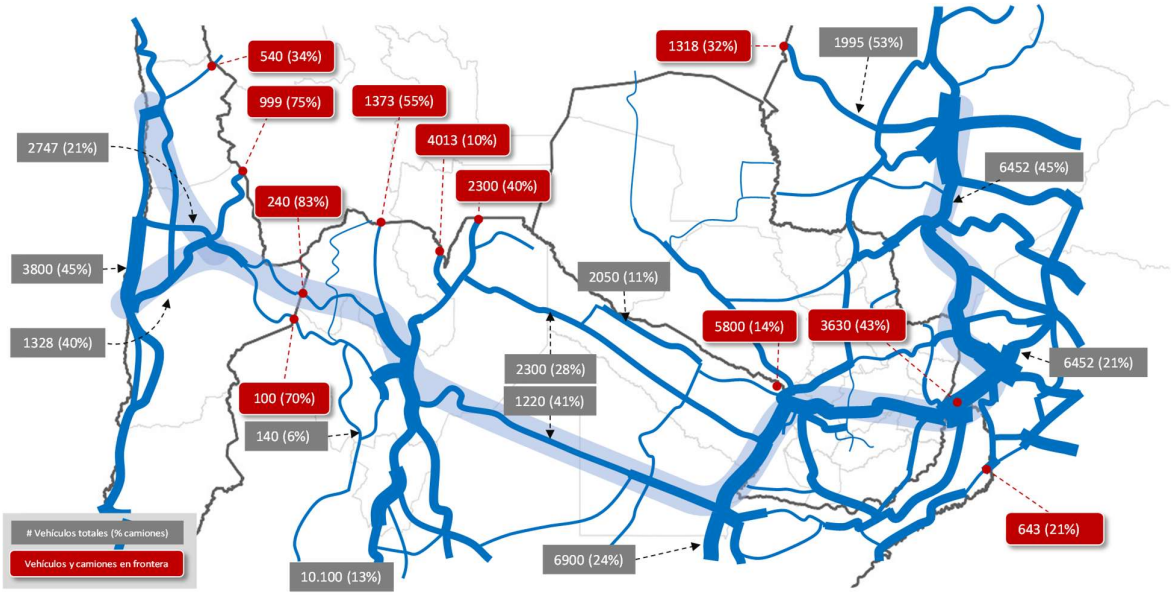
Campo Grande resulta ser la centralidad más importante de la sección 6 con una población cercana a los 900.000 habitantes.

4.1.2. Flujos de vehículos y carga anual

El esquema de tramificación del corredor ilustra una secuencia con fuertes afectaciones determinadas por los pasos de una a otra sección. En particular, la sección 1 *Acceso a puertos* ofrece buenas condiciones de operación, seguido por fuertes afectaciones en la sección 2 de difícil acceso geográfico y de servicios. La sección 3 ofrece condiciones favorables afectadas por congestión y pasos urbanos metropolitanos, mientras que la sección 4 ha definido una discontinuidad en el sistema de flujos del corredor tanto por su carácter no pavimentado como por restricción al tránsito de carga pesada internacional de 3 a 4. Las secciones 5 y 6 ofrecen también afectaciones al flujo pendiente de la entrada en operación del puente binacional.

El mapa de flujos TMDA muestra de forma integral las observaciones que se presentan a continuación.

Figura 126. Mapa de flujos TMDA en la red vial en el corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base al TMDA sobre la red vial en el corredor acorde con fuentes oficiales de información de cada país[10]

[10] Plan Nacional de Censos - Ministerio de Obras Públicas de Chile (https://sitministerial.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=91ae27f8339a44f2bf0790da6ca47d36), SIG Vial - Vialidad Nacional Argentina (https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional/sig-vial), Infraestrutura Nacional de Dados Espaciais Brasil (INDE) https://visualizador.inde.gov.br/Ativar?url=https://geoservicos.inde.gov.br/geoserver/DNIT/ows y Empresa de Planejamiento e Logística SA de Brasil https://geo.epl.gov.br/portal/apps/sites/#/geo-ontl/pages/fluxo-rodovias

- Sección 1: Muestra los fujos orientados a los nodos portuarios de Antofagasta, Iquique y Mejillones. TMDA 3.800 con 45% camiones.
- Sección 2: Registra el promedio más bajo de vehículos pero con el mayor porcentaje de camiones. TMDA hasta 240 y 83% camiones
- Sección 3: Mayor flujo hacia el sur de Argentina por el eje Salta – Jujuy. Principalmente livianos asociados al tránsito metropolitano. TMDA entre 4.000 y 10.000 con 13% camiones
- Secciones 4 y 5: Mayor flujo en conexión con Asunción por la ausencia de conectividad operativa sobre la PY 15 (sección 4 en construcción). En la sección 5 se registra TMDA 1.373 con 55% camiones
- Sección 6: Se registra flujo este -oeste por BR-267 del orden de TMDA 2.300 con 40% camiones. Son superiores los flujos norte-sur entre Campo Grande, Foz – Ciudad del Este y Asunción, que superan los del resto del corredor por el mayor flujo en el eje norte – sur brasilero por BR-163. La conexión Asunción aporta correspondencia al sistema de acceso hidroviario.

Por otra parte, la intensidad de tráfico de TMDA de camiones ilustra las afectaciones al tránsito por las vías del Corredor:

- Sección 1 a sección 2: disminuye significativamente el flujo debido al difícil cruce por los Andes que exige a los camiones de carga en travesía entre Chile y Argentina pero no a otros vehículos o combinaciones origen-destino.
- Sección 3 Conurbación NOA Norte: disminuye la participación de camiones debido al mayor tránsito metropolitano de livianos.
- Sección 4-Chaco Occidental: Mínimo tráfico por ausencia de vía de especificaciones para la carga en travesía internacional.
- Sección 5 Chaco Oriental: un eje de movimiento restringido por el tramo PY15 pavimentado que limita el tráfico local. La carga se moviliza preferencialmente vía Asunción

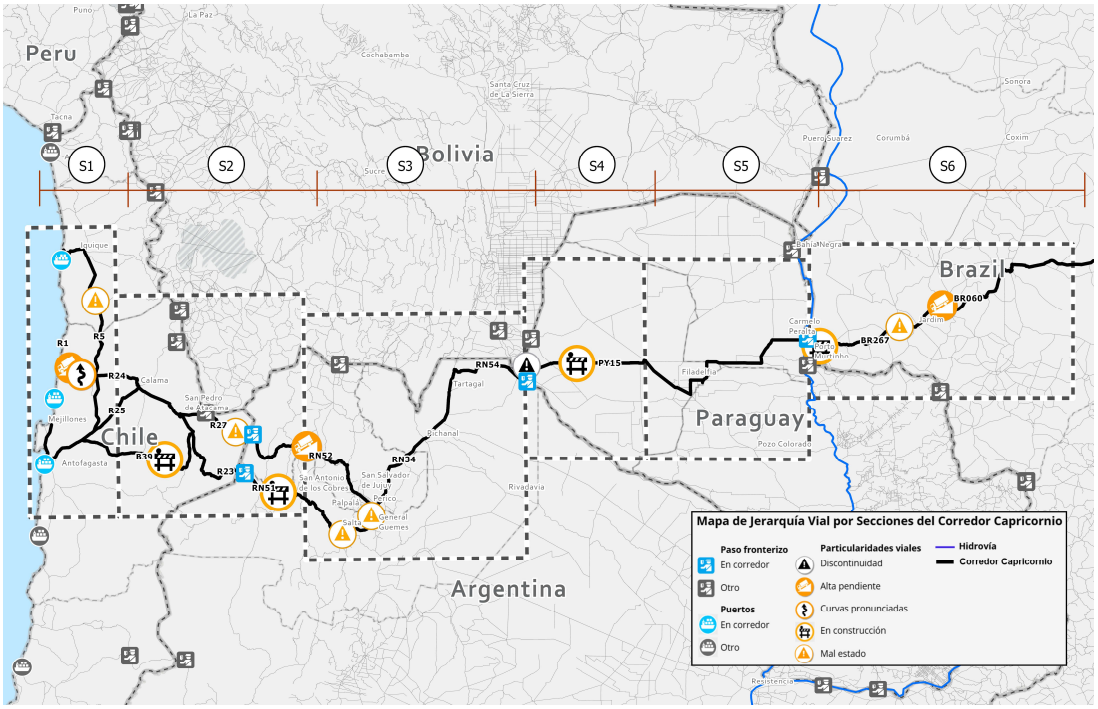
El sistema de flujos permite verificar también la atracción de los nodos de Asunción y Ciudad del Este – Iguazú en la zona oriental del corredor, así como del Sur de Argentina para el Eje Salta – Jujuy.

4.1.3. Condiciones físicas y funcionales por secciones y tramos críticos

A continuación se revisan las condiciones sobre el mapa físico-funcional de las seis diferentes secciones con énfasis en las características críticas por geografía, geometría de la vía y nodos de importancia—de haberlos, que determinan las condiciones operativas de las secciones.

La Figura 127 presenta un mapa general del corredor considerando sus particularidades viales y los mapas en las Figura 128 a Figura 131 incluyen obersevaciones del recorrido y visitas de campo.

Figura 127. Mapa vial por sistema de tramificación del Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

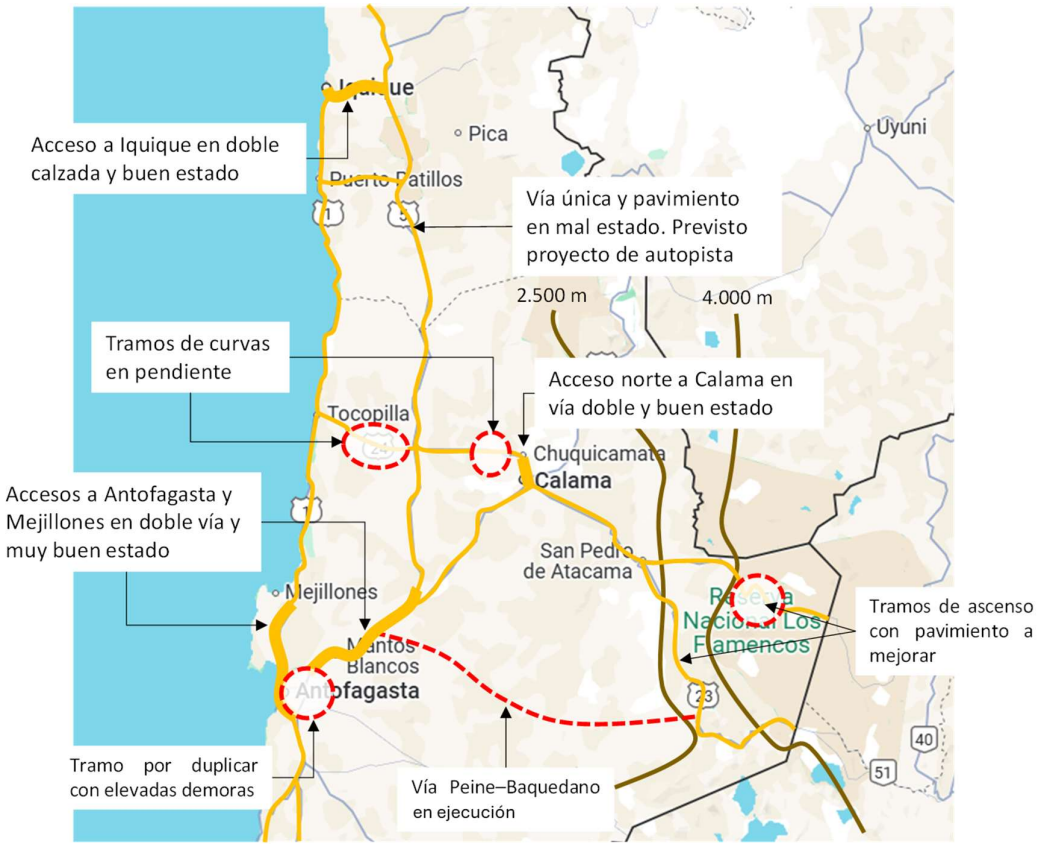
Sección 1:

En el mapa de la Figura 128 se presenta la red vial del Norte de Chile con cobertura para la sección 1-Acceso a Puertos.

- Rutas 5 Panamericana: Pavimentada, doble calzada, excelente estado. Condiciones de seguridad: áreas de descanso disponibles a lo largo de la vía que son insuficientes para cubrir la demanda actual.
- Ruta 16 (Iquique-Calama): Pavimentada, calzada sencilla, curvas y pendientes moderadas. Puntos críticos de accidentalidad: Curvas cerradas, niebla costera (camanchaca).
- Ruta 26 (Antofagasta-Calama): Pavimentada, calzada sencilla, buen estado, pendientes pronunciadas. Puntos críticos de accidentalidad: Tráfico pesado restringido por la alta tasa de accidentabilidad (en bajada Salar del Carmen). Condiciones de seguridad: Señalización adecuada, áreas de descanso no disponibles.
- Ruta 25 (Calama-Carmen Alto): Pavimentada, calzada sencilla, buen estado, pendientes suaves. Puntos críticos de accidentalidad: Tráfico pesado y carga ancha. Condiciones de seguridad: Señalización adecuada, áreas de descanso disponibles.
- Ruta 23CH (Paso Sico): Pavimentada, calzada sencilla, buen estado, pendientes suaves que ascienden a los 4.000 msnm. Puntos críticos de accidentalidad: Tráfico pesado, condiciones climáticas adversas en invierno. Condiciones de seguridad: Señalización adecuada, áreas de descanso cada 150 km.

Por estas vías el 70% del tráfico es carga minera.

Figura 128. Mapa secciones 1 y 2. Norte de Chile.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Redes secundarias/terciarias: las vías secundarias que sirven al transporte y logística del tramo principal son las siguientes.

- Ruta B-400 (Acceso a mineras): Conexión a yacimientos cupríferos con geometría adaptada para trenes de rodaje.
- Ruta 24 (Antofagasta-Tocopilla): Vía alterna para transporte costero, con pendientes pronunciadas (requiere mantenimiento anual).
- C-360 (Mejillones-Punta de Lobos): Red terciaria para acceso a terminales portuarias privadas.

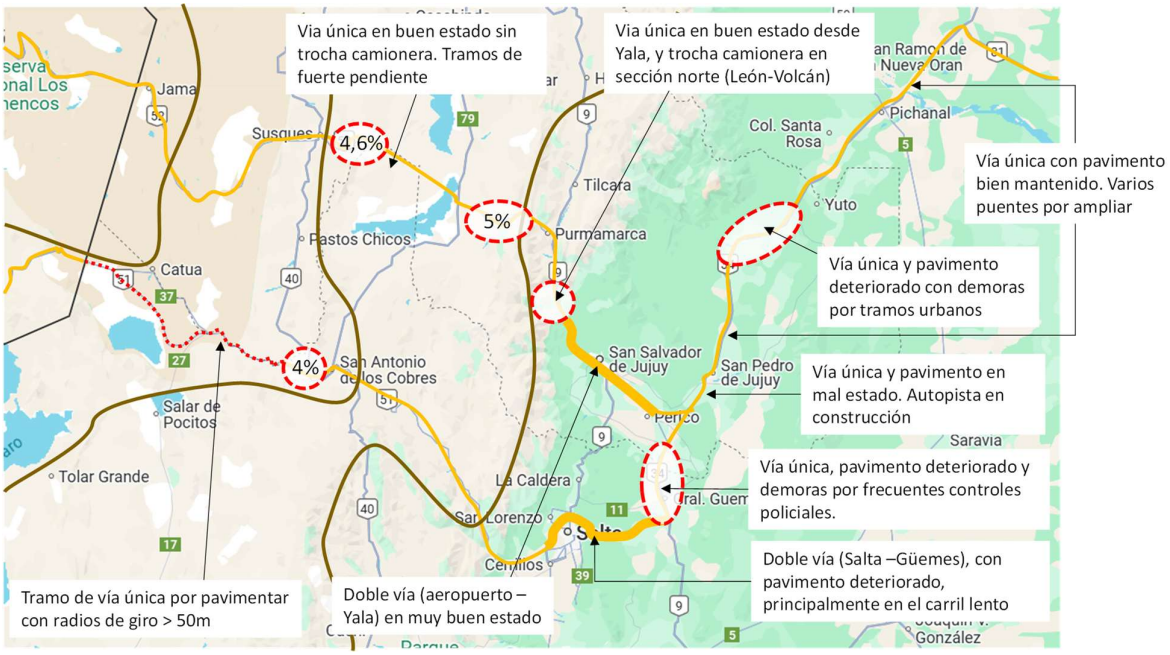
Principales problemas identificados:

- Cuellos de botella en intersecciones de Ruta 5 con accesos mineros (ej: Radomiro Tomic).
- Limitada conectividad vial hacia comunidades altoandinas (ej: camino a Ollagüe sin pavimentar).

Secciones 2 y 3:

En lo que corresponde a la red vial del Norte de Argentina, en el siguiente mapa se presenta la situación física y funcional correspondiente a las secciones 2-Pasos Andinos y 3-Conurbación NOA Norte. En particular, los principales elementos de caracterización encontrados se describen a continuación.

Figura 129. Mapa secciones 2 y 3. Norte de Argentina.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Para la Sección 2-Pasos Andinos

- RN 51 (Paso de Sico) Calzada sencilla, pendientes pronunciadas, curvas cerradas. El tramo San Antonio de los Cobres – Sico de la RN 51 (120 km) tiene rodadura en ripio, con hundimientos en época estival. Puntos críticos de accidentalidad: se suman a la geometría, condiciones climáticas extremas. Condiciones de seguridad: estación de servicio cada 150 km. Áreas de descanso en tramos cercanos a la Conurbación NOA Norte.
- RN52 (Paso de Jama): Calzada sencilla, pendientes pronunciadas, curvas cerradas. Completamente asfaltado (ancho 8 m), con barreras anti-derrumbe. Puntos críticos de accidentalidad: se suman a la geometría, condiciones climáticas extremas. Condiciones de seguridad: 3 áreas de descanso con talleres mecánicos.

Redes secundarias/terciarias: las redes críticas son:

- Ruta CH-21 (San Pedro de Atacama-Paso Hito Cajón): Terciaria no pavimentada, usada como alternativa en invierno.
- RN40 (AR): Conexión norte-sur paralela a los Andes, con tramos sinuosos en Salta/Jujuy.

Limitaciones:

- Bitrenes prohibidos en RN51 y RN52 (radio de giro <25 m).

Para la Sección 3-Conurbación NOA Norte

- RN 34: ruta asfaltada de doble calzada en algunos tramos urbanos y calzada sencilla en la periferia. Pendientes suaves y tramos rectos. En buen estado, especialmente en el tramo que conecta la Conurbación NOA Norte con la provincia de Salta. Puntos críticos de accidentalidad: Tráfico pesado, condiciones climáticas adversas en invierno. Condiciones de seguridad: Buena señalización, áreas de descanso disponibles.

- RN 9: ruta asfaltada de doble calzada en algunos tramos urbanos y calzada sencilla en la periferia. Pendientes suaves y tramos rectos. En buen estado, especialmente en el tramo que conecta Salta con la frontera con Bolivia. Puntos críticos de accidentalidad: Tráfico pesado, condiciones climáticas adversas en invierno. Condiciones de seguridad: Buena señalización, áreas de descanso disponibles.
- RP 54 (Ruta Provincial): Es una ruta asfaltada de una sola calzada, con tramos rectos y algunas curvas. En buen estado general y tramos con deterioro.
- RN66 y RN66V1: Conexión transversal entre RN34 y RN9. Rodadura en ripio en 30% de su extensión.

Redes secundarias/terciarias: las vías secundarias que sirven al transporte y logística del tramo principal son las siguientes.

- RP6 (Jujuy-Purmamarca): Turística, con curvas peligrosas (accidentes +15% en temporada alta).
- RP5 (Salta-Cafayate): Vinícola, requiere ensanchamiento para camiones cisterna.

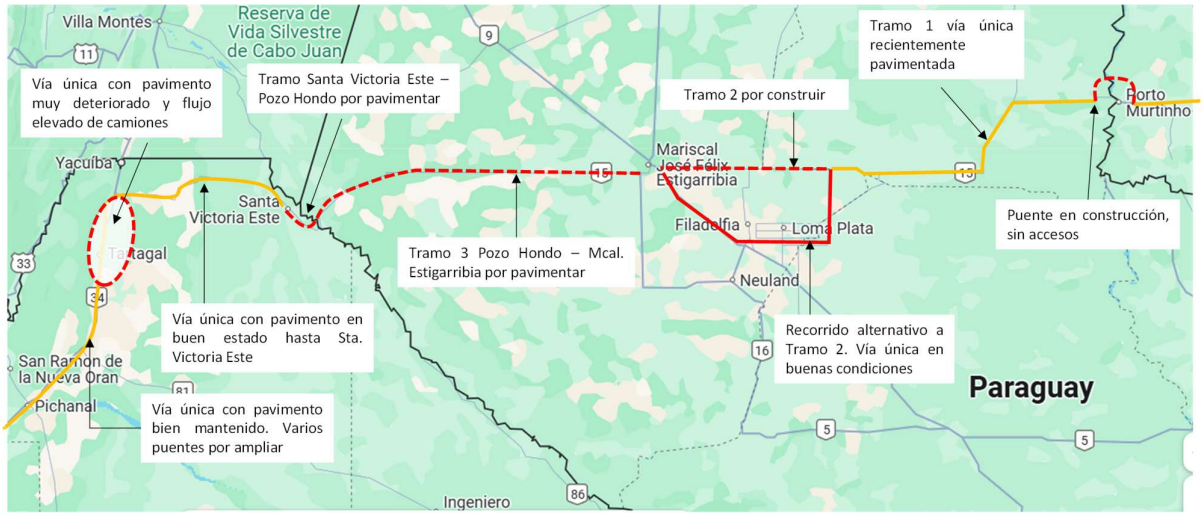
Limitaciones:

- Bitrenes prohibidos en RN 34. En el tramo comprendido entre Caimancito (Dpto. Ledesma) y San Pedro de Jujuy (Dpto. San Pedro) por infraestructura sin capacidad de mas de 30/40 toneladas en los puentes río Zora, Negro I, II y III, y arroyo El Zanjón.
- Congestión en RN9 a la altura de Güemes (20.000 vehículos/día).
- Falta de bypass para Salta capital.

Secciones 4 y 5:

La caracterización correspondiente a la red vial del centro de Paraguay que se muestra seguidamente incluya las secciones 4-Chaco Occidental y 5-Chaco Oriental. La vía PY15 que define estos dos tramos tiene vigente un gran proyecto de pavimentación dividido en tres tramos de los cuales 1 está terminado y 2 en proceso.

Figura 130. Mapa secciones 4 y 5. Paraguay.



Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Los principales elementos físicos y funcionales relevados son:

- Misión La Paz - Pozo Hondo: puente con habilitación de tráfico liviano con conectividades por la RP 54 (Argentina) asfaltada en algunos tramos y la PY15 (Paraguay) sin pavimentar en construcción. Operación local de camiones de carga y vehículos particulares. Puntos críticos de accidentalidad: falta de transitabilidad en época de lluvias y falta de señalización. Condiciones de seguridad: No cuenta con áreas de descanso ni ofrece controles de peso y velocidad para camiones de carga pesada. Señalización insuficiente.
- Ruta PY15 tramo Pozo Hondo – Mariscal Estigarribia: Este tramo de 220 km es recto y de pendientes suaves. Es el tramo pendiente de pavimentación asfáltica Fecha prevista de puesta en operación 2026. Condiciones de seguridad: Inundaciones estacionales (requiere terraplenes de +2 m).
- Ruta 9 – Conexión a Ruta PY 15 – Carmelo Peralta: Incluye un sector de paso urbano asfaltado de calzada sencilla, que conecta por la R9 de nuevo con la PY15 tramo 1, pavimentado hasta la frontera con Brasil en Carmelo Peralta. Presenta buen estado general con baches. Opera tráfico moderado de carga y vehículos particulares. Puntos críticos de accidentalidad: Curvas cerradas, condiciones climáticas adversas en invierno (niebla y bajas temperaturas). Condiciones de seguridad: Buena señalización, áreas de descanso disponibles, tráfico 80% transporte ganadero.
- Carmelo Peralta a Puente Internacional Porto Murtinho: Accesos en proyecto de construcción.

Redes secundarias/terciarias: las vías secundarias que sirven al transporte y logística del tramo principal son las siguientes.

- PY10 (Pozo Hondo-Fortín Falcon): Terciaria de tierra, intransitable en lluvias.
- Accesos a estancias ganaderas: Caminos vecinales sin señalización.

Sección 6:

Finalmente, los últimos tramos relevados en las visitas del equipo consultor al recorrido del Corredor se sintetizan en la figura correspondiente a la red vial del Mato Grosso do Sul, que abarca la denominada sección 6.

Figura 131. Mapa sección 6. Matto Grosso do Sul.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Los principales hallazgos físicos y funcionales de la sección 6 incluyen:

- BR-267 Puente Internacional en Porto Murtinho a Jardim: 560 km de asfalto (calzada sencilla), con planes de duplicación cerca de Campo Grande. Comprende el puente en construcción más los tramos de acceso pendientes o en proceso de licitación en cada lado, además de las zonas aduaneras integradas proyectadas al lado brasilero.

  La continuación hasta Jardim por la vía BR-267 es una ruta federal, asfaltada de una sola calzada, con tramos rectos y algunas curvas. En buen estado con algunos tramos con baches o deterioro y operación de tráfico moderado de carga y particulares. Puntos críticos de accidentalidad: Curvas cerradas, condiciones climáticas adversas en invierno, tráfico pesado. Condiciones de seguridad: Existen áreas de descanso y estaciones de servicio. Señalización adecuada en gran parte de la longitud.
- BR060 Jardim – Campo Grande: Ruta federal, asfaltada de calzada sencilla, con características equivalentes a la BR267. En buen estado. Considerada el eje logístico para exportación de soja.

Redes secundarias/terciarias: las vías secundarias que sirven al transporte y logística del tramo principal son las siguientes.

- MS-112 (Corredor Bioceánico): Conexión rápida a Porto Murtinho (financiada por FNDR).
- BR-163 (Norte-Sul): Eje multimodal (ferrovía + carretera).

Síntesis de Brechas por Sección

- Sección 1: Congestión en accesos mineros
- Sección 2: Ripio en RN51 + altura máxima
- Sección 3: Falta de bypass en Salta
- Sección 4: PY15 sin pavimento
- Sección 5: Capacidad PY15
- Sección 6: BR-267 de calzada única

4.2. Caracterización de la infraestructura de pasos fronterizos

Como complemento a la caracterización de la red vial, seguidamente se presenta el análisis de infraestructura de los pasos fronterizos que conectan las diferentes secciones identificadas.

Los pasos fronterizos existentes en el Corredor, *Jama* y *Sico* entre Chile y Argentina; *Misión La Paz – Pozo Hondo* entre Argentina y Paraguay y, *Carmelo Peralta – Porto Murtinho* entre Paraguay y Brasil, ofrecen operatividades con horarios restringidos, servicios insuficientes, y tiempos de trámite elevados. Entre los 4 cruces fronterizos, solo el paso de Jama ofrece servicios, instalaciones habitacionales para el personal y presencia institucional. Los pasos de Sico y de Pozo Hondo son pasos alternativos, poco transitados, de difícil acceso y conexión por vías no pavimentadas. El paso de Porto Murtinho, por construir, se proyecta con altos niveles de eficiencia. El paso más cercano con Paraguay en Ponta Porá registra hasta 20 días de trámite aduanero.

Estos pasos fronterizos no se listan entre los pasos de importancia entre los países que forman parte del Corredor, y carecen, excepto Porto Murtinho, de planes de mejoras en infraestructura.

- Paso de Jama, entre Argentina y Chile

Entre los 3 pasos operativos en el Corredor, destaca como el que dispone de la mejor infraestructura, aunque muestra problemáticas operativas y de logística, además de las dificultades de acceso.

Estado de la vía: cómo se presentó en la descripción del mapa de infraestructura vial, este paso dispone de conectividad pavimentado en ambos lados de la frontera, con necesidades de rehabilitación de pavimento por el lado chileno.

Telecomunicaciones: En la región no existen redes de conectividad física por cable. La conexión inalámbrica para móvil experimenta baja cobertura, con solo una empresa prestadora del servicio y no se dispone de internet satelital. Por este motivo, no es posible garantizar el servicio de trámites aduaneros en plataforma digital por lo cual todos los trámites se realizan presenciales y en papel, incluidas las certificaciones de origen.

Tampoco resulta posible implementar estrategias de automatización, localización (p.e. camiones en parqueo o en espera) en las zonas operativas.

Servicios Públicos: adecuados.

Operaciones: Sin equipamientos especializados de verificación física. Inspección a cielo abierto con exposición a condiciones climáticas extremas. Área limitada para atender a un máximo de 100 camiones por día.

Controles aduaneros: obligatoriedad de trámite en papel sin verificación digital. Duplicación de procesos en Argentina y en Chile.

Controles migratorios: No segregados o especializados para el sistema chileno. La gestión de control migratorio compite con la del control aduanero y de carga.

Equipamientos especializados: No cuenta con instalaciones de frío. Instalaciones para carga peligrosa (químicos, explosivos) limitadas.

Infraestructura habitacional: las edificaciones residenciales disponibles se sitúan del lado argentino y son suficientes para el personal que requiere el paso fronterizo. El Gobierno Chileno ha planteado la creación de una nueva área habitacional en su territorio para la pernocta de los funcionarios encargados de la fiscalización aduanal (SNA) y fito-zoosanitaria (SAG), y para los efectivos de Carabineros de Chile.

- Paso de Sico, entre Argentina y Chile

  El paso de Sico exhibe las condiciones de menor accesibilidad y operatividad que el de Jama. Con condiciones climáticas y geográficas extremas, sumado a la ausencia de servicios para carga sensible o peligrosa, resulta en un paso poco transitado y de menor prioridad para su mejoramiento.

  Estado de la vía: cómo se presentó en la descripción del mapa de infraestructura vial el acceso por el lado argentino es por vía no pavimentada y geometría de difícil maniobrabilidad para camiones. Por el lado chileno la vía de acceso está pavimentada.

  Telecomunicaciones: En la región no existen redes de conectividad física por cable. La conexión inalámbrica para móvil experimenta baja cobertura (sin información sobre operadores de servicio). No hay servicio de internet satelital.

  Al igual que en Jama no es posible garantizar el servicio de trámites aduaneros en plataforma digital por lo cual todos los trámites se realizan presenciales y en papel, incluidas las certificaciones de

origen. Similarmente, no es posible implementar estrategias de automatización en las zonas operativas.

Servicios Públicos: Sin acueducto, sin electricidad. Cuenta con un generador eléctrico con servicio restringido a las zonas operativas. Sin iluminación pública por fuera de la zona.

Operaciones: Limitadas al horario de 8 am a 6 pm. Sin equipamientos especializados de verificación física. Inspección a cielo abierto con exposición a condiciones climáticas extremas. Sin zonas de descanso o parqueo.

Controles migratorios y aduaneros: Sin control integrado. No hay personal chileno en sitio. Los controles se realizan en el punto alternativo de San Pedro de Atacama y las mercancías están sujetas a revisión del personal argentino y posterior aprobación de forma discrecional.

Equipamientos especializados: No cuenta con instalaciones de frío. No cuenta con instalaciones para carga peligrosa o sensible (químicos, explosivos).

Infraestructura habitacional: la ausencia de instalaciones apropiadas ha motivado que las instituciones chilenas no estén presentes localmente en el paso fronterizo de Sico, por lo que sus actividades de control se realizan en San Pedro de Atacama. A corto plazo, el gobierno chileno se plantea construir un recinto habitacional para los carabineros.

- Paso de Pozo Hondo, entre Argentina y Paraguay

  La frontera Misión La Paz (Argentina) – Pozo Hondo (Paraguay) está conectada por un puente no habilitado para carga pesada, por lo que no está registrado como un nodo para el intercambio terrestre de mercancías o como un paso fronterizo para la asignación institucional en Argentina o Paraguay. Los controles aduaneros para carga de vehículos medianos se realizan en cada una de las dos poblaciones fronterizas.

  La pavimentación del tramo 3 de la PY 15 entre Pozo Hondo y Mariscal Estigarribia representa el proyecto clave faltante para la habilitación del Corredor Bioceánico en Paraguay. El proyecto de pavimentación incluye la construcción de un centro de control para el que, sin embargo, no se ha avanzado en diseños y procesos de debida diligencia.

  Estado de la vía: cómo se presentó en la descripción del mapa de infraestructura vial, el acceso desde Argentina es por vía provincial no pavimentada desde Santa Victoria Este. En Paraguay la PY15 transcurre no pavimentada desde el paso hasta el nodo urbano de Mariscal Estigarribia.

  El puente carece de accesos para carga pesada, zonas de espera o sobreanchos en los accesos inmediatos. Carece de conectividades con otras poblaciones cercanas.

  Telecomunicaciones: Conectividad física por cable y conexión inalámbrica para móvil con servicio de baja velocidad. No hay servicio de internet satelital.

  Operaciones: Procedimientos en cada población limítrofe y habilitación para vehículos medianos y livianos. En Misión la Paz, no hay habilitación aduanera argentina; en Pozo Hondo existen autoridades habilitadas para el tránsito vecinal y los trámites se realizan en papel. El paso de carga requiere visto bueno desde Buenos Aires.

  Controles migratorios y aduaneros: Sin control integrado.

Equipamientos especializados: Sin equipamientos especializados de verificación física ni equipamientos para frío. Sin zonas de descanso o parqueo.

- Paso de Porto Murtinho, entre Paraguay y Brasil

  El puente binacional entre Carmelo Peralta (Paraguay) y Porto Murtinho (Brasil) promete ser un paso fronterizo integrado moderno y de alta capacidad, con proyección de tiempos de trámite de hasta 2 días.

  Actualmente el nodo fronterizo principal para el sector sur del Corredor Bioceánico es Ciudad del Este en el nodo Ciudad del Este – Foz por la ruta desde Asunción. En el intermedio, para el tráfico desde el centro de Paraguay y de Mato Grosso do Sul, el paso por Ponta Porá (Brasil) – Pedro Juan Caballero (Paraguay) genera demoras de hasta 20 días.

  Obras proyectadas:

  Puente Binacional sobre el río Paraguay: Puente atirantado, en construcción con fecha de entrega a primer trimestre de 2026. Extensión total de 1,3 km, incluyendo las aproximaciones desde cada lado del río.

  Accesos carreteros: En licitación la pavimentación para los accesos carreteros a los viaductos de aproximación del puente.

  Centro de Control de Frontera en Carmelo Peralta, puestos de pesaje y peaje: Pendientes de licitar. La programación de operaciones para estos equipamientos incluye área de control integrado de Brasil y Paraguay con presencia institucional continua

  Centro Aduanero integrado en Porto Murtinho: Con instalaciones especializadas y presencia institucional de ambos países.

  Características proyectadas:

  Estado de la vía: cómo se presentó en la descripción del mapa de infraestructura vial el acceso por el lado paraguayo es por vía pavimentada PY15 (en construcción) y geometría recta; Conecta con la BR-267, vía federal pavimentada con inversiones en mejoramiento para conectar con el futuro puente binacional.

  Telecomunicaciones: Con planeación para contar con conectividad física, inalámbrica y satelital.

  Operaciones: Integradas y eficientes.

