

Desafíos en Economías Regionales

Acortar las distancias del NOA



Félix Piacentini
ECONOMISTA JEFE IERAL NOA



El factor distancia

Primera Dimensión: desde Argentina al mundo.

Las regiones que más sufren son las del NEA y NOA

Por cada aumento del 10% en la distancia promedio a los mercados de exportación, las exportaciones de estas regiones disminuyen 0,6% y 0,4% respectivamente.

Segunda Dimensión: las distancias internas hasta el puerto.

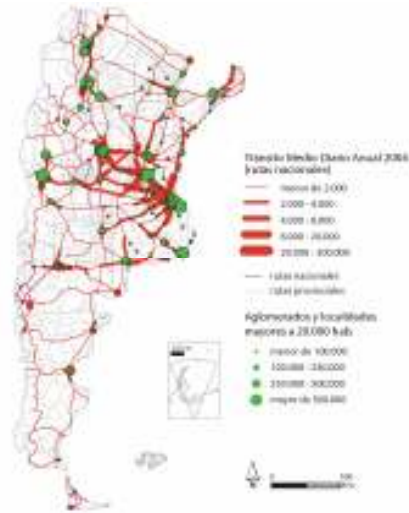
Un aumento en la distancia promedio a CABA del 10% provoca una merma del 8% en los volúmenes exportados. Nuevamente las regiones más perjudicadas son el NOA y el NEA.

Productos más afectados: homogéneos (ej.: commodities) y precio-referenciados (ej.: legumbres); y menos para los diferenciados.

Fuente: Castro y Saslavsky (2009).

El esquema radial de transporte

Infraestructura Vial



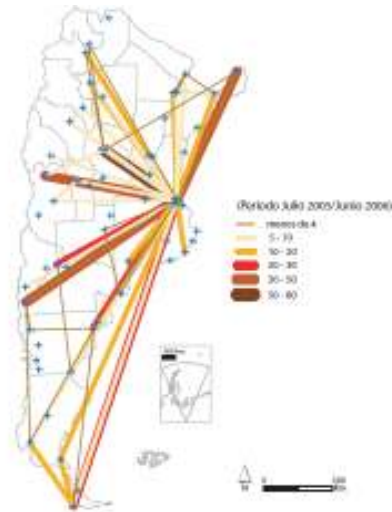
El esquema radial de transporte

Infraestructura Ferroviaria

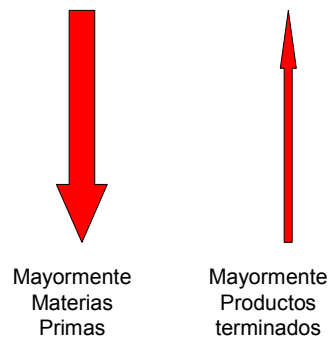


El esquema radial de transporte

Infraestructura
Aeropuertos y
flujos



El desequilibrio de flujos



Sólo el 25% de la carga
vuelve al NOA



NOA:

6% del PBI
6% de las expo
8% de las industrias

**Bs. As., Córdoba y
Santa Fé (Centro):**

50% del PBI
68% de las expo
75% de las industrias

Los problemas del transporte en el NOA

- El desequilibrio de flujos Norte – Sur e intra NOA provoca mayores costos, inventarios y demoras.
- Las firmas con menos capacidad de resolver este problema son las PyMEs.
- Además para el caso de los cultivos hay fuerte competencia por el transporte en épocas de cosecha.
- 70% de las expo del NOA son Productos Primarios como granos, cítricos y minerales. Son los productos que más sufren el factor distancia.

Pero **EL PROBLEMA** para el NOA es la preponderancia del camión...

Preponderancia del camión

Participación de los medios de transporte de cargas generales por país

| País | Barcaza | Camión | Ferrocarril |
|------------------|---------|--------|-------------|
| Argentina | 7% | 75% | 18% |
| Canadá | 34% | 11% | 55% |
| Holanda | 72% | 17% | 11% |
| Francia | 18% | 28% | 54% |
| Alemania | 31% | 15% | 54% |
| EE.UU. | 25% | 28% | 47% |

Participación de los medios de transporte de cargas de granos por país

| País | Barcaza | Camión | Ferrocarril |
|------------------|---------|--------|-------------|
| Argentina | 2% | 85% | 14% |
| Brasil | 5% | 67% | 28% |
| EE.UU. | 55% | 7% | 38% |

Las ventajas del ferrocarril

El tren es ideal para el traslado de cargas pesadas a largas distancias. Productos de mucho volumen y poco valor unitario, como los que produce el NOA.

Ventajas:

- Con 1 litro de gasoil el tren transporta 1 tonelada por 147 km, mientras que el camión lo hace por 37 km.
- La carga de un convoy es equivalente al del 50 camiones. 1 carta de porte versus 50.
- El tren puede ingresar y descargar directamente en la terminal portuaria (graneles).
- Menor polución ambiental, menos accidentes viales, menor tráfico, etc.

