



INTERMODALIDADE, CORREDORES LOGÍSTICOS Y INTEGRACIÓN

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. 61 2030 5434

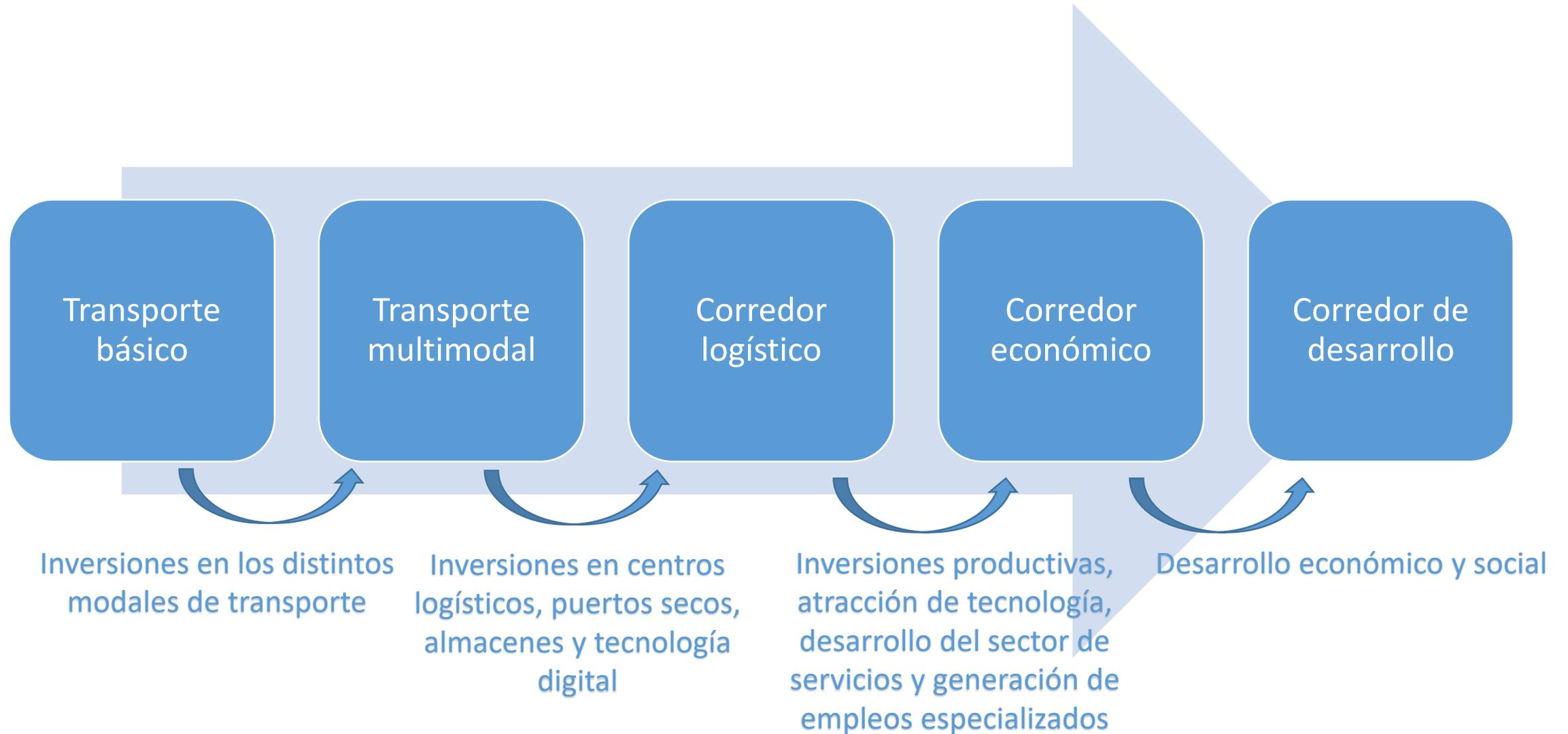
joao.parkinson@itamaraty.gov.br

Brasília, 22 de agosto de 2023.