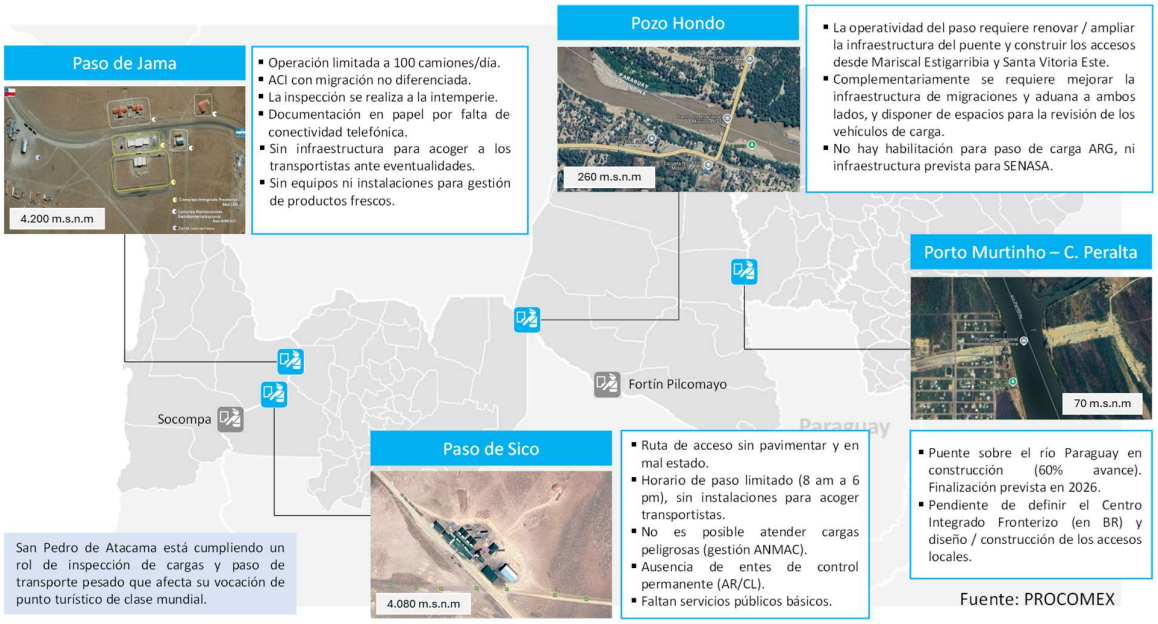
  Controles aduaneros: Con control integrado

  Controles migratorios: Con control integrado segregado de la carga.

  Equipamientos especializados: Centro de control de frontera, centro aduanero y de bodegaje, zonas de control de peso y volumen, peajes.

La imagen que se presenta a continuación sintetiza la información presentada previamente, la cual ha sido obtenida en visitas de campo y suministrada complementariamente por la empresa PROCOMEX, encargada de la realización del estudio de comercio exterior y pasos de frontera del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Figura 132. Esquema de localización y características generales de los pasos de frontera en el Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a visitas de campo e información aportada por PROCOMEX, 2025.

4.3. Conectividad portuaria, ferroviaria, hidroviaria y aérea en el Corredor Bioceánico

Características y funcionalidades de la plataforma portuaria del norte chileno

La oferta de terminales conformada por los complejos portuarios de Iquique, Antofagasta y Mejillones, constituye uno de los principales activos para la operatividad del Corredor Bioceánico de Capricornio, y una garantía para su exitoso desarrollo a futuro.

Las tres localizaciones comparten una fachada marítima atendida por los mismos armadores en condiciones de competencia y con escalas organizadas en función de las cargas captables de forma alterna. Así, dependiendo de oleaje o de los tiempos de demora registrados en las escalas previas, las navieras tienden a operar los terminales del norte de Chile en la dirección sur o en la dirección norte, diferenciando habitualmente el grupo de Antofagasta – Mejillones de la escala en Iquique.

Respecto al tonelaje anual movilizado en cabotaje (ver tabla 1), Mejillones tiene el mayor movimiento representado en carga líquida, Antofagasta en carga general e Iquique participa en carga líquida y a granel, lo cual ofrece un circuito cercano y complementario de cabotaje de cargas. Mejillones resalta como un puerto de mediana capacidad.

Tabla 3. Tonelaje movilizado en cabotaje por tipo de carga para 2023 en los puertos de referencia.

Puerto	Total	%	Carga general	%	Granel	%	Carga líquida	%
Mejillones	755	3,5%					755	7,0%
Antofagasta	220	1,0%	137	2,1%				
Iquique	134	0,6%	7	0,1%	82	2,0%	128	1,2%

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM en base a información de DIRECTEMAR (valores en miles de toneladas métricas anuales)

Estos tres puertos registraron para 2023 el 24% del movimiento mensual promedio de naves para el conjunto de los puertos de Chile[11]; situándose en la primera posición de peso relativo Mejillones (13%), seguido de Iquique (6%) y Antofagasta (5%). A nivel nacional el puerto con mayor movimiento fue San Antonio con el 14% del total.

Con relación a los movimientos por tipo de nave, el mayor movimiento de portacontenedores se registra en San Antonio como principal hub de servicio en el sur del continente. Mejillones registra el mayor número de movimientos de embarcaciones de transporte químico y alta participación en petroleros.

Tabla 4. Movimientos por tipo de embarcación para 2023 en los puertos de referencia. Fuente DIRECTEMAR

Puerto	Porta contenedor	Granelero	Petrolero	Carga General	Tanque Quimiquero	Carga Rodada	Transp. Líquido Esp.	Pesquero	Otros	Total
San Antonio	532	157	47	77	71	133	10	20	-	1.047
Mejillones	111	216	216	177	183	1	47	27	-	978
Quintero	-	72	449	23	198	-	42	35	1	820
San Vicente	145	66	242	18	86	-	21	12	-	590
Valparaíso	312	64	-	90	-	2	-	110	8	586
Iquique	192	11	45	44	32	70	15	41	4	454
Arica	165	66	25	65	18	8	3	39	1	390
Antofagasta	84	183	1	88	3	-	-	3	8	370
Punta Arenas	1	5	44	5	43	-	14	202	35	349
Coronel	155	70	25	34	13	1	4	7	-	309
TOTAL	1.809	1.596	1.232	960	777	240	197	652	161	7.624

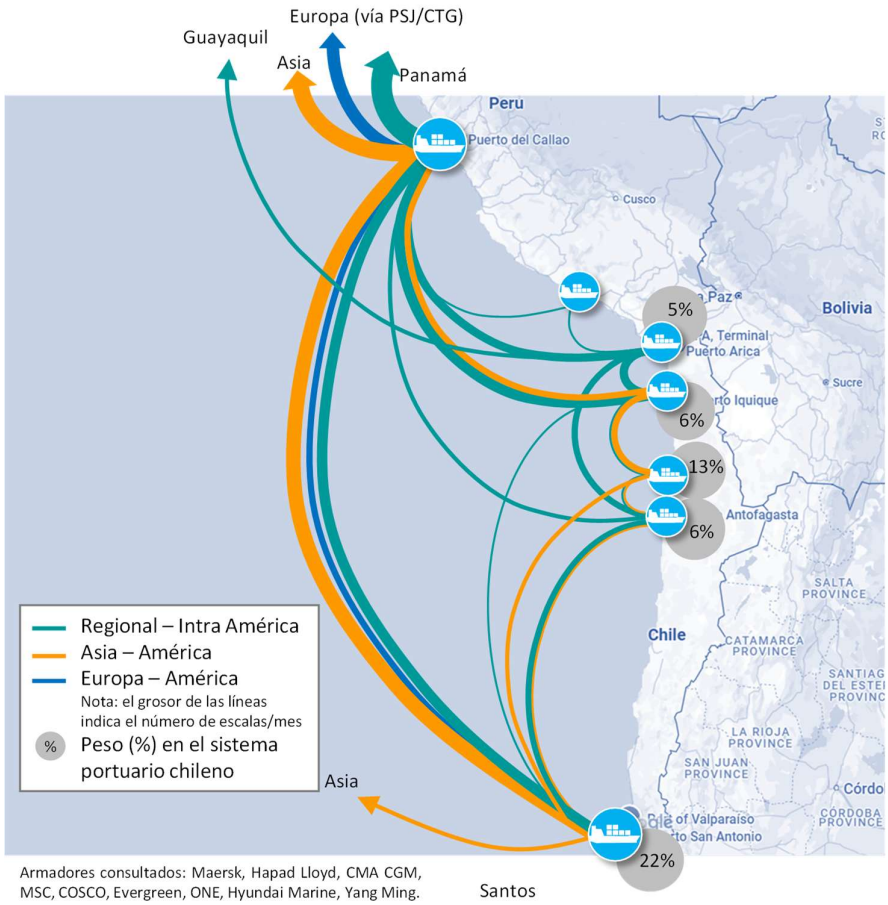
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En lo que respecta al esquema de líneas marítimas, se verificaron las rutas intercontinentales de Asia, Norteamérica y Europa con nodos en puertos del pacífico suramericano, y se comprobó la programación declarada de 11 rutas de navieras internacionales[12] en una ventana de 30 días[13].

El resultado del análisis de rastreo de las naves permitió comprobar que la región marítima del norte de Chile bascula entre los hubs de El Callao y de la zona central del país (Valparaíso y San Antonio), entre los que se despliega una amplia red de escalas intermedias y servicios feeder, la mayor parte de los cuales corresponden a rutas internas de la dorsal pacífica suramericana. Algunas de estas conexiones permiten enlazar directamente a los puertos del norte chileno con Asía y, en menor medida, con Norteamérica y Europa.

[11] Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR. Adscrito a la Armada de Chile.
[12] Maersk, ONE y Hapag-Lloyd.
[13] Enero 15 a febrero 25 de 2025. Define una ventana mayor de rastreo de las embarcaciones en sus recorridos generales.

Figura 133. Esquema de líneas marítimas.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

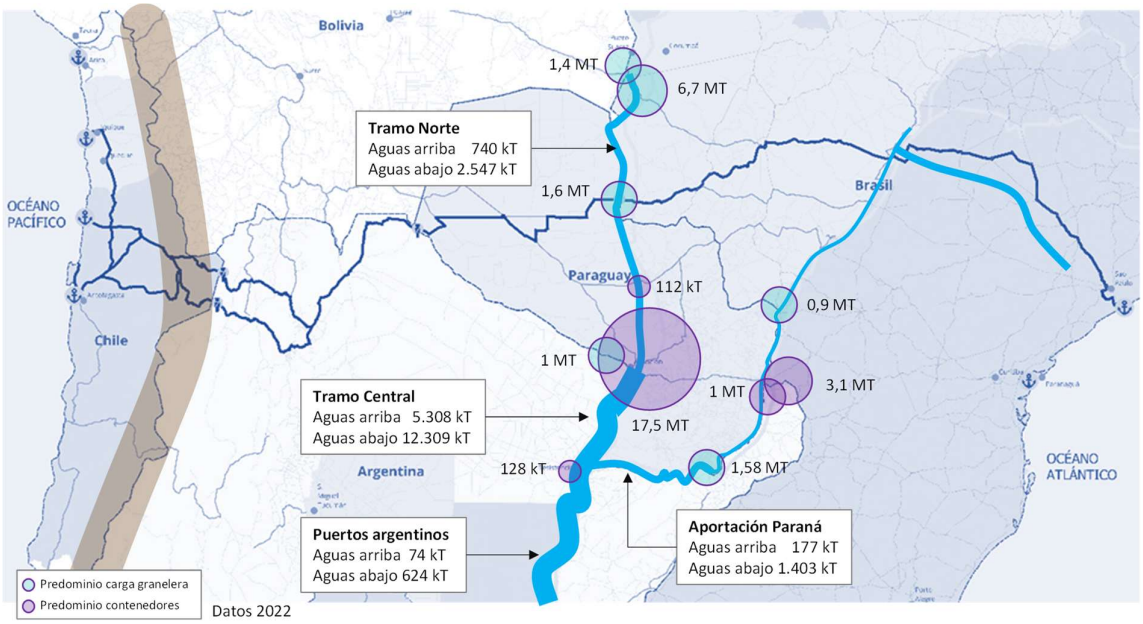
Caracterización de la operativa fluvial en el ámbito de influencia del CBC

De acuerdo con las dinámicas de flujo analizadas previamente para las cadenas logísticas, la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) es el corredor de mayor desarrollo y competitividad para los graneles, así como para los productos que requieren equipamientos especializados como cadenas de frío, y/o orientados a la logística de los puertos del Atlántico. La hidrovía moviliza en ambas direcciones cerca de 24 millones de toneladas anuales.

A lo largo de recorrido de la HPP destaca la importancia de los nodos de Corumbá – Puerto Quijarro y Porto Murtinho para el tráfico de graneles, así como la relevancia de los terminales fluviales de Asunción en el servicio de las cargas contenerizadas de importación/exportación de Paraguay.

Similarmente, en el tramo del Paraná, se constata la importancia logística del conglomerado formado por Foz de Iguazú – Ciudad del Este en el tráfico de importaciones contenerizadas. Esta condición de nodo logístico fluvial, complementario al de Asunción, representa un desafío para la competitividad del Corredor Bioceánico de Capricornio, que ofrece grandes oportunidades para la captación de carga en tránsito internacional.

Figura 134. Esquema de nodos de mayor movimiento en toneladas por la Hidrovía Paraná - Paraguay.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Infraestructura y operativa ferroviaria

La infraestructura ferroviaria paralela al CBC replica los patrones de flujo revisados en el análisis de cadenas logísticas. En particular, el área de Mato Grosso do Sul dispone de una conexión con el sistema ferroviario hacia el puerto atlántico de Santos utilizada preferentemente para el transporte de soja.

En Paraguay no se cuenta con infraestructura ferroviaria operativa, mientras que en Argentina resulta posible la conexión entre el noreste y la HPP, así como con la red de enlace con Buenos Aires. En Chile, en los puertos de Mejillones, Antofagasta e Iquique cuentan con acceso a la red ferroviaria; además del trecho de carga Antofagasta (Chile) – Salta (Argentina), que constituye única vía ferroviaria internacional en el Corredor.

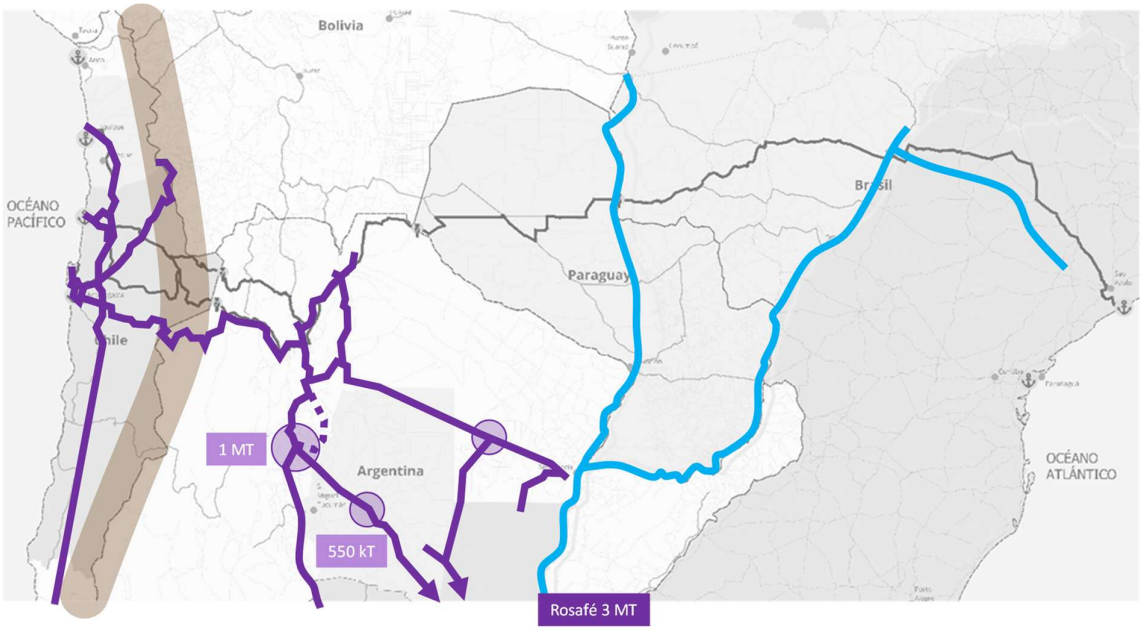
El tramo ferroviario Salta – Antofagasta une las redes de los dos países en el paso fronterizo de Socompa, habilitado únicamente para el modo férreo.

En el lado argentino, el ferrocarril corresponde al Ramal C14 Cerrillo-Socompa, como parte del ramal minero Güemes-Socompa, componente del ferrocarril General Belgrano. En el lado chileno, el tramo Socompa – Antofagasta vinculado al ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y la empresa Ferronor.

En el Ramal C14 argentino operaron en 2024 un promedio de 6 trenes de carga al mes, con una carga total estimada de 120 mil toneladas, principalmente carbonato de sodio. Adicionalmente, en un tramo de aproximadamente 217 km. de la vía opera un tren turístico, el denominado tren de las nubes, realizando entre 2 y 5 viajes a la semana, según la época del año.

En el tramo chileno operan actualmente trenes de carga, los cuales transportan principalmente carbonato de litio, borax, sal, salmuera, urexita, entre otros productos vinculados a la operación minera en la región de Antofagasta. Existe desde hace varios años un proyecto para su uso parcial como tren de cercanías de la ciudad de Antofagasta, pero esa propuesta no es operativa.

Figura 135. Esquema de líneas férreas de mayor tonelaje transportado en el Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

De acuerdo con el estudio "Corredores económicos transformadores del noreste argentino" (World Bank, 2021) el ramal C14 tiene potencial para transportar hasta 180 mil Toneladas al año sin grandes inversiones, pudiendo alcanzar hasta 400 mil toneladas/año haciendo mejoras significativas en la infraestructura y material rodante de este ferrocarril. Autoridades regionales de Salta, Argentina, estiman el potencial de la vía en hasta 2 millones de toneladas año, estando ese potencial asociado al desarrollo de los proyectos de litio en la región, así como también a otros proyectos vinculados al cobre, plata y oro, como la mina Taca Taca.

En el resto del ámbito del Corredor Capricornio cabe destacar que el gobierno paraguayo reservó el derecho de vía ferroviario a lo largo de los tramos construidos y actualmente en ejecución del eje bioceánico, a fin de que la operativa de una vía férrea pudiera ser técnicamente factible en el futuro.

Esquema de servicio aeroportuario

Sobre el Corredor se localizan 6 aeropuertos de nivel provincial o departamental. Cuatro de ellos, Campo Grande, Antofagasta, Iquique y Salta, registran movimientos de entre 1 y 2 millones de pasajeros anuales, sin que existan conexiones directas. Los aeropuertos de Jujuy y Corumbá son aeropuertos con movimientos de 300.000 y 50.000 pasajeros/año respectivamente. Los dos aeropuertos en Filadelfia y Mariscal Estigarribia son de aviación charter o militar.

La tabla siguiente incluye también los aeropuertos internacionales principales con conexiones a los diferentes nodos del corredor (sombreado en gris claro). La tabla organiza de mayor a menor según pasajeros año y carga transportada. El mapa de la siguiente figura esquematiza las conexiones aéreas existentes, entre las que destaca como único enlace transversal la ruta Asunción – Jujuy.

Tabla 5. Aeropuertos regionales de interés al Corredor por pasajeros y carga movilizada.

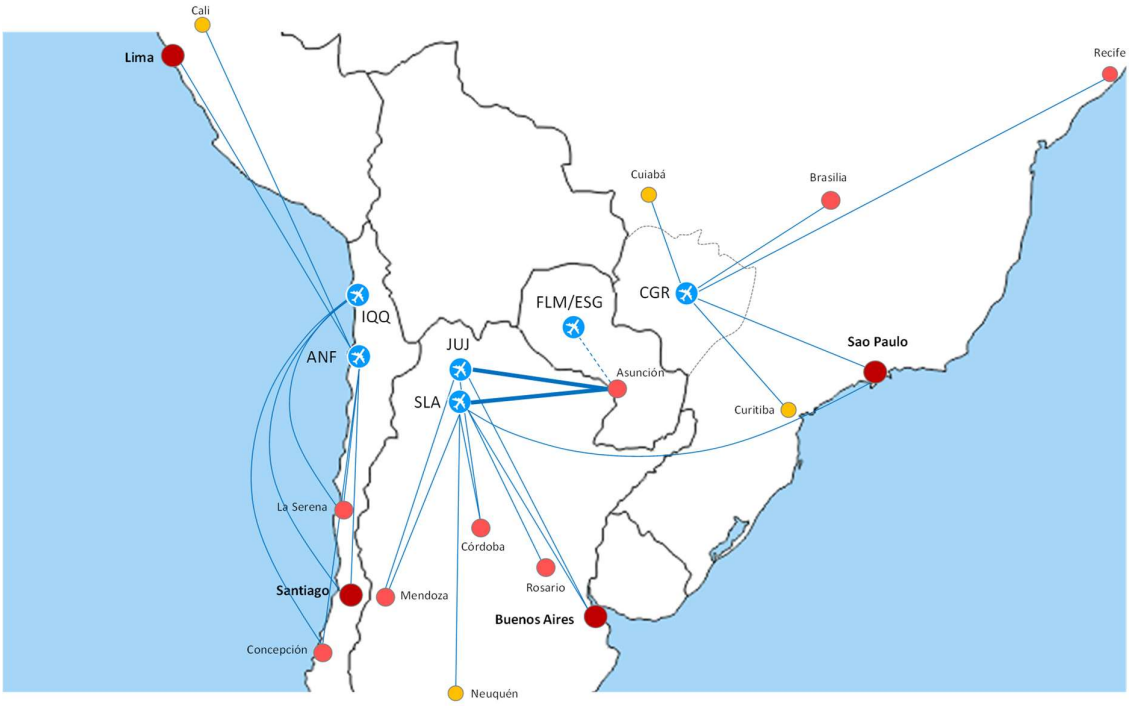
Aeropuerto	Código IATA	País	Pasajeros Anuales	Carga Anual (toneladas)	Conexiones Directas con
Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos **São Paulo**	GRU	Brasil	~40 millones	~500.000	ASU, CGR
Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez **Santiago**	SCL	Chile	~24 millones	~400.000	ASU, ANF, IQQ
Aeropuerto Internacional Jorge Newbery **Buenos Aires**	AEP	Argentina	~12 millones	~90.000	ASU, SLA, JUJ
Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini **Buenos Aires (Ezeiza)**	EZE	Argentina	~10 millones	~200.000	ASU, SLA
Aeropuerto Internacional de Galeão **Río de Janeiro**	GIG	Brasil	~15 millones	~150.000	ASU
Aeropuerto el Loa **Calama (Chile)**	CJC	Chile	~2,4 millones	Sin dato	SCL, CCP, LSC[14]
Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi **Asunción**	ASU	Paraguay	~1,2 millones	~12.000	SLA, JUJ, CGR, GRU, GIG, SCL
Aeropuerto Internacional de Campo Grande. **Campo Grande**	CGR	Brasil	~1,5 millones	~6.000	ASU, GRU
Aeropuerto Internacional Andrés Sabella **Antofagasta**	ANF	Chile	~3 millones	~10.000	SCL, IQQ
Aeropuerto Internacional Diego Aracena **Iquique**	IQQ	Chile	~1,3 millones	~7.000	SCL, ANF
Aeropuerto Internacional Martín Miguel de Güemes **Salta**	SLA	Argentina	~1 millón	~5.000	ASU, AEP, EZE
Aeropuerto Internacional Carriel Sur **Concepción**	CCP	Chile	~2 millones	~15.000	ANF, IQQ
Aeropuerto Internacional	JUJ	Argentina	~300.000	~2.000	ASU, AEP

[14] LSC: Código IATA para aeropuerto de La Serena - Chile

Aeropuerto	Código IATA	País	Pasajeros Anuales	Carga Anual (toneladas)	Conexiones Directas con
Gobernador Horacio Guzmán **San Salvador de Jujuy**					
Aeropuerto Internacional de Corumbá **Corumbá**	CMG	Brasil	~50.000	~1.000	CGR
Aeropuerto Teniente Coronel Carmelo Peralta **Filadelfia**	FLM	Paraguay	No aplica	vuelos domésticos o chárter	ASU
Aeropuerto Mariscal Estigarribia	ESG	Paraguay	Pista militar. Sin vuelos comerciales		

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Figura 136. Esquema de aeropuertos de interés regional en el Corredor con conexiones disponibles.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

4.4. Servicios e infraestructura de apoyo a la operativa del transporte

En el ámbito del corredor objeto de estudio los servicios de transporte y logística tienen un desarrollo incipiente, aún muy dependiente de los centros nacionales, con mercados muy atomizados y el predominio de empresas de pequeño tamaño, las cuales constituyen, según el país, entre un 75 y un 90% del total de empresas que operan en dichos mercados.

Dichas empresas de transporte, mayormente de muy pequeño tamaño y de carácter esencialmente familiar, se encuentran en un incipiente proceso de profesionalización, en algunos casos impulsados por

los clientes de los sectores más desarrollados, como el retail o la minería. Dichos procesos de modernización y profesionalización no se hacen a la velocidad que las exigencias de los mercados y la sociedad demandan, entre otras razones, por la sobreoferta de servicios informales y las distorsiones tributarias y laborales que generan inestabilidad y limitan las inversiones y el propio proceso de modernización. Por ejemplo, la asociación gremial Chile Transporte AG estima que un 75% de los servicios se prestan en Chile se realizan sin ningún tipo de contrato entre las partes involucradas, una cifra representativa de lo que ocurre en todo el ámbito en estudio.

De hecho, a lo largo de las vías del Corredor no existe actualmente una oferta consistente de servicios logísticos y de transporte, aunque la situación de partida varía considerablemente en función del contexto nacional. En particular, el **sector del transporte de carga por carretera en Chile** está conformado por cerca de 17 mil empresas, las cuales contaban para el año 2020 según Chile Transporte AG con cerca de 107 mil camiones; sin embargo, es de destacar que poco más de 15 mil empresas son consideradas pequeñas, con una flota promedio menor a 4 vehículos. Alrededor del 10% del total de empresas, consideradas medianas y grandes, abarcan un 65% de la facturación del sector.

Algunas de las principales empresas que operan en el mercado de transporte de carga por carretera de Chile incluyen a Andes Logistics de Chile S.A., Agunsa, Transportes Casablanca, Transportes Nazar, Sotraser, CCU Limitada, Transportes Tamarugal Limitada, Logística Limitada, Logística Linsa y Transportes Interandinos.

Se estima que el porcentaje de ocupación de las operaciones de transporte en Chile es de un 52%. En Chile no existe ninguna limitación real para el acceso a esta actividad, así como tampoco existen claras barreras de salida, lo cual refuerza la dinámica de actores informales de pequeño tamaño con operaciones bajo los costos totales mínimos y con una gran rotación de micro operadores en constante crisis.

En el área específica del norte grande de Chile se observa una mayor especialización en transportistas vinculados a las actividades portuarias, así como a las mineras, pero conservando patrones nacionales tales como el predominio de las empresas pequeñas o familiares o la presencia de transportistas individuales y un alto componente de informalidad en el servicio. Algunas de las empresas de mayor tamaño a nivel nacional son, a su vez, los principales actores en el norte grande de Chile, destacando empresas como Sotraser, Transportes Casablanca o Andes Logistics.

Concretamente para el caso de las regiones chilenas de Antofagasta y Tarapacá, el sector transportista y de servicios logísticos se caracteriza por tres factores clave:

- La demanda de transporte minero, que consume la mayor parte de la oferta regional y sigue una dinámica de contratación habitualmente formalizada a través de concursos abiertos. Las limitaciones de acceso contractual obligan a los transportistas y prestadores de servicios logísticos a disponer de una base operativa sólida, aunque en determinadas puntas pueden subcontratar a autónomos formalizados.
- La presencia de los puertos multipropósito de Antofagasta, Mejillones e Iquique favorece el interés de los armadores por integrar el transporte terrestre en sus operaciones mediante la creación de empresas transportistas vinculadas a los grupos navieros, o pools de transportistas asociados a armadores o grupos logísticos nacionales que compiten con los transportistas agremiados en los servicios de importación.
- El reducido volumen de carga en ambos mercados regionales, junto con el escaso desarrollo de empresas logísticas con instalaciones para atender el servicio de la carga general, motiva que la

mayor parte de los grupos transportistas de distribución estén vinculados a cadenas de alimentación y/o bebidas de nivel nacional, que son gestionadas desde el Área Metropolitana de Santiago.

- Finalmente, es importante menciona que uno de los elementos identificados como claves por los transportistas en el Norte Grande de Chile es la necesidad de ejecutar grandes recorridos en vacío, estimándose que estos representan en promedio más de del 40% de los recorridos.

La estructura del norte de Chile es radicalmente diferente en las regiones interiores del norte de NOA, el Chaco Paraguayo y Mato Grosso do Sul, aunque entre estos tres grupos de estados subnacionales también se aprecian diferencias relevantes en cuanto a la estructura del sector transporte y su funcionamiento.

El **transporte automotor de carga también es el modo predominante en Argentina**. A pesar de su importancia, el transporte de carga por camión en Argentina enfrenta desafíos, como los altos costos logísticos que impactan la competitividad. De acuerdo con la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Carga FADEEAC, en el semestre entre noviembre 2024 y abril 2025 se han incrementado los costos logísticos en un promedio de 2% mensual debido al aumento de los combustibles y de la tasa de cambio peso/dólar.

Para el año 2021, de los aproximadamente 540 millones de toneladas que se movilizaron en Argentina, el 92,7% lo hizo por camión, un 3,7% por vía fluvial a través de la Hidrovía Paraná-Paraguay, un 3,5% por ferrocarril y un 0,04% por vía aérea (considerando para este caso los despachos a otros países).

La industria del transporte de carga por carretera en Argentina está conformado por cerca de 17 mil empresas, las cuales contaban para el año 2024, según el Observatorio argentino de transporte, con cerca de 650 mil camiones, que movilizan poco más del 90% de la carga en el país. El parque estimado de camiones que transportan granos está conformado por una cifra cercana a los 90.000 vehículos y representaría cerca del 13% del total del parque de vehículos pesados de Argentina, de acuerdo con cifras publicadas por la Bolsa de Rosario.

Algunas de las principales empresas de transporte de carga por carretera en el norte de Argentina son Andreani Logística SA, Tasa Logística, Rivas SA, Transfarmaco SA, y Clover Logística, entre otras.

El transporte de carga por carretera en el Noroeste Argentino (NOA) es vital para la economía de la región, especialmente porque transportan cerca del 80% de la producción de granos, a lo que se suma la creciente importancia de la minería y el litio. El transporte por carretera en el NOA enfrenta desafíos como la necesidad de ampliar y mejorar la infraestructura vial, la búsqueda de soluciones más sostenibles (mediante el uso de deflectores, uso de neumáticos con bajo coeficiente de rodamiento, uso más eficiente de los combustibles), la generación de centros de acopio de carga y la ampliación del uso de contenedores.

Algunas de las principales quejas de los transportistas del NOA hacen referencia a la necesidad de realizar amplios recorridos en vacío, lo cuales llegan a representar en torno al 40-50% de las distancias recorridas.

El caso particular de las provincias de Salta y Jujuy se caracteriza por contar con un sector transportista regional bien organizado y con capacidades operativas ajustadas al servicio de la demanda granelera, particularmente de las industrias del azúcar y el tabaco. Estos transportistas suelen estar basados localmente, y desarrollan su actividad con vehículos de gran tonelaje, siendo dependientes de las producciones estacionales. Sus destinos se concentran en las procesadoras locales y en los puertos de la hidrovía.

Complementariamente, en el norte del NOA se identifica un amplio grupo de transportistas autónomos con diferentes grados de informalidad, dedicados a cargas locales y sin capacidad de negociación frente a los grupos estructurados nacionales o internacionales.

El perfil de ambos grupos de transportistas graneleros y autónomos se repite en el caso de los **departamentos de Boquerón y Alto Paraguay en el Chaco Paraguayo**, en los que la base local de los transportistas es reactiva a las necesidades del mercado, y está fuertemente orientada a las cargas de exportación a través de la hidrovía. En el departamento de Presidente Hayes, por el contrario, la proximidad del Área Metropolitana de Asunción inhibe la creación de grupos transportistas locales, y favorece la posición dominante de los transportistas y agentes de aduana capitalinos en los flujos de importación a través de la hidrovía.

El Chaco Paraguayo es una región agrícola en crecimiento, y el transporte de carga se enfoca principalmente en la exportación de productos como la soja y el algodón, entre otros. Los camiones son el principal medio de transporte para la carga en el Chaco, debido a la red vial que conecta la región con el resto del país y con los puertos de exportación.

En general, el transporte de carga nacional por carretera es el principal medio para el traslado de bienes y servicios en todo el territorio paraguayo, en un contexto en el cual no se cuenta con transporte ferroviario, por lo que se convierte en el principal modo de transporte para el abastecimiento de los mercados nacionales y puertos fluviales que atienden al país y sirven a la conexión con mercados internacionales a través de la hidrovía.

En Paraguay, la Federación de camioneros estima que operan alrededor de 40.000 camiones. Por su parte, la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) indica que existen más de 23.000 unidades habilitadas para el transporte nacional, además de aproximadamente 20.000 camiones que se utilizan para el transporte entre Paraguay y los países del Mercosur.

Dentro de la oferta del mercado de transporte de carga terrestre, se observa la presencia de grupos organizados y gremios, tales como la Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), gremio que agrupa a 12 empresas que son dueñas del total de su flota, mientras que aproximadamente 115 empresas se encuentran asociadas a la Asociación Gremial de Empresas de Transporte del Paraguay (AGETRAPAR), empresas que por lo general conforman su flota mediante contratos de leasing semestral con transportistas individuales.

Las principales empresas de transporte de carga por carretera en Paraguay incluyen a Flexnet Paraguay S.A., RRC Transporte Internacional, Multicargas, Tahán Transporte, Trylon, Agrotransporte Py, Costa Express, Transred, Serincar, Sitrex y Fuso. Algunas también ofrecen servicios internacionales, como Tahan y RRC Transporte Internacional. En el ámbito en estudio algunas de las principales empresas de transporte que operan en la zona del Chaco Paraguayo incluyen a Sitrex y Transred, entre otras empresas.

El transporte de carga en el Chaco Paraguayo presenta desafíos logísticos, como la distancia entre los centros de producción y los puertos de exportación, así como las condiciones de las carreteras y la infraestructura fluvial, temas aún pendientes a pesar de las mejoras experimentadas en las últimas décadas. Sin embargo, los costos de flete en Paraguay son relativamente menores a los observados en otros países del área en estudio, lo cual ofrece una ventaja a las empresas locales en comparación con vehículos provenientes de Chile, Brasil o Argentina para la captación de clientes a lo largo del nuevo Corredor Bioceánico de Capricornio.

Finalmente, **el transporte de carga en Mato Grosso do Sul, Brasil**, se caracteriza igualmente por una fuerte dependencia del transporte carretero, con un 67% de la demanda total del estado, aunque el transporte ferroviario también juega un papel importante, con un 21% de la carga movilizada.

La principal carga transportada en Mato Grosso do Sul es la producción de granos y derivados agroindustriales, tanto del propio estado como de regiones vecinas y, en menor medida, productos mineros y otros como el cemento.

