



ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO DEL SECTOR TRANSPORTE

Coordinador: Daniel Álvarez

Investigadores: Bernardo Dikstein, Cesar Dombroski, Alicia Rodrigues,
Fernando Rossi, Rubén Serruya y Dardo Solari

DOCUMENTO DE
TRABAJO N° 3 –
DICIEMBRE 2015

“EL CASO DEL NODO PORTUARIO BARRANQUERAS”

Contenido

1. <i>Resumen</i>	3
2. <i>Marco conceptual</i>	4
2.1. El modelo de red hub and spoke. Redes globales de producción.....	6
3. <i>El Puerto Barranqueras; situación actual y esperada</i>	11
4. <i>Antecedentes Institucionales</i>	11
5. <i>Situación geográfica del Puerto Barranqueras</i>	12
5.1. Sistema de transporte fluvial.....	13
5.2. Sistema de transporte vial.....	14
5.3. Accesos viales al Puerto Barranqueras.....	14
5.4. Sistema de transporte ferroviario	14
6. <i>Posibles beneficios directos e indirectos</i>	16
6.1. Área de influencia primaria	17
6.2. Área de influencia secundaria.....	18
7. <i>Contexto y Problemática</i>	19
7.1. El Área de Influencia Primaria.....	19
7.2. Mercado de exportación e importación del área de influencia secundaria	19
8. <i>Conclusión</i>	20
9. <i>Bibliografía</i>	21

1. Resumen

El Puerto Barranqueras actualmente presenta un bajo nivel de actividad. Desde un análisis focalizado en el la perspectiva del puerto, motivan esta situación entre otros problemas, las deficiencias estructurales; el desaprovechamiento de espacios; hangares muy cercanos a la línea de muelle; edificios administrativos y comerciales que deberían ser áreas operativas, e ingresos al puerto que producen una conflictiva relación puerto-ciudad.

Las problemáticas mencionadas, tornan la operatoria portuaria incompatible con las necesidades funcionales de los puertos actuales. Una de las consecuencias directas de esta situación, es que las cargas se transportan a sus destinos finales por el modo carretero generando costos adicionales, que impactan en forma negativa sobre la competitividad de la producción local y regional. De esta forma la matriz de transporte aumenta su distorsión, puesto que a la baja participación del transporte ferroviario, se agrega la casi nula asignación modal de cargas del transporte fluvial. En parte esta situación se explica por la escasa actividad del Puerto Barranqueras.

Estas distorsiones en la matriz del transporte se corregirían con la puesta en valor del Puerto Barranqueras ampliando su capacidad estructural, operativa y de gestión; con el fin de optimizar el sistema de transporte y logística regional, mejorando costos y reduciendo tiempos, respondiendo a las necesidades de la producción regional y tráficos pasantes. Logrando estos objetivos, se podrá captar parte del mercado de servicios logísticos y su renta derivada, como también descomprimir las infraestructuras logísticas de la región central.

El Puerto Barranqueras tiene una ubicación estratégica en la región NOA-NEA y se vincula a los países de Chile, Paraguay, Bolivia y Brasil ya que se encuentra en la convergencia de los corredores logísticos del “Eje de Capricornio” y el “Eje de la Hidrovía”.

Consideramos que la puesta en valor del Puerto Barranqueras generaría una sinergia positiva capaz de apalancar inversiones productivas.

2. Marco conceptual

Los puertos forman parte de un complejo sistema destinado a transportar bienes de la más diversa especie y condición. Por ello resultan de alto interés para la concreción de operaciones comerciales, en especial las relacionadas con el comercio de exportación e importación. En este contexto el puerto es aquella “infraestructura que se integra como parte fundamental en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo un nodo de interconexión modal y plataforma logística con un importante papel tanto en la cadena de transporte como en la cadena de valor”

En este contexto la definición clásica de puerto “un lugar en la costa, construido o natural, cuya función principal es el refugio de los buques para realizar en él las tareas de carga y descarga” se ha ido transformando a la luz del desarrollo de la logística. Hoy en día los puertos son entendidos como “interfases entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado.... Son áreas multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados a la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo de infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”¹. Esto supone un enfoque del puerto hacia el cliente y a la calidad de sus servicios, comprendidos estos en sentido amplio o como parte del agregado de valor a través de actividades de almacenaje, embalaje, clasificación y distribución de bienes, etc.

