

| OTRA GRAN DEUDA DE AMÉRICA DEL SUR |

Hacia dónde van las rutas de la integración

Continuación de la Pág. 1, Col. 5

equivalente a la reducción de aranceles o a la devaluación del tipo de cambio. Así lo creen los especialistas y así empiezan a verlo los doce Estados soberanos de América del Sur que, en diciembre último, se comprometieron a concretar —de una vez por todas— una serie de antiguos proyectos inconclusos. Con eso, la voluntad política podría cambiar el rumbo de una historia de in-comunicación marcada por los recelos fronterizos y la escasez de recursos.

Pero las renovadas promesas no serán creíbles hasta que no empiecen a trabajar las palas. Y eso no será sencillo: según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), se necesitan 70.000 millones de dólares para acercar la región a los estándares mínimos de competitividad en la materia. La cordillera de los Andes y el tesoro verde del Amazonas dividen al continente en dos áreas prácticamente aisladas. Eso hace que el transporte entre las costas este y oeste de América del Sur tienda a ser significativamente más costoso que el que recorre una misma línea costera.

Vínculos

En el caso argentino, los vínculos físicos con Chile y Bolivia son altamente ineficientes y por el crecimiento del intercambio, enfrentan serias posibilidades de colapsar. Y, por supuesto, con Brasil no hay camino que alejarse. Además, hacia el corazón agrícola argentino la misma agricultura pierden competitividad ante el estado de la red vial nacional y la falta de oferta ferroviaria, significativamente más barata para acercar la producción a los puertos.

“Un tren de 1500 toneladas equivale a la carga de 50 camiones. Una locomotora arrastrando esa carga consume 5 litros por kilómetro (en el llano). Un camión gasta 0,4 litros de gasoil



Las obras en marcha no cubren las exigencias.

por kilómetro. En consecuencia, la misma carga transportada por camión requiere 20 litros por kilómetro recorrido. Es cuatro veces más que el consumo del tren”, detalla una investigación del Posgrado en Logística de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

Este panorama, sumado a una capacidad de almacenamiento insuficiente, podría agravarse si se llega a la cosecha récord de 100 millones de toneladas, objetivo cada día más cercano. Por otro lado, la economía latinoamericana crecerá este año un 4% o más, con el consiguiente incremento del comercio. Si se tiene en cuenta que el intercambio mundial de mercancías preparó un 8% en los próximos doce meses—según datos del Centro de Estudios para la Producción (CEP)—, el déficit de caminos se vuelve dramático.

Así lo aseguró a LA NACION el di-

rector general de relaciones económicas internacionales de Chile, Osvaldo Rosales, horas antes de la creación de la Comunidad Sudamericana de Naciones. “China busca suministros permanentes de energía, minerales y productos agroindustriales en nuestra región. Es evidente el tremendo desafío que tenemos en materia de corredores bioceánicos. Todo lo que hemos hablado durante décadas ahora es algo acuciante”, afirmó. Fue durante esa cumbre cuando los representantes de los doce países sudamericanos se comprometieron a poner en marcha 31 proyectos de vinculación por 4300 millones de dólares, aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (Bndes) de Brasil.

De hecho, el Bndes —brazo financiero de la política exterior del socio

mayor del Mercosur— promete jugar fuerte: desembolsaría hasta 700 millones de dólares para solventar las obras de una red de carreteras en Perú que hará realidad el eje bioceánico amazónico. Finalmente, las mercancías brasileñas accederían al Pacífico sin contratiempos.

Por lo mismo, Nicolás Matienzo, especialista en logística y ex vicepresidente de Ryder Latinoamérica, opina: “Tememos que ver lo que están haciendo brasileños y chilenos, que trajendo fuertemente junto a los organismos multilaterales de crédito, e imitarlos”.

Los 31 proyectos ahora reflatados, cuya ejecución está prevista para el quinquenio 2005-2010, se dividen en varios ejes clave que corren básicamente en dirección Este-Oeste. Las obras son coordinadas por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), una

comisión integrada en 2000 durante la primera reunión de presidentes de América del Sur.

En concreto, se prevén inversiones por 270 millones de dólares en la transformación de la ruta 14 en autopista; 224 millones en la vinculación ferroviaria de Mendoza con la localidad chilena de Los Andes; 1000 millones en el demorado gasoducto del Noroeste, que proveyerá de gas boliviano a las provincias argentinas de esa zona pero que no podrá ser reventado a Chile, y 10 millones en el puente entre Salvador Maza (Salta) y Yacubá, en Bolivia.