La flota de transporte de carga por carretera en Brasil es la más grande de la región. Se estima que para 2024 había unos 3,2 millones de camiones en total, de los cuales, aproximadamente la mitad está registrada para realizar servicios de carga externos, mientras que la otra mitad opera principalmente para uso interno de la propia empresa, sin registro en la ANTT (Agencia Nacional de Transporte Terrestre).

Del total anteriormente mencionado, se estima que Brasil cuenta con 2,2 millones de camiones comerciales pesados. Una gran cantidad de estos camiones son operados por pequeñas empresas, con más del 90% de las empresas de transporte conformadas por cinco unidades de transporte o menos.

Se proyecta que para el presente año 2025 el mercado de camiones en Brasil alcance ventas de 91 mil nuevas unidades, lo cual incidirá en un aumento del parque automotor del sector, aunque hay políticas públicas orientadas a la disminución de dicho parque.

A pesar de la amplia disponibilidad de vehículos, al punto que la ANTT considera la existencia de una sobreoferta relevante, el costo del flete es más elevado en Brasil comparado con otros países de la región. Este valor es de hasta un 55% superior al de otros países, debido a los impuestos, peajes, la calidad de las carreteras y otros factores.

En Brasil, se estima que hay cerca de 800 empresas con permiso para movilizar cargas en el ámbito internacional, básicamente en el ámbito del Mercosur. En total, estas empresas gestionan un parque automotor de aproximadamente 12.600 vehículos. Se estima que unas 600 empresas de transporte y alrededor de 50.000 camiones operan diariamente para mover productos dentro del Mercosur.

Algunas de las principales empresas de transporte por carretera en Brasil incluyen a JSL, con cerca de 6500 camiones, Martelli, especialista en transporte agrícola con base en Mato Grosso y más de 3500 camiones, Ouro Verde con cerca de 3600 camiones, Centro Oeste Logística-Grupo Petrópolis con cerca de 2600 camiones, JBS con cerca de 2600 camiones, además de otras como Braspress, USLSA, RTE Rodonaves, VIX Logística, Bertolini, entre otras. Algunas de estas empresas grandes operan también en Argentina, Paraguay y Chile.

Además de las empresas, también existen cooperativas de transporte de carga por carretera en Brasil, aunque no hay cifras exactas sobre su número total. Estas cooperativas juegan un papel importante en el sector, especialmente para los pequeños y medianos transportistas

Toda la operativa de carga en el ámbito en estudio se realiza principalmente a través de transportistas nacionales, habitualmente contratados por agentes de carga basados en Sao Paulo o Santos.

Brasil, con un mercado de transporte estimado para 2025 en 45 billones de US dólares mueve un poco más del 60% de su carga por carretera, considerando las TKU (toneladas-kilómetro útiles) manejadas. Para 2021, el 21% de la carga se transportó por ferrocarril, el 12% por cabotaje, el 4% por oleoducto, el 2% por vía fluvial y menos del 1% por vía aérea.

Brasil cuenta con una muy amplia red de carreteras; sin embargo en la 22ª Encuesta de Carreteras de la Confederación Nacional de Transportes, se reveló que alrededor del 57% de las carreteras brasileñas

analizadas se encuentran en una situación insatisfactoria, siendo clasificadas como regulares, malas o pésimas por los participantes en la encuesta.

Finalmente, resulta necesario destacar que el caso de Mato Grosso do Sul, si bien es similar al de los otros estados subnacionales interiores, la organización y dinámica operativa de los transportistas está muy influida por dos elementos claves:

- La proximidad a la metrópolis paulista y al puerto de Santos ha favorecido que los grupos transportistas nacionales agremiados y vinculados a la operativa de comercio exterior – principalmente exportaciones – tengan su sede operativa en el Estado de Sao Paulo, lo que condiciona comercialmente las cadenas de exportación hacia los puertos atlánticos. Este grupo se vincula funcionalmente con los agentes logísticos y aduanales paulistas, y tienen acuerdos con los transportistas regionales de Mato Grosso do Sul, con los que eventualmente pueden surgir conflictos territoriales. La situación descrita es similar para el caso de los grupos transportistas de distribución, vinculados a cadenas de alimentación y/o bebidas de nivel nacional.
- Los grupos transportistas estaduales de Mato Grosso do Sul han concentrado sus intereses en el mercado de exportación de graneles, y en la atención de las cargas de distribución regionales. La principal diferencia en este caso respecto al norte de NOA o al Chaco es que el volumen de mercado es sustancialmente superior y los niveles de informalidad son significativamente menores.

Como síntesis de los principales condicionantes para el caso concreto de Mato Grosso do Sul en relación al Corredor Bioceánico de Capricornio, debe mencionarse que las principales limitaciones a la competitividad de las empresas de transporte de esta región se refieren a mayores costos logísticos que en países vecinos como Paraguay, además de las observaciones mencionadas previamente respecto a tramos de la infraestructura vial.

Respecto a la infraestructura de apoyo a la operación del transporte, como se señaló previamente en el mapa de la infraestructura vial, las vías que conforman el Corredor son en su mayoría de calzada sencilla sin trocha camionera, sobreanchos, zonas de descanso u otras previsiones de infraestructura para el transporte especializado de carga.

Sólo la Ruta Panamericana 5 en Chile ofrece áreas de descanso a lo largo de su trazado. Se espera que el proyecto de pavimentación de la PY15 en Paraguay y las inversiones en la BR-267 en Brasil mejoren las condiciones de geometría de la vía para tráfico pesado.

Ninguno de los pasos de frontera ofrece zonas de servicio integrales a los camiones. Por el contrario, exhiben condiciones de acceso y aproximación deficientes, generando estacionamientos en la calzada y zonas de concentración informal en zonas aledañas. El paso binacional Paraguay – Brasil propone incorporar zonas de control integradas, sin embargo, no es explícito si se proveerán centros de servicio a vehículos y transportadores.

El mapa que se presenta a continuación muestra la localización de los servicios al transporte a lo largo del trazado del Corredor, la mayor parte de los cuales corresponden a estaciones de servicio de combustible, que en la mayor parte de los casos sirven como áreas de descanso informal. La pernocta en estos establecimientos está sujeta al pago de una tarifa, en la que se presupone la existencia de un servicio de vigilancia, que no siempre resulta efectivo.

Figura 137. Esquema de servicios al transporte terrestre a lo largo del Corredor.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Los truck centers formales identificados se limitan a la zona de La Negra, en las proximidades de Antofagasta, y al área de control cercana a Porto Murtinho. El resto de las áreas principales de atención a los transportistas se reflejan en los puntos de concentración que se han identificado a lo largo del recorrido.

Es importante mencionar que los puntos de concentración de transportistas responden a diferentes motivaciones. En los casos de Campo Grande y la zona central del Chaco (Neuland, Loma Plata) se corresponden con las áreas operativas en las que los transportistas esperan la asignación de las cargas regionales.

Por su parte, las concentraciones identificadas en las zonas de La Negra y Alto Hospicio se deben tanto a las operaciones de carga y descarga urbanas y de dichas zonas industriales, como a la espera para el acceso a los puertos.

El patrón es completamente diferente en el área de Calama y San Pedro de Atacama, donde los transportistas esperan a ser atendidos por los servicios aduaneros, a la vez que se aprovisionan para el recorrido. Esta situación es similar a la del área central de las provincias de Salta y Jujuy, particularmente en el entorno de las poblaciones de Ledesma, San Pedro de Jujuy, Perico, Palpalá y Pueblo de Jama y General Güemes, que los transportistas tienden a utilizar como bases de sus operaciones.

5. Diagnóstico y caracterización de redes de energía y telecomunicaciones

5.1. Caracterización regional

La inversión en proyectos de energía y telecomunicaciones en las regiones del Corredor Capricornio sigue predominantemente una racionalidad privada, determinada por tres factores estructurales: (1) los elevados requerimientos tecnológicos y de capital que exigen economías de escala, (2) la necesidad de flujos de caja predecibles para garantizar retornos financieros, y (3) la dependencia de marcos regulatorios estables. Esta lógica persiste incluso en territorios con alta demanda social por servicios básicos, donde paradójicamente no se materializa la inversión debido a la ausencia de condiciones de mercado favorables.

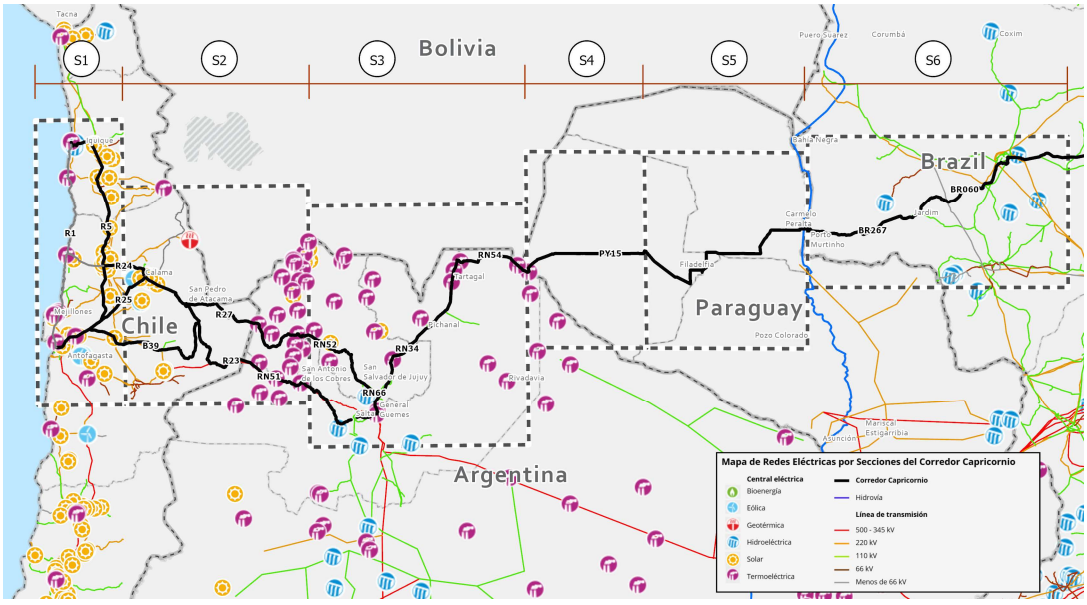
El análisis revela que los operadores privados priorizan sistemáticamente zonas con:

- Demanda concentrada y solvente (polos mineros en Antofagasta, clústeres agroindustriales en Mato Grosso do Sul)
- Marcos regulatorios con riesgos mitigados (contratos de largo plazo, garantías de pago)
- Infraestructura preexistente que reduce costos marginales

En contraste, áreas con alta prioridad social pero baja rentabilidad económica (el Chaco Paraguayo, la Puna argentina) quedan relegadas a esquemas de financiamiento público o subsidios cruzados, generando asimetrías críticas en el desarrollo del Corredor.

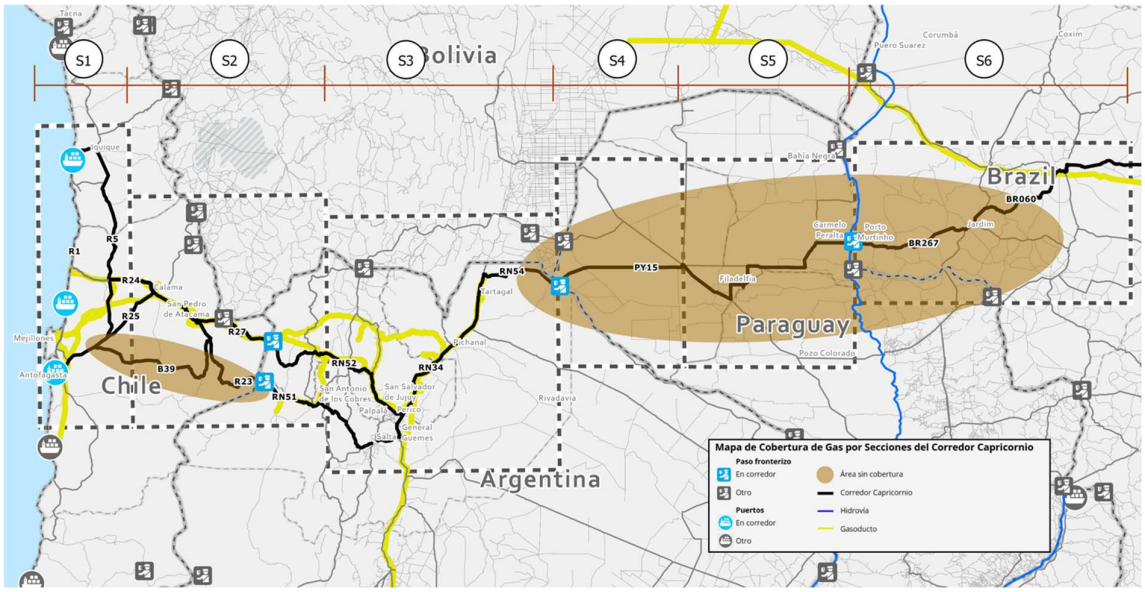
Los mapas en las Figura 138 a Figura 140 presentan las redes existentes y las zonas de no cobertura—según el servicio. La Tabla 6 a continuación sintetiza el examen regional de capacidad / cobertura para redes eléctricas, de gas y de telecomunicaciones, demandas y, zonas sin cobertura o con limitaciones estructurales.

Figura 138. Mapa general de redes de distribución eléctrica en el corredor Capricornio.



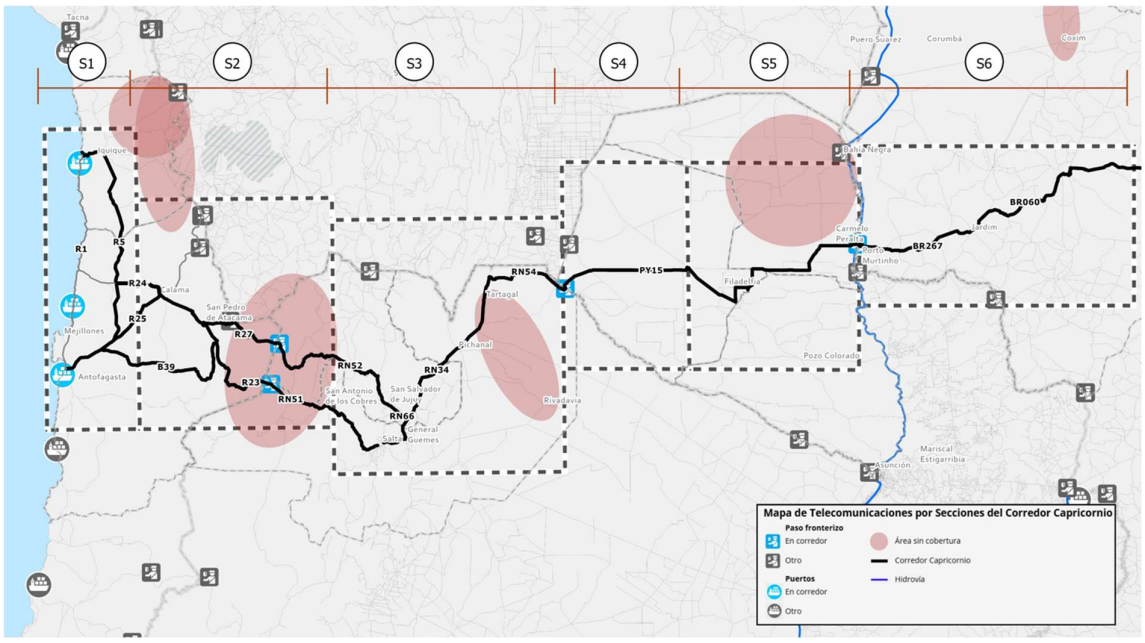
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Figura 139. Mapa general de redes de distribución de gas en el corredor Capricornio



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Figura 140. Mapa general de zonas desconetadas de redes 4G y 5G sobre el corredor Capricornio.



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Tabla 6. Caracterización regional de redes energéticas y de telecomunicaciones.

ítem	Región de Antofagasta	Región de Tarapacá	Provincia de Jujuy	Provincia de Salta	Chaco Paraguayo	Matto Grosso do Sul
Capacidad instalada eléctrica	**~5.500 MW** (mayoría solar y térmica). **Solar**: 2.800 MW (53% del total). **Eólica**: 600 MW. **Gas/Carbón**: 1.900 MW.	**~1.200 MW** (predomina solar y gas). **Solar**: 650 MW (54%). **Gas natural**: 400 MW. **Diésel**: 120 MW (zonas aisladas).	**~500 MW** **Hidroeléctrica**: 200 MW (ej: Central Cóndor Cliff-La Barrancosa en construcción). **Solar**: 300 MW (Cauchari, uno de los parques más grandes de Latinoamérica). Ampliación futura 200 MW. **Térmica/Gas**: 50 MW.	**~800 MW** **Térmica/Gas**: 500 MW (centrales Güemes y Tartagal). **Hidroeléctrica**: 200 MW (Central Río Grande). **Solar/Eólica**: 100 MW (parques en desarrollo).	**ANDER (Aislado)**: ~50 MW en generación térmica (diésel) para zonas rurales. **SIN (Sistema Interconectado Nacional)**: Solo llega a zonas urbanas de Presidente Hayes (Villa Hayes, Neuland). **Energía solar**: Proyectos piloto de 1-5 MW en comunidades indígenas (ej: 2 MW en Boquerón).	**~4.200 MW** **Hidroeléctrica**: 2.500 MW (ej: central hidroeléctrica Porto Primavera). **Biomasa (caña de azúcar)**: 1.200 MW (zonas como Dourados). **Eólica/Solar**: 500 MW (parques en Corumbá y Coxim).
Demanda eléctrica	**~3.800 GWh/año** (65% minería, 20% industrial). **Crecimiento anual**: 3,5% (impulsado por litio y datacenters).	**~900 GWh/año** (50% minería, 30% urbano). **Crecimiento anual**: 2,8% (proyectos de hidrógeno verde).	**~1.200 GWh/año** **Crecimiento** del 4% anual (minería de litio y agroindustria). 30% demanda industrial (minería y químicos).	**~1.800 GWh/año** **Crecimiento** del 3,5% anual (agroindustria y petróleo). 25% demanda industrial (petróleo y gas).	**Presidente Hayes**: ~80 GWh/año (crecimiento del 5% anual por agroindustria). **Boquerón/Alto Paraguay**: ~20 GWh/año (demanda baja pero con picos por bombeo de agua y frío industrial). **Cobertura rural**: Solo ~35% de la población chaqueña tiene acceso formal a electricidad (BCP, 2023).	**~6.500 GWh/año** **Agroindustria**: 40% (soja, carne, etanol). **Residencial/Comercial**: 35%. **Crecimiento anual**: 4,5% (impulsado por el agronegocio).

ítem	Región de Antofagasta	Región de Tarapacá	Provincia de Jujuy	Provincia de Salta	Chaco Paraguayo	Matto Grosso do Sul
Cobertura de gas natural	**85% urbana** (Antofagasta, Calama, Mejillones). Red de gasoductos (GNL desde Mejillones).	**70% urbana** (Iquique, Alto Hospicio). Dependencia de GNL por barco (terminal de Iquique).	**68% urbana** (San Salvador, Palpalá, San Pedro de Jujuy, Perico, Ledesma). Red limitada; uso de GLP en zonas rurales.	**70% urbana** (Salta capital, Orán, Tartagal). Gasoductos troncales, pero brechas en el Chaco salteño.	**0% de red de gas natural**. Dependencia de garrafas (GLP): Consumo de ~5.000 ton/año en el Chaco (ANP, 2023).	**30% urbana** (Campo Grande, Dourados). Dependencia del gasoducto Bolivia-Brasil (Gasbol). Proyectos de GNL para industrias (ej: frigoríficos).
Cobertura 5G	**95% en ciudades** (Antofagasta, Calama). 5G en corredores mineros (Escondida, Spence).	**85% en Iquique**, 40% en zonas rurales. Proyecto de expansión a rutas (Ruta 16 y 5 Norte).	**40% en capital y ciudades principales** (San Salvador, Palpalá). Zonas turísticas (Quebrada de Humahuaca) con cobertura limitada.	**50% en capital y corredores industriales** (Salta, Güemes, Metán). Proyectos piloto en zonas agrícolas (Cafayate).	**0% cobertura**. Prioridad en Asunción y Central (Claro/Tigo planean llegar a ciudades chaqueñas recién post-2030).	**60% en ciudades medias** (Campo Grande, Três Lagoas). Prioridad en corredores logísticos (BR-163).
Brechas en cobertura 4G	**5% sin cobertura** (zonas altoandinas y desérticas alejadas).	**10% sin cobertura** (interior de la Pampa del Tamarugal y Quebrada de Tarapacá).	**30% sin cobertura** (zonas altoandinas y Yungas). Rutas como RN52 (a Chile) con señal intermitente.	**25% sin cobertura** (Chaco salteño y zonas de la Puna). RN81 (a Formosa) con tramos críticos.	**Cobertura 4G**: ~60% en corredores viales (RN9, RN5), pero solo ~20% en áreas rurales (COPACO, 2024). **Zonas críticas**: Norte de Alto Paraguay (Bahía Negra) y zonas de Boquerón (Pozo Colorado-Mariscal Estigarribia) con <10% cobertura.	**20% sin cobertura** (Pantanal y zonas rurales). Rutas como BR-262 con puntos ciegos.

ítem	Región de Antofagasta	Región de Tarapacá	Provincia de Jujuy	Provincia de Salta	Chaco Paraguayo	Matto Grosso do Sul
Zonas sin cobertura en corredores viales	**Ruta 5 Norte**: 100% cubierta. **Ruta 25** (a Argentina): 30 km sin señal.	**Ruta 16** (Iquique-Colchane): 50 km sin cobertura. **Ruta A-665** (interior de Tarapacá): 70% sin servicios.	**RN9 (a Bolivia)**: 50 km sin señal. **RN52 (a Chile)**: 70 km sin cobertura (entre Purmamarca y Susques).	**RN34 (a Chaco)**: 40 km sin servicios (entre Rivadavia y Tartagal). **RN51 (a Catamarca)**: Zonas altoandinas sin conectividad.	**RN9 (Transchaco)**: 120 km sin cobertura móvil (entre Pozo Colorado y Mariscal Estigarribia). **RN5 (Boquerón)**: 70 km sin señal (Filadelfia-Loma Plata). **Alto Paraguay**: 90% de la ruta a Bahía Negra sin servicios.	**BR-163**: 80 km sin señal (Coxim-Sonora). **BR-267**: 50 km sin cobertura.
Limitaciones estructurales	**Desierto de Atacama**: Altos costos de mantenimiento por polvo y radiación UV. **Dependencia minera**: 70% de la demanda energética es inflexible.	**Aislamiento geográfico**: Costo de generación diésel en localidades SIN. **Escasez hídrica**: Limita proyectos termoeléctricos.	**Geografía montañosa**: Eleva costos de infraestructura. **Conflictos por tierras**: Impactan proyectos energéticos (ej: comunidades indígenas).	**Áreas remotas**: 20% de la población sin acceso básico a electricidad. **Inestabilidad regulatoria**: Retrasa inversiones en renovables.	**Logística**: Costo de instalación eléctrica: ~USD 8.000/km (vs. USD 3.000/km en Oriental). **Población dispersa**: Densidad <1 hab/km² en Alto Paraguay. **Clima**: Temperaturas >45°C afectan infraestructura.	**Logística**: Distancias largas y rutas precarias. **Pantanal**: Inundaciones estacionales. **Costos altos**: USD 2.300/km en transmisión (vs. promedio nacional).

Varias fuentes

Chile: CNE (2024), Subtel (Reporte 5G 2023), Coordinador Eléctrico Nacional, Ministerio de Energía de Chile.

Argentina: CAMMESA (2024), ENRE, Arsat, Secretaría de Energía de Argentina, gobiernos provinciales.

Paraguay: ANDE (2023), COPACO (2024), MITTIC (Plan Nacional de Conectividad), BCP (Reporte de Desarrollo Regional 2023).

Brasil: ANEEL (2024), ANATEL, Ministerio de Energía de Brasil.

5.2. Análisis de desafíos y zonas sin cobertura por país y región

Cabe enfatizar en que los proyectos de integración dependen de la efectiva coordinación y garantía de condiciones nacionales y transnacionales para la inversión. De allí que se resumen por país los desafíos principales para elevar las condiciones de los servicios de energía y telecomunicaciones al estándar necesario para la puesta en marcha del Corredor.

5.2.1 Norte de Chile

- Perspectivas en Energía

  Antofagasta lidera en capacidad solar (2.800 MW), mientras Tarapacá apuesta a proyectos eólicos.

  Ambas regiones tienen alta dependencia minera, pero Antofagasta avanza en hidrógeno verde.

- Perspectivas en Telecomunicaciones

  Cobertura 5G superior al 85% en ciudades, pero persisten zonas sin cobertura en zonas rurales y rutas secundarias.

  Proyectos de fibra óptica y satélite son críticos para mejorar la conectividad en Tarapacá.

- Desafíos regionales

  Antofagasta: Mantenimiento de infraestructura en condiciones extremas.

  Tarapacá: Reducir vulnerabilidad y falta de cobertura en localidades aisladas.

5.2.2 Norte de Argentina

- Perspectivas en Energía

  Jujuy lidera en solar (Cauchari) e hidroelectricidad, pero con desafíos en distribución.

  Salta depende del gas y petróleo, con potencial en eólica y expansión de gasoductos.

- Perspectivas en Telecomunicaciones

  Cobertura 4G/5G concentrada en capitales y corredores productivos; zonas sin cobertura críticas en zonas rurales y rutas.

  Proyectos satelitales y fibra óptica son prioritarios para reducir aislamiento (ej: Chaco salteño).

- Desafíos regionales

  Jujuy: Conflictos socioambientales y altos costos por geografía.

  Salta: Electrificación del Chaco y estabilidad regulatoria para atraer inversiones.

5.2.3 Chaco Paraguayo

- Perspectivas en Energía

  Solo el 35% del Chaco tiene cobertura eléctrica estable. Se estiman inversiones del orden USD 200+ millones para interconexión y renovables (Varias fuentes. Ver Tabla 6).

- Perspectivas en Telecomunicaciones

  4G llega al 60% de corredores viales, pero el interior sigue aislado. Proyectos satelitales requieren análisis.

- Desafíos regionales

  Instalación de torres de comunicación y electrificación sobre las rutas RN9 y RN5

5.2.4 Matto Grosso do Sul

- Perspectivas en Energía

  Liderazgo en bioelectricidad (1.2 GW). Necesita más inversión en solar/eólica.

  La línea MS-GO es crítica para evitar cortes.

- Perspectivas en Telecomunicaciones

  5G avanza en ciudades, pero el Pantanal sigue desconectado.

  Soluciones innovadoras (ej: torres flotantes).

- Desafíos regionales

  Gas natural: Limitado a zonas industriales.

  Agroindustria: Requiere energía estable para crecer.

Tabla 7. Resumen desafíos regionales en redes energéticas y de telecomunicaciones.

Región	Energía (Capacidad/Brechas)	Telecomunicaciones (Cobertura/Brechas)
Antofagasta/Tarapacá	**+6.700 MW** (solar/térmica). Desafío: Interconexión con Argentina (SING-SIC).	**5G en ciudades**. Desafío: Rutas a Argentina (RN51/RN25) sin 4G. Ruta 27CH sin conectividad.
Jujuy/Salta	**+1.300 MW** (hidro/solar). Desafío: Electrificación del Chaco salteño.	**4G en corredores**. Desafío: RN34/RN81 sin cobertura.
Chaco Paraguayo	**~50 MW** (aislado/diésel). Desafío: Falta interconexión al SIN.	**4G limitado**. Desafío: RN9/Ruta Transchaco sin señal.
Mato Grosso do Sul	**+4.200 MW** (hidro/biomasa). Desafío: Transmisión a Paraguay.	**5G en ciudades**. Desafío: Pantanal y BR-163 sin 4G.

6. Identificación de brechas, riesgos y estrategias de inversión para el Corredor

Considerando las metas o potencial de integración del Corredor y con base en el extenso trabajo de diagnóstico, análisis y consulta realizado, se avanzó en la construcción de una matriz estratégica basada en la metodología DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas, Amenazas).

La utilización de la metodología DOFA permite actualización continua, a la vez que promueve la discusión crítica. Su adecuada aplicación genera una asertiva ruta de identificación de estudios de mayor nivel y/o sofisticación, cuando a ello hay lugar, así como de estrategias y riesgos emergentes.

La metodología DOFA propone un proceso de pensamiento guiado con reglas específicas sobre la definición, organización y articulación de cada uno de 4 aspectos de análisis respecto a las características de la organización o factores internos (Fortalezas y Debilidades) y las dinámicas del entorno o factores externos (Oportunidades y Amenazas).

Se construye alrededor de un objetivo estratégico cuya pertinencia facilitará identificar estrategias ofensivas (Fortalezas + Oportunidades), estrategias defensivas (Fortalezas vs. Amenazas), estrategias adaptativas (Debilidades vs. Oportunidades) y estrategias de supervivencia (Debilidades + Amenazas); Así mismo permitirá examinar las aristas de factores emergentes o estructurales que afectan o movilizan las decisiones facilitando la identificación de los riesgos, las condiciones de ocurrencia, la tipología y las narrativas asociadas.

En este sentido, el ejercicio DOFA suma contexto al proceso y ofrece validación y robustez a la formulación de la hoja de ruta.

Elementos estructurantes para la matriz DOFA del Corredor Bioceánico de Capricornio:

- Objetivo estratégico: **alistar el Corredor para operaciones logísticas eficientes en tiempo, costo y confiabilidad.**
- Horizonte de tiempo: 10 años.
- Factores internos: capacidades instaladas actuales en el Corredor en los 4 países (condiciones de operación e inversiones en ejecución, intercambios logísticos instalados).
- Factores externos o de entorno: Políticas nacionales y/o subnacionales de soporte al desarrollo del Corredor de Integración Estratégico.

Nótese que el ejercicio se enfoca en la visión global del Corredor considerando que la adecuada alineación de voluntades en la activación de la infraestructura, sistemas de facilitación y políticas de comercio exterior de los países definen la sostenibilidad y proyección de las operaciones. Será posible también avanzar en análisis DOFA puntuales (por paso de frontera, por cadena, otros) o por país, según a ello haya lugar.

Los resultados del análisis se presentan en las siguientes figuras, en las que resulta evidente que el Corredor muestra un amplio potencial de desarrollo como vía interoceánica, a la vez que como eje promotor del crecimiento económico y el fortalecimiento de los servicios de transporte y logística a lo largo de su recorrido.

Los principales elementos de atención para consolidar las expectativas mencionadas son la necesidad de contar con infraestructura adecuada para el desarrollo de dichos servicios, que permita facilitar la competitividad del corredor como una opción atractiva para los cargadores y transportistas respecto a otras opciones de recorrido.

Figura 141. Matriz DOFA para el Corredor Capricornio. Objetivo estratégico: Alistar el Corredor para operaciones logísticas eficientes en tiempo, costo y confiabilidad

Factores del Entorno: Política nacional y/o subnacional de soporte al desarrollo del Corredor de Integración Estratégico

OPORTUNIDADES	**AMENAZAS**
Crecimiento significativo de sectores diferenciados en Brasil y Chile, como nodos atractores de encadenamiento e inteligencia logística para el Corredor.	Desajustes entre las normativas y políticas económicas para el desarrollo de encadenamientos logísticos inter-regionales (entre países) a lo largo del corredor.
Inversiones priorizadas por país (nivel nacional y provincial) para infraestructura y facilitación, vinculantes y con efecto sobre las agendas en proceso de aprobación.	Barreras normativas, sociales y jurídicas para la continuidad vial en el nodo fronterizo Paraguay - Argentina
Secciones del Corredor ya consolidadas como corredores alimentadores y/o receptores entre países, hacia otras secciones o hacia la HPP.	Crecimiento y consolidación logística en corredores o vías alternativas en defecto de secciones del Corredor en construcción y/o con nodos no optimizados.
Presencia y apoyo de entidades internacionales y multilaterales a proyectos de fortalecimiento institucional y estructuración del Corredor.	Inversiones proyectadas no adoptadas mediante mecanismos oficiales por país que garanticen su continuidad entre períodos de gobierno o ante eventos fortuitos de afectación nacional (eventos extremos, calamidades, factores políticos, económicos, otros)
Mecanismos de representación y decisión nacional y subnacional instalados, en vías de institucionalización.	Aprobación y adopción de protocolos de tratamiento internacional comercial pendientes entre los 4 países.

actores Internos: capacidades instaladas actuales en el Corredor en los 4 países ondiciones de operación e inversiones en cución, intercambios logísticos instalados)

FORTALEZAS	**DEBILIDADES**
Diversidad y especialización productiva a lo largo del Corredor con cadenas de importancia por país.	Altos niveles de encadenamiento intra-nacional de cadenas de cada país, con tareas pendientes de consolidación de encadenamientos productivos y logísticos entre regiones y países a lo largo del Corredor.
Tránsito verificado en travesía por las secciones operativas, con tráficos en crecimiento (promedio actual de 200 vehículos/día y 2.400 toneladas diarias) y capacidades instaladas para absorber aumentos de la demanda significativos.	Infraestructura de cruce fronterizo (vías, puentes) con limitantes al paso de camiones en travesía en 3 de 4 nodos y el 4to en construcción.

Posicionamiento de secciones operativas del Corredor por su oferta de mejoras en distancia a la HPP, sección de Acceso a Puertos (Pacífico).	Infraestructura de equipamiento de paso fronterizo con limitantes de conectividad digital, altos tiempos consumidos y baja implementación de procesos de facilitación comercial en 3 de 4 nodos y el 4to en construcción.
Mecanismo oficial instalado de mesas de trabajo entre niveles subnacionales. Objetivo: Seguimiento y rendición de cuentas ante agendas de inversión y política pública con objetivos comunes.	Políticas de descentralización diferenciales entre países, con efectos sobre asimetrías en la toma de decisiones y la capacidad institucional subnacional y nacional.
Regiones de impacto directo en los 4 países, con proyecciones positivas de desarrollo y potencial de inversión externa.	Informalidad prevalente y baja inversión tecnológica para el sector transporte.

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Complementariamente, la identificación de los **Riesgos** del sistema es una herramienta útil para coordinar las agendas de los tomadores de decisión y priorizar las estrategias según la valoración de cada riesgo y la capacidad por país de movilizar actuaciones, recursos y capacidades para su gestión.

Figura 142.. Riesgos Matriz DOFA para el Corredor Capricornio. Objetivo estratégico: Alistar el Corredor para operaciones logísticas eficientes en tiempo, costo y confiabilidad

RIESGOS	**Corredor Capricornio**
COMERCIAL	No consolidación de dinámicas de encadenamiento productivo interregional con efecto sobre el desarrollo económico compartido.
EXPANSIÓN	Ineficiencia logística asociada a limitaciones en la infraestructura y a la falta de estandarización para las cadenas de suministro entre países.
COMERCIO EXTERIOR	Baja competitividad del Corredor debido a barreras comerciales y trámites aduaneros complejos.
POLÍTICO	Descoordinación entre las agendas de inversión y desarrollo de los países involucrados.
PARTICIPACIÓN PRIVADA	Falta de capacidad y especialización del sector transportista para operar eficientemente en el Corredor.

