

## **La importancia económica de acortar las distancias internas <sup>1</sup>**

Por Félix Piacentini

[fpacentini@ieral.org](mailto:fpacentini@ieral.org)

Por la posición geográfica de nuestro país en el mundo, alejado de gran parte de los principales centros de consumo de los productos que ofrecemos, el tema de los costos de transporte adquiere una relevancia fundamental. Ahora bien, además de esta dimensión desde Argentina hacia el mundo, también por su extensión y las características de su infraestructura de transporte aparece la dimensión de los fletes al interior de nuestro país. En este sentido no sólo se trata de salir al exterior a un precio competitivo desde nuestros puertos o fronteras, sino de llegar a ellos con el menor costo posible. Esta dimensión interna no es tan relevante para la zona central de nuestro país pero sí se constituye en una barrera a superar para las producciones regionales como las del NOA y NEA. Estudios recientes han demostrado como el factor distancia interna hasta los puertos de la zona central, afecta en mayor medida a las exportaciones de estas regiones que a las del resto del país. Incluso este efecto negativo es mayor para los bienes que componen la mayor parte de su oferta exportable como los productos primarios con poca diferenciación.

---

<sup>1</sup> Nota publicada el día 14 de enero de 2011 en el semanario El Economista

La raíz de estas desventajas de la zona norte del país tiene su origen en las características de la infraestructura de transporte, que se desarrolló en su mayor parte pensando en los puertos de Buenos Aires y Rosario como la única salida de nuestras exportaciones. Pero además surge otra realidad que complica aún más la competitividad de las zonas alejadas de los puertos, y es la enorme preponderancia relativa del transporte automotor en desmedro de otros medios más económicos como el ferroviario. Según el Banco Mundial, el 80% del movimiento de cargas de Argentina se efectúa por camión, por lo que se convierte en el medio de transporte de larga distancia casi por excelencia. A su vez, de acuerdo al Ministerio de Agricultura de la Nación en 2006 el traslado interno de granos se efectuó en un 84% vía camión, correspondiendo sólo un 14,5% al medio ferroviario y el 1,5% restante a barcazas. En los países desarrollados la situación suele ser la inversa, asumiendo la mayor importancia el ferrocarril y la vía fluvial. Al margen del estado deficiente de la infraestructura ferroviaria, para el caso de los granos una posible explicación al extenso uso del camión, en comparación con otros países, es que la distancia promedio entre los principales centros de producción y acopio a los puertos más importantes es de sólo 300 km. Sumando este factor a la mayor flexibilidad y rapidez del camión, puede en parte entenderse el porqué de tal concentración.

De todas formas, y a pesar de que la mayor producción agrícola y demanda de transporte se ubique en un área relativamente cercana a los puertos de Buenos Aires y Rosario, para mayores distancias la operación eficiente del ferrocarril y las hidrovías es la alternativa más eficiente. Concentrándonos en el ferrocarril, es un medio de transporte que puede ayudar a paliar las desventajas competitivas de la región Norte, "acortando" las distancias y permitiendo una menor incidencia del transporte en los costos de producción. El ferrocarril es ideal para el traslado de cargas pesadas a largas distancias y en productos como commodities o especialidades agrícolas, mineros, combustibles o materias primas en general sería la opción más eficiente. En términos de tarifas de transporte vial y ferroviario, actualmente se tiene que para una distancia promedio de 500 km, el flete del tren es aproximadamente un tercio del de camión. Para esta distancia promedio, mientras la tarifa media ( \$ / Tn / Km o el costo de transportar una tonelada por kilómetro) del transporte vial es de \$ 0,232 la del ferroviario es \$ 0,0833 (tarifa promedio de todas las empresas). A mayores distancias el ahorro en fletes aumenta.

Si bien la diagramación del tendido ferroviario argentino tampoco ha escapado a la lógica de concentración en el centro-oeste, el ramal Belgrano Cargas constituye la excepción a la regla y su reactivación puede ser vital para lograr una mayor inserción nacional e internacional del NOA-NEA. Las políticas públicas que contribuyan

en ese sentido podrían tener un enorme impacto sobre estas economías regionales, ayudando a mitigar en parte el desigual desarrollo de éstas comparando con otras regiones del país.

El Belgrano Cargas, con un recorrido total de 7.347 km, parte desde la estación Retiro hacia el norte del país, llegando a Bolivia y Chile. Su tendido atraviesa 14 provincias: Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy. Esta distribución no surgió como un esquema planificado sino que fue resultado de la unión a lo largo del tiempo de diversos ferrocarriles regionales, lo que explica su diagrama más federal. El hecho de ser de trocha angosta o métrica le proporciona un enorme potencial, ya que es la misma que utiliza Chile y Bolivia, con lo que la red está integrada a estos dos países. Como Brasil también cuenta con trocha métrica existe la posibilidad de conexión con este país si se construyera el puente ferroviario Barranqueras – Corrientes, integrando mediante trocha mixta el Belgrano Cargas (trocha métrica) con el Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (trocha media) hasta Paso de los Libres. De esta forma el Belgrano Cargas se constituye en un actor clave para el aprovechamiento del corredor bioceánico norte y un elemento fundamental para el desarrollo económico de la región norte del país. La eventual formación de un corredor tripartito (Chile, Bolivia y Brasil), uniendo el Atlántico con el Pacífico, colocaría a las provincias nortenas en mejores condiciones de colocar sus productos en el mundo a precios más competitivos.

Según la Dirección Nacional de Planificación de Transporte Ferroviario la operatividad actual del Belgrano Cargas se encuentra en un 21% de su potencial, siendo las toneladas transportadas 832 mil en 2008 cuando hace 25 años se había llegado a los 4 millones. De las 120 locomotoras que este ferrocarril supo tener, actualmente se opera con 13.

En el lento camino hacia el viejo anhelo de su reactivación, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha implementado el Programa de Recuperación del Belgrano Cargas que tiene por objeto mejorar las condiciones de operación. La intención del gobierno nacional es iniciar el programa de recuperación a través de la renovación de parte del corredor que une Embarcación (Salta) – Avía Terái (Chaco), Barranqueras (Chaco) y Rosario. De la extensión total de este corredor, el proyecto sólo prevé obras en un 20%, es decir, el equivalente a 328 km de vías e implica una inversión estimada de \$ 1.200 millones. Sin embargo esta obra permitiría aumentar la velocidad actual de circulación de las locomotoras de tan sólo 15 km/h hasta los 35 km/h y transportar una carga mínima anual de 2,5 millones de toneladas. A la fecha se han iniciado el 50% de las obras previstas. Es de esperar que el proyecto

continúe con su objetivo original y el resto de los tramos sean objeto de futuras licitaciones para su puesta en operación de acuerdo a los estándares deseados. Después de tantas promesas es difícil no ser escéptico. El camino es largo como la distancia que se pretende reducir. Adicionalmente restan en el futuro otra serie de inversiones en material rodante, vagones, playas o estaciones de transferencia de cargas, talleres y demás para convertir al tren en un medio confiable y eficiente. De todas formas este proyecto inicial nos sirve para adquirir una dimensión más acabada de la ganancia en competitividad que podría tener la región Norte si tuviera la posibilidad de contar con un ferrocarril operando más cerca de su potencial. Con distancias promedio de traslado de cargas de 1.000 km, un ahorro en costos de transporte de dos tercios marca una clara diferencia e incluso podría ampliar la estructura productiva incorporando productos que hoy no resisten el flete.