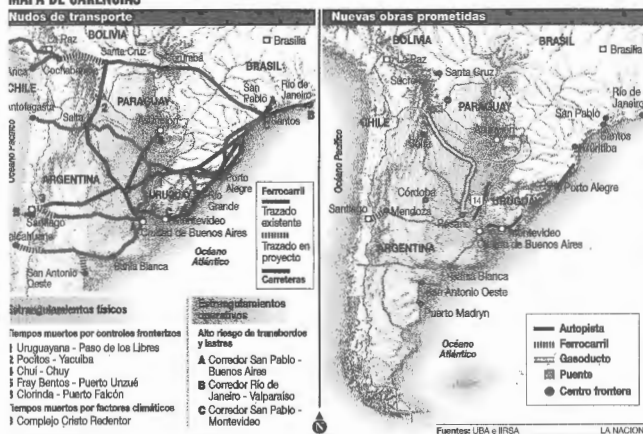


MAPA DE GARENCIAS



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 Nouquén 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)