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

7. Estrategia, estructura y fases de desarrollo del Plan de Acción del CBC

El punto de partida para la elaboración del Plan de Acción es definir la estrategia general para el desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como un eje de integración operativo; estableciendo el enfoque de la propuesta operacional, sus fases de implementación y los elementos constitutivos de su estructura funcional.

En primer lugar, se desarrolla una conceptualización de los procesos de integración en Corredores de Transporte y Logística. Seguidamente, se describen los componentes de la estrategia de adecuación del corredor Bioceánico de Capricornio como un espacio de integración orientado al servicio de las cadenas logísticas de la región mediterránea suramericana, partiendo de la definición del enfoque de la propuesta de servicios y su modelo de operación y comercialización asociado, para, posteriormente, describir en detalle el conjunto de acciones propuestas en relación a la infraestructura y servicios recomendados para cumplir con los objetivos de su implementación.

7.1. Punto de partida: concepto y enfoque de la implementación de los Corredores Logísticos de Integración

7.1.1. ¿Qué es un corredor logístico de integración?

Un corredor logístico de integración se define como un eje funcional logístico asociado a un movimiento comercial de mercancías de importancia nacional o regional, y compuesto físicamente por un conjunto de tramos de diferentes tipologías y servicios de transporte (carreteras, vías ferroviarias, etc.), y nodos de infraestructura asociados (aeropuertos, puertos, etc.), organizados espacial y funcionalmente para dar respuesta a las necesidades de transporte, almacenamiento y comercialización de las cadenas de mercancías. En el recorrido de un corredor logístico se superponen múltiples cadenas logísticas, con diferentes tiempos, costos, actores, necesidades en relación a servicios de valor agregado y regulaciones que las afectan.

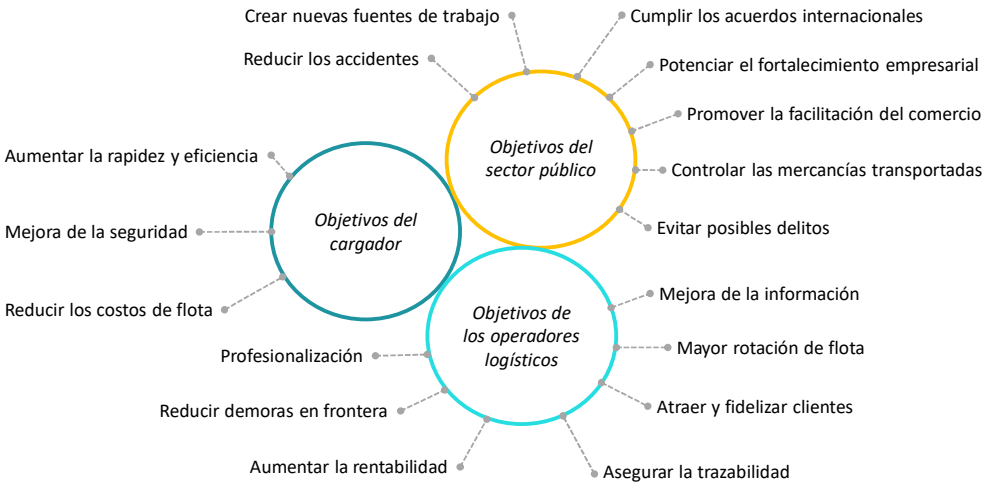
En términos específicos, un corredor logístico de integración deberá contar con los siguientes componentes básicos:

- Une eje central que define el Corredor y su red de conexiones alimentadoras, acompañado de las necesarias mejoras infraestructurales para la incrementar la calidad y fluidez en algunos tramos, ya sea mediante inversiones públicas o público-privadas.
- Una superestructura tecnológica que garantice las condiciones de seguridad de las personas y la carga en el Corredor, haga más eficientes los procesos de facilitación comercial, y ofrezca información en tiempo real, permitiendo anticipar los procesos de tránsito, distribución y despacho.
- Un conjunto de facilidades o infraestructuras específicas de soporte al transporte y cadena logística como truck centers, antepuertos, pasos de frontera o centros logísticos vinculados operativamente al Corredor.
- Un mecanismo estable de gerencia y coordinación de Corredor

La eficiencia de los corredores logísticos y, por tanto, su capacidad de servicio al comercio está definida, en buena medida, por la agilidad de los servicios y trazabilidad de los procesos que se dan a lo largo de su recorrido. Por otra parte, en ciertos entornos, la seguridad de las personas y las mercancías, y la accidentabilidad a lo largo del corredor son también elementos críticos a tener en cuenta como indicadores de una adecuada operación.

En el contexto anterior, es importante tener en consideración que los objetivos operacionales de un corredor logístico difieren significativamente en función de los agentes privados o públicos interesados en su desarrollo, tal y como puede apreciarse en la siguiente figura.

Figura 143. Objetivos de desarrollo de los corredores logísticos por tipo de agente



Fuente: SLOTT Consulting

La consecución integral de los objetivos identificados en la figura previa requiere que a los corredores logístico de integración se les asocien un conjunto de acciones que permitan mejorar la competitividad del eje y reducir los costos de las cadenas logísticas usuarias. Dichas acciones dependen del grado de madurez del corredor que se pretenda intervenir, y del nivel de desempeño que se intente conseguir. En este sentido, operacionalizar un corredor logístico implica atender simultáneamente las necesidades físicas de la carga, a la vez que de la documentación de las mercancías, sin descuidar el fortalecimiento de las capacidades propias de los prestatarios de servicios, y la participación coordinada de las diferentes agencias del sector público involucradas.

7.1.2. ¿Cómo transformar un corredor de transporte en un corredor logístico?

El grado de madurez o fases de maduración de la funcionalidad de un corredor de transporte es el concepto que determina su consideración como Corredor Logístico, y está definido por su nivel de integración con los territorios que sirve.

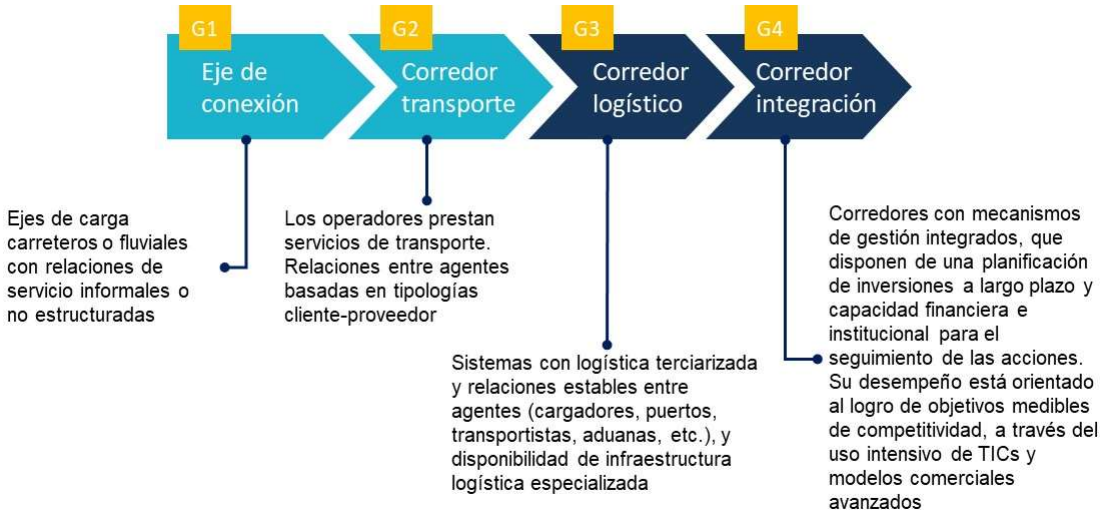
En el contexto anterior, resulta posible distinguir cuatro etapas o grados de evolución en las que un corredor cubre diferentes funcionalidades en relación con el territorio próximo: en la primera etapa se trata de un eje de conexión puro, en el que la operación es informal y poco estructurada, y en el que los flujos de transporte no son continuos; mientras que en su evolución hacia un corredor de transporte estos flujos son más regulares y estructurados, y el servicio es prestado de manera más formal.

La tercera y cuarta etapa corresponden propiamente a corredores logísticos y corredores de integración, que difieren fundamentalmente en el grado de institucionalización de la gestión del corredor y en el uso cada vez mayor de sistemas de información entre los agentes. Así, mientras que la gestión de un corredor logístico a escala nacional puede resolverse a través de su incorporación a las estructuras institucionales y mediante la aplicación de la legislación nacional que regula la relación entre los organismos públicos competentes, y de estos con el sector privado; en el caso de los corredores logísticos de integración

resulta necesario conformar estructuras de gestión, operación y control que abarcan a dos o más países, lo que complejiza considerablemente su puesta en servicio a corto plazo.

La siguiente figura resume las etapas de desarrollo de los corredores de transporte y logística, y las características que los definen en cada paso.

Figura 144. Etapas de desarrollo de un corredor de transporte y logística



Fuente: SLOTT Consulting

El paso de una etapa a la siguiente requiere cumplir con un conjunto de condiciones operacionales y de contorno que varían en función del grado de desarrollo del contexto territorial de cada corredor, de la cantidad y desempeño de los modos presentes y, muy especialmente, de las capacidades de los prestatarios de servicios de transporte y logística en relación a las necesidades particulares de las cadenas de mercancías presentes o en desarrollo.

En el contexto del párrafo anterior, un eje de conexión no requiere prácticamente ninguna infraestructura o servicio adicional al propio trazado del corredor que, en algunos casos, incluso puede no estar pavimentado. La conversión de eje de servicio a corredor de transporte implica que las condiciones de la infraestructura vial, fluvial o ferroviaria sean las adecuadas y cumplan unos mínimos de diseño y seguridad. A la vez, un corredor de transporte se caracteriza por la existencia de una base de negocio desarrollada, en la que existen relaciones comerciales estables y acuerdos formales o semi-formales entre importadores y exportadores, y los diferentes proveedores de servicios de transporte. Adicionalmente, en un corredor de transporte suele existir – aun cuando no es un elemento propio de la definición – algún nodo de transporte de primer nivel (puerto, aeropuerto, terminal ferroviario, etc.) que aglutina volúmenes de carga relevantes y actúa como atractor y distribuidor de los servicios de transporte.

Como ya se ha mencionado previamente, la conversión de un corredor de transporte en uno logístico implica mejoras relevantes en la infraestructura, tanto de los modos de transporte existentes (carreteras, vías férreas, hidrovías, etc.) y en sus nodos asociados (puertos, aeropuertos, etc.), que permitan alcanzar niveles de eficiencia capaces de gestionar flujos de carga significativos, como en la digitalización de la seguridad y los servicios de apoyo a los usuarios. Adicionalmente, y de forma particularmente relevante, la evolución hacia un corredor logístico supone que las empresas proveedoras de servicios presentes son capaces de actuar como 3PLs – o, inicialmente, como 2PLs en una cadena de servicios integrados – y sus estructuras de servicio se adaptan a las necesidades de las cadenas logísticas a través de acuerdos

formales y estables en el tiempo. Esta estructura implica, igualmente, la aparición de infraestructuras logísticas o para-logísticas especializadas (plataformas, agrocentros, centros de carga aérea, puertos secos o antepuertos, truck centers, etc.) a lo largo del corredor y su área de influencia, a la vez que se cuenta con un ente gestor del corredor encargado de viabilizar su operativa bajo condiciones de fluidez, seguridad, sostenibilidad y rentabilidad.

Finalmente, la etapa en la que el corredor logístico avanza hacia su configuración como un corredor de integración, está determinada por un mayor fortalecimiento de las relaciones comerciales, empresariales y productivas entre las diferentes áreas o regiones que conforman el espacio de influencia del corredor; junto con un aumento de las capacidades a largo plazo del ente u operador encargado de gestionar su operatividad.

De forma conceptual, se podría sistematizar este proceso en dos grandes fases internas de la etapa de integración de un corredor: una etapa en la que el foco se sitúa en su interoperabilidad e integración logística y de transportes (Fase de Integración Operativa), y una fase posterior en la que la integración escala y entre de lleno en la capa territorial y productiva (Fase de Integración Productiva).

En línea con el párrafo anterior, se entiende el desarrollo de dichas etapas como productos del proceso generado por la implementación de un corredor logístico de integración. Esta consideración, por otra parte, pone en evidencia que el desarrollo operacional de un corredor de integración no es el estadio final del mismo, sino que resulta fundamental que sirva como palanca para la consecución de la integración productiva de los territorios que atraviesa, dado que esta segunda etapa es precisamente la que optimiza su funcionamiento y constituye su principal aporte a las cadenas de valor.

En el contexto previamente descrito, el **propósito central del Plan de Acción** es definir la secuencia de actuaciones que permitan que todos los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio alcancen la Fase de Integración Operativa para, seguidamente, poder avanzar de forma conjunta hacia el desarrollo de la Fase de Integración Productiva.

7.2. Aplicación al caso específico del Corredor Bioceánico Capricornio

7.2.1. Introducción: el Corredor Capricornio y su relevancia estratégica

El Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) busca articular un eje transversal que conecta las zonas productivas del sur y sureste de Brasil —altamente diversificadas en manufacturas, agroindustria y minería—, el Chaco Paraguayo con su creciente potencial agroexportador, y el norte argentino rico en litio, agroalimentos y energía, con los puertos del norte de Chile (Iquique, Antofagasta, Mejillones).

Más que un simple corredor vial, el CBC se concibe como una **plataforma de integración física, logística y productiva**, con capacidad para transformar la relación comercial y productiva entre las economías mediterráneas sudamericanas. Este carácter integrador implica no solo la construcción de infraestructuras lineales, sino también la creación de nodos de valor añadido, la mejora de procesos aduaneros y la articulación de servicios logísticos avanzados que fortalezcan las cadenas de suministro regionales.

El proyecto tiene su origen en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), y fue posteriormente incorporado a la agenda del COSIPLAN durante la década de 2000, en un momento en que las prioridades se centraban en mejorar la conectividad física y facilitar el tránsito internacional de mercancías.

7.2.2. Situación actual de las infraestructuras en el Corredor Bioceánico Capricornio

Como ya se señaló en el capítulo introductorio, la evolución del Corredor Bioceánico Capricornio (CBC) puede entenderse como un proceso escalonado en dos grandes fases interdependientes, que permiten transitar desde la provisión de una infraestructura logística básica hasta la conformación de una verdadera red regional de integración productiva. Este tránsito no es lineal, sino que requiere solapamientos y retroalimentaciones, en la medida en que la mejora de la capacidad operativa del corredor genere las condiciones para un uso productivo más diversificado y sofisticado.

En el contexto señalado, el principal objetivo del presente Plan de Acción es identificar las actuaciones que permitirán completar a medio plazo la Fase de Integración Operativa, situando el conjunto de los tramos del CBC al mismo nivel físico y operacional; y avanzar seguidamente hacia la consecución de la Fase de Integración Productiva.

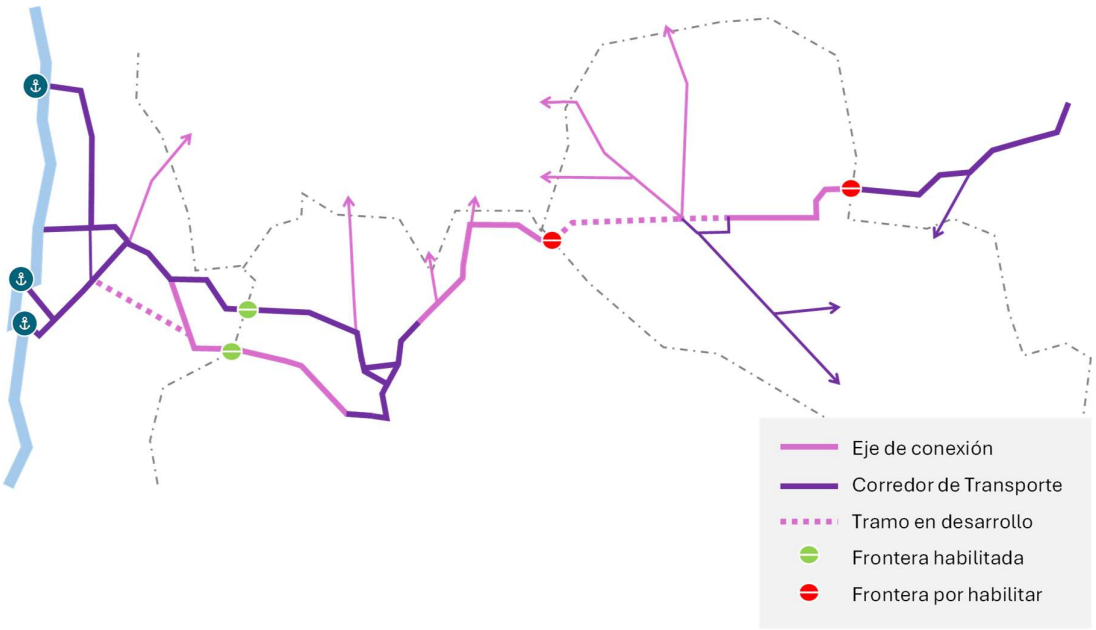
Actuaciones en la Fase de Integración operativa del CBC

El objetivo estratégico que define esta primera fase es la reducción sustancial de los elevados costos logísticos del ámbito de influencia —es decir, de la distancia física, institucional y operativa con respecto a los principales nodos portuarios y centros de consumo—. Para ello, se requiere consolidar un corredor continuo, fluido y resiliente, capaz de garantizar una conectividad eficiente entre los territorios interiores y los puntos de salida al comercio exterior.

Al respecto, el diagnóstico regional realizado reveló trazado del CBC aún presenta importantes discontinuidades y limitaciones infraestructurales que requieren actuación a corto plazo por parte de los gobiernos nacionales.

La imagen que se presenta a continuación muestra el nivel de desarrollo o maduración funcional en los diferentes tramos del Corredor propuesto, ninguno de los cuales puede considerarse aun como Corredor Logístico.

Figura 145. Niveles de maduración funcional en los tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En el Norte Grande de Chile, la imagen previa permite distinguir hasta seis secciones funcionales en el corredor vial, una de las cuales está actualmente en desarrollo por parte del MOP entre las localidades de Peine y Baquedano, y otras dos están afectadas por secciones en pendiente o con demoras debidas a mal mantenimiento o paso por travesías urbanas en los tramos que unen Calama con los pasos de Jama y Sico. En el caso de la sección Calama – Jama constituye un corredor de transporte, mientras que el tramo Calama – Sico corresponde con un eje de conexión, de acuerdo con la escala evolutiva presentada previamente.

El NOA-Norte de Argentina (provincias de Salta y Jujuy) presenta una amplia gama de situaciones de operatividad, con tramos de excelente capacidad junto a otros muy deficitarios, que exigirían nuevas variantes o circunvalares, y otros tramos con deficiencias de pavimentos, radios de giro, fuertes pendientes o necesidad de implementar trochas camioneras.

Al igual que en el norte de Chile, los tramos centrales de las provincias de Jujuy y Salta están integrados en los corredores de transporte que enlazan NOA con el resto de Argentina y Chile, mientras que las vías que dan acceso a las fronteras con Paraguay y Bolivia son ejes de conexión, en los que se prestan servicios de transporte de forma eventual. Al respecto, los principales tramos a mejorar a corto plazo son los correspondientes a la RN 34 entre San Pedro y Pichanal, y su conexión con la frontera de Misión La Paz a través de la RP 54. Varias de las secciones viales que conforman estos tramos del CBC muestran importantes niveles de degradación de la capeta asfáltica, bajas condiciones de seguridad vial y deterioro de los puentes y las infraestructuras de canalización hídrica complementarias.

El tramo paraguayo del Corredor, una vez finalizado, dispondrá de un trazado según los estándares deseables para todo el corredor bioceánico. Su situación actual muestra una transición de construcción, con tramos completos (Tramo 1, entre Carmelo Peralta y Minas Cue), y en construcción y pavimentación (Tramos 2 y 3, Minas Cue a Mariscal Estigarribia y hasta Pozo Hondo), incluyendo la finalización del puente internacional sobre el río Paraguay. Se espera que cuando esté finalizado todo este eje y, conectado con NOA a través de un nuevo puente sobre el río Pilcomayo, pueda alcanzar la condición de corredor de transporte y su posterior transformación en un corredor logístico de integración.

Por último, **el tramo de Mato Grosso do Sul** presenta una situación desigual: tramos recientemente mejorados con Estándar Corredor, junto a otros con pavimentos deteriorados, sin arcenes, con travesías urbanas o con altos volúmenes de tráfico. A pesar de esta diferencias, todos los tramos constituyen un corredor de transporte, que se verá potenciado con la próxima puesta en servicio del nuevo puente entre Porto Murtinho y Carmelo Peralta.

En relación con la imagen previa, la prioridad para la Fase de Integración Operativa se debe centrar en **conseguir un trazado continuo y homogéneo a lo largo del corredor**. Esto incluye tanto la mejora integral de tramos existentes como la construcción de variantes o circunvalaciones urbanas, nuevos trazados o enlaces estratégicos que permitan evitar cuellos de botella y ganar fluidez operativa. Además, se prevé la ejecución de proyectos puntuales altamente focalizados —como puentes o enlaces críticos— que resuelvan obstáculos específicos en la red vial. En todos los casos, las infraestructuras deben incorporar criterios de resiliencia frente a los efectos del cambio climático, incluyendo soluciones de mitigación, adaptación y prevención de riesgos hidrometeorológicos.

Un segundo componente fundamental son las infraestructuras para la facilitación del tránsito aduanero, que constituyen un aspecto clave para la fluidez operativa transfronteriza. Esto implica tanto la construcción y modernización de infraestructuras físicas en los pasos de frontera —tales como complejos aduaneros, zonas de inspección y áreas de control— como el desarrollo de infraestructuras aduaneras anticipadas que permitan iniciar procesos de control antes del cruce fronterizo y provean

información a los transportistas. Estas instalaciones deben estar respaldadas por mejoras sustantivas en los procedimientos operativos, incluyendo el refuerzo de los equipos humanos, la interoperabilidad normativa y la digitalización de procesos.

El tercer componente de la fase operativa es el **desarrollo de un sistema de infraestructuras nodales para dar soporte a los servicios al transporte, la logística y el comercio exterior**. Este sistema se sustenta en infraestructuras especializadas como antepuertos y *truck centers*, concebidos como espacios de apoyo a la operativa de los transportistas. Estas infraestructuras deben ofrecer servicios integrados de descanso, mantenimiento, control documental, almacenamiento, consolidación y desagregación de cargas, entre otros.

En esta fase, la sostenibilidad ambiental se enfoca principalmente en la **mitigación de emisiones contaminantes**, a través de la adopción de combustibles de menor impacto y de soluciones intermodales que favorezcan modos menos contaminantes, así como en la **adaptación al cambio climático**, mediante infraestructuras lineales resilientes y diseñadas para enfrentar eventos climáticos extremos. El éxito de esta etapa dependerá de la capacidad colectiva para superar barreras operativas y políticas, priorizando la eficiencia y continuidad del sistema logístico conjunto.

Paralelamente a la estandarización del Corredor, su futura **digitalización** se concibe como un elemento clave para asegurar su competitividad en un contexto global crecientemente tecnificado. Incorporar sistemas de seguimiento en tiempo real de mercancías, vehículos y documentación permitirá dotar a la operación de trazabilidad, agilizar trámites, reducir costos y reforzar la seguridad logística. Esta transformación digital deberá ser interoperable entre países y operadores, garantizando que la información fluya de forma segura y estandarizada.

Para poder avanzar en la digitalización será necesario contar con una **gobernanza multinacional**, lo que supondrá la creación de mecanismos institucionales y técnicos que faciliten la coordinación entre países, niveles de gobierno y actores privados, fomentando la coherencia normativa, la interoperabilidad y una visión compartida de largo plazo.

Actuaciones en la Fase de Integración productiva del CBC

Una vez alcanzado un nivel suficiente de funcionalidad logística, la etapa siguiente se orienta a **detonar procesos de integración productiva desde los nodos interiores estructurantes del corredor**. La línea estratégica de esta etapa es la **concentración de servicios y oportunidades de valor añadido en estos nodos**, para convertirlos en verdaderos promotores del desarrollo regional y articuladores del territorio con los mercados internacionales.

La base de esta estrategia es el **desarrollo de infraestructuras nodales que permitan iniciar procesos de concentración productiva**. Se prevé la implementación de una primera generación de puertos interiores, agrocentros y parques multifuncionales, dotados de las condiciones mínimas necesarias para atraer inversiones, fomentar la transformación productiva y generar empleo de calidad en zonas históricamente postergadas. Estas instalaciones deben estar preparadas para ofrecer servicios logísticos, industriales y comerciales, facilitando la generación de cadenas de valor locales conectadas con el corredor.

Un componente esencial para potenciar estos nodos es la promoción de la multimodalidad. El objetivo es diversificar las opciones de conexión a través del fortalecimiento de modos ferroviarios y, cuando sea posible, del modo aéreo, mejorando la eficiencia del transporte y reduciendo su impacto ambiental. Esta multimodalidad debe articularse con redes de conectividad intrarregional que vinculen cada nodo con su hinterland subnacional, asegurando un flujo fluido de insumos y productos terminados.

Otro componente clave para la consolidación funcional y productiva de los nodos estructurantes del Corredor es **la estructuración de redes de conectividad que los vinculen eficazmente con su hinterland subnacional**. La lógica de esta conectividad no se limita a una visión radial centrada en el nodo, sino que busca articular sistemas territoriales más amplios, interconectando economías locales, zonas rurales productivas y polos de transformación industrial. Estas redes permiten reducir la fragmentación territorial, incrementar la escala operativa de los procesos logísticos y habilitar dinámicas de desarrollo más inclusivas, donde las poblaciones y agentes económicos del interior puedan incorporarse activamente al comercio nacional e internacional. En suma, se trata de transformar cada nodo en una plataforma de acceso compartido al corredor, no solo para las grandes empresas, sino también para las economías regionales que históricamente han quedado rezagadas.

En esta fase, más compleja y prolongada, el enfoque de desarrollo sostenible se amplía hacia un **desarrollo integral** que articule la inclusión de poblaciones en el crecimiento socioeconómico y la preservación de los equilibrios medioambientales y culturales de la región. La sostenibilidad regional no se entiende solo como conservación ambiental, sino como la capacidad de las comunidades y territorios de sostener y potenciar su propio desarrollo a través de la integración productiva.

8. Estructura de componentes físicos, tecnológicos y operativos para el CBC

El presente capítulo tiene por objetivo realizar una propuesta base de los componentes que se requieren para el despliegue de la Fase de Integración Operativa. Los apartados que se presentan a continuación identifican los componentes que integran cada uno de estos subsistemas:

8.1. Subsistema de infraestructuras viales y tramos intermodales complementarios

El subsistema de infraestructura vial e intermodal constituye la parte fundamental sobre la que se realizará la operativa del transporte a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio, pudiendo distinguirse a la vez tres subgrupos de elementos que lo constituyen:

- **Tramos troncales viales**, formado por:

  Tramos viales consolidados, que conforman actualmente la mayor parte del CBC, y en los que se requiere realizar un importante esfuerzo de mantenimiento y rehabilitación de tramos, creación de travesías urbanas y reparación o sustitución de puentes. Un buen ejemplo de este tipo de actuaciones son las mejoras requeridas en las rutas nacionales 34 y 52 en las provincias de Salta y Jujuy.

  Tramos viales en construcción, entre los que destacan actualmente las actuaciones en la carretera Peine – Baquedano – que favorecerá la conexión directa de Antofagasta con la frontera de Jama – y los tramos 2 y 3 del corredor bioceánico paraguayo (en el eje conformado por Minas Cue – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo), en los que se trabaja a nivel de la plataforma de rodadura.

  Tramos viales por mejorar o construir, resaltando en este grupo la mejora de la sección vial entre las poblaciones de Santa Victoria Este y Misión la Paz al oriente de la provincia argentina de Salta, y la futura construcción de la variante oeste de General Güemes, y el mejoramiento de la RP 1, que enlaza las proximidades de Pichanal con el sur de San Pedro, permitiría evitar las múltiples travesías urbana de la actual RN 34.

- **Tramos complementarios o conexiones colaterales**, conformados por otras vías que favorecen el acceso del área de influencia del Corredor al eje principal, entre los que son de gran interés las conexiones entre Campo Grande y el oriente paraguayo, así como las carreteras que conectan el Chaco Central, el norte argentino y las regiones de Antofagasta y Tarapacá con los departamentos bolivianos y con sus respectivas capitales nacionales.

- **Tramos complementarios ferroviarios**, actualmente concentrados en las vías que enlazan Antofagasta con la puna chilena, y su conexión con Salta a través del paso fronterizo de Socompa con el ramal C14 argentino. Estas conexiones constituyen una alternativa modal de interés para el acceso de algunos productos mineros como el cobre y el litio a los puertos del Pacífico, a la vez que representan una oportunidad de complementariedad intermodal que podría extenderse a futuro hacia el interior de Argentina, Paraguay y Brasil.

8.2. Subsistema de infoestructura de digitalización

De forma complementaria a la propuesta de mejoras físicas enunciadas en el punto previo, la propuesta de conversión del Corredor Bioceánico de Capricornio en un corredor logístico de integración contempla la implementación a futuro de una **infoestructura tecnológica de soporte**, que incluye el despliegue de redes de comunicaciones y digitalización del Corredor vinculadas a las plataformas de software existentes (VUCEs, PCS, etc.) o que se pudieran desarrollar como parte del proyecto (plataforma de tracking, bolsa de carga, SCADA, sistemas de agendamiento portuario y en pasos de frontera, etc.).

En el contexto señalado, la gestión unificada y la monitorización del tráfico y sus necesidades, permitirá completar la Fase de Integración Operativa del Corredor, mediante la incorporación de una infoestructura superpuesta a la infraestructura vial, y capaz de detectar la situación de los flujos en tiempo real y de identificar el momento y la localización concreta en la que se produce un accidente, una intrusión externa en el Corredor, o en la que se desvía un vehículo de la vía en un punto no autorizado.

A corto plazo la digitalización del Corredor deberá facilitar las comunicaciones mediante la creación de una red de fibra óptica y en la dotación de internet satelital en los pasos fronterizos de Jama, Sico y Pozo Hondo – Misión La Paz. A futuro, la apuesta por la digitalización también facilitará la comunicación de los usuarios del Corredor con los centros de coordinación fronteriza, los antepuertos o los truck centers, y otras instalaciones (agrocentros, plataformas logísticas, etc.) que se vayan incorporando.

8.3. Subsistemas de infraestructuras nodales estratégicas

Este grupo incluye todas las instalaciones e infraestructuras nodales claves tanto para la intermodalidad como para la concentración de servicios a la carga, al transporte o al comercio exterior y procesos aduaneros, y que a su vez desempeñan un rol clave en la facilitación de procesos de integración territorial y productiva. Este subsistema, a su vez, estará integrado por nodos con diversas funcionalidades y categorías:

- ***Nodos portuarios Gateways***

  Terminales portuarios: Nodos críticos para la intermodalidad mar-tierra, que en el caso del Corredor Bioceánico de Capricornio se concentran en el grupo de instalaciones conformadas por los puertos actuales de **Antofagasta**, **Iquique** y el **Complejo Mejillones**, a los que en el futuro podrían añadirse instalaciones adicionales como las representadas por el proyecto portuario de **Tocopilla**.

  Antepuertos: Áreas de concentración de servicios complementarios de preparación de cargas para su acceso a las terminales portuarias (procesos y, en ocasiones, preparación física), incluyendo la ordenación de tráficos.

  La integración de los antepuertos actualmente previstos en la región del CBC con la infoestructura del Corredor Logístico permitiría mejorar y anticipar la accesibilidad de los camiones a los puertos, a la vez que aumentaría la demanda de estas instalaciones y mejoraría su eficiencia operativa. En particular, como se evidenció en el Diagnóstico Regional, la situación de los accesos a las ciudades portuarias de **Antofagasta** e **Iquique** demanda contar con instalaciones anteportuarias a corto plazo, al igual que en **Mejillones**, donde se registran períodos de alta demanda de camiones, que requieren de la implementación de un espacio de regulación próximo a sus diferentes terminales portuarios.

- ***Nodos estratégicos interiores***

  Puertos Terrestres: plataformas de concentración de servicios a la carga, al transporte y a las empresas y operadores logísticos y de comercio exterior, para facilitar los procesos aduaneros, la intermodalidad en su caso, y la facilitación y fluidez de relación con los puertos marítimos Gateways del Pacífico.

  La propuesta de localización de los puertos terrestres resulta crítica para asegurar la operativa del Corredor en cuanto a la relación directa entre cargadores, transportistas y navieras. En este sentido, su ubicación debe contar con dos requisitos principales: priorizándose en primer lugar la proximidad a los principales centros de producción o consumo que se sitúan a lo largo del Corredor y, en segundo lugar, asegurando las mejores condiciones de disponibilidad de espacio y accesibilidad posibles.

En atención a los dos criterios establecidos, la propuesta de localización de los puertos terrestres incluye al **Área Metropolitana de Campo Grande**, como principal centro de consumo de la macro-región, junto con la zona productiva del Chaco Central, organizada en torno al conglomerado que forman **Filadelfia, Loma Plata y Newland**, entre otras poblaciones menores. En el caso de las provincias del norte del NOA, la lógica logística favorece la localización de sendos puertos terrestres en las proximidades de Jujuy y Salta, siendo las zonas industriales de **Perico** y **General Güemes** las que presentan las mejores condiciones de espacio y accesibilidad, de acuerdo con los criterios previamente señalados.

Truck Centers: áreas de concentración de servicios al transporte carretero (a transportistas y a vehículos, principalmente). La implementación de una red de truck centers alineados al corredor y gestionados de manera unificada, y localizados en puntos estratégicos para el servicio a las necesidades de los camiones constituye un complemento clave a la gestión de los flujos, dado que garantizaría las condiciones de seguridad en la vía y reduciría los accidentes, a la vez que actuarían como centros operativos para dar respuesta ante cualquier eventualidad en la circulación.

A lo largo del CBC existe una amplia diversidad de áreas candidatas a la localización de potenciales truck centers, aunque el criterio clave para su localización es la preexistencia de espacios que informalmente ya desarrollan esta función, o que cuentan con unas condiciones de alta accesibilidad al estar situados en el cruce de vialidades de primer nivel. Teniendo en cuenta estos criterios, y la necesaria separación física entre las instalaciones de la futura red de truck centers, se proponen como localizaciones potenciales las áreas de **Baquedano** y **Alto Hospicio** en el norte de Chile; **Tartagal** y **Volcán** en NOA; **Pozo Hondo**, **Centinela** y **Carmelo Peralta** en Paraguay; y **Jardim** en Mato Grosso do Sul. Estas instalaciones podrían complementarse con truck centers menores en algunos de los nodos definidos para otras funciones como puertos terrestres, antepuertos, agrocentros o centros de coordinación fronteriza.

Los truck centers contarán con superficies de estacionamiento de camiones, talleres de mantenimiento y reparación, áreas de restauración y descanso para los conductores, seguridad 24/7, y estaciones de servicio de combustible. Estas localizaciones podrían, igualmente, albergar las balanzas de control de pesos y medidas oficiales.

Otras plataformas logísticas (principalmente, en desarrollo en fases posteriores de integración productiva): agrocentros, plataformas regionales de distribución, plataformas de logística urbana, centros integrados logístico-productivos multifuncionales, etc. Como primera aproximación se han situado potenciales agrocentros en las zonas productivas del oriente de la provincia de Salta, Loma Plata, y Jardim; y se destaca la zona de Olacapato para situar una plataforma logística especializada.