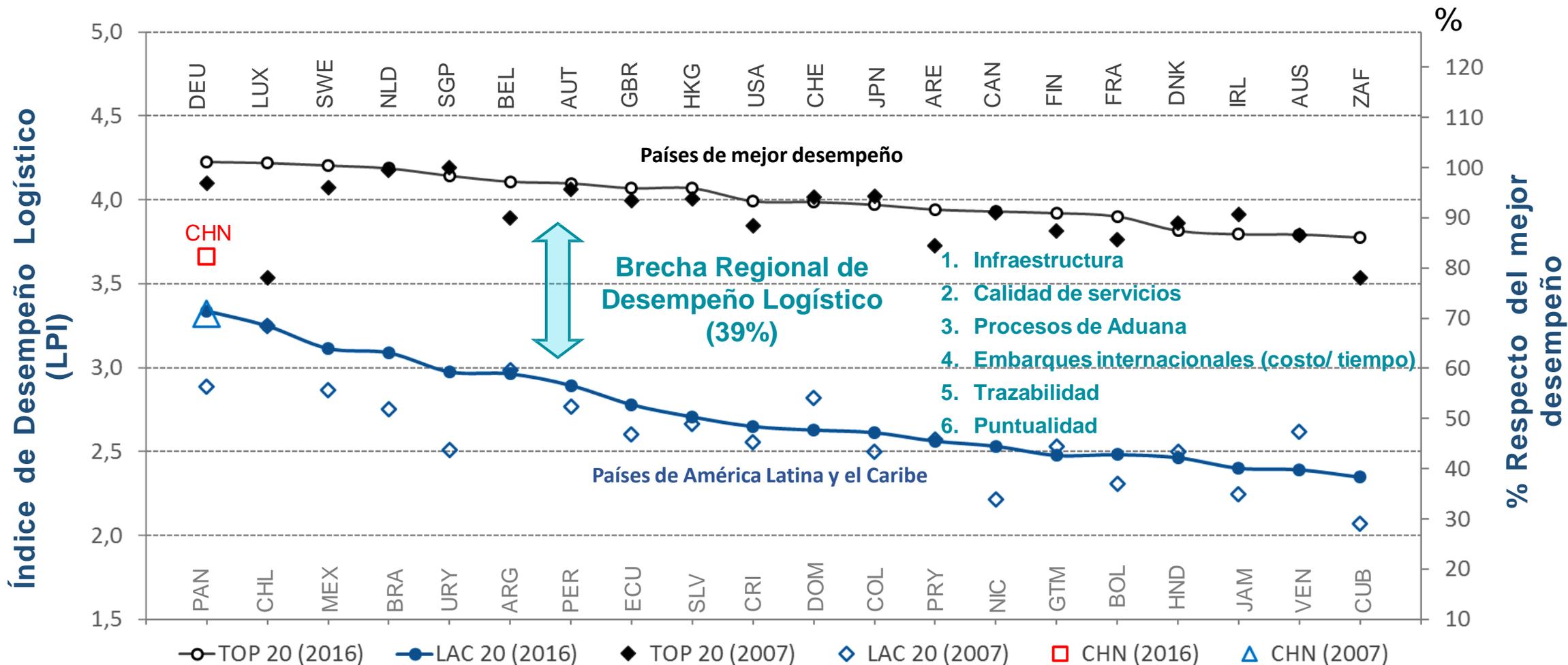
¿POR QUÉ LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS?