Al Pacífico

La salida del Mercosur al Pacífico —donde están los principales destinos de las exportaciones de productos primarios— parece vital ante el incremento del comercio con China, Corea y Japón. Además, representan una alternativa para llegar a la costa oeste de los Estados Unidos. Pero según una investigación de la UBA todo ese potencial ahorro de dinero en flete se reduce a cero por los montos que deben abonarse en concepto de aranceles en la aduana chilena.

“Este tipo de conexiones debe ser evaluado estratégicamente y por varios sectores. Y lo importante es cuánto va a crecer el PBI argentino a partir de las inversiones que se mencionan y cuánto por las que hacen otros países”, opinó Esteban Liberman, coordinador general del centro de posgrado en logística de esa universidad.

“No hay obras de infraestructura sin el trabajo conjunto de los gobiernos, las empresas privadas y los organismos internacionales de financiamiento. Por otro lado, en Estados Unidos y Europa primero invirtieron. Y así crearon las condiciones sobre las que después se desarrolló el comercio”, agregó Matienzo.

Tenemos un lugar para su Producto.

Soluciones logísticas integrales.

Av. Eva Peron 6980 (C1439BTU). Buenos Aires
Tel/Fax: (54-11) 4686-2411 www.dmetrop.com.ar

Transporte & Logística

Para publicar su aviso puede comunicarse al:

(011) 4778-7070

e-mail: tyl@expotrade.com.ar

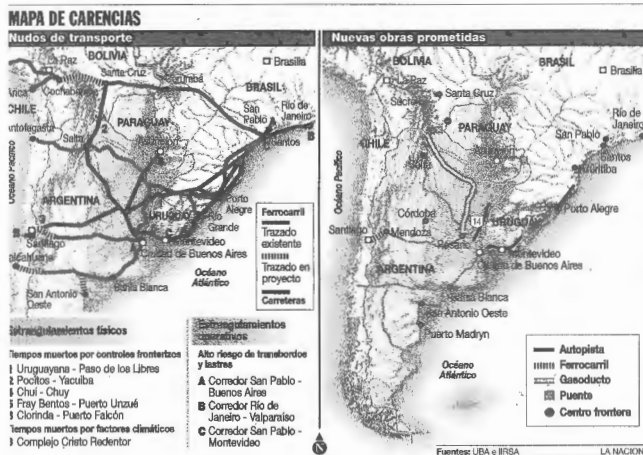
www.doublestarlogistics.com

8500 POSICIONES DE RACKS LOGÍSTICA INTEGRAL

- Fraccionamiento de microderaldas
- Picking y distribución de pedidos
- Armado de kits y promociones
- Re-etiquetados, re-empaque, re-procesos
- Trading
- Freight Forwarding y Aduana

Distribución en Capital Federal y Gran Buenos Aires

Predio Picheco Trade Center, Ruta Panamericana Km 12 - E1, Eslar - Buenos Aires
Tel: (011) 4737-8880 (líneas rotativas) E-mail: info@doublestarlogistics.com



El difícil presente del transporte regional

Doce corredores viales, que presentan serios nudos físicos y operativos, concentran el 60,3% del intercambio del Cono Sur

Aunque el transporte ferroviario creció en la última década el 197 por ciento, cerca del 90% de las cargas que circulan por la Argentina viaja en camión. En el Cono Sur el panorama no cambia sustancialmente, salvo por el aporte central del movimiento marítimo entre nuestro país y Brasil, según una investigación sobre multimodalismo en el Mercosur encarada por el Posgrado en Logística de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

«Los volúmenes de carga involucrados en los intercambios comerciales de la subregión, preferente y comparativamente son transportados por el modo marítimo que moviliza el 49%, seguido del modo carretero en un 31%, el fluvial en un 15%, el ferroviario en un 3% y el aéreo en un 2%. Doce corredores carreteros concentran el 60,3 por ciento del intercambio comercial intraregional, pero registran un número significativo de estrangulamientos físicos e institucionales, un alto índice de tiempos muertos en la frontera y cantidades importantes de transbordos», agrega el estudio.