- ***Nodos de servicios fronterizos***

Infraestructura en los nodos fronterizos: incluyendo en este primer grupo la finalización de las instalaciones necesarias para la habitabilidad y el desarrollo de las actividades de control de carga en los pasos de Jama y Sico, la rehabilitación del paso de Socompa, y la creación de los nuevos pasos de frontera de Porto Murtinho – Carmelo Peralta y Pozo Hondo – Misión La Paz, incluyendo en estos dos últimos la terminación del puente sobre el río Paraguay y la creación de un nuevo puente sobre el río Pilcomayo, respectivamente.

Centros de Coordinación Fronteriza: conformados por espacios especializados en la facilitación y anticipación de los procesos aduaneros previamente al paso fronterizo, y especialmente adecuados para avanzar en procesos de interoperabilidad aduanera. Algunos de estos pasos, podrían también

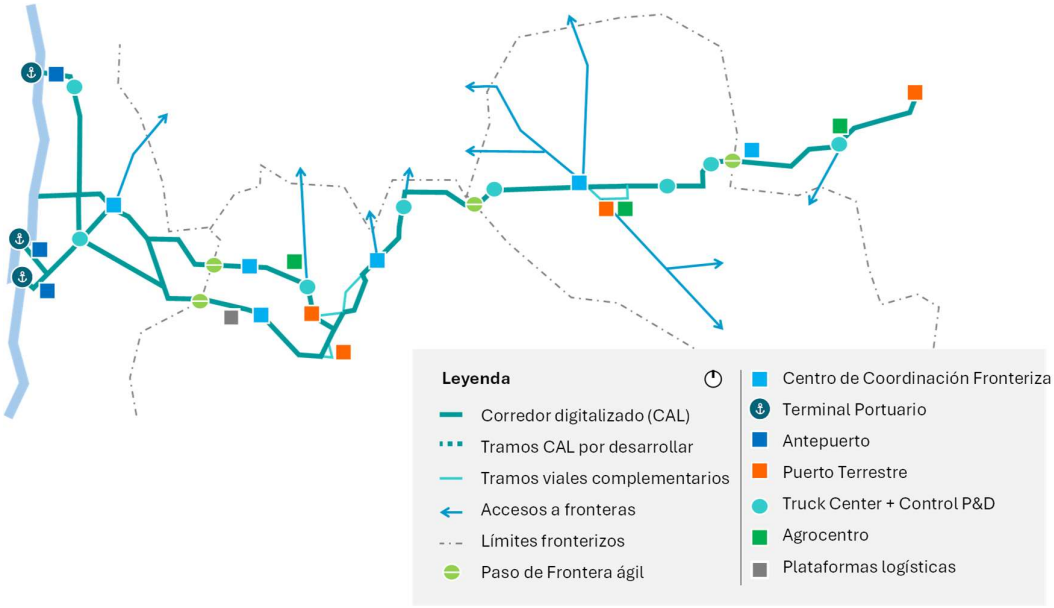
servir como centros de enlace e información anticipada de la operativa de los puertos marítimos, siendo **Calama** el lugar más adecuado para la instalación de este tipo de equipamiento, dada su posición geográfica equidistante entre los pasos de frontera de Jama y Sico, y los puertos de Antofagasta, Iquique y Mejillones.

Otros puntos estratégicos para la localización de los CCFs son el ya existente centro situado a las afueras de **Porto Mourtinho** y el nodo aduanal de **Mariscal Estigarribia** en el Chaco Central. En el caso de las provincias argentinas, la propuesta contempla situar tres de estos centros en áreas geográficamente claves como la zona de **Pichanal** – desde la que puede ofrecerse información sobre Pozo Hondo y los pasos de frontera con el sur boliviano –, y en los núcleos de **Susques** y **San Antonio de los Cobres**, en los que podría darse información y descanso a los transportistas previo al paso de los puntos fronterizos andinos.

8.4. Síntesis de la propuesta de actuaciones en la Fase Operativa

La imagen que se presenta a continuación sintetiza la propuesta de tramos e instalaciones mínimas requeridas para alcanzar la fase de integración operativa del Corredor Bioceánico. En particular, la figura muestra como la mayor parte de las secciones viales actuales del Corredor pueden ser digitalizados a corto o mediano plazo, quedando pendientes los segmentos correspondientes a los tramos 2 y 3 del Chaco Paraguayo, la ruta provincial 1 y el bypass de General Güemes en el norte del NOA, y la finalización de la vía Peine – Baquedano en el Norte Grande chileno.

Figura 146. Escenario de desarrollo final de la fase de integración operativa del CBC



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En el caso de las instalaciones nodales se han situado únicamente las de mayor relevancia para la operativa a corto plazo del Corredor, incluyendo los puertos marítimos del Pacífico y sus respectivos antepuertos en La Negra, Mejillones y Alto Hospicio; los puertos terrestres de Perico, General Güemes, Chaco Central y Campo Alegre; así como los truck centers y Centros de Coordinación Fronteriza (CCFs) más relevantes; incluyendo los pasos priorizados en las fronteras de Jama, Sico, Pozo Hondo – Misión La Paz, y el futuro centro integrado de Porto Murtinho.

9. Identificación de proyectos propuestos a nivel nacional y subnacional

A continuación se describen los proyectos de inversión en infraestructuras que se proponen o han sido identificados previamente en el ámbito del Corredor Bioceánico de Capricornio, diferenciados por país, y de acuerdo a las tipologías de infraestructuras viales e infraestructuras estratégicas nodales. El objetivo central de esta identificación es contrastarlos con los proyectos requeridos para la operativa del Corredor – según las necesidades identificadas en el Diagnóstico Regional y el escenario de integración operativa presentado previamente – y definir una propuesta de secuenciación temporal en el capítulo siguiente.

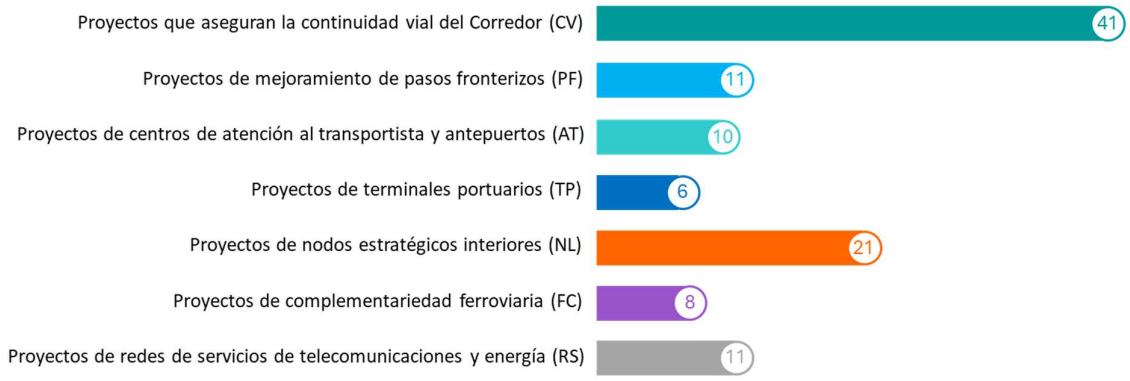
En total, se han identificado 110 proyectos de diferentes categorías, entre los que destacan en cantidad las propuestas relativas a mejoras en la infraestructura vial, dirigidas a garantizar la continuidad del tráfico a lo largo del Corredor o a incrementar su conectividad con las regiones próximas a través de carreteras alimentadoras de la red secundaria o terciaria.

El segundo grupo de mayor peso son las propuestas de nodos estratégicos interiores, la mayor parte de las cuales han sido formuladas por los gobiernos subnacionales o por agentes privados para aprovechar las oportunidades logísticas que ofrecerá el nuevo Corredor Bioceánico de Capricornio.

Del grupo anterior se han segmentado los proyectos orientados a apoyar la actividad de los transportistas a través de truck centers o antepuertos. Esta función resulta fundamental para la funcionalidad y atractividad del Corredor, y para minimizar riesgos de seguridad vial y conflictos con la movilidad urbana.

Finalmente, la siguiente figura muestra la relevancia de otros elementos claves como las actuaciones en los nodos fronterizos, la expansión de los terminales portuarios del Pacífico, la mejora de los ejes ferroviarios complementarios o de las redes de servicios (telecomunicaciones, agua o energía). La menor cantidad de proyectos en estos grupos no supone que sean menos importantes, sino que están más concentrados espacialmente en segmentos territoriales específicos.

Figura 147. Proyectos identificados a secuenciar



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

En la línea anterior, en los próximos siete apartados se presentan las fichas descriptivas de los proyectos identificados según los grupos o subsistemas utilizados en la imagen previa, que se complementan con un último apartado en el que se relacionan los proyectos de desarrollo productivo que podrían verse beneficiados con la entrada en servicio del Corredor Bioceánico de Capricornio. Cada proyecto cuenta con un código de numeración consecutivo en el que se diferencia el acrónimo de los tipos de actuaciones que se presentan entre paréntesis en la figura previa.

9.1. Proyectos del subsistema de infraestructuras viales

Se han identificado 41 proyectos de infraestructura vial de diferentes escalas en el ámbito del CBC, de acuerdo con la información aportada por los entes promotores a nivel nacional y subnacional. Estos proyectos presentan diversos estados de desarrollo, tal y como puede apreciarse en las fichas que se presentan a continuación.

Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-001
2	**Nombre**	Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá y Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Ampliación de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Contar con una vía troncal norte-sur que enlace el conjunto de las regiones chilenas con sección 2+2, a la vez que asegurar la continuidad del Corredor Capricornio para el acceso a los puertos del Norte Grande
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto de concesión a un operador privado, actualmente en fase previa a licitación (prevista para 2026), para el tramo norte de la Ruta 5 entre Iquique y Antofagasta
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 607,4 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Inversión privada
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Concesionario privado / MOP Chile
18	**Comentarios**	Fuente: https://concesiones.mop.gob.cl/uploads/sites/4/2025/04/Concesion-Ruta-5-Tramo-Antofagasta-Iquique.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta.kmz

Acceso norte al puerto de Iquique

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-002
2	**Nombre**	Acceso norte al puerto de Iquique
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nueva vialidad urbana
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil pendiente de elaborar
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Incrementar la capacidad de acceso al puerto de Iquique para vehículos pesados, eliminando restricciones horarias y mejorando la eficiencia del transporte de carga
13	**Descripción del proyecto**	Desarrollo de una variante vial promovida por GORE para ampliar la capacidad vial a 2.000 camiones/día (equivalente a 10 veces la capacidad actual, estimada en 200 camiones/día) y evitar las actuales restricción horaria de acceso (7-9 am y 7-10 pm) de vehículo pesados (> 5 ton) por la vía A-16
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 300 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Inversión privada
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Propuesta GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	La obra permitiría mejorar el acceso principal al puerto de Iquique (vía Ruta 5 y Ruta A-16) para reducir los tiempos de viaje al recinto portuario que se ven aumentados fuertemente por efecto de la congestión en la llegada a Iquique desde Alto Hospicio y la poco expedita última milla. La evaluación preliminar de este proyecto descarta su próxima ejecución debido a sus elevados costos
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Acceso norte al puerto de Iquique.kmz

Mejora Acceso Norte de Mejillones

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-003
2	**Nombre**	Mejora Acceso Norte de Mejillones
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Diseño
12	**Objetivo**	Reducir la actual dependencia de la carretera B-272 y favorecer un reparto más equilibrado de los vehículos pesados
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento del acceso norte al Complejo Portuario Mejillones a través de la B-262, reduciendo la actual dependencia de la carretera B-272 y favoreciendo el reparto más equilibrado de los vehículos pesados
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 90 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP Chile
18	**Comentarios**	Proyecto de mejora del acceso norte de Mejillones (Ruta B-262). Ministerio de Obras Publicas
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Acceso Norte de Mejillones.kmz

Mejora trama Vial norte de Chile, Ruta 24 (Crucero - Tocopilla)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-004
2	**Nombre**	Mejora trama Vial norte de Chile, Ruta 24 (Crucero - Tocopilla)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Diseño
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo Crucero – Tocopilla de la Ruta 24
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 59,1 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Trama Vial norte de Chile Ruta 24.kmz

Mejora trama vial norte de Chile, ruta 29 (Crucero - Chuquicamata)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-005
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, ruta 29 (Crucero - Chuquicamata)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Diseño
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo Crucero – Chuquicamata de la Ruta 29
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 112,64 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora trama vial norte de Chile, ruta 29 (Crucero - Chuquicamata).kmz

Mejora trama vial norte de Chile, Circunvalación Calama

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-006
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, Circunvalación Calama
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nueva carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en la circunvalación de Calama
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 22,15 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP Chile
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Circunvalación Calama.kmz

Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 21 CH (Calama - Ollagüe)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-007
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 21 CH (Calama - Ollagüe)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo Calama – Ollagüe de la Ruta 21
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 248,55 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Trama vial norte de Chile Ruta 21.kmz

Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 25 (Calama - Sistema Portuario Antofagasta)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-008
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 25 (Calama – Sistema Portuario Antofagasta)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo Calama – Puerto de Antofagasta de la Ruta 25.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 182,14 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP Chile
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 25.kmz

Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 23 CH (San Pedro - Paso Sico)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-009
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 23 CH (San Pedro - Paso Sico)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo San Pedro – Paso Sico de la Ruta 23 CH.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 180,986 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 23 CH.kmz

Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 27 CH (San Pedro - Paso Jama)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-010
2	**Nombre**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 27 CH (San Pedro - Paso Jama)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad, el estado y la seguridad de la red vial en el norte de Chile
13	**Descripción del proyecto**	Mejoramiento, reposición de pavimento o ampliación de capacidad y seguridad vial en el tramo San Pedro - Paso Jama de la Ruta 27
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 250,65 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Fuente: programación inversiones Vialidad MOP Chile
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora trama vial norte de Chile, Ruta 27 CH.kmz

Mejoramiento Ruta B-385 (Peine - Baquedano)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-011
2	**Nombre**	Mejoramiento Ruta B-385 (Peine - Baquedano)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad entre Peine y Baquedano, garantizando condiciones de seguridad y tránsito de vehículos pesados
13	**Descripción del proyecto**	Pavimentación y mejora geométrica de 85 km entre Peine y Baquedano, con una inversión cercana a los 53 mil millones de pesos chilenos. Las obras incluyen rectificación de curvas peligrosas y la aplicación de una carpeta asfáltica de alto estándar para soportar tránsito de carga pesada y flujos turísticos. Actualmente se ejecuta un tramo inicial, con planes de extender las fases hacia el poniente y la conexión final con Baquedano
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 212,19 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP Chile
18	**Comentarios**	https://www.soychile.cl/calama/sociedad/2024/09/16/877003/mop-obras-san-pedro-atacama.html
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Tramo Peine–Baquedano Ruta B-385.kmz

Finalización autopista San Pedro – General Güemes

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-012
2	**Nombre**	Finalización autopista San Pedro – General Güemes
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Completar la duplicación de calzada en la autopista RN 34 San Pedro de Jujuy (Jujuy) – Límite Rio Las Pavas (límite S con Salta).
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Jujuy para finalizar la duplicación del tramo: Autovía RN 34 Río Las Pavas (límite S con Salta) – El Cuarteadero, más el tramo RN 34 El Cuarteadero–San Pedro de Jujuy actualmente en construcción con un avance de obra del 20%. El proyecto también incluye Incluye la construcción de un nuevo puente de 260 m sobre el río Grande (San Pedro de Jujuy), el ensanche del puente existente y distribuidores de tránsito a distinto nivel en los accesos a las poblaciones de Palo Blanco, Lote Don Emilio y Rosario de Rio Grande; el empalme con la RP 56 (La Mendieta). Las obras incorporan además alcantarillas, terraplenes y obras de desagüe. Esta transformación jerarquiza la infraestructura vial de la provinciade Jujuy.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 254,22 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional - DNV
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy – Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	https://eltribunodejujuy.com/informacion-general/2025-5-30-0-0-0-avanzan-las-obras-de-la-autopista-en-la-ruta-34 https://mapainversiones.obraspublicas.gob.ar/Proyecto/PerfilProyecto/10014303
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Autopista San Pedro – Guemes.kmz

Vía evitamiento San Pedro Sur – Yuto, Ruta Provincial 1

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-013
2	**Nombre**	Vía evitamiento San Pedro Sur – Yuto, Ruta provincial 1
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil por elaborar
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Convertir la vía R1 provincial en un corredor exclusivo para el transporte de carga
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para transformar la R1 provincial en una vía de evitamiento exclusiva para camiones, con el fin de descongestionar la Ruta Nacional 34 que actualmente presenta alta demanda durante el período de zafra y a los tránsitos urbanos en localidades como Calichan, Fraile Pintado, Libertador General San Martín y Calilegua
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 130 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Vía evitamiento San Pedro Sur – Yuto Ruta provincial 1.kmz

Ampliación Ruta 34 Pichanal – Tartagal

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-014
2	**Nombre**	Autopista Ruta 34 Pichanal – Tartagal - Emp. RP.54 (Campo Durán)
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Ampliación de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Generar una Autopista entre Pichanal y Emp. RP 54 (Campo Duran) a fin de poder responder a la demanda estimada
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto Autopista promovido por Vialidad Nacional y la provincia de Salta, para generar una vía segura a Tartagal, a fin de poder satisfacer la demanda actual estimada en 7.000 veh/día. Adicionalmente, también se requiere construir las variantes de Pichanal, Saucelito y Embarcación. Incluye segundo Puente sobre Rio Bermejo adosado al FFCC
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 203,62 millones (185,62+18)
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	https://www.vocescriticas.com/noticias/2025/04/07/175871-avances-y-postergaciones-en-la-construccion-de-la-autopista-en-la-ruta-934
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ampliación Ruta 34 Pichanal – Tartagal.kmz

Pavimentación Tramo Santa Victoria Este – Pozo Hondo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-015
2	**Nombre**	Pavimentación Tramo Santa Victoria Este – Pozo Hondo
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Pavimentación de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Pre-factibilidad
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad vial y las condiciones de tránsito entre Santa Victoria Este y el paso fronterizo de Pozo Hondo
13	**Descripción del proyecto**	Rehabilitación de la vía y pavimentación de aproximadamente 23 km de recorrido entre Santa Victoria Este y el paso de frontera de Pozo Hondo
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 22 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SOP Argentina
18	**Comentarios**	ESTA OBRA DEBE REALIZARSE SOBRE LA TRAZA ACTUAL CUALQUIER MODIFICACION DEBE CONTAR CON CONSULTA PREVIA A LAS COMUNIDADES INDIGENAS
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Pavimentación Santa Victoria Este – Pozo Hondo.kmz

Puente internacional entre Pozo Hondo–Misión La Paz

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-016
2	**Nombre**	Puente internacional y Accesos entre Pozo Hondo–Misión La Paz.
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nueva carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Asegurar la continuidad del Corredor Bioceánico Norte mediante la construcción de un nuevo puente internacional en Misión La Paz–Pozo Hondo. Incluye conexiones a la red vial.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la construcción de un puente internacional sobre el río Pilcomayo para conectar Pozo Hondo en Paraguay con Misión La Paz en Argentina. Actualmente, Paraguay avanza con la pavimentación de alrededor de 220 km de nuevas vías hasta la frontera, mientras que en Argentina la obra está detenida a la espera de definiciones técnicas
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 16,5 Millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	ESTA OBRA DEBE REALIZARSE SOBRE LA TRAZA ACTUAL CUALQUIER MODIFICACION DEBE CONTAR CON CONSULTA PREVIA A LAS COMUNIDADES INDIGENAS
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puente internacional entre Pozo Hondo–Misión La Paz.kmz

Variante vial de General Güemes tramo Cobo – Empalme 9 / R34

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-017
2	**Nombre**	Autopista Federal RN Nº 9/34 - NOA Tramo: Rosario de la Frontera – Límite Salta/Jujuy. Sección V: RN Nº 9/34 Km 1548 (Pte. Cabeza de Buey) – RN Nº 34 Km 1149,9 (Pte. Río Las Pavas)
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nueva Autopista
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Anteproyecto Básico
11	**Estado preinversión**	Pre-Factibilidad
12	**Objetivo**	Autopista a RN N° 34, Paso Externo por la Localidad de General Güemes Long. 31,9 Km.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto presentado del Programa Multisectorial de Fortalecimiento del Ciclo de la Inversión Pública AR-L1332 Contrato de Préstamo BID 5490 - Construcción de Autopista en Traza Nueva.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 160 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	**EX-2025-23193084- -APN-DS#DNV**
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Variante Empalme 9-R34.kmz

Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-018
2	**Nombre**	Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Pavimentación + rehabilitación de carretera
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Ejecución
11	**Estado preinversión**	Preinversión completada
12	**Objetivo**	Mejorar la transitabilidad y seguridad de la Ruta 51 entre San Antonio de los Cobres y el Paso de Sico, completando la pavimentación y rehabilitación de la vía
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por Vialidad Nacional y la provincia de Salta para rehabilitar y pavimentar Tramo: San Antonio de los Cobres– Mina Poma Long. 15 Km
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 4,37 millones (primera etapa)
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico.kmz

Nueva ruta Orán – Embarcación

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-019
2	**Nombre**	Nueva ruta Orán – Embarcación
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Ejecución, obra preadjudicada
11	**Estado preinversión**	Preinversión completada
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad vial entre los departamentos de Orán y San Martín, mediante la construcción de una nueva ruta y un puente sobre el río Bermejo
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la construcción de un camino de 26 kilómetros para conectar de manera directa los departamentos San Martín y Orán, en el norte provincial, e incluye un puente nuevo sobre el río Bermejo. Incluye la ejecución de obra básica, de arte, pavimentación y mensuras, así como la edificación de un puente de 300–350 metros sobre el río Bermejo.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 104 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno de la Provincia de Salta
18	**Comentarios**	http://norteya.com.ar/nacion-preadjudico-la-obra-de-la-ruta-oran-embarcacion/
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Nueva ruta Orán – Embarcación.kmz

Mejora de calzada RP 5 / Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-020
2	**Nombre**	Mejora de calzada RP 5 / Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Recuperar y mejorar la transitabilidad del tramo RN 9 – Las Lajitas de la RP 5, garantizando un corredor seguro y eficiente que sirva como alternativa al CBC ante cualquier situación de emergencia
13	**Descripción del proyecto**	Repavimentación de la ruta provincial 5 en los tramos más deteriorados
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 30 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Provincia de Salta
18	**Comentarios**	https://shorturl.at/7vw83
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora de calzada RP 5 - Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas.kmz

Travesía urbana Campo Quijano / RN 51 - Empalme RP 24 (12 km)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-021
2	**Nombre**	Travesía urbana Campo Quijano / RN 51 - Empalme RP 24 (12 km)
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Posibilitar mayor agilidad al tránsito de camiones y seguridad vial mediante la creación de un bypass urbano, brindando seguridad vial y agilidad en el tránsito pesado para potenciar el desarrollo productivo de la región
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto por desarrollado por la Dirección de Vialidad de Salta, con aportes de Recursos Energéticos y Mineros de Salta (REMSa) para llevar a cabo labores de liberación de traza, ensanchamiento de calzada, alcantarillas y otras actuaciones menores
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 60 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Dirección de Vialidad de Salta / Recursos Energéticos y Mineros de Salta (REMSa)
18	**Comentarios**	https://todosalta.com/contenido/82140/continuan-los-trabajos-de-construccion-del-bypass-vial-de-campo-quijano
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Travesía urbana Campo Quijano - RN 51 - Empalme RP 24.kmz

Travesía urbana Tartagal / RN 34

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-022
2	**Nombre**	Travesía urbana Tartagal / RN 34
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Desarrollar un bypass a la población de Tartagal para reducir el tráfico de paso y los conflictos con la movilidad local
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la creación de una variante de Autopista 2+2, con trazado por definir, que evite el paso por el centro urbano de Tartagal. Incluye segundo Puente del Rio Tartagal.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 20 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Travesía urbana Tartagal - RN 34.kmz

Travesía urbana Embarcación / RN 34

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-023
2	**Nombre**	Travesía urbana Embarcación / RN 34
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un bypass a la población de Embarcación para reducir el tráfico de paso y los conflictos con la movilidad local
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la creación de una variante, con trazado por definir, que evite el paso por el centro urbano de Embarcación
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Travesía urbana Embarcación RN 34.kmz

Ampliación de capacidad RN 9 | Yala - Purmamarca

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-024
2	**Nombre**	Ampliación de capacidad RN 9 | Yala - Purmamarca
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Preinversión
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Incrementar la capacidad y seguridad vial de la RN 9 en el tramo Yala – Purmamarca
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto contempla la ampliación de la Ruta Nacional 9 entre Yala y Purmamarca, mediante obras que aumenten su capacidad de tránsito, como el ensanche de calzada o la construcción de tramos viales 2 + 1, con la finalidad de mejorar la capacidad de circulación y estándares de seguridad vial.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 6 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	https://shorturl.at/ATYUm
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ampliación de capacidad RN 9 - Yala - Purmamarca.kmz

Optimización de la Cuesta de Lipán - RN 52.

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-025
2	**Nombre**	Optimización de la Cuesta de Lipán - RN 52
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estado
12	**Objetivo**	Reducción de curvas en el tramo de la Cuesta de Lipán y eliminar riesgo de deslizamientos
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Jujuy y Vialidad Nacional para la creación de una trocha para camiones (2 + 1) en carril ascendente en el tramo de la Cuesta de Lipán. La IMDA actual es de 500 vehículos.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 80 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SOP Argentina / Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Rehabilitación cuesta de Lipán.kmz

Travesía urbana Humahuaca / RN 9

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-026
2	**Nombre**	Travesía urbana Humahuaca / RN 9
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un bypass a la población de Humahuaca para reducir el tráfico de paso y los conflictos con la movilidad local
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la creación de una variante, con trazado por definir, que evite el paso por el centro urbano de Humahuaca
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Travesía urbana Humahuaca - RN 9.kmz

Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-027
2	**Nombre**	Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejora carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejoramiento de la RP 79 para fortalecer la conectividad de la Puna norte en la provincia de Jujuy y facilitar el acceso de los productos mineros al CBC.
13	**Descripción del proyecto**	Ampliación y pavimentación de los tramos de la RP 79 que enlazan Abra Pampa con la RN 52 (zona minera de Salinas Grandes), fortaleciendo el eje central de conectividad en la Puna y como variante para las logísticas de carga.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 65 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia de Jujuy
18	**Comentarios**	https://cfi.org.ar/assets/docs/cartera_proyectos/Jujuy.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes.kmz

Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín / RN 34

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-028
2	**Nombre**	Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín / RN 34
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un bypass a la población de Libertador General San Martín para reducir el tráfico de paso y los conflictos con la movilidad local
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para la creación de una variante, con trazado por definir, que evite el paso por el centro urbano de Libertador General San Martín
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín - RN 34.kmz

RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-029
2	**Nombre**	RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad regional entre la RP 87 y la RN 51
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto corresponde a la mejora de la RP 24 en el tramo comprendido entre el empalme con la RP 87 y el empalme con la RN 51, una vía estratégica para el transporte de cargas mineras y agrícolas de la región.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 13 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Sin Información
16	**Estado del financiamiento**	Público subnacional
17	**Entidad responsable**	Provincia de Salta
18	**Comentarios**	https://shorturl.at/t7JFa
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51.kmz

Puente sobre el río Molino RP6

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-030
2	**Nombre**	Puente sobre el río Molino RP6
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nuevo puente
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Garantizar la conectividad permanente entre El Fuerte y Santa Clara en la Ruta Provincial 6, mediante la construcción de un puente que facilite el tránsito y beneficie a las comunidades locales
13	**Descripción del proyecto**	El Gobierno de Jujuy, a través del Ministerio de Infraestructura y la Dirección Provincial de Vialidad, promueve la construcción de un puente sobre el río El Molino en la RP 6. El puente tiene 142 m de longitud y 8,40 m de ancho, cuenta calzada para tránsito pesado, veredas peatonales con barandas, iluminación y refuerzos estructurales para mitigar crecidas del río. El proyecto busca consolidar este corredor productivo estratégico de la provincia
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 98 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pre-ejecución
16	**Estado del financiamiento**	Pre-factibilidad
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy / MISPTyV / DNV
18	**Comentarios**	https://prensa.jujuy.gob.ar/puente/las-obras-nuevo-puente-rp-6-gran-avance-n106623
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puente sobre el río Molino RP6.kmz

Mejora puente Río Bermejo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-031
2	**Nombre**	Reparación y Puesta en Valor del Puente Río Bermejo - RN 34 Km 1340,29
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejora de infraestructura
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Reparación del Puente sobre el río Bermejo la RN 34 para evitar el corte de la RN y asi asegurar la fluidez del tráfico vial
13	**Descripción del proyecto**	Reparación del estribo norte del puente con un diseño adecuado a las crecidas del río Bermejo, que asegure la continuidad del CBC en la provincia de Salta y Puesta en Valor del Puente (barreras de seguridad, tablero y veredas)
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 25 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora puente Río Bermejo.kmz

Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-032
2	**Nombre**	Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III)
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoras de infraestructura
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Ampliación de los tableros de los puentes I, II y III sobre el río Negro en la RN 34 para adecuarlos a la normativa nacional vigente
13	**Descripción del proyecto**	Reemplazo de los tableros actuales para asegurar la continuidad del CBC en la provincia de Jujuy
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 38 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III).kmz

Mejora puente Arroyo el Zanjón

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-033
2	**Nombre**	Mejora puente Arroyo el Zanjón
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoras de infraestructura
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Ampliación del tablero en el puente sobre el Arroyo Zanjón en la RN 34 para adecuarlos a la normativa nacional vigente
13	**Descripción del proyecto**	Reemplazo del tablero actuales para asegurar la continuidad del CBC en la provincia de Jujuy
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejora puente Arroyo el Zanjón.kmz

Accesos al Polo Logístico de Perico

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-034
2	**Nombre**	Accesos al Polo Logístico de Perico
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-factibilidad
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Completar el distribuidor de acceso a Perico en la RN 66 y RN 66V1 (enlaces sección sur) y crear retornos en el tramo Perico – Palpalá
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Jujuy para completar el distribuidor de acceso sur a Perico sobre la RN 66 y construir retornos en el tramo RN 66 Perico–Palpalá. La situación actual complejiza la conectividad directa de la Zona Franca Industrial Nacional Perico, Parque Industrial Perico y Aduana - Puerto Seco Palpalá hacia el Paso de Jama.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 14,6 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	DNV /Gobierno Nacional Argentina / Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ruta 66 tramo Perico – Palpalá.kmz

Tramos 2 y 3 del Corredor Bioceánico Ruta PY15

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-035
2	**Nombre**	Tramos 2 y 3 del Corredor Bioceánico Ruta PY15
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción nueva carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Completar la infraestructura vial de los tramos 2 y 3 de la Ruta PY15 en Paraguay, para dar continuidad al Corredor Bioceánico
13	**Descripción del proyecto**	El tercer tramo del Corredor Bioceánico en Paraguay cubre aproximadamente 224 kilómetros de la ruta PY15 entre Mariscal Estigarribia y Pozo Hondo y se encuentra en desarrollo actualmente. Este tramo se divide en cuatro lotes y una parte relevante del mismo aún se encuentra en etapa de diseño y catastro previo a la construcción, aunque en zonas del sector ya se observan avances significativos. El segundo tramo de la vía bioceánica entre y Mariscal Estigarribia, está en desarrollo, pero ha sido pospuesto debido a la existencia de un recorrido alternativo que permite dar continuidad al Corredor a través de las poblaciones de Loma Plata y Filadelfia, y su conexión al Corredor a través de la ruta PY9 entre Fortín Minas Cue y Mariscal Estigarribia
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 354 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	Identificado
17	**Entidad responsable**	MOPC Paraguay
18	**Comentarios**	https://infonegocios.com.py/infoconstruccion/desarrollo-en-camino-preven-culminar-tercera-etapa-de-la-ruta-bioceanica-en-2026
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Corredor Bioceánico Ruta PY15.kmz

Finalización puente internacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta y accesos

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-036
2	**Nombre**	Finalización puente internacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta y accesos
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción de puente internacional y accesos viales
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Completar la conexión física y vial entre Paraguay y Brasil mediante la construcción de un puente internacional
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un puente carretero internacional sobre el río Paraguay a la altura de Puerto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), así como las vías de acceso al mismo. La obra presenta un avance de aproximadamente el 70%.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 117,03 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	Identificado
17	**Entidad responsable**	MOPC Paraguay / Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puente internacional Carmelo Peralta – Puerto Murtinho.kmz

Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante – Porto Murtinho

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-037
2	**Nombre**	Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante – Porto Murtinho
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad transversal de las poblaciones de Rio Brilhante y Macarajú con el CBC, y facilitar el acceso de sus zonas productivas a la Hidrovía Paraguay - Paraná
13	**Descripción del proyecto**	Mejora de los laterales de la sección vial y repavimentación de la BR-267, incluyendo la creación de la variante sur de Macarajú
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 15 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	Identificado
17	**Entidad responsable**	Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante–Porto Murtinho.kmz

Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-382 (Entr. BR-060-MS270 (Guia Lopes da Laguna) /Entr.