1. Frente al ascenso del continente asiático como nuevo polo económico-comercial mundial, la construcción de corredores bioceánicos en Sudamérica es una respuesta estratégica al desplazamiento del eje más dinámico de la economía mundial del Atlántico Norte hacia el Pacífico;
2. Como resultado de la crisis sanitaria global y del aumento de la tensión geopolítica en Europa, los gobiernos pasaron, también, a preocuparse con la garantía y la seguridad del suministro de algunos insumos básicos (fertilizantes, maíz, trigo, semiconductores). El regionalismo se fortalece ante la necesidad de asegurar una producción regional para evitar el riesgo de desabastecimiento o ruptura de la cadena;
3. La mejor respuesta a esos cambios estructurales es la construcción de corredores bioceánicos. Nuevos ejes de crecimiento económico en el interior de los territorios son generados y se potencializa la actividad productiva local. Los corredores rompen con el aislamiento físico de algunos territorios (Chaco), integran al continente áreas pobladas pero aún poco explotadas económicamente (norte de Chile) y revigoran espacios donde la actividad productiva está sólo latente (Tocopilla);

LA EVOLUCIÓN DE UN CORREDOR



Partimos de una brecha de Desempeño Logístico crítica



Fuente: Elaboración propia en base a "Connecting to Compete", World Bank (2016)

PUEDEN SER IDENTIFICADAS 10 TIPOLOGIAS PARA LA INFRASTRUCTURA LOGÍSTICA DEL CORREDOR RODOVIARIO BIOCEÁNICO

➤ **Zona Extensión de Apoyo Logística Portuário (ZEAL);**

Es un área localizada cerca de un terminal portuário (marítimo o fluvial) y que se dedica a la distribución de carga para destinos dentro de sua área de influência (“hinterland”). En el local pueden ser prestados servicios de fraccionamiento, armado y desarmado de la carga, etiquetado, embalaje, picking selectivo, entre otros, así como controles físicos y documentales. El puerto de Barranquera podría recibir una ZEAL para movilizar la carga que haya sido exportada para Mato Grosso do Sul (fertilizantes por Belgrano Cargas para Puerto Murtinho) o importada de Brasil y que se destine a ciudades argentinas. La semana pasada se realizó la primera importación de fertilizantes por Puerto Murtinho. Una ZEAL no es una PLF. En una PLF, la logística es más compleja;

➤ **Puerto Seco (PS);**

Áreas aduaneras de uso público localizadas en “zonas secundarias”. No en la frontera, pero en el interior del territorio. De preferencia, en un área cercana a los nodos logísticos, donde haya más de un modo de transporte (Guemes, Ferronor y RT 24). Permite que la carga sea nacionalizada en un sitio localizado afuera de la aduana y rápidamente destinada al consumidor final o al propietario del insumo. Tiene por propósito descongestionar la actividad portuária de frontera, agilizar el tránsito aduanero y facilitar la logística. En Misión La Paz, Perico y en Palpalá se podrían instalar puertos secos. Se debe contemplar la posibilidad de operaciones noturnas. Hay interés en la importación de borato, productos siderúrgicos, harina de trigo, maiz y metalmecánica

➤ **Centro de Parqueo de Camiones (CC);**

Instalación especializada para prestar apoyo a las empresas de transporte rodoviário y a los camioneros. Debe disponer de un restaurant, baños, duchas, cámaras digitales en circuito cerrado para monitoreo de los camiones, gasolinera, tienda de reparos y una tienda para la venta de productos básicos (Red Parar o el similar brasileño, el PAV). Porto Murtinho ya possui un CC e Sidrolândia, en breve, tendrá un PAV. Los camiones no deben ingresar en la ciudad. Debería haber un CC en las cercanías de los puertos secos, zeals, agrocentros o plataformas logísticas, de modo a ordenar el ingreso/egreso de camiones. Los movimientos serían agendados digitalmente;

