

Escenarios para el Corredor Trasandino del Sur

■
Las perspectivas del Proyecto han sido sensiblemente afectadas por acontecimientos de los últimos dos años.

■
Los cambios producidos en las condiciones de contexto han reforzado las posibilidades del Proyecto del Corredor.

■
Se han registrado importantes avances en dos eslabones críticos: el tramo cordillerano e instalaciones portuarias de I. White.

El principal propósito del presente informe es presentar los principales argumentos que avalan la viabilidad del Corredor Bioceánico Trasandino del Sur, y analizar su cambio de perspectiva en razón de los cambios operados en el contexto general y específico del Proyecto.

Importancia para la región

Debido quizás a tantos años de expectativas defraudadas en torno a la construcción del ramal ferroviario, cabe admitir que domina cierto escepticismo en torno a las posibilidades del Proyecto. Frente a estos cuestionamientos, el primer elemento a discernir es que lo verdaderamente relevante para Bahía Blanca es contar con un canal de transporte que permita fortalecer los lazos de integración económica con la región Norpatagónica y aprovechar esta mayor escala para impulsar su proyección al resto del mundo. La unión de los ramales ferroviarios argentinos y chilenos sería un paso fundamental para concretar esta estrategia de desarrollo, pero no representa en los tiempos actuales, una condición ni requisito ineludible por cuanto se pueden lograr sustanciales avances a través del desarrollo del sistema multimodal de transporte.

En última instancia, al afianzarse el canal de transporte crece el mercado y al ampliarse las posibilidades de demanda, se aceleran los tiempos para plantear la construcción del ramal ferroviario faltante. Por otra parte, si bien falta resolver muchos interrogantes antes de verificar la factibilidad técnica, comercial y financiera; la información disponible no permite descartar la propuesta. Cabe agregar que la evolución del contexto y los avances de los últimos cuatro años han contribuido a solidificar el sustento para respaldar la iniciativa. Adicionalmente, la justificación de considerar el Proyecto desde una perspectiva regional debería ponderar no sólo la probabilidad de concreción, sino la magnitud de los beneficios que el mismo podría conllevar en caso de concretarse. Desde esta perspectiva, el afianzamiento del Corredor hasta las costas de Chile en el Pacífico, generaría un amplio conjunto de nuevas oportunidades de comercio e inversión para la región, contribuyendo en forma decisiva a consolidar su perfil como uno de los principales centros logísticos del interior del país.

El proyecto del Corredor Bioceánico representa una de las posibles vías de crecimiento para dar impulso al Crecimiento de la región, por cuanto representa la posibilidad de consolidar un

Lo verdaderamente relevante para Bahía Blanca es contar con un canal de transporte que permita fortalecer los lazos de integración económica con la región Norpatagónica y aprovechar esta mayor escala para impulsar su proyección al resto del mundo.

canal de transporte entre la región y el resto del mundo. La propuesta presenta una clara realimentación positiva con la estrategia de crecimiento regional tendiente a afianzar el rol de la ciudad como centro proveedor de servicios logísticos y a desarrollar el perfil exportador, con particular énfasis en la agregación de valor a través de la producción de bienes agroindustriales y derivados de la industria plástica¹.

Fundamentación del proyecto

Los resultados obtenidos a partir de varios estudios propios desarrollados por el CREEBBA sobre fines de la década del '90, han permitido elaborar ideas preliminares sobre la factibilidad del Proyecto; así como definir los lineamientos estratégicos centrales para que el mismo pueda consolidarse en función de las características esperadas del contexto en que deberá desarrollarse. En forma resumida, este conjunto de ideas centrales se podrían agrupar en relación a los siguientes puntos:

(i) *Con respecto a la existencia de un mercado amplio con potencial de crecimiento.* Los principales destinatarios del servicio proyectado son todas las empresas que realizan operaciones de comercio internacional "interoceánico" en la zona de influencia del Corredor. Con este concepto, se destacan dos segmentos de demanda. Por un lado, los flujos de comercio internacional existentes entre la región Sur de Chile y Brasil, y por otro, las ventas a Chile de productos elaborados por el Complejo Petroquímico de Bahía Blanca. Estas alternativas representan las dos principales hipótesis de demanda a través de las cuales, se podría alcanzar un volumen crítico de cargas que viabilice el desarrollo del Corredor. Además de contar con una masa crítica de cargas potenciales para la etapa inicial de despegue del Corredor, existen alternativas de crecimiento en la demanda para una fase posterior en la medida que se consolide el servicio. Este aumento de cargas se nutriría de dos fuentes: por la absorción de cargas canalizadas por otros sistemas de transporte (por ejemplo, intercambios del sur de Chile con Europa, exportaciones de la Norpatagonia a la Costa Oeste de América) y la previsible creación de comercio en la zona de influencia del corredor.

