

"Norte Grande: La conexión férrea entre los puertos del norte de Chile y de la hidrovía", *Región Norte Grande*, Argentina, 31 de marzo de 2008.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?noticia=10156>

Fecha de consulta: 04/02/2014.

La integración férrea y vial con Chile es clave en el comercio binacional, que en 2007 superó los u\$s 4.860 millones, un 45% más desde 2001. El cierre de los pasos viales en invierno sube los costos hasta 40%. La habilitación del ferrocarril trasandino del Norte que une los puertos de la hidrovía con los puertos del norte de Chile resolvería el problema.



En la actualidad el transporte de cargas entre ambos países se realiza con un promedio diario de 865 camiones que transportan 4,3 millones de toneladas anuales.

Este tráfico se dificulta por los aspectos climáticos que, sumados a una infraestructura deficiente, generan sobre costos de hasta 40% en los fletes desde la Argentina hacia Chile.

Un ejemplo claro es el Paso Cristo Redentor, que durante el invierno permanece cerrado, en promedio, 37 días por las intensas nevadas de la zona. Los pasos de Jama (Jujuy) y San Francisco (Catamarca), son las otras dos alternativas en el norte, pero para grandes volúmenes de cargas se requiere la habilitación del tren trasandino del Norte que cruza por el paso Socompa (Salta). Esta vía llega a los puertos de Barranquera (Chaco), Rosario, y Formosa, ubicados en la hidrovía Paraná Paraguay.



Alejandro Taso, consultor en Logística y profesor de la Asociación Argentina de Logística Empresaria (ARLOG), explicó que hoy, “el problema es que dependemos de la meteorología para mantener un paso (Cristo Redentor) que debería estar permanentemente abierto. No se puede planificar cuando se va a cortar”, explica.

De acuerdo con estimaciones de los especialistas, a raíz de la deficiencia en infraestructura logística, valor del flete se puede incrementar 40%.

“Tener un camión parado en un paso de frontera representa u\$s250 por día. Esto en el caso de un camión normal. La situación se torna peor si el transporte tiene un equipo refrigerado para carne, ya que es necesario conservar la cadena de frío del producto”, señaló Tasso.

Estas demoras también implican pérdida en la competitividad de los productos argentinos en el exterior.

“El cierre de los pasos trae aparejado la pérdida de accesibilidad de los bienes nacionales en los puertos del pacífico. Recordemos que Chile no es solo importador sino que también es

una plataforma logística hacia Oriente”, dijo el especialista.

Planes para mejorar la conectividad

En este contexto, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizó una donación de 880.000 mil dólares al Fondo de Integración para Infraestructuras Regionales de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) para efectuar un estudio de conectividad entre Chile y Argentina.

La intención del organismo es observar todo el transporte que se mueve entre los dos países, prestando atención a cuáles son las cadenas productivas que existen en las zonas fronterizas y cuál es la integración entre las mismas.

“La intención es observar los principales corredores viales, analizar el transporte y proponer un plan de inversiones en infraestructura a corto y mediano plazo”, explicó Hilda Gómez, especialista en infraestructura de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA) y responsable del proyecto.

“Queremos saber qué infraestructura de transporte se requiere o hay que mejorar para potenciar el desarrollo regional”, agregó la experta.

El BID ya realizó el llamado a licitación del concurso internacional para la realización del estudio. Luego de esto se seleccionará una lista de 6 consorcios a los que se los invitará a hacer una propuesta para realizar el estudio.

Reactivan el tren trasandino

Otro de los planes para mejorar la conectividad con el país vecino es la puesta en marcha, luego de 2 años de estar parado, del ferrocarril Trasandino del Norte, que cruza la cordillera a través del Paso Socompa en Salta.

Este ferrocarril, que une la provincia argentina de Salta con Antofagasta en Chile y estará activo en las próximas semanas, representa una gran oportunidad para que la producción del NOA tenga una salida hacia el Pacífico a través de los puertos de la nación vecina.

Los empresarios del sector minero, agrícola y ganadero, sobre todo del NOA, en muy corto plazo se verán beneficiados con la reapertura de esta vía de comunicación estratégica.

Esta vía otorgará mayor competitividad a las empresas argentinas: según calculan los expertos, un viaje de este tren equivale a movilizar unos 20 camiones. A esto se suma que el costo promedio de una tonelada por kilómetro es de entre 2 y 3 centavos. Como contrapartida, en camión, el valor va de los 6 a los 8 centavos.

Federico Gajardo, representante de ProChile en Buenos Aires, organismo estatal de promoción de exportaciones, explicó que “uno de los objetivos que perseguimos es buscar canales logísticos para que las empresas argentinas utilicen los puertos y la logística chilena”.

Esta vía otorgará mayor competitividad a las empresas argentinas: según cálculos del sector, un viaje de este tren equivale a movilizar unos 20 camiones. A esto se suma que el costo promedio de una tonelada por kilómetro es de entre 2 y 3 centavos. Como contrapartida, en camión, el valor va de los 6 a los 8 centavos.

Se estima que en el corto plazo, el ramal estará en condiciones de mover unas 2 millones de toneladas anuales, número que está determinado, sobre todo, por un el nivel de oferta exportadora.

Esta cifra implica cerca del 50% de todo lo que está moviendo el comercio bilateral. Además, es un valor que casi triplica todo lo que transportó el Belgrano Cargas en 2007, unas 700 mil toneladas.

Del total que espera movilizarse, un 50% serán productos mineros y otro 50% productos agrícolas. Además, el 90% del transporte será desde la Argentina hacia Chile, de modo que

el 10% restante serán importaciones, principalmente de bienes de capital e insumos para la actividad minera.

De este modo, se está poniendo en funcionamiento el corredor biocénico, que solucionará los cuellos de botella que se producen en el Cristo Redentor, ya que mucha carga del norte que está saturando el paso mendocino va a poder a salir por el Trasandino del Norte.