Esta visión de los puertos supone la superación de dos enfoques tradicionales: aquel que caracteriza los puertos de primera generación que los entendía como un enclave del transporte marítimo-fluvial y se centraba en los servicios de navegación, carga y descarga de mercadería; y el enfoque de los puertos de segunda generación que se centra en la expansión de servicios a la industria y el comercio incorporando nuevas funcionalidades a los puertos pero que no llega a integrarlos en forma plena a la cadena logística. El enfoque más moderno de los puertos, que se inicia en los `80 y que se desarrolla rápidamente a partir de la conteneirización de mercaderías, pone a los puertos en el centro de la cadena logística como nodo de transporte intermodal. A partir de este concepto, aparece además la figura del puerto seco, como rampa de lanzamiento para la distribución hacia distintas áreas geográficas. Este es el concepto de puerto que orienta el trabajo a desarrollar.

En este modelo el puerto, centro del transporte marítimo y fluvial, se integra en sí mismo, con el transporte terrestre y el comercio y con su entorno geográfico (relación puerto-ciudad). Las actividades del puerto se profesionalizan y se especializan, consiguiendo un alto valor agregado en el que la tecnología y la información juegan un papel esencial.

Además, los puertos están sujetos a la competencia local, nacional y regional que le presentan otros puertos que ofrecen servicios similares, tarifas más bajas, mayor seguridad o una oferta más diversificada en lo que hace a servicios centrales y complementarios. En

¹ UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development.

general, las administraciones portuarias procuran atraer a los operadores mediante condiciones más ventajosas, en relación con las de sus competidores.

Como hemos señalado, el buen funcionamiento del puerto y la competitividad de las tarifas no resultan suficientes para que se pueda conformar una oferta atractiva si se carece de las condiciones colaterales necesarias para que todo el sistema, y no solamente el puerto, funcione con eficiencia y economía. Tan importante como el buen funcionamiento portuario resulta ser la disponibilidad de un sistema de transportes que favorezca su operación (esto es la disponibilidad de ferrocarriles y camiones rápidos, seguros y económicos, para lo cual se necesita disponer de carreteras y líneas férreas en buenas condiciones), que una al puerto con los lugares de origen-destino de las cargas. También se requiere disponer de buenas comunicaciones, agentes marítimos y de seguros, despachantes de aduana, transporte aéreo cercano, logística, etc. Se requiere una red de gestión adecuada para potenciar la utilización de las infraestructuras.

Por ello, las autoridades portuarias deben esforzarse para crear las condiciones necesarias para lograr el mejor desempeño posible del puerto, pero también deben procurar que todo el sistema opere en condiciones de eficiencia y economía, porque de ello dependerá que se pueda generar una oferta atractiva para los operadores, generando un clima de negocios dinámico y optimista.

Por lo tanto, entendemos que el análisis de la situación actual y la situación esperada no debe sólo tomar en cuenta aquellos aspectos estructurales (tales como el número de buques que podrían llegar a operar como consecuencia de la ampliación de los muelles o del número de horas en que se pueden incrementar las tareas de carga / descarga debido a la colocación de iluminación en los muelles) sino también aquellos aspectos no estructurales, tales como regulaciones, organización de la gestión y articulación de la cadena de valor alrededor del puerto que permitan fortalecer la confianza de los operadores y estimular el clima de negocios, generando una dinámica positiva, que será, en última instancia, el mejor “argumento de venta”.

2.1. El modelo de red hub and spoke. Redes globales de producción

Las economías de red y la intermodalidad, junto con la concentración de la circulación, son las características actuales de las estructuras de intercambio, en contraposición con lo que se observaba en la década de los cincuenta del siglo pasado, cuando lo que llamaba la atención era un proceso de masificación y concentración espacial de la producción. Tanto infraestructuras como servicios están hoy conectados en forma de red, con la intermodalidad como la característica fundamental del transporte moderno de mercancías. Siguiendo a Pons, se observa cómo los efectos de red se ponen de manifiesto en la existencia de instalaciones que prestan los servicios necesarios para permitir este transporte integrado, lo cual añade conexiones a la red a través de nodos centrales (por ejemplo los grandes puertos o aeropuertos, centros de transferencia, etc.).