(ii) *Con respecto a la posición competitiva del Proyecto.* Las principales opciones de transporte están representadas por otros dos corredores; el Central con paso por la Provincia de Mendoza y el Marítimo con paso por el Cabo de Hornos. El Corredor Bioceánico será competitivo en la medida que se pueda demostrar claramente, frente a las opciones citadas, las ventajas del servicio proyectado en términos de tiempo de transporte, calidad del servicio y costo. Al realizar esta comparación, análisis realizados antes de la devaluación del peso demostraban que el servicio tenía amplias posibilidades de mejorar el costo y calidad de las prestaciones frente a las alternativas antes citadas. Esta situación representa un buen punto de partida, pero la principal razón para trazar una perspectiva alentadora consiste en las enormes posibilidades de incrementar los niveles de eficiencia, frente a las limitadas chances de mejora en los otros corredores. Un claro ejemplo en este sentido es el congestionamiento de cargas que transitan por el puerto de Buenos Aires y la restricción de espacio para subsanar estos inconvenientes operativos. En contraste, el Corredor Bioceánico Trasandino del Sur podría afianzarse por el progresivo desarrollo del tránsito de contenedores por el Puerto de Bahía Blanca, la posibilidad de equilibrar el balance de cargas en contenedores, y la mejora del servicio e infraestructura de transporte terrestre, particularmente en el tramo cordillerano. Tampoco debiera soslayarse la adquisición de experiencia en el manejo de cargas a través del sistema Multimodal por parte de los operadores de transporte involucrados.

(iii) *Con respecto a la estrategia de desarrollo del Proyecto.* El canal de transporte se irá consolidando en la medida que el servicio de transporte resulte satisfactorio y conveniente frente a otros canales alternativos. Como se mencionó antes, la estrategia actual consiste en

¹ *Para ampliar el análisis sobre la importancia del Proyecto y su vinculación con el desarrollo de la operatoria de contenedores a través del puerto local, se recomienda consultar estudios anteriores publicados en el informe IAE – ediciones 51, 52, 53, 55, 58 y 65 -. Para consultar libremente las notas respectivas, acceda a www.creebba.org.ar.*

desarrollar el mercado a través de la oferta de un servicio Multimodal “puerta a puerta”, con la capacidad para alcanzar cualquier destino; dejando abiertas las opciones para plantear la construcción del ramal faltante a lo largo de la cordillera.

Impactos del cambio de escenario

Las perspectivas del Proyecto han sido sensiblemente afectadas por acontecimientos de los últimos dos años. Para analizar este cambio, convendría diferenciar las novedades en un plano general y en el plano específico del Proyecto.

Al analizar este conjunto de nuevas evidencias podría trazarse la siguiente idea como hipótesis preliminar: los cambios del contexto han reforzado las posibilidades del Proyecto del Corredor. Esta afirmación requeriría un respaldo concluyente a través de un análisis más extenso. Sin perder de vista esta necesidad, resulta interesante ensayar una primera lectura del significado de acontecimientos recientes en torno a las chances de éxito del Proyecto.

En el plano general, cabría destacar como nueva información, el aumento del tipo de cambio real para la Argentina tras el colapso de la Convertibilidad sobre fines del 2001 y las nuevas definiciones en torno a la política de comercio exterior de Argentina y Chile.

