



OCA. Logística en una nueva dimensión.

0800-999-7700 - www.oca.com.ar



TRENES DE CARGA

# Vías estresadas

En las últimas tres décadas se ha observado una importante disminución en las inversiones destinadas a la provisión de infraestructura ferroviaria: del 4% del PBI registrado en el período 1980-1985, la inversión se redujo a un 2,3% entre 2007 y 2008; la opinión de los especialistas

**ANDRES ASATO**  
PARA LA NACION

Un reciente informe de la Cepal señala que la infraestructura económica de América del Sur ha estado expuesta a un fuerte estrés en las últimas décadas, especialmente por la volatilidad de las inversiones dirigidas al sector; la inestabilidad de las políticas tanto económicas como de infraestructura y mantenimiento.

El documento, elaborado por Ricardo Sánchez y Georgina Cipoletta Tomassian, focalizado en la región que integran los países de la Unasur, destaca que en las últimas tres décadas se ha observado una importante disminución en las inversiones en infraestructura: del 4% del PBI registrado entre 1980 y 1985, la inversión se redujo entre 2007 y 2008 a 2,3%, que es lo que América del Sur invierte actualmente en infraestructura, cuando debería invertir un promedio anual de entre el 5,7% y el 8,1% del PBI regional para dar una respuesta favorable a la escasez de infraestructura, su expansión y el mantenimiento.

Fabio Quetglas, experto en desarrollo territorial y máster en Gestión de Ciudades de la Universidad de Barcelona, señaló respecto del impacto que ocasiona el no aprovechar en forma adecuada las infraestructuras en las grandes ciudades que "el área metropolitana de Buenos Aires representa el quinto o sexto tendido de red ferroviaria en el mundo medido en kilómetros, lo que comparándola con ciudades que carecen de ese montaje como el Distrito Federal o San Pablo, la ponen en una posición al menos

potencialmente mejor, frente a otras urbes que ya consolidadas no pueden implantar la alternativa ferroviaria, entre otras cosas, por el costo de las expropiaciones. Desaprovechar esa situación relativa con un modelo de gestión francamente desastroso no resiste ningún adjetivo".

Al referirse al transporte de cargas, Quetglas recordó que la Argentina llegó a tener "el 45% de las vías férreas de América latina, y de haberse mantenido una estrategia que al menos preservara la red, nos habría ahorrado el problema de tener que resolver el transporte de mercaderías voluminosas por un medio -el camión- que debería ser parte del sistema y no constituir el centro del sistema, añadiendo inseguridad, costos y complejidad vial". De todos modos, destacó que hoy no se puede caer en el "facilismo de decir que hay que recuperar el tren sin poner en discusión los costos de su rehabilitación y sin comprender que el mapa económico argentino ha cambiado y las redes preexistentes pueden no reflejar las necesidades de nuestra economía actual".

## Milagros

En un sentido similar se expresó Alberto Müller, de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA y director del Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva de la Argentina (Cespa), al recomendar no tener una mirada nostálgica: "No se pueden esperar milagros", advirtió tras considerar que la red efectiva quedó reducida a una suerte de ferrocarril industrial como continuación de actividades pro-

ductivas determinadas, lo que pone en duda la viabilidad financiera actual de la mayoría de los operadores.

"El ferrocarril de cargas demanda una definición acerca de su posicionamiento en el largo plazo. Algunas evidencias sugieren que la actual situación no es ni comercial ni económicamente sostenible."

El transporte ferroviario de cargas mueve menos del 5% de las toneladas-kilómetro totales, y computando los fletes su participación sería menor. Según Juan Pablo Martínez, ex gerente de Ferrocarriles Argentinos y consultor, para seguir creciendo "las empresas deben invertir en locomotoras y vagones, pero el horizonte de sus contratos se va estrechando. Las concesiones se terminan dentro de diez años y no se sabe si serán prorrogadas. Ese plazo, si no se extiende, sólo garantiza que las empresas no inviertan, porque no amortizarían sus inversiones. Las concesiones satisfactorias deberían extenderse ya, por un período de vigencia de 30 años, renovables cada 10 si el desempeño fuera el adecuado".

Sobre el Belgrano Cargas, apuntó que no tuvo una genuina concesión: "Es un gigante dormido. Debe licitarse su concesión con bases realistas, con el Estado a cargo de la inversión en infraestructura. Es el que debe garantizar la seguridad y la continuidad del transporte de cargas, preservando las zonas de vía y terrenos de estaciones de usurpaciones que llegan a impedir las operaciones, como en los accesos al puerto de Buenos Aires por el asentamiento ilegal en sus terrenos. Como también deben impedirse los bloqueos



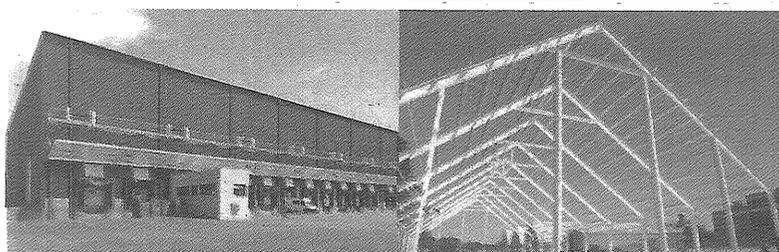
74,5

Mil millones de dólares es la diferencia entre la oferta y la demanda de infraestructura en América del Sur

## Los números de la logística en la región

La Cepal señala que América del Sur tiene una brecha de US\$ 74.500 millones (3,4% del PBI regional) entre la oferta y la demanda de infraestructura. El índice de desempeño logístico total refleja la percepción acerca de la logística de un país basada en la eficiencia del proceso de despacho aduanero, la calidad del comercio y del transporte relacionados con la infraestructura, la facilidad de organizar envíos a precios competitivos, la calidad de los servicios de logística, la capacidad de seguimiento y rastreo de envíos, y la frecuencia con la que los envíos llegan al destinatario dentro de la hora programada. En una escala de 1 (peor) a 5 (mejor) Brasil tiene un 3,2 y la Argentina, 3,1; le siguen Chile (3,1) y Perú (2,8). Entre los desarrollados se destacan

Alemania y Singapur (4,1), y Japón (4). Los países sudamericanos que presentan más demoras son Venezuela y Paraguay. Los de mejor desempeño son Brasil (16 días para importaciones y 12 para exportaciones), la Argentina (16 días para importaciones y 13 para exportaciones) y Colombia (14 días para importaciones y 14 para exportaciones). Desde el punto de vista específico de los costos de importación y exportación por contenedores, los países más costosos a través de los indicadores son Venezuela, Colombia y la Argentina. En cambio, los países con menores costos son Guyana, Chile, Perú y Surinam. A nivel de los países desarrollados, destacan Singapur y China por sus bajos costos para los procesos de importación y exportación.



**HORMETAL**  
EMPRESA CONSTRUCTORA

**OBRAS LLAVE EN MANO**  
ESTRUCTURAS METÁLICAS . PISOS INDUSTRIALES  
CENTROS LOGÍSTICOS . OBRAS INDUSTRIALES  
HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

Aut. Panamericana 2250 Km 40.5 (B1619JSX) Garín Bs. As. Argentina Tel. (+54 11) 5918-6800 Email: hormetal@hormetal.com www.hormetal.com

UNA EMPRESA DE