Esta tendencia observada en las últimas décadas llevó a diseñar un modelo de red denominado hub and spoke, el cual está basado en la idea-imagen de los radios y el centro de una rueda. En ella podemos diferenciar la centralización del tráfico en el denominado hub (el punto central) desde donde salen los flujos de dispersión (a través de los radios). Esto implica el aporte de uno o varios centros troncales desde donde se distribuye el tráfico (pudiendo éste ser terrestre, marítimo, guiado, aéreo o bien multi-modal) hacia centros menores o spokes. Con esta estructura de red, las empresas se benefician en el contexto de las economías de escala pudiendo utilizar vehículos más grandes para aquellos segmentos que presentan mayor tráfico; y los desplazamientos por nodos secundarios se realizan a través de conexiones con este nodo principal. Si lo llevamos a un ejemplo práctico de la realidad, esto puede traducirse en un gran puerto-hub basado en las relaciones entre un puerto central (el mayor o más importante de la ciudad o región) y los regionales (periféricos y secundarios, que generalmente funcionan como feeders del hub). Los hubs funcionando cada uno como estructura de red permiten una mayor flexibilidad en el sistema de transporte, puesto que concentran los grandes flujos y los distribuyen hacia los centros menores -en cuyo trayecto van decreciendo en tamaño- y ofreciendo de esta manera una mayor frecuencia de servicios.

En presencia de estas nuevas estructuras espacio-temporales presentes en las ciudades globales, se permite a los actores actuar en tiempo real en distintos espacios, aun si éstos se encuentran físicamente alejados. A través de la concepción del hub (pudiendo ser éste un puerto-hub) se dan los procesos de concentración en donde se procesan, integran y redistribuyen los flujos de gran diversidad de las cadenas productivas globales, las cuales se constituyen en un nodo central de los medios de transporte y comunicación, permitiendo articular diferentes “espacios y tiempos” de manera simultánea. Esto puede darse gracias a que existen tecnologías y sistemas de la información que permiten articular en tiempo real las diferentes etapas del proceso productivo, a través de los medios de comunicación y transporte.

En este sentido la teoría basada en las distancias físicas ha sido superada, puesto que se reduce la importancia de las mismas en el espacio, y pasan a valorizarse las localizaciones capaces de conectarse e integrarse -a través de espacios fragmentados- en una red territorial globalizada.

En presencia de una red territorial globalizada, a la vez integrada y fragmentada, deslocalizada, el rol de los puertos-hub como paradigma del transporte y comercio (a nivel nacional, regional o internacional) juega un rol fundamental.

La implantación de nuevas tecnologías y procesos de trabajo permiten una interacción con el proceso productivo que desplaza las fronteras nacionales, aprovechando las mejores ubicaciones para producir con costos favorables en el marco de redes de empresas con amplia cobertura mundial. Y esto no sucede de manera aislada, sino que los hubs son una parte fundamental de las grandes cadenas de valor que se generan en la producción y comercialización de productos y servicios. Para poder articular en "tiempo real" las distintas etapas del proceso productivo (producción, almacenamiento, distribución, transporte, gestión de inventarios, procesamiento de pedidos, etc.) el desarrollo de la logística resulta fundamental, ya que ésta adquiere un carácter estratégico.

La logística de cargas es uno de los componentes más importantes en las cadenas de abastecimiento, sobre las cuáles se concentran los flujos de transporte y el almacenamiento de los bienes a lo largo de las cadenas de valor. Es decir que no sólo transportar es importante, sino que la clave del sistema está en movilizar la carga en función de la demanda, de manera veloz y focalizada, y esto puede lograrse a través de una minimización en los costos logísticos lo cual incluye: transporte, almacenamiento, costos de inventario, etc. La consideración integral de estas esferas constituye una mirada moderna sobre los esquemas de negocios, los cuales han ido sufriendo cambios a lo largo del tiempo acorde a las exigencias de un mercado cada vez más competitivo.

Lo que hacen los modelos de gestión logística es integrar las fases dispersas del proceso productivo, que ya no procuran minimizar sus costos sólo en el transporte, sino también en el servicio logístico (esto en las distintas etapas del proceso productivo, que a su vez incluye al transporte). El proceso productivo a su vez tiende a ser más just in time, coordinando desde el abastecimiento hasta un servicio "puerta a puerta" -desde la planta del país productor del bien o servicio hasta el consumidor final en la góndola- mediante la organización de la cadena logística y sincronización de sus entregas.