El primer punto es el de mayor relevancia. El aumento del tipo de cambio real, es decir, la devaluación del tipo de cambio nominal luego de neutralizado el efecto de aumento de precios internos; destaca los siguientes cuatro efectos: (1) aumento de la demanda potencial de cargas en el área de influencia del Corredor por el impulso a las exportaciones regionales, (2) reactivación de proyectos de inversión de gran escala en la región, basados en la explotación de recursos naturales y orientados a la exportación (un ejemplo, es el proyecto de extracción de Potasio en Neuquén que aportaría un flujo de cargas de hasta un millón de toneladas, con salida principal por el puerto de Bahía Blanca), (3) significativa disminución del costo de construcción del ramal ferroviario medido en dólares, por el abaratamiento de los componentes de bienes y servicios locales no transables, y (4) menor costo en dólares de los servicios prestados por operadores terrestres de cargas internacionales en Argentina; lo que refuerza el atractivo del Corredor para captar demandas de terceros países como Chile y Brasil.

Continuando con el análisis de los cambios en el contexto general, también debería reconocerse el impacto potencial de importantes avances en materia de política de comercio exterior. En este sentido, por el lado argentino, interesa destacar (i) la decisión política de avanzar en el proceso de integración con Brasil a través del fortalecimiento del MERCOSUR, ampliando el acuerdo a otros países Sudamericanos, y (ii) los recientes avances alcanzados en negociaciones con México y Estados Unidos. Por el lado chileno, el acuerdo alcanzado por este país con el NAFTA representa un cambio sustancial y cuyas repercusiones podrían extenderse a nuestro país, al abrir la oportunidad a empresas argentinas de ingresar al principal mercado del planeta a través de alianzas estratégicas o apertura de filiales en el vecino país.

En el plano específico del Proyecto, también se registran novedades importantes. Para simplificar el planteo, se destacan tres cuestiones centrales que han experimentado significativos avances: (1) mejoras en la infraestructura de transporte del Corredor, (2) evolución creciente del tráfico de cargas por el paso cordillerano de Pino Hachado, e (3) intensificación de las gestiones con entes de financiamiento.

Comenzando por el último punto, cabe destacar que a lo largo del año, los principales organismos de financiamiento para proyectos de infraestructura -Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF)- han manifestado un concreto interés por la

Cabría destacar como nueva información, el aumento del tipo de cambio real para la Argentina sobre fines del 2001 y las nuevas definiciones en torno a la política de comercio exterior de Argentina y Chile.

iniciativa y planteado la necesidad de ampliar los estudios disponibles para definir la Prefactibilidad de la obra del Ferrocarril Trasandino del Sur.

En relación al segundo aspecto, los datos son de por sí elocuentes. El gráfico adjunto presenta los volúmenes de carga medidas en toneladas, movilizadas a través del paso de Pino Hachado, de acuerdo a datos suministrados por la Aduana de Chile. En él se observa una trayectoria claramente ascendente en el flujo de cargas, reveladora del fuerte crecimiento registrado en el transcurso de los últimos años. Si bien el volumen actual aún se encuentra lejos de las necesidades de cargas que tornaría viable una inversión en el tendido de nuevas vías, esta evolución resulta un indicio sumamente alentador en torno a las posibilidades de consolidación del Corredor. Casi la totalidad de estos flujos de cargas tienen a Chile como destino. El fuerte desequilibrio de cargas abre una oportunidad de ganar competitividad en la medida que se pueda ir desarrollando una corriente creciente de cargas en sentido contrario.

Para completar el análisis sobre las novedades relacionadas con el entorno específico del Proyecto, faltaría hacer referencia a los progresos en materia de infraestructura de transporte a lo largo de la ruta del Corredor, extendida desde los puertos chilenos de la Octava Región y el puerto local. A lo largo de este recorrido se han registrado importantes avances en dos eslabones críticos de la ruta: el tramo cordillerano y en las instalaciones portuarias de Ingeniero White.

El camino a través de la cordillera ha mejorado notablemente su transitabilidad. El gobierno