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-038
2	**Nombre**	Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-382 (Entr. BR-060-MS270 (Guia Lopes da Laguna) /Entr.
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Pavimentar y modernizar la MS-382, colectora de la BR-060, para asegurar la conectividad de Guia Lopes da Laguna con los corredores regionales
13	**Descripción del proyecto**	Este prouecto forma parte del programa de acción inmediata del PELT, consiste en la pavimentación de tramos pendientes y la construcción de puentes de concreto en la MS-382, que conecta la intersección con la BR-060/MS-270 en Guia Lopes da Laguna
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 22 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	Identificado
17	**Entidad responsable**	Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes
18	**Comentarios**	https://www.seilog.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/PELT_Resumo_Executivo.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Programa de actuación inmediata MS-382.kmz

Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-258 (Entr.BR-060-MS (Bolicho Seco)/Entr.BR-163-MS (Anhanduí)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-039
2	**Nombre**	Programa de actuación inmediata (tramos a pavimentar y construcción de puentes de hormigón) MS-258 (Entr.BR-060-MS (Bolicho Seco)/Entr.BR-163-MS (Anhanduí)
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de carretera
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Pavimentar la MS-258, colectora de la BR-060, para mejorar la conectividad vial y garantizar seguridad en el tramo estratégico de Mato Grosso do Sul
13	**Descripción del proyecto**	Este prouecto forma parte del programa de acción inmediata del PELT, consiste en la pavimentación y construcción de puentes de concreto en la MS-258, en el tramo entre la intersección de la BR-060 (Bolicho Seco) y la BR-163 (Anhanduí)
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 13 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Pública nacional
16	**Estado del financiamiento**	Identificado
17	**Entidad responsable**	Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes
18	**Comentarios**	https://www.seilog.ms.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/PELT_Resumo_Executivo.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	MS-258 (Entr.BR-060-MS (Bolicho Seco)Entr.BR-163-MS (Anhanduí).kmz

Ruta de la Celulosa (BR 262/267 MS y MS 040/338/395)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-040
2	**Nombre**	Ruta de la Celulosa: BR 262/267 MS y MS 040/338/395
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de Carretera
9	**Ámbito**	CBC y otros
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Licitación completada)
12	**Objetivo**	Recuperación, operación, mantenimiento, conservación, implementación de mejoras y ampliación de la capacidad del sistema vial.
13	**Descripción del proyecto**	Concesión de los servicios públicos de recuperación, operación, mantenimiento, conservación, implementación de mejoras y ampliación de la capacidad del sistema vial compuesto por tramos de las carreteras estatales MS-040, MS-338 y MS-395, además de las federales BR-262 y BR-267. El proyecto es la primera fase de un macroproyecto de 870,3 Km que serán administrados durante un período de 30 años, y abarca un presupuesto del 10% del total (1.890 millones de dólares).
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 189 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Transportes y Gobierno del Estado de Mato Grosso do Sul
18	**Comentarios**	https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/concessoes/rota-da-celulose
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ruta de la Celulosa.Kmz

Puente sobre el río Apa

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-041
2	**Nombre**	Puente sobre el río Apa
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretero
8	**Tipo de obra**	Construcción de puente y accesos viarios
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Nuevo puente sobre el río Apa, considerado una alternativa estratégica a la Ruta Bioceánica y aumentar la conexión con Paraguay.
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un puente sobre el río Apa, que recorre aproximadamente 500 kilómetros desde la frontera hasta Paraguay. Une San Lázaro, en Concepción, y Porto Murtinho/MS.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Negociación con Itaipú
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	En proceso de ratificación del Acuerdo por parte de Brasil.
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puente Rio Apa.kmz

Mantenimiento por Sistema Modular / RN 81

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-042
2	**Nombre**	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 81
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretera - Puentes - Obras de Arte menores
8	**Tipo de obra**	Sistema de Mantenimiento por Sistema Modular Carretera y Puentes, y Obras Complementarias
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Mantenimiento de la estructura del camino, obras de arte y zona de camino, a los efectos de lograr un índice de estado y transitabilidad con seguridad y confort adecuado para los usuarios del camino; conservando las obras nuevas ejecutadas.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para el Mantenimiento del camino con el fin de conservar el estado inicial luego de ejecutadas las obras.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 11 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	-

Mantenimiento por Sistema Modular / RN 34

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-CV-043
2	**Nombre**	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 34
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Carretera - Puentes - Obas de Arte menores
8	**Tipo de obra**	Sistema de Mantenimiento por Sistema Modular Carretera y Puentes, y Obras Complementarias
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Idea
12	**Objetivo**	Mantenimiento de la estructura del camino, obras de arte y zona de camino, a los efectos de lograr un índice de estado y transitabilidad con seguridad y confort adecuado para los usuarios del camino; conservando las obras nuevas ejecutadas.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para el Mantenimiento del camino con el fin de conservar el estado inicial luego de ejecutadas las obras.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 11 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Vialidad Nacional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	-

9.2. Proyectos del subsistema de pasos de frontera

Junto con los proyectos orientados a garantizar la continuidad vial del CBC, en este segundo grupo se secuencian los dedicados a la mejora de las infraestructuras en los pasos fronterizos de Jama, Sico y Socompa, así como la renovación del cruce entre Pozo Hondo y Misión La Paz, y la finalización del nuevo centro de frontera de Porto Mourtinho.

Centro de apoyo en el paso fronterizo chileno de Jama, Chile

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-042
2	**Nombre**	Centro de apoyo en el paso fronterizo chileno de Jama, Chile
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Complementar el control de cargas mediante actividades fiscalizadoras, logísticas y comerciales vinculadas al tráfico terrestre de mercancías
13	**Descripción del proyecto**	Como complemento al proyecto de la creación de zona de inspección de carga para el control y fiscalización chilena en Jama, el Ministerio Obras Públicas de Chile y SNA, prevén desarrollar un área concesionada para llevar a cabo las actividades fiscalizadoras, logísticas y comerciales vinculadas al tráfico terrestre de mercancías.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 7,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SNA / MOP Chile
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Paso fronterizo Jama, Chile.kmz

Zona de inspección de carga para control y fiscalización chilena en Jama

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-043
2	**Nombre**	Zona de inspección de carga para control y fiscalización chilena en Jama
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Provisión de equipamiento + nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Fortalecer el control de cargas y la seguridad fito-zoosanitaria en la frontera de Jama, Chile
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto para las actividades de control fito-zoosanitarias (SAG) y control de carga (SNA) en territorio chileno, que se localizará a 5 km de la frontera. Área de construcción estimada de 1.300 m^2, incluyendo habitaciones para el personal y cuartel policial. El Ministerio del Interior de Chile asumirá el desarrollo del proyecto junto con la colaboración de SAG y SNA, MRE y MBN. A futuro se plantea un puerto terrestre anexo al paso fronterizo de Jama.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 11,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SNA / MOP Chile
18	**Comentarios**	https://www.economia.gob.cl/wp-content/uploads/2025/04/20250410-plan-de-accion.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Paso fronterizo Jama, Chile.kmz

Centro de Coordinación Fronteriza en Calama y PTIRA en Baquedano

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-044
2	**Nombre**	Centro de Coordinación Fronteriza en Calama y PTIRA en Baquedano
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística de coordinación
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Facilitar y anticipar los trámites de ingreso a puertos y pasos fronterizos, además de proveer información operativa y climatológica en tiempo real para transportistas
13	**Descripción del proyecto**	La localización de Calama entre los pasos fronterizos de Jama y Sico – y, su proyección a la frontera boliviana en Ollagüe – y los puertos de Antofagasta, Mejillones e Iquique, le convierten en un punto estratégico para la localización de un Centro de Coordinación Fronteriza. El Centro de Coordinación Fronteriza permitirá a los transportistas obtener información actualizada sobre las condiciones operativas y climáticas de los pasos fronterizos, así como realizar trámites anticipados antes de llegar a los recintos portuarios, mejorando la eficiencia logística y reduciendo tiempos de espera, en complementariedad con el Puerto Terrestre Internacional de la Región Antofagasta (PTIRA) en Baquedano.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	Con declaratoria de interés público por parte de concesiones MOP. A la espera del inicio de los estudios.
17	**Entidad responsable**	SNA / MOP Chile
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centro de Coordinación Fronteriza en Calama.kmz

Recuperación del paso fronterizo de Socompa

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-045
2	**Nombre**	Recuperación del paso fronterizo de Socompa
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Rehabilitación de paso ferroviario
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Recuperar la operatividad del paso fronterizo de Socompa para permitir el tránsito de trenes desde el lado argentino
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por el Servicio Nacional de Adunas de Chile, con el apoyo financiero del Ministerio de Obras Públicas (MOP), para la recuperación de la operatividad del paso fronterizo de Socompa para trenes. El proyecto aun no cuenta con un marco de inversión definido.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 16 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Paso fronterizo de Socompa.kmz

Mejoramiento paso de frontera argentino en Jama

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-046
2	**Nombre**	Mejoramiento paso de frontera argentino en Jama
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Aumentar la capacidad de atención en el puesto fronterizo del lado argentino en Jama mediante la separación de flujos turísticos y flujos de carga
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto propuesto por la Provincia de Jujuy, en el que se incluye la creación de una segunda caseta de atención para separar los flujos turísticos del manejo de los flujos de carga. Para esta última actividad se prevé la dotación de un escáner móvil de carga.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 1,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	DGA / SOP Argentina
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Paso fronterizo Jama, Argentina.kmz

Mejoramiento paso de frontera argentina en Sico

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-047
2	**Nombre**	Mejoramiento paso de frontera argentina en Sico
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Aumentar la capacidad de atención en el puesto fronterizo del lado argentino en Sico mediante la separación de flujos turísticos y flujos de carga
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Salta, en el que se incluye la creación de una segunda caseta de atención para separar los flujos asociados a la actividad turística de los asociados al transporte de carga, y se contempla la incorporación de un escáner móvil de carga
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 0,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	DGA / SOP Argentina
18	**Comentarios**	https://shorturl.at/ra3df
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Paso fronterizo Sico, Argentina.kmz

Centros de Coordinación Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-048
2	**Nombre**	Centros de Coordinación Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta, Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Frontera
8	**Tipo de obra**	Provisión de equipamiento + nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Fortalecer la red logística mediante la creación de Centros de Coordinación Fronteriza para la atención a transportistas, facilitar tramites y mejorar la seguridad del paso
13	**Descripción del proyecto**	Susques se ha identificado tradicionalmente como una localización adecuada para la prestación de servicios a los transportistas en su tránsito hacia el puesto fronterizo de Jama desde el lado argentino. Se contempla que Susques pueda operar como CCF y apoyo a los conductores en situaciones de mal de altura, realización anticipada de trámites, y suministro de información sobre el paso de frontera y las condiciones del trayecto en Chile y sus terminales portuarios. En paralelo, la provincia de Salta ha propuesto desaduanar en San Antonio de los Cobres las mercancías provenientes de los puertos chilenos, excepto la carga que se dirija a Buenos Aires, la cual se nacionalizará en el Puerto Terrestre de General Güemes. Se contempla completar la propuesta con funciones de Centro de Coordinación Fronteriza, para el que se considera que la mejor localización corresponde a San Antonio de los Cobres
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12 Millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta, Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centros de Coordinación Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres.kmz

Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-049
2	**Nombre**	Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Norte de NOA
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Disponer de un paso de frontera con instalaciones y equipamiento adecuado
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un nuevo paso fronterizo, incluyendo accesos instalaciones de migración y revisión de mercancías, accesos, áreas de espera y centro habitacional y de servicios para los funcionarios
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	DGA / SOP Argentina
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz.kmz

Nuevo paso fronterizo con Argentina en Pozo Hondo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-050
2	**Nombre**	Nuevo paso fronterizo con Argentina en Pozo Hondo
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Disponer de un paso de frontera con instalaciones y equipamiento adecuado
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un nuevo paso fronterizo, incluyendo accesos instalaciones de migración y revisión de mercancías, accesos, áreas de espera y centro habitacional y de servicios para los funcionarios
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) de Paraguay
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Pozo Hondo.kmz

Área de control integrada y unificada Brasil-Paraguay

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-051
2	**Nombre**	Área de control integrada y unificada Brasil-Paraguay
3	**País**	Brasil - Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul - Chaco
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Fronterizo
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Diseño constructivo
12	**Objetivo**	Facilitar el control fronterizo entre Brasil y Paraguay mediante la creación de un Área de Control Integrada
13	**Descripción del proyecto**	El ACI de Porto Murtinho está incluida dentro del proyecto de desarrollo del puente internacional – actualmente en construcción – acordado por Brasil y Paraguay para dar impulso al Corredor Capricornio. Se espera que el nuevo recinto de inspección fronteriza comience a desarrollarse en las proximidades del puente unos meses antes de su finalización, a fin de que ambas facilidades puedan inaugurarse conjuntamente.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 35 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Receita Federal Brasil
18	**Comentarios**	Viabilizado sin iniciar ejecución hasta terminación del puente internacional
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Área de control Brasil-Paraguay.kmz

Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-PF-052
2	**Nombre**	Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Frontera
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento infraestructura de control fronterizo
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Optimizar los servicios de información, trámites y coordinación logística en Porto Murtinho
13	**Descripción del proyecto**	El área urbana de Porto Murtinho ya dispone actualmente de un centro de control fronterizo en su acceso este, el cual se prevé que pueda acoger igualmente las funciones previstas para un Centro de Coordinación Fronteriza
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 5,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Receita Federal Brasil
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho.kmz

9.3. Proyectos del subsistema de apoyo a la operativa de los transportistas

El tercer grupo de proyectos de infraestructura identificados corresponde a proyectos nodales de apoyo a la operación de las empresas transportistas, en los que se incluyen los truck centers y los antepuertos asociados a los puertos del Pacífico. Es importante señalar que los antepuertos también constituyen elementos claves para reducir los conflictos actuales entre el transporte de carga y la movilidad urbana, particularmente en las ciudades de Iquique y Antofagasta.

Antepuerto Alto Hospicio

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-053
2	**Nombre**	Antepuerto Alto Hospicio
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Gestionar adecuadamente los flujos de camiones de acceso a la ciudad de Iquique, a fin de minimizar su impacto sobre la movilidad urbana.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI) sobre una superficie de aproximadamente 12 Ha, a localizar en el área de Alto Hospicio. El proyecto se encuentra actualmente en fase de conceptualización, en la que se definirá su localización definitiva y las funciones de soporte a prestar a los transportistas.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 15 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	EPI / GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	Perfil Corfo financia en etapa de licitación de prefactibilidad
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Alto Hospicio.kmz

Zonas de descanso para transportistas en la región de Antofagasta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-054
2	**Nombre**	Zonas de descanso para transportistas en la región de Antofagasta
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Proveer infraestructura segura y equipada con servicios básicos para los transportistas que utilicen el Corredor.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por GORE Antofagasta y Ministerio de Obras Públicas de Chile para la creación de centros de servicios para transportistas. La implementación de estos centros está prevista para el año 2027, y está previsto iniciar en una primera fase por las localizaciones de San Pedro de Atacama, Mejillones y Crucero – que probablemente se integraría en la plataforma multimodal prevista por el CPM – y sumar, en una segunda fase, a Baquedano, Ollagüe y Calama.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 7,8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	MOP / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Zonas de descanso para transportistas Antofagasta.kmz

Zona de Desarrollo Logístico de La Negra

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-055
2	**Nombre**	Zona de Desarrollo Logístico de La Negra
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Extender la actividad portuaria fuera de la ciudad, y minimizar las interferencias con la movilidad urbana
13	**Descripción del proyecto**	Creación de un antepuerto y zona de fraccionamiento de carga es promovida por la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA), en una superficie total de 49 hectáreas, e incluyendo: Zona Logística: 27,3 ha; Zona Primaria Aduanera: 7,7 ha; Barrio Industrial; Truck Center: 5,5 ha; Zona Franca (a desarrollar por Paraguay, estimado de inicio en 2026) 10 ha. La implementación de la ZDL La Negra requiere construir una vía de conexión a Ruta 5, con una extensión de 5,5 km, sin ejecutar en la actualidad.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 441,1 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	EPA / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Prefactibilidad hecha, 2025 en proceso de licitación zona de desarrollo logístico EPA, operará un privado.
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Zona de Desarrollo Logístico de La Negra.kmz

Antepuerto Mejillones

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-056
2	**Nombre**	Antepuerto Mejillones
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Reducir el impacto generado por los camiones que transitan en las calles cercanas al puerto y ofrecer un recinto para el estacionamiento de camiones con carga, con servicios de apoyo a los conductores
13	**Descripción del proyecto**	El recinto busca mejorar sustancialmente la planificación y la espera previa de ingreso al Puerto tiene previstos espacios de descanso y salas de capacitación para los conductores con el fin de disminuir los impactos que se generan en el entorno del puerto producto del incremento en la transferencia de carga.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	CPM
18	**Comentarios**	Desarrollo de factibilidad avanzada .
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Mejillones.kmz

Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-057
2	**Nombre**	Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística ferroviaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Presentar servicios consolidación/desconsolidación de la carga de concentrados mineros bolivianos en tránsito (FBA) mediante el uso de contenedores de volteo (half cointainer de 8 x 8 x 10) de 30 toneladas netas, de forma consistente con la operativa actual
13	**Descripción del proyecto**	Promovido por la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA), el proyecto prevé ampliar las vías férreas y hacer un estacionamiento de camiones en una superficie estimada de 35 ha.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 10 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	EPA / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo.kmz

Postas camioneras en Volcán y Susques, Jujuy

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-058
2	**Nombre**	Postas camioneras en Volcán y Susques, Jujuy
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Transporte
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de apoyo a la operativa de transporte
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejorar la seguridad y el bienestar de los transportistas en el corredor hacia el Paso de Jama mediante la creación de postas camioneras en puntos estratégicos, con servicios de descanso y asistencia
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto de creación de truck centers en localizaciones estratégicas para los transportistas, promovido por la Provincia de Jujuy. La selección de estos puntos se debe a razones operativas, a fin de maximizar la seguridad personal de los conductores y de la carga. En particular, la población de Volcán tiene una localización apropiada para los transportistas que eviten subir el paso de Jama de noche, por el alto riesgo en Cuesta de Lipán; mientras que la propuesta para Susques se podría complementar con el desarrollo de un Centro de Coordinación Fronteriza y servicios de asistencia a los transportistas.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Postas camioneras en Volcán y Susques, Jujuy.kmz

Truck Center Libertador General. S. Martín, Jujuy

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-059
2	**Nombre**	Truck Center Lib. Gral. S. Martín
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Transporte
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de apoyo a la operativa de transporte
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejorar la seguridad y el bienestar de los transportistas en el corredor hacia el Paso de Jama mediante la creación de postas camioneras en puntos estratégicos, con servicios de descanso y asistencia
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto de creación de un truck center para apoyar las necesidades de los transportistas en un área de intensa concentración de operaciones. El objetivo último de esta infraestructura es mejorar la seguridad personal de los conductores y de la carga.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 3,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Truck Center Lib. Gral. S. Martín.kmz

Centro de Transferencia de Cargas en Pichanal

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-060
2	**Nombre**	Centro de Transferencia de Cargas en Pichanal
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio-Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Facilitar el acceso de los pequeños y medianos productores del norte de NOA a los puertos chilenos y de la Hidrovía Paraguay - Paraná a través de un terminal ferrocarretero integral.
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto impulsado por el Ministerio de la Producción de Salta en coordinación con Trenes Argentinos de Cargas, el cual busca complementar el Nodo Logístico de General Güemes mediante la evaluación de un Centro de Transferencia de Cargas en Pichanal
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12,6 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de la Producción de Salta/ Trenes argentinos de cargas
18	**Comentarios**	https://agronoa.com.ar/un-centro-de-transferencia-de-cargas-en-pichanal/
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centro de Transferencia de Cargas en Pichanal.kmz

Truck centers en Pozo Hondo, Mariscal Estigarribia y Centinela

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-061
2	**Nombre**	Desarrollo de Truck Centers en Pozo Hondo, Mariscal Estigarribia y Centinela
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Transporte
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de apoyo a la operativa de transporte
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Disponer de centros de apoyo a la operativa de los trasportistas a lo largo del Corredor Bioceánico, a fin de mejorar sus condiciones de conducción y seguridad en el trayecto
13	**Descripción del proyecto**	Construcción secuencial de un primer truck center en Mariscal Estigarribia, que podría integrarse en el futuro hub de carga aérea o en la plataforma multifuncional del Chaco. Seguidamente se edificarían dos instalaciones de apoyo en los extremos del Corredor, cerca de la frontera de Pozo Hondo y en el área de Centinela
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 6,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) de Paraguay
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Desarrollo de Truck Centers.kmz

Truck Center en Jardim

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-AT-062
2	**Nombre**	Truck Center en Jardim
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un área especializada para la atención de transportistas
13	**Descripción del proyecto**	La propuesta de implementación de un corredor logístico bioceánico contempla la creación de un espacio especializado para los transportistas en el área de Jardim. Esta localización cuenta con la ventaja de su equidistancia entre Campo Grande y la frontera de Porto Murtinho, a la vez que constituye un nodo en el que confluyen varios ejes viales de conexión con Paraguay y otros estados del sureste brasileño
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 3,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SEILOG
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Jardim.kmz

9.4. Proyectos del subsistema de instalaciones portuarias

Como resultado de las consultas realizadas a los entes promotores, en este cuarto grupo se incluyen un total de 6 proyectos, que corresponden a la ampliación de los terminales marítimos existentes o a la creación de nuevas instalaciones portuarias en la fachada marítima del Pacífico.

Expansión puerto de Iquique

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-063
2	**Nombre**	Expansión puerto de Iquique
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Ampliación de infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Aumentar la capacidad operativa del puerto de Iquique mediante la ampliacion de 750 metros de muelle.
13	**Descripción del proyecto**	Promovido por la Empresa Portuaria de Iquique (EPI), este proyecto consiste en la ampliación de 750 metros de muelle (aprox. 275 m en primera fase) y el relleno de 100.000 m³. Permitirá aumentar la capacidad del puerto a 2,5 millones TEU (vs. 350.000 TEU actuales). Costo estimado 380 millones USD.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 250 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	EPI / GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	Información publicada en el Reporte CALENDARIO REFERENCIAL DE INVERSIONES EPI 2022-2026
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Expansión puerto de Iquique.kmz

Terminal Portuario Sur de Iquique

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-064
2	**Nombre**	Terminal Portuario Sur de Iquique
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Largo (posterior a 2045)
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Ampliar la oferta portuaria en el sur de Iquique
13	**Descripción del proyecto**	Promovido por el GORE Tarapacá, se plantea la posibilidad de expandir la oferta portuaria en el sur de la ciudad, debido a las dificultades para factibilizar un acceso norte al Área Metropolitana de Iquique. Actualmente el proyecto se encuentra a nivel de idea, sin estudio conceptual.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 400 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Terminal Portuario Sur de Iquique.kmz

Terminal contenedores en el puerto de Antofagasta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-065
2	**Nombre**	Terminal contenedores en el puerto de Antofagasta
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Ampliación de infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Desarrollo de 400 metros lineales para la atención de naves portacontenedores, aumentando la competitividad y la capacidad de atención del puerto
13	**Descripción del proyecto**	Modelo de negocio y operación para concesionar los sitios 1, 2 y 3 para desarrollar 400 metros lineales para la atención de naves portacontenedores. Una primera fase se encuentra en proceso de licitación y ejecución, mientras que una segunda se espera que esta nueva concesión realice las inversiones en superestructura y calado que permita disponer de una infraestructura portuaria competitiva al año 2030. Con este proyecto, el puerto dispondrá de dos sitios equipados para atender naves portacontenedores con las esloras máximas actuales. Conforme se desarrolle la demanda, la Empresa Portuaria Antofagasta tiene previsto incrementar la capacidad de atención de naves portacontenedores al año 2040 en sus sitios 6 y 7, llevándolos a un lineal de muelle total de 600 metros y nuevo equipamiento de grúas.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 750 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	EPA / GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	Es un proyecto de terminal público que se quiere concesionario requiere inversión en dragado
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Terminal contenedores en el puerto de Antofagasta.kmz

Nuevo muelle de contenedores en Mejillones (Terminal 2)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-066
2	**Nombre**	Nuevo muelle de contenedores en Mejillones (Terminal 2)
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Duplicar la capacidad de atención de naves portacontenedores en el Puerto de Mejillones, mejorando el servicio y seguridad, y minimizar el impacto de las mareas sobre la Terminal 1
13	**Descripción del proyecto**	Promovido por la empresa Complejo Portuario Mejillones (CPM), se contempla la creación de un nuevo muelle de contenedores en paralelo al terminal 1 – aún a nivel de perfil –. La localización de este nuevo terminal permitirá a CPM duplicar su capacidad de recepción de naves portacontenedores bajo las máximas garantías de servicio y seguridad, a la vez que permitirá minimizar el impacto de las mareas sobre el Terminal 1.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 200 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	CPM
18	**Comentarios**	Es espejo de terminal 1 parte del master plan un proyecto privado
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Mejillones.kmz

Nuevos muelles de graneles sólidos y líquidos en Mejillones

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-067
2	**Nombre**	Nuevos muelles de graneles sólidos y líquidos en Mejillones
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Ampliación de infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Optimizar la capacidad operativa del Puerto de Mejillones mediante la ampliación del Terminal de Graneles Sólidos, liberando espacio en el Terminal 1 para carga contenedorizada
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto añadió capacidad de embarque al terminal original -en operaciones desde 2011- y permitirá transferir hasta cuatro millones de toneladas anuales de concentrados de cobre, marcando un hito de innovación y sostenibilidad en la industria portuaria
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 130 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	CPM
18	**Comentarios**	Inaugurado en abril 2025
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Mejillones.kmz

Terminal portuario multipropósito de Tocopilla

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-TP-068
2	**Nombre**	Terminal portuario multipropósito de Tocopilla
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Desarrollar un terminal portuario multipropósito en Tocopilla que permita diversificar el tipo de carga atendida
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por el GORE Antofagasta, aún a nivel de idea conceptual y sin estudio de prefactibilidad. De acuerdo con el estudio conceptual para la creación del Puerto Multipropósito de Tocopilla, se contempla que el nuevo terminal podría en el futuro manejar una diversidad de cargas de tipo silvoagropecuarios, con una distribución de 40% de contenedores (tipo Dry y Reefer), 35% de graneles sólidos, 10% de graneles líquidos y 15% de carga fraccionada. Asimismo, en el estudio conceptual se proyectó que en 20 años el puerto podría gestionar más de 1,5 millones de toneladas anuales, cifra que podría duplicarse con inversiones en infraestructura ferroviaria y vial, de acuerdo con el mismo estudio. Esta cifra aumentaría con estrategias como el desarrollo del sector industrial de Barriles, la implementación de una Zona Franca Industrial y la gestión de cargas de retorno en el Corredor Bioceánico Capricornio.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 2.500 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Antofagasta / EPA
18	**Comentarios**	No se dispone de estudios de demanda que confirmen la necesidad de un nuevo puerto en una región con tres terminales oceánicos.
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Terminal portuario multipropósito de Tocopilla.kmz

9.5. Proyectos del subsistema de nodos estratégicos interiores

Este grupo de proyectos se sitúan entre las fases operativas y productivas, dado que en estos nodos se pueden realizar de forma simultánea o diferenciada ambos tipos de funciones. La diversidad entre los proyectos de zonas estratégicas es muy amplia, incluyendo agrocentros, zonas logísticas multripropósito, parques industrial-logísticos, centros de frío y puertos secos.

Plataforma logística Mejillones

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-069
2	**Nombre**	Plataforma logística Mejillones
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Centralizar y optimizar los servicios logísticos y aduaneros para los terminales del Puerto de Mejillones
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por el Complejo Portuario de Mejillones (CPM) para desarrollar una plataforma logística en un área de 50 Ha destinada a atender las necesidades de sus 9 terminales portuarios. Incluye un truck center con capacidad para más de 100 camiones, zona primaria aduanera, estacionamientos, oficinas públicas, parque logístico con bodegas y centros de distribución, y lotes para proyectos especializados como patios de contenedores.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 30 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	CPM
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Mejillones.kmz

Plataforma logístico Industrial de Barriles

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-070
2	**Nombre**	Plataforma logístico Industrial de Barriles
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	En ejecución
11	**Estado preinversión**	En ejecución (Preinversión completada)
12	**Objetivo**	Reducir la presión que ejerce la concentración de actividades sobre el área urbana de Tocopilla y los territorios costeros
13	**Descripción del proyecto**	Este proyecto – promovido por el GORE Antofagasta y ejecutado por el municipio de Tocopilla – tiene como finalidad la consolidación de una plataforma para la localización de actividades productivas e infraestructura de impacto intercomunal, en el sector Barriles, sobre la Ruta 24, a 20 km de Tocopilla. Comprende una vasta explanada de 8.300 Ha, que se inserta en un área rural de usos diversos. El área disponible puede potencialmente albergar infraestructuras energéticas renovables, lo que permitiría dar un nuevo impulso al desarrollo de un clúster minero y logístico en la zona de Tocopilla. Actualmente el proyecto cuenta con la infraestructura básica de vialidad y servicios públicos, pero el tiempo en desuso requiere de inversión para su reactivación.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 15 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Antofagasta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Plataforma logístico Industrial de Barriles.kmz

Terminal Logística de Iquique

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-071
2	**Nombre**	Terminal Logística de Iquique
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Crear una plataforma de apoyo al puerto para la gestión de 4.000 TEU, a través de actividades de consolidación/desconsolidación, y zona de reefers
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto es promovido por la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), como complemento a sus instalaciones actuales: Centro de Negocios Mayorista: 80 Ha; Centro Logístico ZOFRI: almacén de vehículos junto al puerto (1,6 Ha de bodega y 6,5 Ha de campa); Parque Empresarial Alto Hospicio: 120 Ha, 66 Ha urbanizadas. Se prevé que el terreno para la nueva plataforma se localice en el área de Alto Hospicio, aunque aún no se ha definido su ubicación precisa.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 25 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	ZOFRI
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Alto Hospicio.kmz

Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-072
2	**Nombre**	Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desconcentrar las actividades de carga en el área metropolitana de Iquique y posicionar a la ciudad como un nodo estratégico para el manejo de mercancías perecederas asociadas al Corredor Capricornio
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por el GORE Tarapacá para crear un centro de servicios al mercado reefer, el cual se localizaría en un terreno de 50 Ha en las proximidades del aeropuerto de Iquique, en la zona sur de la ciudad
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 16 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	Ministerio de Economía y GORE Tarapacá 2024: se firma un permiso de ocupación provisoria y a título gratuito del inmueble de 50 Ha ubicado en Ruta A-1 km 382. Se proyectan oficinas, galpones, frigoríficos, recinto ferial, abastecimiento y servicios vinculados a nuevos negocios.
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique.kmz

Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-073
2	**Nombre**	Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística/ parque industrial
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Impulsar la logística minera mediante la creación de un parque industrial y logístico en Pozo Almonte
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Alcaldía de Pozo Almonte, con el apoyo del GORE Tarapacá, consiste en la creación de un parque industrial de servicio a la logística minera, con una extensión prevista de 46 Ha. Actualmente el proyecto se encuentra en fase de desarrollo conceptual.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 20 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado y público
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Tarapacá / Municipalidad Pozo Almonte
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte.kmz

Nodo Logístico General Güemes

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-074
2	**Nombre**	Nodo Logístico General Güemes
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Transformar la operativa de transporte a lo largo del Corredor Capricornio a través de la creación de un nodo que integre funciones de puerto terrestre, plataforma logística y terminal ferroviario
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Salta en asociación con Trenes Argentinos de Carga (TAC), comprenda dos funcionalidades principales a ser desarrolladas: la primera de estas funcionalidades corresponde a un puerto terrestre y plataforma logística, con reciento aduanal primario y operaciones de consolidación y desconsolidación, complementado por un terminal de intercambio ferroviario. El área total de desarrollo comprende 39 Ha, de las que 13 Ha se destinan a la estación ferroviaria y 27 Ha a la zona de depósitos logísticos. Ambas zonas se integrarán en un proyecto más amplio denominado Polo Logístico-Industrial Güemes, al que se incorporan la Zona Franca y el Parque Industrial existente. Como resultado final se dispondrá de una superficie total de 300 Ha destinadas a actividades logísticas, y 450 Ha de desarrollo industrial.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 33 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	La empresa pública que debía impulsarlo (BCyL) está en proceso de liquidación
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Nodo Logístico General Güemes.kmz

Puerto Seco de Perico

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-075
2	**Nombre**	Puerto Seco de Perico
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Desarrollar un puerto terrestre de apoyo a la operativa de los puertos chilenos con el fin de aprovechar la conectividad vial y ferroviaria de Perico
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto promovido por la Provincia de Jujuy para aprovechar la conectividad vial y ferroviaria de Perico, con el fin de desarrollar un puerto terrestre de apoyo a la operativa de los puertos chilenos. Complementariamente a la creación del puerto terrestre, en el área próxima a Perico la provincia de Jujuy dispone de un área urbanizable en la finca El Pongo, con más de 4.000 Ha desarrollables de vocación logística, aunque aún no se cuenta con un plan urbano específico
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 42 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Jujuy
18	**Comentarios**	https://prensa.jujuy.gob.ar/centro-logistico/nuevos-horizontes-comerciales-traves-del-centro-logistico-jujuy-n33713 https://prensa.jujuy.gob.ar/zona-franca/comenzo-la-construccion-la-zona-franca-perico-n102706?
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Seco de Perico.kmz

Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-076
2	**Nombre**	Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Aeroportuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de apoyo a la operación aduanera
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar la capacidad aduanera aérea en la provincia, permitiendo trámites de comercio exterior localmente sin necesidad de trasladarse a los puertos
13	**Descripción del proyecto**	Ampliación del aeropuerto de Salta mediante la habilitación de un depósito fiscal, permitiendo descentralizar las operaciones aduaneras
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 2,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Aduanas Nacionales
18	**Comentarios**	https://cfi.org.ar/assets/docs/cartera_proyectos/Salta.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial.kmz

Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-077
2	**Nombre**	Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Aeroportuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura aeroportuaria
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Impulsar el comercio internacional de Jujuy mediante la creación de una terminal de carga aérea en el Aeropuerto Internacional Horacio Guzmán de Perico, considerándose además que la Zona Franca (con exenciones tributarias nacionales) se encuentra a 5 km del mismo.
13	**Descripción del proyecto**	Propuesta para habilitar una terminal aérea de cargas en Perico para optimizar la logística, atraer inversiones y diversificar la actividad exportadora e importadora
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 6 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia de Jujuy
18	**Comentarios**	https://cfi.org.ar/assets/docs/cartera_proyectos/Jujuy.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy.kmz

Parque agroindustrial de Pichanal

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-078
2	**Nombre**	Parque agroindustrial de Pichanal
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística + agroindustrial
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Generar un agrocentro, centro de coordinación fronteriza, truck center y nodo multimodal con conexión ferroviaria
13	**Descripción del proyecto**	Relanzamiento del predio público disponible por parte de la Provincia de Salta para generar un agrocentro, centro de coordinación fronteriza, truck center y nodo multimodal con conexión ferroviaria
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Parque agroindustrial de Pichanal.kmz

Polígono Industrial General Mosconi

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-079
2	**Nombre**	Polígono Industrial General Mosconi
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Reactivar y mejorar las condiciones de operación del Polígono Industrial General Mosconi
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto tiene en cuenta el análisis de un plan de mejoras de infraestructura y servicios para el parque industrial, así como la evaluación de opciones para futuras ampliaciones del predio. Así mismo, se requerirá la estructuración de un proyecto de obras y mantenimiento que contemple accesos, cerco perimetral, agua y seguridad, entre otros aspectos
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 6,6 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	https://municipiosdeargentina.com/general-mosconi-se-trabajara-en-un-plan-de-mejoras-para-el-parque-industrial/
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Polígono Industrial General Mosconi.kmz

Centro Logístico Minero Olacapato

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-080
2	**Nombre**	Centro Logístico Minero Olacapato
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Norte de NOA
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Crear un centro logístico para la provisión de insumos necesarios para la actividad minera de la región
13	**Descripción del proyecto**	Proyecto logístico promovido por la Provincia de Salta para la provisión de insumos a la minería local. Se dispone de un máster plan ya elaborado, a ser desarrollado en un terreno localizado en la confluencia de las rutas 27 y 51.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Gobierno Provincia Salta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centro Logístico Minero Olacapato.kmz

Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-081
2	**Nombre**	Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística, industrial y portuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Impulsar la región occidental de Paraguay como un centro logístico internacional, integrando infraestructura portuaria, vial y agroindustrial para potenciar el Corredor Bioceánico
13	**Descripción del proyecto**	En Carmelo Peralta están en curso y previstos diversos proyectos de desarrollo, incluyendo la construcción del puente bioceánico con Brasil, la modernización de la red eléctrica con la construcción de una nueva subestación, y mejoras en la infraestructura vial. Se espera que la región occidental de Paraguay se convierta en un gran Centro Logístico Internacional gracias al puente y al nuevo corredor vial, para lo que las autoridades locales han considerado la creación de un área de servicios a la operativa portuaria y de transporte terrestre, que a futuro podría incorporar zonas dedicadas a la actividad logística y un centro agroindustrial
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 22 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta.kmz