➤ **Centros de Carga Aérea (CCA);**

Centro logístico aéreo y rodoviário para depósito de carga y almacenaje a frío de carga perecible y medicamentos (carga de alto valor unitario y bajo peso). Son ofrecidos servicios de codificación de barra, termocontracción, armado y desarmado, fraccionamiento, control de calidad, etiquetaje, rotulación y servicios aduaneros. Tocopilla puede aprovechar los aeropuertos de Antofagasta, Iquique y Calama para exportaciones de carga aérea transformada en Barriles con valor agregado (frutas en jugo o frutas frescas brasileñas, filete de pescado de Brasil, etc). En un futuro próximo, puede construir las instalaciones en la pista existente, la cual podría ser alargada en más 500 mts;

➤ **Agrocentros (AG);**

Centros de almacenamiento de granos destinados a reducir el costo del flete rodoviário y facilitar el manejo de los estoques (economía de escala y especialización), así como para permitir la agregación de valor de insumos básicos. Las cooperativas agrícolas de Mato Grosso do Sul tienen sus agrocentros. Podríamos tener uno en Barriles (122 hectáreas), así como una planta transformadora de granos para la producción de harina y cáscara de soya y alimento para el ganado, porcinos y aves de corral. Serían necesarios incentivos fiscales para la inversión;

➤ **Plataformas Logísticas;**

Aprovechan el armado y desarmado de la carga o su simple acondicionamiento para ofrecer servicios logísticos de agregación de valor (codificación de barra, montaje de conjuntos, termocontracción, embalaje en blisters, etc). Facilita la buena gestión de los depósitos de contenedores (vacíos y llenos), la prestación de servicios financieros, de informática, reparaciones, seguros, despachantes especializados y otros. Hay varios tipos de plataformas logísticas.

➤ **Plataformas Logísticas de Fronteira (PLF);**

Infraestructura especializada localizada en el área de frontera. Promueve la actividad logística necesaria al trámite aduanero; realiza inspecciones sanitarias y de seguridad. Facilitan el movimiento de la carga con respecto al tráfico urbano o local (descongestionamiento). Dispone de pátio para manobra de los camiones, balanza para pesar la carga, escáneres, depósitos para contenedores vacios, etc. Tocopilla debería tener un puerto seco y un PLF, si el volúmen de carga lo justifica. Facilitaría el movimiento de carga conteneirizada exportada por el puerto, así como la carga generada en la zona industrial de Barriles;

➤ **Plataformas Logísticas de Clusters Produtivos (PLC);**

Infraestructura especializada en el manejo de insumos o productos finales de un determinado sector (maquila, embalaje, procesamiento de insumos básicos). Ofrecen servicios de embalaje, etiquetaje, enpacotamiento y otros servicios de agregación de valor. Várias empresas de un determinado sector concentran sus esfuerzos y articulan acciones de interés común. Barriles podría disponer de un PLC. Con la mejora de la accesibilidad ferroviaria, podrían ser instalados clusters de agregación de valor para el minério de hierro (pellets) o la fruta. El PLC debe tener una fuente própria de suministro renovable de energia, sanamiento, un esquema para el transporte de los funcionários, una usina para el trato de los residuos El costo promedio de la energia en Brasil es de US\$112/MWh; Se hace necessário elaborar una matriz de posibilidades y oportunidades, que identifique los segmentos industriales y de servicios más adecuados (brechas y oportunidades).

➤ **Plataforma Logística de Distribución de Carga en Área Urbana;**

Son estructuras construídas dentro de los centros urbanos para a distribución de carga para los grupos mayoristas o minoristas. Dispone de almacenaje a frio y de una flotilla de camiones própria o tercerizada. Posibilita la movimentación de camiones para la entrega y el despacho, así como área de “cross docking”. Coca-Cola y otras grandes empresas tienen sus plataformas logísticas urbanas de distribución de sus produtos. Con la pandemia estos centros se multiplicaron;