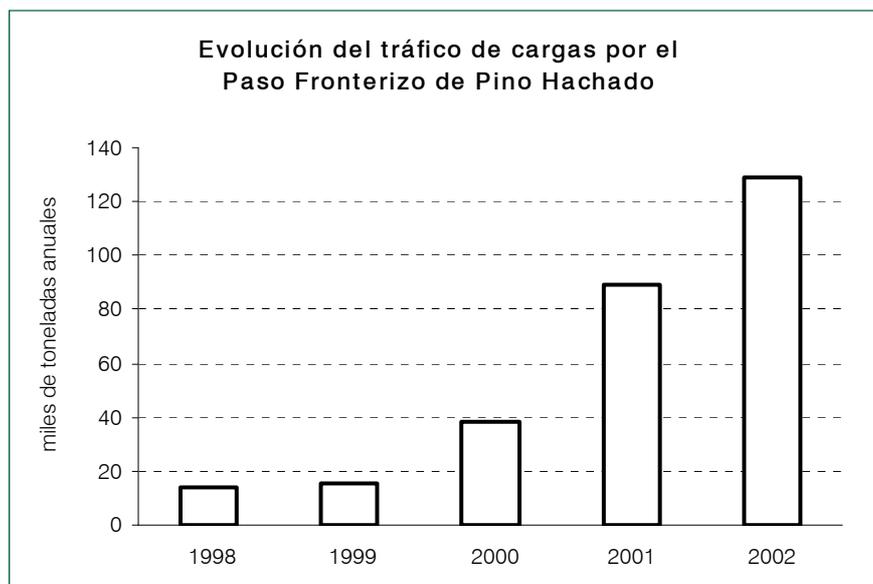


Gráfico 1

chileno ha cumplido rigurosamente con el programa de obras viales comprometidas. A través de estas inversiones, se ha pavimentado el trayecto de 41 kilómetros entre Lonquimay y el puesto de aduana Liucura. Para completar el asfalto hasta la frontera solo restan 20 kilómetros, obras que de acuerdo al cronograma deberían completarse en el transcurso de este año y el siguiente. Por el lado argentino, ya se han iniciado los trabajos para completar los 9 kilómetros de asfalto faltantes. Para completar la descripción, cabe señalar que se ha sumado equipamiento vial para el despeje de nieve, asegurando la operatividad del cruce durante casi todos los días del año. Dentro de las obras proyectadas, debe resaltarse la construcción de un cobertizo sobre la ruta en el límite internacional, con el fin de evitar la obstrucción del camino por la gran acumulación de nieve en los días más ventosos. Por otra parte, se han mejorado las instalaciones de Aduana y Gendarmería nacional. En la ciudad de Zapala, ya se cuenta con un nuevo centro

para el trasbordo de cargas, avanza el proceso de licitación de Zona Franca y ya se han instalado nuevas dependencias aduaneras.

El puerto local representa un eslabón vital en la cadena de transporte del Corredor. La construcción del muelle multipropósito aporta nuevas instalaciones especialmente acondicionadas para el trasbordo de contenedores. El muelle permitiría operar buques de hasta 270 metros de largo y 45 pies de calado. Las ventajas del Corredor podrían verse acrecentadas una vez puesta en marcha la Zona Franca de Bahía Blanca-Coronel Rosales.

El puerto local es un eslabón vital en la cadena de transporte del Corredor. En particular, la construcción del muelle multipropósito aporta nuevas instalaciones esenciales para el Proyecto.

Importancia de Bahía Blanca

Bahía Blanca representa un punto fundamental para las perspectivas de desarrollo del Corredor por dos razones: (1) a través del Puerto, en la medida que logre afianzar el servicio de transporte marítimo de contenedores hasta Brasil, por cuanto ya se ha mencionado que representa uno de los destinos prioritarios para las cargas que podrían transitar por el corredor; y (2) por el sustancial aporte de cargas del Complejo Petroquímico local (PVC, Polietileno, soda cáustica, urea) hacia el mercado chileno, factible de ser canalizado a través del Corredor.

Perspectivas

En los próximos meses podría haber novedades importantes por cuanto ha recobrado impulso el proyecto de iniciar el tendido de vías en una extensión de poco menos de 60 kilómetros, a partir del extremo de riel en cercanías de la ciudad de Zapala. El gobierno provincial neuquino tendría acordado financiamiento a través del gobierno de Portugal, restando solo la aprobación del Poder Legislativo Provincial y eventualmente, las expropiaciones de campos para el tendido de la vía. En otro plano, el servicio Multimodal presenta claros progresos. Sobre fin de año, es posible que se inicie una intensa campaña en Chile para difundir las bondades del Corredor entre los potenciales usuarios chilenos. El éxito de esta gestión podría significar el arribo de un importante flujo de cargas a las instalaciones portuarias locales. ■