Plataforma Logístico- Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-082
2	**Nombre**	Plataforma Logístico - Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Potenciar las oportunidades logísticas y de base productiva del Chaco Central mediante el desarrollo de una plataforma logística con multipropósito
13	**Descripción del proyecto**	Este proyecto, aún en fase de conceptualización, contempla la potenciación de las oportunidades logísticas y de base productiva del Chaco Central, a través de una plataforma logística con múltiples funcionalidades en el área que conforman las poblaciones de Filadelfia, Newland, y Loma Plata. Se espera que esta inversión esté directamente relacionada con las capacidades productivas de la zona, a la vez que aproveche el desarrollo del Corredor Bioceánico para ofrecer servicios de valor agregado.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 20 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional, Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada / Gobierno Regional
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Plataforma Logístico- Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco.kmz

Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-083
2	**Nombre**	Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Aeroportuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura aeroportuaria
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un hub de pasajeros y carga mediante el desarrollo de un centro logístico especializado para carga en el aeropuerto Mariscal Estigarribia
13	**Descripción del proyecto**	El aeropuerto Mariscal Estigarribia, en Paraguay, tiene el potencial, de acuerdo a diversos estudios y estimaciones, de convertirse en un hub de carga aérea, aunque en la actualidad su actividad e instalaciones son modestas. En el marco del proyecto de Corredor Bioceánico se ha discutido la posibilidad de desarrollar un hub de pasajeros y cargas, con énfasis en este último aspecto, para lo cual se prevé desarrollar instalaciones para el manejo de carga. El plan maestro del aeropuerto considera la posibilidad de un centro logístico para carga, paquetería y mensajería, con bodegas y plataformas de embarque y desembarque.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 9,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia.kmz

Puerto Terrestre de Campo Grande

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-084
2	**Nombre**	Puerto Terrestre de Campo Grande
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar un puerto terrestre en los territorios del NOA argentino y del Chaco Paraguayo
13	**Descripción del proyecto**	Este proyecto se concibe como una aplicación directa del concepto de Puerto Terrestre identificado en los territorios del NOA argentino y del Chaco Paraguayo al caso de Mato Grosso do Sul. Al respecto, se contempla su ubicación en el entorno del Área Metropolitana de Campo Grande, dada su preminencia como principal centro de producción industrial y consumo del Estado
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SEILOG
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto Terrestre de Campo Grande.kmz

Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-085
2	**Nombre**	Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Portuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura portuaria
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Impulsar el desarrollo portuario-fluvial en Porto Murtinho mediante la construcción de un puerto multifuncional
13	**Descripción del proyecto**	Definido como una iniciativa privada para fortalecer el desarrollo portuario-fluvial en Porto Murtinho, el proyecto se encuentra en fase de prefactibilidad, y aún no cuenta con financiamiento definido
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 5,32 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho.kmz

Hidrovía sobre el río Paraguay

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-086
2	**Nombre**	Concesión de la hidrovía Paraguay en el tramo Corumba – Río Apa
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Transporte
8	**Tipo de obra**	Hidrovía
9	**Ámbito**	CBC y otros
10	**Etapa**	En análisis del modelo de licitación
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Ampliación de la capacidad logística.
13	**Descripción del proyecto**	Primera concesión de servicios de vías navegables en el interior de Brasil, lo que representa un hito regulatorio y logístico para el país. La vía navegable del río Paraguay tiene una extensión de aproximadamente 600 km en territorio brasileño y es estratégica para el transporte de mercancías en la región centro-oeste. La concesión comprende el Tramo Sur, el Canal Tamengo y las infraestructuras asociadas, abarcando el tramo entre Corumbá (MS) y la desembocadura del río Apa.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 14 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Puertos y Aeropuertos y el Estado de Mato Grosso do Sul
18	**Comentarios**	https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/08/ministerio-dos-portos-e-aeroportos-realiza-sondagem-de-mercado-para-concessao-da-hidrovia-do-paraguai
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Hidrovía Rio Paraguay.kmz

Agrocentro en Jardim

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-087
2	**Nombre**	Agrocentro en Jardim
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Agroindustria
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística + agroindustrial
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Consolidar un agrocentro en Jardim, aprovechando su ubicación estratégica
13	**Descripción del proyecto**	El área de Jardim cuenta con una localización estratégica dentro del tramo final del Corredor Bioceánico. Complementariamente, su ubicación en una zona agrícola altamente productiva ha motivado el interés de SEMAGRO para avanzar en el desarrollo del un agrocentro, aun cuando todavía se trata de un proyecto en fase de propuesta.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 4 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Jardim.kmz

Hub logístico aéreo en Campo Grande

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-088
2	**Nombre**	Hub logístico aéreo en Campo Grande
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Aeroportuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura aeroportuaria
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Impulsar el aeropuerto de Campo Grande como un hub regional aéreo
13	**Descripción del proyecto**	Este proyecto forma parte de una iniciativa privada que busca potenciar el papel del aeropuerto de Campo Grande como hub regional aéreo, iniciando en una primera fase con la creación de una escuela de pilotos que, posteriormente, avanzaría hacia el desarrollo de un centro logístico y área de mantenimiento de aeronaves.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 6,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Iniciativa privada
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Hub logístico aéreo en Campo Grande.kmz

Construcción aeródromo de Jardim

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-NL-089
2	**Nombre**	Construcción aeródromo de Jardim
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Aeroportuario
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura aeroportuaria
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejorar la conectividad regional mediante la construcción de un aeródromo en Jardim
13	**Descripción del proyecto**	La localización estratégica de Jardim en el tramo central del Corredor Bioceánico en Mato Grosso do Sul también ha sido valorada por la SEILOG para localizar un aeródromo regional. La propuesta aún no cuenta con los estudios básicos de localización, pero se espera que puedan comenzarse antes de 2027
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	SEILOG
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Jardim.kmz

9.6. Proyectos del subsistema de infraestructura y terminales ferroviarios

Comprende la creación de redes o líneas ferroviarias complementarias al Corredor Bioceánico de Capricornio, así como terminales ferrocarreteros de intercambio modal situados en nodos estratégicos a lo largo del Corredor.

Corredor ferroviario de carga Calama-Mejillones

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-090
2	**Nombre**	Corredor ferroviario de carga Calama - Mejillones
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Construcción de nuevo tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Construir una infraestructura ferroviaria que facilite el transporte de cargas de la minería metálica y no metálica y de cargas de agricultura hacia el Corredor Bioceánico.
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto contempla la construcción, mantención, conservación y explotación de una nueva vía férrea de carga entre las comunas de Calama, Sierra Gorda, Antofagasta y Mejillones, en una extensión de 290 km; y, el servicio de transporte ferroviario de carga de minería metálica y no metálica de la región de Antofagasta.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 386 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	Con declaratoria de interés público por parte de concesiones MOP. A la espera del inicio de los estudios.
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Obras Públicas
18	**Comentarios**	https://concesiones.mop.gob.cl/uploads/sites/4/2025/06/Listado-Publicacion-IPs-activas-2025-I-SEM.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Corredor ferroviario Calama – Mejillones.kmz

Centro de Transferencia Intermodal de Perico, Jujuy

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-091
2	**Nombre**	Centro de Transferencia Intermodal de Perico, Jujuy
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Jujuy
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Facilitar la transferencia de mercancías entre el ferrocarril y los camiones, integrando operacionalmente los mismos
13	**Descripción del proyecto**	Este proyecto complementa al resto de los desarrollos logísticos previstos para la zona de Perico (Zona Franca, Parque Industrial, Aeropuerto y los activos ferroviarios de Palpalá y Perico).
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 8 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	TAC
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Centro de Transferencia Intermodal de Perico.kmz

Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes, Salta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-092
2	**Nombre**	Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes, Salta
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Logística
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura logística
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Diseño
12	**Objetivo**	Facilitar la transferencia de mercancías entre el ferrocarril y los camiones, como parte del proyecto de Polo Logístico-Industrial a desarrollar en el área de General Güemes
13	**Descripción del proyecto**	El Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes, en Salta, forma parte del Polo Logístico-Industrial proyectado en la zona. Su función principal será actuar como punto de intercambio entre el ferrocarril y los camiones
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 18 Millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	TAC
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Nodo Logístico General Güemes.kmz

Mejoras ramal C14 Salta - Socompa

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-093
2	**Nombre**	Mejoras ramal C14 Salta - Socompa
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Reacondicionar la infraestructura férrea existente para mejorar la calidad del servicio y optimizar los tiempos de transporte
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto consiste en el mejoramiento del Ramal C14, buscando aumentar su capacidad actual de 120 mil toneladas/año a 2 millones
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 618 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda / Ministerio de Transporte
18	**Comentarios**	https://www.iirsa.org/proyectos/documentos/864.pdf
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejoras ramal C14 Salta - Socompa.kmz

Modernización FFCC Salta - Jujuy

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-094
2	**Nombre**	Modernización FFCC Salta - Jujuy
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta, Jujuy
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Modernizar la infraestructura del Ferrocarril Belgrano Cargas en Salta y Jujuy (Ramal C 15) para incrementar la capacidad y seguridad del transporte ferroviario de carga.
13	**Descripción del proyecto**	Forma parte del Plan Integral de renovación de vías del Belgrano Cargas. Consiste en la reconstrucción de vías y puentes en el trazado del Belgrano Cargas que recorre Salta, Jujuy, Tucumán, Chaco, Santa Fe y Córdoba.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 50 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	TAC
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	FFCC Salta - Jujuy (Belgrano).kmz

Rehabilitación Ramal C15. Pichanal - Yacuíba

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-095
2	**Nombre**	Rehabilitación Ramal C15. Pichanal - Yacuíba
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Recuperar y reactivar el ramal C15 del Ferrocarril Belgrano entre Pichanal y el paso fronterizo de Yacuíba
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto consiste en la reactivación del tramo de 81 km que enlaza Pichanal con el paso de frontera ferroviaria de Salvador Mazza (Argentina) – Yacuíba (Bolivia), mediante la reconstrucción de cuatro puentes ferroviarios ubicados en el departamento San Martín, los cuales se derrumbaron por problemas de mantenimiento y de mantenimiento y fenómenos climatológicos intensos.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 60 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Nación / Provincia de Salta
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ramal C15. Pichanal – Yacuíba.kmz

Ferrovia Porto Murtinho - Jardim - Maracaju (Ferrovia Pantanal)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-096
2	**Nombre**	Ferrovia Porto Murtinho - Jardim - Maracaju (Ferrovia Pantanal)
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Construcción de nuevo tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Construir una infraestructura ferroviaria que facilite el transporte de granos y cargas agrícolas hacia el Corredor Bioceánico
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de una vía férrea para movilizar altos volúmenes de carga de exportación, principalmente granos y derivados, reduciendo costos logísticos, mejorar la competitividad regional
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 2.553 mil millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	InfraSA y ANTT
18	**Comentarios**	https://revistaferroviaria.com.br/2022/08/melhorar-a-logistica-de-ms-requer-investimento-de-r-4942-bilhoes
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ferrovia Pantanal.kmz

Ferroeste (Dourados–Cascavel, Maracaju–Dourados)

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-FC-097
2	**Nombre**	Ferroeste (Dourados–Cascavel, Maracaju–Dourados)
3	**País**	Brasil
4	**Unidad subnacional**	Mato Grosso do Sul
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Ferroviario
8	**Tipo de obra**	Construcción de nuevo tramo ferroviario
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Conectar el transporte ferroviario desde Paraná con Mato Grosso do Sul, Santa Catarina y Paraguay
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto Nueva Ferroeste contempla la habilitación de los ramales Cascavel–Foz do Iguaçu, Maracaju–Dourados y Cascavel–Chapecó, junto con el desarrollo del tramo de la Serra do Mar, diseñado como doble vía para permitir la circulación simultánea de trenes en ambos sentidos.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 221,9 mil millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	InfraSA y ANTT
18	**Comentarios**	https://www.h2foz.com.br/es/economia/contrato-para-4o-ramal-da-nova-ferroeste-e-assinado-entre-parana-e-ministerio-da-infraestrutura/ https://www.semadesc.ms.gov.br/ministerio-da-infraestrutura-formaliza-concessao-de-trecho-da-ferroeste-ate-maracaju/
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Ferroeste (Dourados–Cascavel, Maracaju–Dourados.kmz

9.7. Proyectos del subsistema de redes de servicio

Incluye al conjunto de redes de telecomunicaciones y energía (electricidad y gas), que resultan fundamentales para asegurar el intercambio de información a lo largo del Corredor, la mejora de las condiciones de vida de las poblaciones locales, la sostenibilidad ambiental, y los medios de producción industrial y agrícolas necesarios para impulsar el desarrollo regional.

Digitalización del Corredor Logístico de Capricornio

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-098
2	**Nombre**	Digitalización del Corredor Capricornio para su conversión en un corredor logístico de integración
3	**País**	Argentina – Brasil – Chile – Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Todas
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones, logística
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de conectividad digital
9	**Ámbito**	CBC
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Dotar al Corredor de un sistema de control y gestión de tráfico, para monitorizar los flujos y actuar ante situaciones no esperadas (accidentes, robos en la vía, intrusiones no permitidas, derrumbes o inundaciones, etc.)
13	**Descripción del proyecto**	Instalación de fibra óptica y equipos de control y recaudo a lo largo del Corredor, vinculados a través de un centro de operaciones integrado
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 80 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Entes nacionales y subnacionales encargados de construcción y gestión de obra pública y aduanas
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Digitalización del Corredor Capricornio.kmz

Dotación de conectividad satelital a los pasos de frontera del Corredor Capricornio

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-099
2	**Nombre**	Conectividad satelital a los pasos fronterizos del CBC
3	**País**	Argentina – Brasil – Chile – Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Todas
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de conectividad digital
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Dotar de conectividad 5G al conjunto de los puestos fronterizos del Corredor y, particularmente a los pasos de Sico, Jama, Pozo Hondo – Misión La Paz y Porto Murtinho – Carmelo Peralta
13	**Descripción del proyecto**	Otorgamiento de licencias de instalación y operación de sistemas satelitales en los pasos de frontera mientras no se disponga de fibra óptica integrada a lo largo del Corredor
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 2,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Entes nacionales encargados de la gestión del sistema de telecomunicaciones y aduanas nacionales.
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Conectividad satelital a los pasos fronterizos del CBC.kmz

Equipamiento tecnológico puestos de control fronterizo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-100
2	**Nombre**	Equipamiento tecnológico puestos de control y centros de coordinación fronteriza
3	**País**	Argentina – Brasil – Chile – Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Todas
5	**Plazo**	Corto
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de conectividad digital
9	**Ámbito**	Frontera
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Modernizar la infraestructura tecnológica en los puestos de control provinciales para combatir el contrabando y delitos asociados, e incorporar la digitalización de los nuevos centros de coordinación fronteriza
13	**Descripción del proyecto**	Equipamiento de conexiones satelitales o fibra óptica de los centros de coordinación fronteriza propuestos
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 2,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Entes nacionales encargados de la gestión del sistema de telecomunicaciones y aduanas nacionales
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Equipamiento puestos de control y centros de frontera.kmz

Red de fibra óptica de la Región de Tarapacá

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-101
2	**Nombre**	Red de fibra óptica de la Región de Tarapacá
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Tarapacá
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones
8	**Tipo de obra**	Mejoramiento de conectividad digital
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Extender la malla de fibra óptica al conjunto de la red subnacional
13	**Descripción del proyecto**	Instalación de Fibra Óptica en los recorridos de las Ruta 16 y 5 Norte en Tarapacá
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 3,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público subnacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	GORE Tarapacá
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Red de fibra óptica del departamento de Tarapacá.kmz

Red de fibra óptica provincia de Salta

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-102
2	**Nombre**	Red de fibra óptica provincia de Salta
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de conectividad digital
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Conectar la provincia de Salta a la Red Federal de Fibra Óptica para garantizar acceso a internet
13	**Descripción del proyecto**	El proyecto consiste en la instalación de 300 km de fibra óptica que atravesarán la provincia, permitiendo mejorar la conectividad y posibilitar la expansión de internet domiciliario. Así mismo, se prevé la instalación de 179 puntos de Wi-Fi libre y gratuito en plazas de toda la provincia
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 12 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	ARSAT / Gobierno de la Provincia de Salta
18	**Comentarios**	https://www.salta.gob.ar/prensa/noticias/comenzo-la-obra-de-conexion-de-salta-a-la-red-federal-de-fibra-ptica-89690
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Red de fibra óptica provincia de Salta.kmz

Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco Paraguayo

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-103
2	**Nombre**	Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco Paraguayo
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Telecomunicaciones
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de conectividad de telecomunicaciones
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Mejorar la cobertura 4G (actualmente muy deficiente) y 5G (actualmente inexistente) en la región del Chaco Paraguayo
13	**Descripción del proyecto**	En una primere fase dotar de cobertura 4G (actualmente 60% en corredores viales RN9 y RN5, pero solo un 20% en áreas rurales (COPACO, 2024), particularmente en las zonas críticas del Norte de Alto Paraguay (Bahía Negra) y zonas de Boquerón (Pozo Colorado-Mariscal Estigarribia) con <10% cobertura.
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 4,5 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Compañías operadoras privadas
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco Paraguayo.kmz

Conectividad eléctrica en ámbito fronterizo de la Puna

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-104
2	**Nombre**	Conectividad norte de la Puna
3	**País**	Argentina - Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta, Jujuy, Salta
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Energía
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de electrificación
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Creación de una nueva línea de integración eléctrica en la sección norte de la Puna, que conecte San Pedro de Atacama y Humahuaca, y refuerce la conectividad de la línea matriz entre Antofagasta y Salta
13	**Descripción del proyecto**	Construcción una nueva línea de 220 kV que conecte las provincias de Jujuy y Antofagasta
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 34 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Energía y Minería de Argentina – Ministerio de Energía de Chile
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Conectividad norte de la Puna.kmz

Extensión electrificación en Ruta Provincial 54

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-105
2	**Nombre**	Electrificación de Ruta Provincial 54 Tartagal – Misión La Paz
3	**País**	Argentina
4	**Unidad subnacional**	Norte de NOA
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Energía
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de electrificación
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Asegurar el suministro eléctrico continuo y suficiente a las necesidades de la demanda en la región chaqueña de la provincia de Salta
13	**Descripción del proyecto**	Extensión de la línea de electrificación de 110 kV en el tramo Tartagal – Misión La Paz
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 25 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Energía y Minería de Argentina
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Electrificación de RN 54 Tartagal – Misión La Paz.kmz

Línea de electrificación del Chaco Central

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-106
2	**Nombre**	Implementación de la línea de electrificación del Chaco Central
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Medio
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Energía
8	**Tipo de obra**	Nueva infraestructura de electrificación
9	**Ámbito**	Nacional
10	**Etapa**	Pre-ejecución
11	**Estado preinversión**	En estudio
12	**Objetivo**	Creación de una línea alimentadora de 220 kV que complemente el SIN (Sistema Interconectado Central) y conecte el conjunto de la región del Chaco Central con la red nacional de Paraguay
13	**Descripción del proyecto**	Suministro estable de 220 kV a las zonas de Filadelfia, Loma Plata y Mariscal Estigarribia, y generación de un nodo de distribución para la extensión en media tensión al conjunto del Corredor en Paraguay
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 120 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional y subnacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Viceministerio de Minas y Energía de Paraguay
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Implementación de la línea de electrificación del Chaco Central.kmz

Desarrollo del gasoducto Peine – Baquedano y conexión con Argentina

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-107
2	**Nombre**	Desarrollo del gasoducto Peine – Baquedano y conexión con Argentina
3	**País**	Chile
4	**Unidad subnacional**	Antofagasta
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Energía
8	**Tipo de obra**	Gasoducto regional
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Prolongación del actual gasoducto con origen en Mejillones para su conexión con el sistema energético argentino en la Puna.
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un gasoducto paralelo al eje de la vía Peine – Baquedano en su primera etapa, y extensión futura para integrarsec con la red gasífera argentina
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 42 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Ministerio de Energía de Chile
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Desarrollo del gasoducto Peine – Baquedano.kmz

Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central y extensión a Argentina

1	**Código de proyecto:**	PMCBC-RS-108
2	**Nombre**	Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central
3	**País**	Paraguay
4	**Unidad subnacional**	Chaco
5	**Plazo**	Largo
6	**Sector**	Infraestructura
7	**Subsector**	Energía
8	**Tipo de obra**	Gasoducto regional
9	**Ámbito**	Subnacional
10	**Etapa**	Perfil
11	**Estado preinversión**	Propuesta
12	**Objetivo**	Desarrollar la acometida de gas natural a la región del Chaco a través de un gasoducto, a fin de reducir la actual dependencia de garrafas (GLP)
13	**Descripción del proyecto**	Construcción de un gasoducto de conexión con la red argentina, que pueda prolongarse en diferentes etapas a través del Chaco hasta integrarse con la red de Mato Grosso do Sul
14	**Presupuesto estimado (US$)**	USD 50 millones
15	**Fuente de financiamiento**	Público nacional, privado
16	**Estado del financiamiento**	No identificado
17	**Entidad responsable**	Viceministerio de Minas y Energía de Paraguay
18	**Comentarios**	-
19	**Nombre archivo kml del proyecto**	Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central.kmz

10. Propuesta de secuenciación de los proyectos del CBC

El propósito del análisis de secuenciación es determinar el momento temporal en el que cada uno de los proyectos previamente identificados y propuestos se incorpora a la implementación del Corredor Logístico de Integración en el Corredor Bioceánico de Capricornio. Al respecto, como punto de partida del análisis es necesario tener en cuenta las siguientes premisas claves:

- Se considera que todos los proyectos identificados y propuestas formuladas contribuyen en alguna medida a la operación exitosa del Corredor en sus diferentes fases de implementación, por lo que todos participan del análisis de evaluación. Los únicos proyectos descartados son aquellos en los que no hay demanda operativa a largo plazo o cuyo costo de ejecución los haría inviables.
- Dentro de las tipologías presentadas en el capítulo previo, destaca la relevancia de los proyectos de infraestructuras viales, a los que se otorga la condición de preferentes en la secuenciación, dado que representan tramos que en conjunto permiten completar un trazado continuo y fluido. En este sentido, resultan indispensables, dado que sin la infraestructura vial completa no es posible implementar el Corredor de Integración.
- De forma similar a los segmentos viales, la mejora de los pasos fronterizos, la instalación de los Centros de Coordinación en Frontera o la habilitación de las infraestructuras de acceso a estas instalaciones también se consideran como claves en la secuencia de implementación del Corredor, por lo que su secuenciación solo está condicionada por los tiempos de obra y las capacidades de financiación.
- Un grupo de proyectos que igualmente resultan necesarios para impulsar la fase operativa del Corredor son los centros de apoyo a los transportistas, entre los que incluyen los truck centers y los antepuertos. Estos últimos, no solo realizarán funciones de espera coordinada con los terminales portuarios del Pacífico, sino que también contribuirán de forma efectiva a regular el tránsito de la carga por las zonas urbanas de Iquique y Antofagasta, minimizando los conflictos con la movilidad de las personas.
- Seguidamente se incorporan los proyectos de redes de telecomunicaciones, digitalización y energía que sean determinantes en la Fase de Integración Operativa del Corredor, diferenciándolos de aquellos que se requerirán en la posterior Fase de Integración Productiva.
- En un estadio siguiente se sitúan los proyectos de ampliación de los puertos marítimos y de creación de nuevos terminales marítimos o fluviales. Estas obras resultaran relevantes una vez que se consolide la fase operativa del Corredor, y se alcance un nivel de demanda requerido para justificar estos importantes volúmenes de inversión.
- En el caso de los nodos estratégicos interiores, se ha identificado una amplia variedad de proyectos, cuya secuenciación dependerá de su contribución a la transición de la fase operativa a la fase productiva del Corredor Logístico de Integración.
- Finalmente, se incluyen al final de la secuenciación los proyectos ferroviarios, los cuales servirán como complemento a la operativa del CBC ya en la fase productiva. Estos proyectos, además, suelen requerir períodos de implementación muy largos e inversiones muy elevadas.

De acuerdo con las premisas establecidas, en los siguientes apartados se realiza la propuesta de secuenciación de cada grupo tipológico. El plazo de referencia de la implementación para el conjunto de los proyectos y propuestas considerados abarca desde 2026 hasta el horizonte de 2040.

10.1. Secuenciación de los proyectos y propuestas de infraestructura vial

Como se mencionó previamente, la secuenciación de los proyectos viales viene definida, en gran parte, por su papel fundamental en la conformación física del Corredor, a la vez que por la programación ya establecida en la mayoría de los casos por las agencias públicas y los entes privados encargados de su desarrollo.

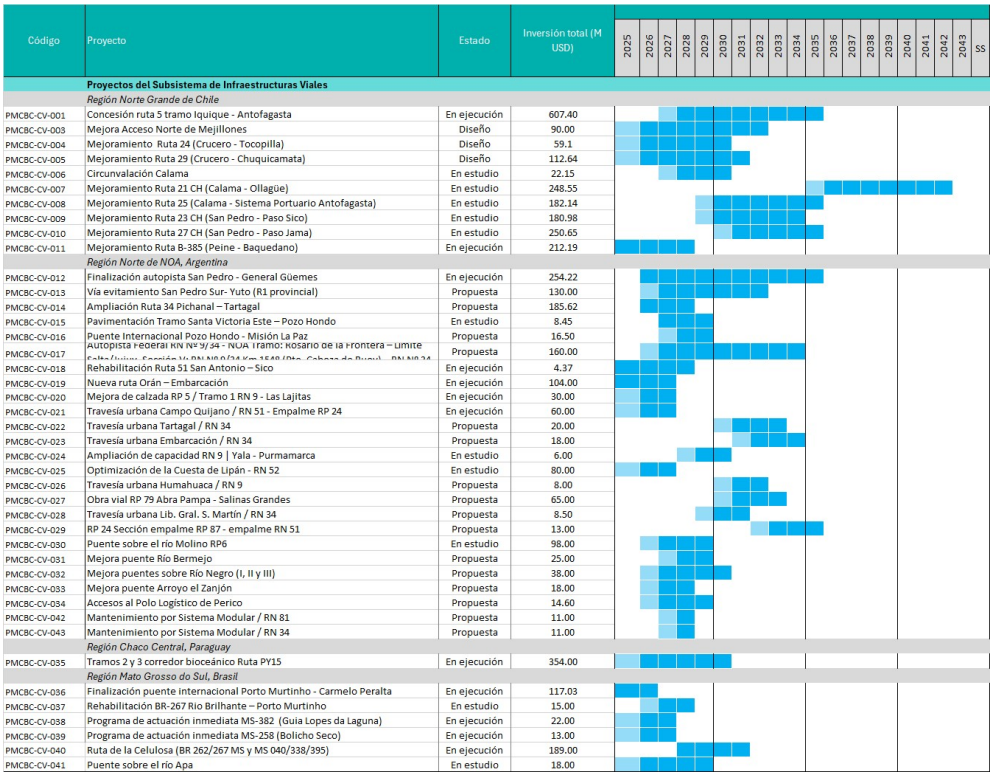
En el contexto anterior es importante mencionar que la práctica totalidad de los proyectos de infraestructura vial identificados ya cuentan con estudios de factibilidad y diseño, o se encuentran en fase de licitación o ejecución. De este conjunto el único proyecto que presenta condicionamientos de factibilidad técnica y de rentabilidad social es el acceso norte al puerto de Iquique, sin que se disponga de una programación realista para su ejecución, por lo que no se ha incluido en la programación.

En cuanto al resto de proyectos formulados en la región del Norte Grande chileno, se aprecian dos grupos claramente diferenciados, el primero de los cuales presenta plazos de ejecución inmediatos, mientras que en el segundo grupo se espera que el inicio de la mayoría de las obras se realice a partir de 2030. A este segundo grupo también pertenece un proyecto cuyo inicio puede demorarse más allá de 2035, pero que no resulta clave para la operativa del Corredor Bioceánico.

La figura que se presenta a continuación muestra la secuencia temporal de los proyectos, diferenciando el período de diseño constructivo en azul claro del período de obra, que se presenta en azul más oscuro.

Figura 148. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura vial

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)
	Proyectos del Subsistema de Infraestructuras Viales		
	Región Norte Grande de Chile		
PMCBC-CV-001	Concesión ruta 5 tramo Iquique - Antofagasta	En ejecución	607.40
PMCBC-CV-003	Mejora Acceso Norte de Mejillones	Diseño	90.00
PMCBC-CV-004	Mejoramiento Ruta 24 (Crucero - Tocopilla)	Diseño	59.1
PMCBC-CV-005	Mejoramiento Ruta 29 (Crucero - Chuquicamata)	Diseño	112.64
PMCBC-CV-006	Circunvalación Calama	En estudio	22.15
PMCBC-CV-007	Mejoramiento Ruta 21 CH (Calama - Ollagüe)	En estudio	248.55
PMCBC-CV-008	Mejoramiento Ruta 25 (Calama - Sistema Portuario Antofagasta)	En estudio	182.14
PMCBC-CV-009	Mejoramiento Ruta 23 CH (San Pedro - Paso Sico)	En estudio	180.98
PMCBC-CV-010	Mejoramiento Ruta 27 CH (San Pedro - Paso Jama)	En estudio	250.65
PMCBC-CV-011	Mejoramiento Ruta B-385 (Peine - Baquedano)	En ejecución	212.19
	Región Norte de NOA, Argentina		
PMCBC-CV-012	Finalización autopista San Pedro - General Güemes	En ejecución	254.22
PMCBC-CV-013	Vía evitamiento San Pedro Sur- Yuto (R1 provincial)	Propuesta	130.00
PMCBC-CV-014	Ampliación Ruta 34 Pichanal – Tartagal	Propuesta	185.62
PMCBC-CV-015	Pavimentación Tramo Santa Victoria Este – Pozo Hondo	En estudio	8.45
PMCBC-CV-016	Puente Internacional Pozo Hondo - Misión La Paz	Propuesta	16.50
PMCBC-CV-017	Autopista Federal RN Nº 9/34 - NOA Tramo: Rosario de la Frontera – Límite	Propuesta	160.00
PMCBC-CV-018	Rehabilitación Ruta 51 San Antonio – Sico	En ejecución	4.37
PMCBC-CV-019	Nueva ruta Orán – Embarcación	En ejecución	104.00
PMCBC-CV-020	Mejora de calzada RP 5 / Tramo 1 RN 9 - Las Lajitas	En ejecución	30.00
PMCBC-CV-021	Travesía urbana Campo Quijano / RN 51 - Empalme RP 24	En ejecución	60.00
PMCBC-CV-022	Travesía urbana Tartagal / RN 34	Propuesta	20.00
PMCBC-CV-023	Travesía urbana Embarcación / RN 34	Propuesta	18.00
PMCBC-CV-024	Ampliación de capacidad RN 9 | Yala - Purmamarca	En estudio	6.00
PMCBC-CV-025	Optimización de la Cuesta de Lipán - RN 52	En estudio	80.00
PMCBC-CV-026	Travesía urbana Humahuaca / RN 9	Propuesta	8.00
PMCBC-CV-027	Obra vial RP 79 Abra Pampa - Salinas Grandes	Propuesta	65.00
PMCBC-CV-028	Travesía urbana Lib. Gral. S. Martín / RN 34	Propuesta	8.50
PMCBC-CV-029	RP 24 Sección empalme RP 87 - empalme RN 51	Propuesta	13.00
PMCBC-CV-030	Puente sobre el río Molino RP6	En estudio	98.00
PMCBC-CV-031	Mejora puente Río Bermejo	Propuesta	25.00
PMCBC-CV-032	Mejora puentes sobre Río Negro (I, II y III)	Propuesta	38.00
PMCBC-CV-033	Mejora puente Arroyo el Zanjón	Propuesta	18.00
PMCBC-CV-034	Accesos al Polo Logístico de Perico	Propuesta	14.60
PMCBC-CV-042	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 81	Propuesta	11.00
PMCBC-CV-043	Mantenimiento por Sistema Modular / RN 34	Propuesta	11.00
	Región Chaco Central, Paraguay		
PMCBC-CV-035	Tramos 2 y 3 corredor bioceánico Ruta PY15	En ejecución	354.00
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil		
PMCBC-CV-036	Finalización puente internacional Porto Murtinho - Carmelo Peralta	En ejecución	117.03
PMCBC-CV-037	Rehabilitación BR-267 Rio Brilhante – Porto Murtinho	En estudio	15.00
PMCBC-CV-038	Programa de actuación inmediata MS-382 (Guia Lopes da Laguna)	En ejecución	22.00
PMCBC-CV-039	Programa de actuación inmediata MS-258 (Bolicho Seco)	En ejecución	13.00
PMCBC-CV-040	Ruta de la Celulosa (BR 262/267 MS y MS 040/338/395)	En ejecución	189.00
PMCBC-CV-041	Puente sobre el río Apa	En estudio	18.00



Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

El conjunto de proyectos correspondientes a las regiones del norte de NOA y el Chaco Central paraguayo si resultan fundamentales para la continuidad física del Corredor y, en su mayoría, está previsto que se

ejecuten entre 2026 y 2035. De este grupo resalta la importancia de algunas secciones particularmente críticas como los tramos 2 y 3 del Corredor en Paraguay; el nuevo puente fronterizo de Pozo Hondo – Misión La Paz, o el desarrollo del eje que conformarían la Ruta Provincial 1 Jujuy, la autopista San Pedro de Jujuy – General Güemes y la variante oeste de esta población desde Cobo al empalme con la Ruta 34.

Finalmente, en el caso de Mato Grosso do Sul, la práctica totalidad de las infraestructuras viales previstas se encuentran en ejecución, aunque la única sección realmente crítica para el Corredor Bioceánico es la finalización del puente internacional que unirá Carmelo Peralta con Porto Murtinho, cuya inauguración está prevista para 2026.

10.2. Secuenciación de los proyectos y propuestas de mejoramiento de pasos fronterizos

Los proyectos de mejoramiento de pasos de frontera son una pieza fundamental en la operativa del Corredor Bioceánico de Capricornio. En este contexto, los gobiernos nacionales de Chile y Argentina han identificado varios proyectos para la mejora de las instalaciones de Sico, y la rehabilitación del paso ferroviario de Socompa. Estas iniciativas se acompañarán con el desarrollo de centros de coordinación fronteriza en las localidades estratégicas de Calama en el lado chileno, y San Antonio de los Cobres y Susques en el lado argentino.

Solo algunas las iniciativas de mejora de las instalaciones fronterizas que no cuentan con consenso entre las administraciones pública nacional y regional – como el caso del centro de apoyo y zona de inspección de carga del paso de Jama – no han sido incluidas en la secuenciación de proyectos.

En el caso de la frontera argentino-paraguaya, en la sección anterior ya se identificó el proyecto de puente fronterizo sobre el rio Pilcomayo (PMCBC-CV-016), al que debe sumarse la mejora de las instalaciones a ambos lados de la frontera, para las que aun no existen proyectos definidos.

Figura 149. Propuesta de secuenciación de los proyectos de mejoramiento de pasos fronterizos

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	SS
	Proyectos del Subsistema de Pasos de Frontera																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-PF-044	Centro de Coordinación Fronteriza en Calama y PTIRA en Baquedano	Propuesta	12,00																				
PMCBC-PF-045	Recuperación del paso fronterizo de Socompa	En estudio	16,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-PF-046	Mejoramiento paso de frontera argentino en Jama	En estudio	1,50																				
PMCBC-PF-047	Mejoramiento paso de frontera argentina en Sico	En estudio	0,50																				
PMCBC-PF-048	Centros de Coord. Fronteriza en Susques y San Antonio de los Cobres	En estudio	12,00																				
PMCBC-PF-049	Nuevo paso fronterizo con Paraguay en Misión La Paz	Propuesta	8,00																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-PF-050	Nuevo paso fronterizo con Argentina en Pozo Hondo	Propuesta	8,00																				
PMCBC-PF-051	Área de control integrada y unificada Brasil-Paraguay	Diseño	35,00																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-PF-052	Centro de Coordinación Fronteriza de Porto Murtinho	Propuesta	5,50																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Finalmente, en el caso de la relación entre Paraguay y Brasil, se contempla la próxima construcción del área de control binacional en el entorno del nuevo puente sobre el río Paraguay, y la propuesta de instalar un centro de coordinación fronteriza en Porto Murtinho para facilitar y ordenar el tránsito de los operadores de transporte en la zona.