➤ **Plataforma Logística de Distribución de Carga Regional e Internacional.**

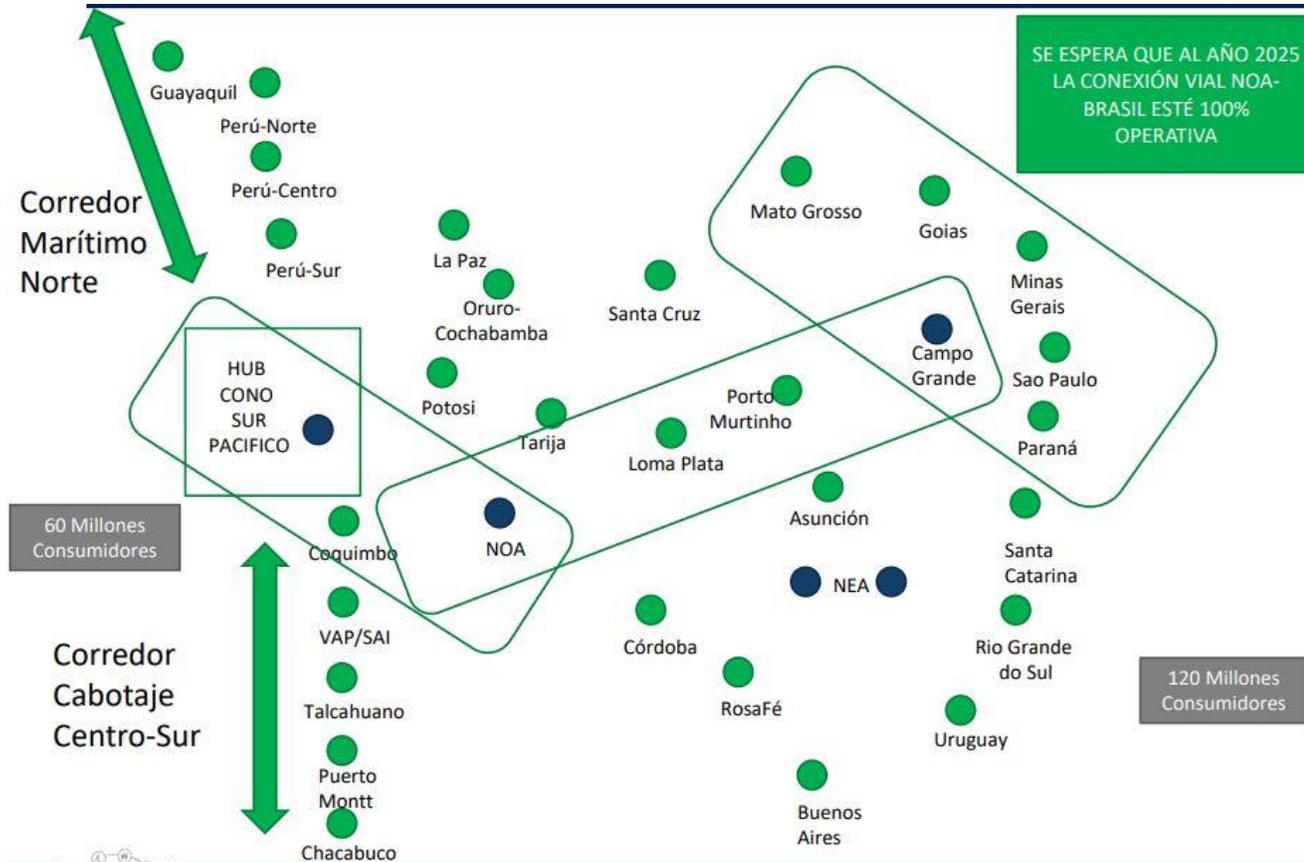
Son estructuras construídas en puntos logísticos estratégicos (Calama) apoyados por un sistema de transporte multimodo. Deben ofrecer servicios financeiros y administrativos, reparaciones y mantenimiento, profesionales especializados con sus escritórios, área de depósitos de mercancías, de contenedores llenos y vacios, así como almacenaje de produtos sensibles a la temperatura. Tienen grandes dimensiones, de modo a permitir la oferta de servicios especializados y el almacenaje de mayor volúmen de carga, destinada a los mercados regional e internacional. Campo Grande tiene un espacio para el desarrollo de tal tipo de plataforma, un Terminal Intermodal. Tocopilla, a depender del volúmen de carga generado por el puerto (puerto hub) y la red de transporte disponibilizada, podría tener una plataforma para atender a los mercados local, regional e internacional. Será necessário realizar um estudio de oferta y demanda para identificar tipo de producto y volúmenes.