Entre esos corredores están los que unen Buenos Aires con San Pablo, Valparaíso, Montevideo, Santa Cruz de la Sierra y Asunción. Por allí pasa el grueso del transporte que no encuentra alternativas viables por la baja penetración del ferrocarril y la falta de obras en las hidrovías.

«La composición tradicional de los intercambios comerciales de la

zona, se constituye por un 63% de productos primarios-abundantes en toneladas y escasos en valor agregado- y por un 37% de productos manufacturados-escasos en toneladas y abundantes en valor agregado-. Los productos con alto valor agregado se movilizan preferentemente en dirección norte-sur-norte, al tiempo que los productos abundantes en tonelaje se movilizan preferentemente en dirección este-oeste-este», detalla el trabajo.

Por eso, los pasos hacia Chile adquieren una gran importancia y no sólo para la Argentina y Brasil. Una salida al Atlántico podría volverse una necesidad imperiosa para Chile - que tiene un acuerdo de libre comercio con la Unión Europea- si el Canal de Panamá insiste en aumentar el precio del peaje hasta un 80% en los próximos dos años. Además, la vía del Atlántico, por medio de los corredores bioceánicos, significaría un ahorro de tiempo de 20 días en el traslado de mercaderías.

El principal problema del tren- que aparece como la solución a la escasez de vínculos con Chile- es la falta de integración de las diferentes redes nacionales, que en muchos casos presentan diferentes trochas- herencia de antiguas hipótesis de conflicto-. El ferrocarril es particularmente necesario en la Argentina, donde requiere un medio de transporte más barato para acercar las cosechas a los puertos del Paraná y asegurar así la competitividad de la agroindustria.

«El costo de producción de la soja en 2003 fue de 200 dólares en Estados Unidos y de 165 dólares en el Mercosur, pero el costo de colocación en el mar de esos granos fue de 20 dólares en Estados Unidos y de 65 en el Mercosur», sintetizó Liberman.

■ **Ferrocarril Trésandino Central.** Hasta 1984 unía Mendoza con la localidad chilena de Los Andes. Gran parte de su infraestructura se puede recuperar con escasa inversión. Si estuviese en funcionamiento, según la Universidad de Cuyo, este año podría transportar 540.000 toneladas al año, y en 2010, 2,5 millones de toneladas.

■ **Ferrocarril Trésandino del Sur.** Uniría Neuquén con Lonquimay (Chile), pero en 1996 comenzó un proceso de abandono y deterioro de las vías en el lado chileno. Un proyecto para reanudar el servicio es fuertemente impulsado por el gobierno neuquino.

■ **Túnel Cristo Redentor.** Por allí pasa el grueso del comercio del Mercosur con Chile. En poco tiempo, ante el cruce diario de 800 camiones, podría quedar saturado. Varios días al año permanece cerrado por causas climáticas.

■ **Túnel Las Raíces.** Por esta vía pasa la mayor parte del intercambio entre el norte de la Patagonia y Chile.

■ **Hidrovía Paraná-Paraguay.** Sólo un dato: la red fluvial potencial del Mercosur y los Estados Unidos es la misma, 50.000 km. Pero en el bloque sudamericano sólo son navegables 10.000 km, mientras que en el país del Norte llegan a los 40.000 km.

■ **Paso Agua Negra.** Se proyecta construir un túnel a la altura de la localidad sanjuanina de Agua Negra y Coquimbo (Chile) con financiamiento chino. No tendría los inconvenientes climáticos del Cristo Redentor. La obra también es impulsada por la Región Centro (Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos).

■ **Puerto Buenos Aires-Colonia.** El proyecto siempre vigente pero inconcluso de unir a la capital argentina con el territorio uruguayo afectado severamente al puerto porteño por la competencia que representa el de Montevideo, mejor preparado naturalmente para recibir barcos de mayor porte.

LA INTELIGENCIA APLICADA.

Una combinación de estrategia, tecnología, operatividad eficiente, recursos humanos y moderna infraestructura en la prestación logística. Organizados para participar en los nuevos desafíos que nos propone el crecimiento del país.

provinter s.a.
LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN

ADMINISTRACIÓN CENTRAL: Av. Laprida 5052/96 - B1603ABN - Villa Martelli - Prov. de Buenos Aires.
Tel.: (54 11) 4709-2268. Fax: (54 11) 4709-5387 - logistica@provintersa.com.ar - www.provinter.com

Socio Fundador de C.E.D.O.L. (Cámara Empresaria de Operadores Logísticos)