Las ventajas del ferrocarril

Fletes terrestres por camión

| Kilómetros | Tarifa \$ / Tn | Tonelaje | Tarifa \$ / Tn / Km |
|------------|-------------------|----------|------------------------|
| 10 | 22,0 | 30 | 2,200 |
| 20 | 26,5 | 30 | 1,326 |
| 100 | 59,1 | 30 | 0,591 |
| 300 | 129,2 | 30 | 0,431 |
| 500 | 179,7 | 30 | 0,359 |
| 750 | 255,4 | 30 | 0,341 |
| 1000 | 329,5 | 30 | 0,329 |

Para una distancia promedio de 500 km, el flete es 1/3 menor al del camión

Fletes terrestres por ferrocarril

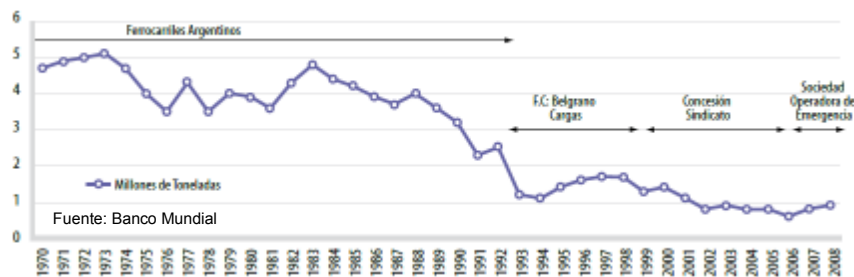
| Empresa | Distancia Media (km) | Tarifa media \$ / Tn | Tarifa media \$ / Tn / Km |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------------|
| Ferropreso Pampeano | 467 | 65,5 | 0,1402 |
| Ferrosur Roca | 373 | 44,5 | 0,1192 |
| ALL Mesopotámico | 559 | 61,4 | 0,1098 |
| Nuevo Central Argentino | 488 | 51,1 | 0,1048 |
| ALL Central | 707 | 63,8 | 0,0902 |
| Belgrano Cargas | 774 | 70,9 | 0,0916 |
| Promedio Total | 514 | 55,6 | 0,1080 |

El Belgrano Cargas es la excepción a la regla del esquema radial



- Con un tendido de 7.347 km atraviesa 14 provincias (NOA-NEA-Centro-Cuyo).
- Une al NOA con los puertos de Bs. As., Santa Fé, Barranqueras y Formosa (posibilidad hidroviás).
- Su trocha métrica lo integra a Chile y Bolivia.
- Con inversiones adicionales (puente y trocha mixta) podría integrarse a Brasil por Paso de los Libres.
- Potencial de convertirse en un corredor ferroviario bioceánico y tripartito

Situación Actual del Belgrano Cargas



| 2010 | | |
|-------------------------|------------------|---------------|
| Producto | TN | % |
| Azúcar | 99.041 | 8,6% |
| Granos y Subproductos | 885.872 | 76,5% |
| Materiales de Construc. | 109.114 | 9,4% |
| Minerales | - | 0,0% |
| Petróleo y Comb. Líqu. | 452 | 0,0% |
| Piedra y Piedra Caliza | 1.120 | 0,1% |
| Productos metalúrgicos | 8.911 | 0,8% |
| Porotos | 23.386 | 2,0% |
| Otros Productos | 29.627 | 2,6% |
| TOTAL | 1.157.524 | 100,0% |

- Se encuentra al 23% de su potencial.
- Llegó a concentrar el 25% de la carga total y hoy sólo el 4%.
- De 120 locomotoras a 30. De 5.501 vagones a 2.200. Sólo el 8% de las vías está en buen estado.
- La velocidad promedio es 15 km/h.
- Los ramales operativos son el "Azucarero" y el "Cerealero".

Proyecto de reactivación del gobierno nacional



- El tramo tiene una extensión de 1.645 km y concentra el 60% de la carga total.
- El objetivo es alcanzar una carga anual de 2,5 millones de toneladas.
- Se espera renovar 567 km de vías y el 80% de los puentes del corredor.
- La inversión total estimada de las dos fases es de \$ 3.300 millones.
- A la fecha se ha ejecutado el 20% de la primera fase.

Algunas conclusiones

- Hay diferentes valorizaciones de las inversiones necesarias. El Banco Mundial estima que con una inversión de US\$ 615 millones podrían alcanzarse las 5 millones de TN anuales.
- Es fundamental continuar con las obras por su enorme impacto sobre la región NOA. El ritmo de ejecución se muestra lento.
- Los beneficios en ahorro de fletes son muy claros para los graneles, surgiendo además un escenario de producción agrícola más sustentable por mejor rotación de cultivos.
- Definir el management y rol del Belgrano Cargas es clave.
- Debe evitarse que un menor flete provoque el efecto no deseado de agregar menor valor en la región.
- Para evitarlo, los gobiernos provinciales quizás tengan que profundizar los estímulos a una mayor transformación local (carga más containerizada).
- Tampoco debe perderse de vista un enfoque multimodal de transporte (camión-ferrocarril-hidrografía).

Desafíos en Economías Regionales

Acortar las distancias del NOA



Félix Piacentini
ECONOMISTA JEFE IERAL NOA