IMPLICACIONES ECONÓMICAS



IMPLICACIONES ECONÓMICAS

EL CORREDOR SERÁ EL RESULTADO DE LA SUMA DE LOS EJES DE DESARROLLO, CREADOS POR LA VINCULACIÓN DE LOS NUDOS LOGÍSTICOS Y DE LOS POLOS ECONÓMICOS



BENEFICIARÁ 180 MILLONES DE CONSUMIDORES

VENTAJAS DE LA INTERMODALIDAD



RUTAS	COSTO DE TRANSPORTE
Buenos Aires - Campo Grande (Rodovia via Foz do Iguaçu e São Paulo)	\$ 767,40/t
INTERMODALIDAD	
Buenos Aires - Campo Grande (Rodovia e Hidrovia)	\$ 243,22/t

Potencial de Reducción del Costo Total: 68%!

EFICIENCIA ENERGÉTICA

0.5.2. Energy Efficiency

Figure ES-4 presents the average fuel efficiency in ton-miles per gallons for each of the modes on a national industry-wide basis.

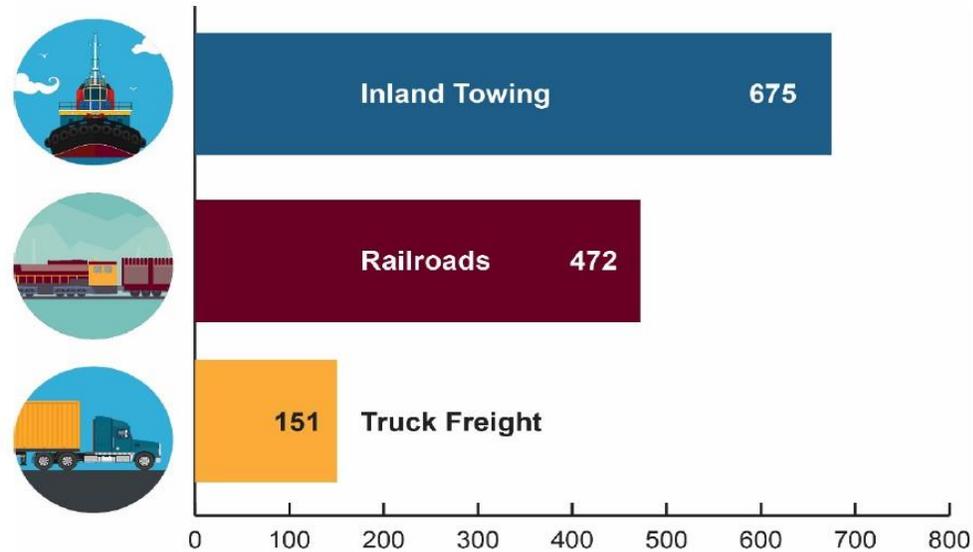


Figure ES-4. Comparison of Fuel Efficiency (2019).

- EI TRANSPORTE AQUAVIARIO CONSUME 43% MENOS DIESEL POR CADA TONELADA/KILOMETRO DO QUE EI TRANSPORTE POR FERROVÍA
- EI TRANSPORTE POR CARRETA, CONSUME 3 VEZES Y MEDIA (347%) MÁS QUE EI TRANSPORTE POR HIDROVÍA.

¡GRACIAS!

MINISTRO JOÃO CARLOS PARKINSON DE CASTRO

Tel. +55 61 2030 5434

joao.parkinson@itamaraty.gov.br