Es importante mencionar que dada la importancia de las actuaciones fronterizas para la operatividad del Corredor, la práctica totalidad se prevé a corto plazo, con la única excepción del paso de Socompa, vinculado a la rehabilitación del ramal ferroviario C14.

10.3. Secuenciación de los proyectos y propuestas de centros de atención al transportista y antepuertos

En línea con la condición primaria del Corredor Bioceánico de Capricornio como corredor de integración vial, resulta fundamental que el mismo disponga de facilidades adaptadas a las necesidades de los transportistas, en las que puedan ofrecerse de forma integrada espacios para la restauración, tiempo de ocio y pernocta de los conductores; así como, zonas de mantenimiento, reparación y lavado de las unidades de transporte, en un entorno seguro, que favorezca la comodidad de los usuarios y se traduzca en menores riesgos de accidentabilidad en carretera.

Estos espacios pueden diferenciarse en dos tipologías principales, la primera de las cuales está referida a los centros de apoyo a los transportistas o truck centers, situados sobre la vía, y en los que las autoridades de tránsito también pueden realizar actuaciones de control de peso y dimensiones; y un segundo grupo referido a los antepuertos, cuya localización próxima a los terminales portuarios del Pacífico permitiría programar mejor los accesos a los muelles marítimos y reducir así los conflictos crecientes con la movilidad urbana, particularmente en Iquique y Antofagasta.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores en la siguiente figura se presenta la programación propuesta de las 10 actuaciones contempladas en este grupo, en las que se otorga la mayor prioridad a los antepuertos y truck centers ya en ejecución y, particularmente, a los situados sobre los tramos más consolidados del Corredor.

Figura 150. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura de apoyo al transporte

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	95
	Proyectos del Subsistema de Apoyo a la Operativa de los Transportistas																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-AT-053	Antepuerto Alto Hospicio	En estudio	15,00																				
PMCBC-AT-054	Zonas de descanso para transportistas en la región de Antofagasta	Propuesta	7,8																				
PMCBC-AT-055	ZDL La Negra	En ejecución	441,10																				
PMCBC-AT-056	Antepuerto Mejillones	Propuesta	8,00																				
PMCBC-AT-057	Antepuerto ferrocarretero de Portezuelo	En estudio	10,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-AT-058	Postas camioneras en Perico, Volcán y Susques	Propuesta	18,00																				
PMCBC-AT-059	Truck Center Lib. Gral. S. Martín	Propuesta	3,50																				
PMCBC-AT-060	Centro de transferencia de cargas en Pichanal	Propuesta	12,60																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-AT-061	Truck centers en Pozo Hondo, Mcal. Estigarribia y Centinela	Propuesta	6,50																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-AT-062	Truck Center en Jardim	Propuesta	3,50																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

En este grupo también se incluyen los centros de transferencia ferrocarretera propuestos para Pichanal y Portezuelo, los cuales se proyectan a mediano plazo debido a su vinculación con la mejora de los tramos ferroviarios asociados.

10.4. Secuenciación de los proyectos y propuestas de terminales portuarios

Al igual que las secciones previamente mencionadas, la plena funcionalidad de los puertos del norte chileno resultan relevantes para la operativa eficiente del Corredor de Integración. En este sentido, se espera que las limitaciones de crecimiento actuales en los casos de Iquique y Antofagasta puedan ser resueltas con los proyectos de ampliación previstos.

Similarmente, en el caso del Complejo Portuario de Mejillones también se contemplan importantes inversiones para reforzar su papel como terminal de contenedores y graneles, y posicionarlo como nodo clave en la atención de los tráficos del Corredor Bioceánico de Capricornio.

La imagen que se presenta seguidamente muestra como la complejidad y relevancia de las inversiones previstas para los puertos del norte chileno obliga a su secuenciación a largo plazo, dado que requieren un importante crecimiento de sus actuales demandas para asegurar su viabilidad operativa y económico-financiera.

En el contexto señalado, si bien las entidades promotoras de estos proyectos prevén que la primera fase de la ampliación de Iquique y Antofagasta estén completada antes de 2034 y 2029, respectivamente, mientras que la T2 de Mejillones podría finalizarse también en ese año o algo después, en el cuadro de programación que se presenta a continuación, dichas fases iniciales han sido desplazadas con posterioridad a 2040 por los motivos anteriormente mencionados.

Figura 151. Propuesta de secuenciación de los proyectos de infraestructura terminales portuarios

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	$S
	Proyectos del Subsistema de Terminales Portuarios																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-TP-063	Expansión puerto de Iquique	En estudio	250,00																				
PMCBC-TP-065	Terminal contenedores en el puerto Antofagasta	En ejecución	750,00																				
PMCBC-TP-066	Nuevo muelle de contenedores en Mejillones (Terminal 2)	Propuesta	200,00																				
PMCBC-TP-067	Nuevos muelles de graneles sólidos y líquidos en Mejillones	En ejecución	130,00																				

Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

Dentro de los proyectos de expansión portuaria se contempla una segunda fase a partir de 2043, en la que podrían coincidir con la creación de un nuevo puerto multipropósito en Tocopilla y de un nuevo terminal portuario al sur de Iquique. Es importante señalar, sin embargo, que las propuestas de Tocopilla e Iquique Sur aún se encuentran a nivel de estudios iniciales y supondrán costos de desarrollo muy elevados que podrían comprometer su viabilidad socioeconómica y financiera, lo que sumado a la existencia de otros proyectos de expansión portuaria previos que también competirían por la misma demanda, aconsejan no incluir dichos proyectos como parte de la programación de actuaciones relevantes para el Corredor Bioceánico de Capricornio.

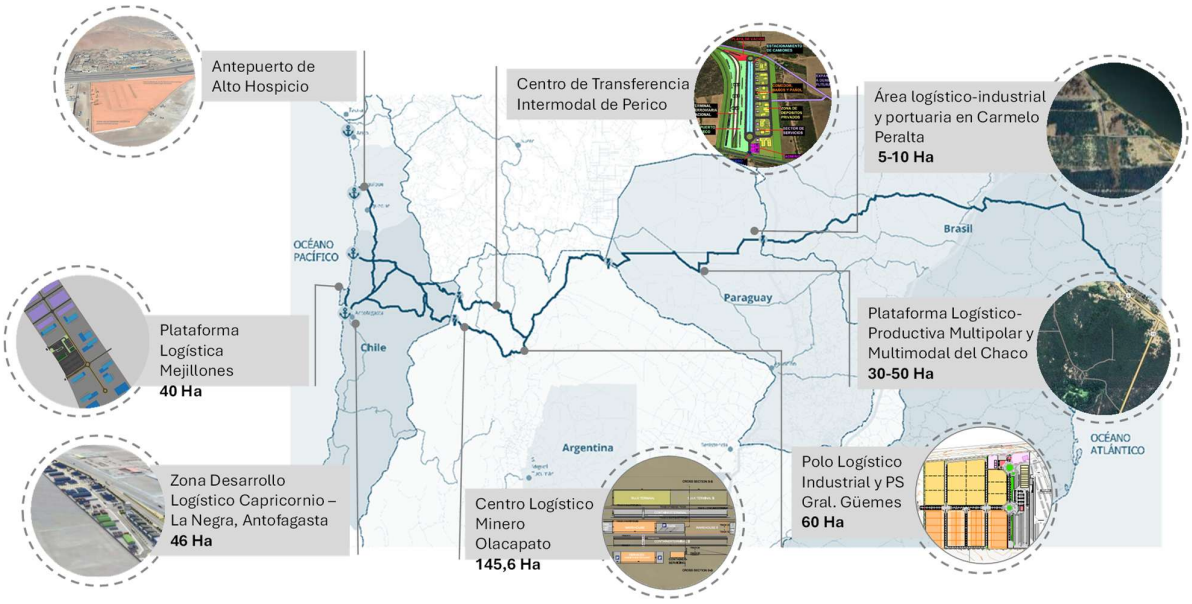
10.5. Secuenciación de los proyectos y propuestas de nodos estratégicos interiores

A diferencia de las infraestructuras comentadas en los apartados anteriores, la secuenciación de los nodos interiores presenta mayores desafíos dado que incluye una amplia variedad de componentes tipológicos (puertos terrestres y puertos secos, plataformas logísticas, plataformas frigoríficas, parques industriales y agroindustriales logísticos, terminales de carga aérea y hubs aeronáuticos), a la vez que se cuenta con un considerable número de proyectos y propuestas, que en algunos casos son muy similares en su planteamiento funcional, aunque se localicen en diferentes ubicaciones.

En el contexto señalado, se considera el punto de partida de la secuenciación es, por tanto, la compatibilidad de los proyectos y propuestas formulados respecto la operativa del Corredor Integrado. Al respecto, a mediano-largo plazo, se espera que la demanda del Corredor requiera la operación de un conjunto de puertos terrestres, a partir de los cuales los cargadores y transportistas podrán entrar en contacto directo con los operadores de los terminales portuarios y las navieras, a fin de programar adecuadamente sus envíos de exportación o la recepción de las mercancías de importación.

El grupo de los potenciales puertos terrestres presentados en la siguiente figura también incluye a los antepuertos definidos como complemento a los terminales portuarios chilenos, dado que su futura vinculación con los puertos terrestres será clave para asegurar la competitividad del Corredor durante la Fase de Integración Productiva.

Figura 152. Principales proyectos nodales estratégicos sobre el Corredor Capricornio



Fuente: SLOTT Consulting – SPIM

En el contexto anterior, la imagen que se presenta a continuación muestra la propuesta de secuenciación, en la que la mayor parte de los proyectos se sitúan a mediano y largo plazo, a fin de ser consistentes con las necesidades de la Fase de Integración Productiva del Corredor.

Figura 153. Propuesta de secuenciación de los proyectos de nodos estratégicos interiores

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	>5
	Proyectos del Subsistema de nodos estratégicos interiores																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-NL-069	Plataforma logística Mejillones	Propuesta	30,00																				
PMCBC-NL-070	Plataforma logístico Industrial de Barriles	En ejecución	15,00																				
PMCBC-NL-071	Terminal Logística de Iquique (ZOFRI)	En estudio	25,00																				
PMCBC-NL-072	Plataforma Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique	Propuesta	16,00																				
PMCBC-NL-073	Parque Industrial y Logístico de Pozo Almonte	En estudio	20,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-NL-074	Nodo Logístico General Güemes	En estudio	33,00																				
PMCBC-NL-075	Puerto Seco de Perico	En estudio	42,00																				
PMCBC-NL-076	Ampliación con depósito fiscal del aeropuerto de Salta Provincial	Propuesta	2,50																				
PMCBC-NL-077	Terminal de Carga Aérea en Aeropuerto de Jujuy	Propuesta	6,00																				
PMCBC-NL-078	Parque agroindustrial de Pichanal	Propuesta	12,00																				
PMCBC-NL-079	Polígono Industrial General Mosconi	Propuesta	6,60																				
PMCBC-NL-080	Centro Logístico Minero Olacapato	En estudio	18,00																				
	Región Chaco Central, Paraguay																						
PMCBC-NL-081	Área logístico-industrial y portuaria en Carmelo Peralta	Propuesta	22,00																				
PMCBC-NL-082	Plataforma Logístico - Productiva Multipolar y Multimodal del Chaco	Propuesta	20,00																				
PMCBC-NL-083	Hub de Carga Aérea en Mariscal Estigarribia	Propuesta	9,50																				
	Región Mato Grosso do Sul, Brasil																						
PMCBC-NL-084	Puerto Terrestre de Campo Grande	Propuesta	12,00																				
PMCBC-NL-085	Puerto multifuncional privado en Porto Murtinho	Propuesta	5,32																				
PMCBC-NL-086	Hidrovía sobre el río Paraguay	En estudio	14,00																				
PMCBC-NL-087	Agrocentro en Jardim	Propuesta	4,00																				
PMCBC-NL-088	Hub logístico aéreo en Campo Grande	En estudio	6,50																				
PMCBC-NL-089	Construcción aeródromo de Jardim	Propuesta	18,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

10.6. Secuenciación de los proyectos y propuestas de complementariedad ferroviaria

Los proyectos ferroviarios identificados constituyen un elemento relevante para asegurar la funcionalidad y sostenibilidad de los tráficos de carga a lo largo del Corredor. Como ya se ha señalado en el diagnóstico, la macroregión del Corredor cuenta con un sistema ferroviario limitado a su sección occidental, en gran parte con operación limitada o con importantes necesidades de rehabilitación.

En el contexto anterior, y dado que los proyectos ferroviarios se consideran un complemento relevante pero no imprescindible a corto-mediano plazo para la operativa del CBC, y debido a los altos costos de inversión y tiempos de ejecución, se propone programar la mayor parte de estas actuaciones a largo plazo, aun cuando los estudios puedan iniciarse en el corto plazo, a fin de no comprometer otros recursos claves para la puesta en servicio del corredor de integración. En este orden de ideas, las nuevas líneas ferroviarias de Mato Grosso do Sul no se han incluido, debido a que su elevado costo distorsionaría completamente los resultados de la programación que se presenta en la siguiente imagen:

Figura 154. Propuesta de secuenciación de los proyectos de complementariedad ferroviaria

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
	Proyectos del Subsistema de Ferrocarriles complementarios al CBC																						
	Región Norte Grande de Chile																						
PMCBC-FC-090	Corredor ferroviario de carga Calama - Mejillones	Propuesta	386,00																				
	Región Norte de NOA, Argentina																						
PMCBC-FC-091	Centro de Transferencia Intermodal de Perico	En estudio	8,00																				
PMCBC-FC-092	Centro de Transferencia Ferroviaria de General Güemes	Diseño	18,00																				
PMCBC-FC-093	Mejoras ramal C14 Salta - Socompa	En estudio	618,00																				
PMCBC-FC-094	Modernización FFCC Salta - Jujuy	En estudio	50,00																				
PMCBC-FC-095	Rehabilitación Ramal C15. Pichanal - Yacuiba	En estudio	60,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

10.7. Secuenciación de los proyectos y propuestas de redes de servicios

En este último grupo se presenta la propuesta de secuenciación de redes de telecomunicaciones, digitalización y energía (electricidad y gas), los cuales han sido priorizados en función de las necesidades identificadas en el diagnóstico regional, a la vez que en respuesta a los requerimientos de las fases de integración operativa y productiva del Corredor.

En términos particulares, la secuenciación de estos proyectos apuesta por priorizar los que resultan claves a corto plazo para asegurar el funcionamiento de las comunicaciones en los pasos fronterizos, y desplaza a mediano plazo la mayoría de las actuaciones restantes en digitalización del Corredor y sus áreas de influencia cercana, así como, las infraestructuras de energía eléctrica que son necesarias para la fase de integración productiva. En el tramo de largo plazo se sitúan las infraestructuras relacionadas con la acometida complementaria de gas.

Figura 155. Propuesta de secuenciación de los proyectos de redes de servicios

Código	Proyecto	Estado	Inversión total (M USD)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
	Proyectos del Subsistema de Redes de Servicios																						
PMCBC-RS-098	Digitalización del CBC para su conversión en un eje logístico	Propuesta	80,00																				
PMCBC-RS-099	Conectividad satelital a los pasos fronterizos del CBC	Propuesta	2,50																				
PMCBC-RS-100	Equipamiento puestos de control y centros de coordinación fronteriza	Propuesta	2,50																				
PMCBC-RS-101	Red de fibra óptica del departamento de Tarapacá	En estudio	3,50																				
PMCBC-RS-102	Red de fibra óptica provincia de Salta	En estudio	12,00																				
PMCBC-RS-103	Mejoramiento conectividad 4G y 5G en el Chaco paraguayo	Propuesta	4,50																				
PMCBC-RS-104	Conectividad eléctrica norte de la Puna	Propuesta	34,00																				
PMCBC-RS-105	Electrificación de RN 54 Tartagal – Misión La Paz	Propuesta	25,00																				
PMCBC-RS-106	Implementación de la línea de electrificación del Chaco Central	En estudio	120,00																				
PMCBC-RS-107	Gasoducto Peine – Baquedano y conexión con Argentina	Propuesta	42,00																				
PMCBC-RS-108	Infraestructura de suministro de gas al Chaco Central	Propuesta	50,00																				

Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

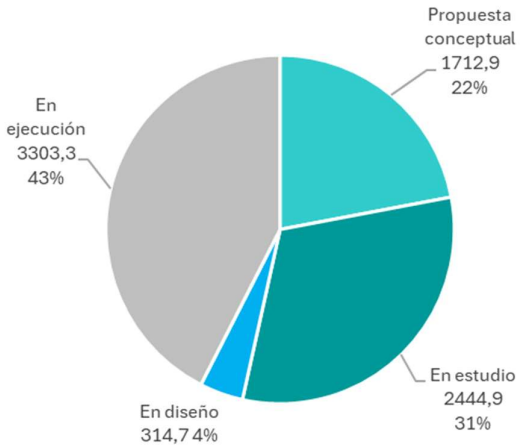
El resultado de la secuenciación de proyectos realizada para los siete grupos de actuaciones consideradas es consistente con las necesidades detectadas en el diagnóstico, y con los requerimientos que supondrá la puesta en marcha de las fases de integración operativa y productiva del Corredor. En conjunto se han incorporado la práctica totalidad de los proyectos identificados en el capítulo previo, con las únicas excepciones de aquellos que tienen muy baja factibilidad en las condiciones de desarrollo actuales, o cuyos costos resultan excesivos y no son críticos para el funcionamiento del Corredor Bioceánico de Capricornio.

11. Estimación de la inversión requerida por plazos

Complementariamente a la programación de las actuaciones, otro de los elementos claves para avanzar en la implementación de del Corredor Bioceánico de Capricornio es la identificación de las necesidades de financiación, así su distribución en el tiempo y el reparto entre los agentes públicos y privados.

La Hoja de Ruta Logística consensuada supone una inversión total de USD 5.068 millones en los próximos 10 años – llegando a alcanzar USS 7.775,9 millones totales hasta 2045. El reparto del total en función del grado de maduración actual de los proyectos considerados se presenta en la siguiente imagen. En particular, se observa que la mayor proporción corresponde al conjunto de proyectos que se encuentran en fase de propuesta conceptual o en algún grado de estudio (prefactibilidad o factibilidad), con un 53% del total; mientras que los proyectos en diseño que podrían pasar en poco tiempo a ejecución son apenas el 4% del total. Estos porcentajes dan idea del esfuerzo en preinversión necesario para la implementación efectiva del Corredor a corto-mediano plazo.

Figura 156. Nivel de avance en la programación de las inversiones (Millones de USD y %)



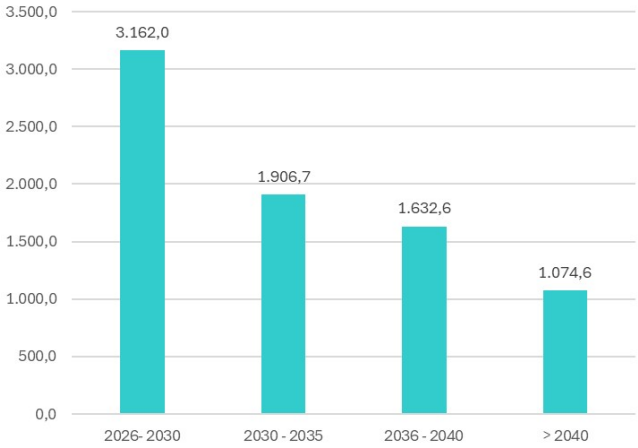
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Como se mencionó previamente, en la siguiente figura puede verse la secuencia decreciente del valor a financiar para la implementación del Corredor, que en el primer período (2025-2029) alcanza el 41% del total. Este resultado se debe, principalmente, a que la mayor parte de las inversiones viales ya han sido programadas en los presupuestos públicos, particularmente en el caso de Chile.

La inversión requerida durante el período 2030-2034 supone el 24% del total y se dedica, fundamentalmente, al desarrollo de las infraestructuras de apoyo a la operación de los transportistas en el Corredor, y al mejoramiento de los pasos fronterizos.

En el tercer período (2036-2040) la mayor proporción de las inversiones corresponde al desarrollo de los planes de expansión portuaria en sus primeras fases, así como, en el mejoramiento de la vialidad complementaria al Corredor, y la creación de las plataformas multipropósito iniciales (21% del total). Finalmente, en el último período se concentran las fases finales de la ampliación de los puertos y el desarrollo de las plataformas multipropósito de mayor nivel de sofisticación (14% del total).

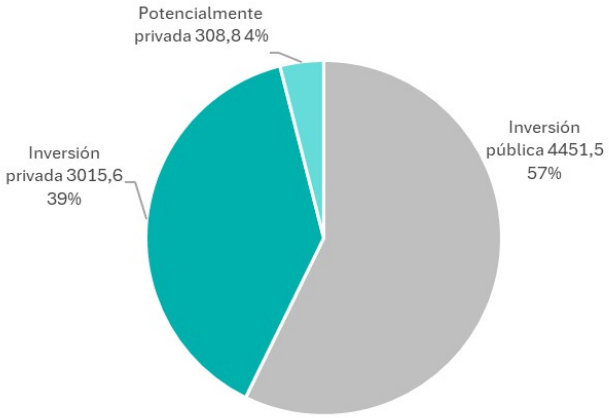
Figura 157. Reparto por períodos anuales de la inversión requerida (Millones de USD)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Las estimaciones de reparto de la inversión muestran que la participación privada directa se situaría en torno a los USD 3.000 millones, equivalentes al 39% de la inversión total. Adicionalmente, se considera que varios proyectos son susceptibles de atraer el interés del sector privado para su financiación total o parcial, pudiendo alcanzarse un 4% adicional de la inversión requerida (USD 308 millones). De confirmarse estas previsiones, la inversión pública total supondría el 57% del total, alcanzando los USD 4.451,5 millones, la mayor parte de los cuales corresponderían a las obras del Corredor o mejoramiento de la vialidad complementaria.

Figura 158. Distribución de la fuente de recursos entre los sectores público y privado



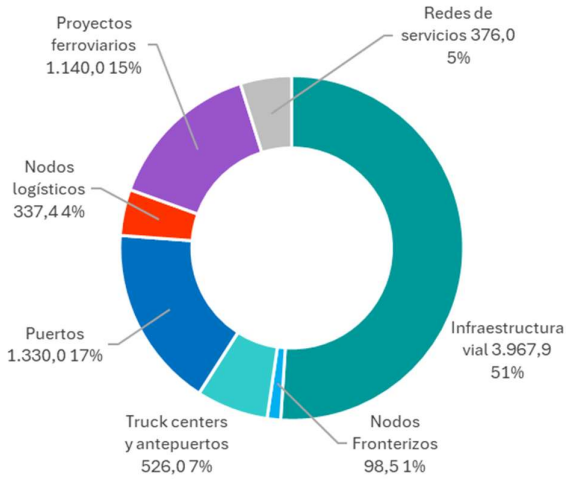
Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

Desde el punto de vista de la tipología de inversiones a realizar, la figura siguiente muestra la distribución de montos, entre los que resalta el peso de la infraestructura vial, con un valor de USD 3.967,9 millones, equivalente al 51% del total; seguido de las inversiones en puertos como segunda categoría demandante en volumen de recursos requeridos (17% del total), con un monto superior a los USD 1.330 millones.

La mayor parte de la inversión en instalaciones de apoyo corresponde a los truck centers y antepuertos (USD 526 millones, 7%), entre los que destaca la Zona de Desarrollo Logístico de La Negra en Antofagasta,

con USD 441 millones. Otros USD 337,4 millones corresponden a diferentes plataformas multipropósito que reforzarían la operativa del Corredor a futuro.

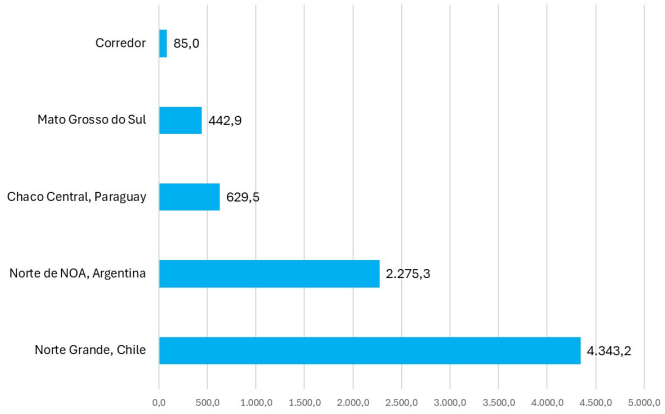
Figura 159. Montos de inversión por tipología de actuaciones (Millones de USD y %)



Fuente: SLOTT Consulting - SPIM

La distribución territorial de la inversión entre los cuatro países que conforman el Corredor Bioceánico está muy condicionada por la concentración de inversiones viales ya programadas en la región del Norte Grande chileno, equivalente al 51% del total. Por su parte, las previsiones para las provincias argentinas y los departamentos paraguayos se sitúan en el 29% y 8% del total respectivamente, mientras que el avance de la ejecución en Mato Grosso do Sul supone que solo un 6% de la inversión por ejecutar corresponda a este estado.

Figura 160. Reparto de la inversión asignada por Ámbito de Desarrollo Integral



Fuente: SLOTT Consulting

Es importante destacar que muchas de las inversiones consideradas no corresponden exclusivamente al CBC, sino que han sido planificadas para reforzar la red troncal nacional en las regiones involucradas. Igualmente, debe destacarse que algunas inversiones de gran volumen, como el puente internacional sobre el río Paraguay o los tramos del Chaco, ya han sido realizadas, por lo que no están contabilizadas en la imagen previa.

12. Conclusiones y próximos pasos

El análisis realizado muestra que el trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio conecta áreas con bajo peso demográfico y situación periférica en sus respectivos países, aunque con una fuerte dinámica de concentración en las principales ciudades regionales.

Económicamente, los ocho estados subnacionales que enlaza el Corredor cuentan con una importante diversidad y especialización productiva, pero con bajos niveles de consolidación. Las regiones interiores se caracterizan por disponer de numerosas cadenas graneleras con predisposición al uso de la hidrovía, pero que podrían desviar su recorrido hacia el Corredor si se actuara adecuadamente sobre las estructuras comerciales actuales, y si se dispusiera de la infraestructura necesaria para que el Corredor fuera operativamente competitivo.

De cara a su futura operación y al desarrollo regional, el ámbito del Corredor cuenta con importantes recursos mineros, agro – productivos y medio – ambientales que se complementan. Igualmente, también se identificaron varias cadenas de valor agregado (vitivinícola, carnes refrigeradas, lácteos), minería (litio y boratos) y agrograneles (arroz), con potencial para consolidar un corredor logístico, aunque aun se observa una baja propensión a la terciarización de servicios logísticos.

Es previsible que la mejora de la conectividad vial a lo largo del Corredor impulsará el crecimiento de los flujos de personas y el tráfico doméstico al interior de los países. Esto resulta particularmente relevante, dado que mejorará la accesibilidad a los importantes recursos turísticos con que cuentan los ocho estados subnacionales, y su área de proximidad.

En lo que respecta a los componentes de oferta de transporte, la dinámica comercial y logística existente denota un claro predominio de los mercados nacionales sobre los regionales. Esta situación ha derivado en que los transportistas subnacionales estén poco organizados y muestren baja capacidad para asumir tránsitos internacionales. Igualmente se observa la persistencia de la informalidad en el sector transportista a nivel local.

Los resultados del diagnóstico situacional pueden resumirse en altos costos logísticos y bajas rentabilidades, en gran parte motivadas por las limitaciones de infraestructura dedicada para crecimiento operadores logísticos, y por los bajos niveles de digitalización existentes en el sector.

En el contexto mencionado, resulta relevante que la configuración operativa del Corredor deberá poder subsanar las deficiencias encontradas, a fin de fortalecer a los operadores de transporte y servir como plataforma para el desarrollo de nuevos servicios logísticos de mayor valor agregado. Otro elemento dinamizador identificado en el diagnóstico es el referido a la estrategia regional de los armadores, la cual puede actuar como incentivo a la profesionalización y digitalización del sector transportista.

En lo referente a la infraestructura física actual y prevista, el análisis evidenció que los tramos viales faltantes del Corredor registran un elevado grado de avance, al igual que la mejora de los pasos fronterizos (solo Pozo Hondo está pendiente de su diseño final). Complementariamente, los gobiernos nacionales y regionales están actuando para la mejora de los tramos en pendiente o pavimento en mal estado, por lo que resulta esperable que el Corredor pueda contar con un estándar de operación homologado en los próximos cinco años.

A la fecha, no se ha definido un marco de gobernanza ni un modelo de negocio para la operación del corredor logístico. Los principales desafíos sobre el componente de gobernanza están referidos a los bajos niveles de implementación en los proyectos logísticos propuestos, aunque en el lado positivo destaca que

los gobiernos subnacionales han conseguido formalizar una dinámica de intercambios recurrentes y objetivos comunes que se mantiene a lo largo del tiempo.

El desarrollo del Plan de Acción para la implementación del Corredor Bioceánico de Capricornio busca definir un instrumento que permita orientar la agenda de inversiones en la infraestructura necesaria para su conversión en un Corredor Logístico de Integración, y como guía para el ordenamiento de las agendas de integración a lo largo de este espacio funcional.

Los resultados del Plan de Acción evidencian que el Corredor Capricornio requiere dar un salto en inversión que le permita fortalecer y profundizar su papel eje director de la logística y el transporte en la región centro-sur de Suramérica, a través de un conjunto de actuaciones en infraestructura modal y nodal, digitalización y gobernanza capaces de generar un modelo de integración sostenible, inclusivo y operacionalmente avanzado.

En el contexto anterior, el Plan de Acción desgrana un conjunto de proyectos y propuestas dirigidas a modernizar y potenciar el desarrollo de los espacios funcionales del Corredor, junto con la creación de un conjunto de nodos de integración, que favorecerán la integración comercial y productiva de los cuatro países y los ocho estados subnacionales involucrados, entre sí y con sus vecinos geográficos.

Las actuaciones secuenciadas en el Plan de Acción incorporan al conjunto de los proyectos formulados en todos los ámbitos territoriales del Corredor, a los que se adicionan un conjunto de propuestas que permitirán completar la implementación de la Fase de Integración Operativa, con la que se asegurará la viabilidad funcional del CBC como un articulador de las dinámicas territoriales y productivas de su área de influencia directa.

El conjunto de actuaciones secuenciadas supone una inversión sobre los USD 5.000 millones en los próximos 10 años – llegando a alcanzar USS 7.775,9 millones totales hasta 2045. De este total, si bien el 57% de la inversión base requerida deberá ser acometida por el sector público, el 39% del total está previsto que sea asumida por el sector privado, a lo que se podría sumar un 4% adicional que resultaría de potencial interés para la iniciativa de diversas empresas especializadas en logística, transporte o relacionadas con el sector productivo.

Es importante destacar que cerca de la mitad de la inversión requerida (41%) deberá ser acometida entre 2025 y 2030, mientras que otro 24% está prevista para ser ejecutada a mediano plazo. Esta periodificación se considera factible dado que la mayor parte de las actuaciones corresponden a proyectos de infraestructuras viales y mejora de pasos fronterizos ya existentes, aunque el resto de las actuaciones identificadas o propuestas se encuentran aún en fases conceptuales o de estudios previos, que requerirán un importante esfuerzo de planificación y recursos para llegar a las etapas de diseño y ejecución.

Como próximos pasos se recomienda avanzar en la publicación y difusión del documento ante las autoridades nacionales y subnacionales que forman parte del proyecto de Corredor Bioceánico, a fin de recibir las observaciones que consideren pertinentes antes de que el equipo consultor proceda a constituir un documento unificado, que integre el Plan de Acción con el Diagnóstico Regional previamente elaborado.

13.Referencias

Bibliografía citada

CFI (2023) Cadena Logística Arroz. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Carne Vacuna. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Limón. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Litio. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Naranja. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Poroto. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

CFI (2023) Cadena Logística Vino. Estrategia Logística para el Norte Grande. Consejo Federal de Inversiones.

COCHILCO (2024).

DNERyCV-MECON (2024) Minería: Litio. Informes de cadenas de valor. Año 9 - N° 72 - Mayo 2024. Dirección Nacional de Estudios Regionales y de Cadenas de Valor. Ministerio de Economía. ISSN 2525-0221

ICEX (2020). El mercado de vino en Brasil. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en São Paulo. ICEX España Exportación e Inversiones

MOPYC (2023) Plan Nacional de Logística de Paraguay 2030. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

SERNAGEOMIN (2024). Anuario Minero de Chile 2023. Servicio Nacional de Geología y Minería Chile

Wines of Chile (2025),

Fuentes Consultadas

ABIOVE - Asociación Brasileña de las Industrias de Aceites Vegetales

Anuario Minero Chile 2023 - Servicio Nacional de Geología y Minería

BCR - Bolsa de Comercio de Rosario

CAPAINLAC - Camara Paraguaya de Lácteos

CAPECO - Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas

Censo Nacional Agropecuario 2018 - INDEC Argentina

CFI 2023 - Cadena Logística Litio

COCHILCO, 2024

CONAB - Compañía Nacional de Abastecimiento

DCEA - Ministerio de Agricultura y Ganadería de Paraguay

DNERyCV-Ministerio de Economía Argentina

DNIT Brasil, 2024

FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INDEC - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos Argentina

INE - Instituto Nacional de Estadísticas de Paraguay

INE - Instituto Nacional de Estadísticas de Chile

INV - Instituto Nacional de Vitivinicultura de Argentina

IPCVA - Instituto de Promoción de la Carne Vacuna Argentina

MAGYP - Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca Argentina

MOP Chile

MOPC Paraguay

ODEPA – Ministerio de Agricultura de Chile

OIV - Organización Internacional de la Viña y el Vino

SAG - Servicio Agrícola y Ganadero Chile

SAGYP - Ministerio de Economía Argentina

Secretaria de Minería Argentina

SENACSA - Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal de Paraguay

SENASA - Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina

Servicio Nacional de Aduanas de Chile

Servicio Nacional de Geología y Minería Chile

SIIP -Ministerio de Desarrollo productivo y Economía Plural de Bolivia (MDPyEP)

Sociedad Nacional de Minería de Chile

Subsecretaria de Relaciones Económicas Internacionales de Chile

USDA - Departamento de Agricultura de Estados Unidos

Vialidad Nacional Argentina

VIII Censo Agropecuario y Forestal, año agrícola 2020 - 2021, INE-Chile. Wines of Chile

PLAN MAESTRO REGIONAL DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO
DEL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

Estudio sobre Infraestructura Física y Digital

Con foco en cadenas de valor

Informe final

PROYECTO LIDERADO POR

COORDINADOR TÉCNICO Y FINANCIERO

ENTIDAD EJECUTORA

en consorcio con

MARZO 2026

corredorbioceanico.org

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.