En este sentido, los hubs se convierten en centros logísticos concentradores y dispersores del flujo de mercancías así como de información, alcanzando una cobertura de carácter global. Además de tener una posición importante en la cadena, se alimentan de redes terrestres o ferroviarias (feeders) en una estructura de transporte multimodal (atendiendo al comercio y mercado locales), pero también pueden funcionar como trasbordo de contenedores de buque a buque, en redes mar-mar.

Por otra parte, el aumento en la infraestructura portuaria ha dado lugar a una agilización del transporte marítimo, con tiempos de respuesta cada vez más efectivos para los buques, y un rápido movimiento de carga y descarga, amortizando los costos de inversión para el puerto y reduciendo los tiempos totales de la navegación, así como simplificando la logística de las tripulaciones. Según la definición que da la UNCTAD de puerto, se deduce su carácter multifuncional: "Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas".

En resumen, al ser los procesos logísticos no sólo de transporte sino también de estrategia y coordinación, se los entiende como procesos integrados a las cadenas productiva y de distribución, requiriendo técnicas y procedimientos que resultan fundamentales para el consumo masivo. Estas redes mundiales de producción operan en distintos lugares del mundo en un contexto de globalización y tendencia a la des-localización de las actividades productivas, en donde el transporte cobra un valor fundamental y el mercado de los servicios logísticos genera un valor agregado que permite conectar a productores con clientes intermedios y finales, a costos competitivos.

Con lo expuesto hasta aquí se observa que existe una reconfiguración productiva a escala global, a partir de la cual en las últimas décadas se ha generado una transformación estructural de la economía global. Las formas territoriales globalizadas no son redes simétricas, ni espacios isótropos donde se desarrollan el comercio, la industria, la sociedad y sus relaciones; sino que, por el contrario, son espacios productivos asimétricos y fragmentados en relación al territorio circundante. Las redes de transporte introducen complejas cadenas productivas articuladoras de territorios (continuos o discontinuos) en torno a un proceso productivo con una integración más bien vertical que horizontal, a través de circuitos económicos globales en donde predominan las lógicas fragmentadas en el espacio.

La internacionalización del comercio de bienes y servicios ha llegado a un crecimiento significativamente mayor que la producción total de bienes. Desde 1980 hasta la actualidad, el comercio mundial se ha quintuplicado. Este incremento del comercio contribuye a un crecimiento económico cada vez más veloz, ya que el creciente volumen del comercio internacional genera una competencia muy intensa, la cual conduce a innovaciones tecnológicas con ciclos de producto cada vez más cortos. Las consecuencias son el aumento en la eficiencia de la productividad y una comunidad mundial más integrada; así como un mayor número de innovaciones tecnológicas y de países con acceso a la tecnología. Adicionalmente, el comercio internacional es la base para el fomento de la inversión directa, que permite explotar economías de escala y obtener ventajas comparativas en la producción de bienes y servicios.

Los mercados caracterizados por la competencia contribuyen a la reducción de costos, la innovación y la reestructuración de la actividad económica de los países. La interacción espacial está compuesta por el movimiento de las personas, las cargas y la información, entre un origen y un destino.

Estas relaciones de transporte entre la demanda y la distribución se expresan en el espacio geográfico, y las relaciones espaciales se traducen en distintos movimientos, como ser: desde y hacia el trabajo, por migraciones, turismo, trasmisión de información o del capital, deslocalización del mercado, mercado internacional y distribución de las cargas. Así, cada interacción espacial es la analogía de una serie de movimientos, que están compuestos por pares de orígenes y destinos.

A comienzos del siglo XXI, para el año 2002, los polos productivos de la red se localizaban aproximadamente entre los paralelos 30 y 60 del hemisferio norte, y concentraban el 82% del PBI mundial ; los flujos eran en torno a los ejes Este-Oeste, y la mercadería contenerizada seguía la misma tendencia. Sin embargo, para los años inmediatos siguientes

y ya entrado el siglo el escenario se encuentra re-estructurado, observándose una re-localización de las actividades productivas a nivel global.

El crecimiento de los BRICS y los países denominados "emergentes" (o "subdesarrollados") como los de América Latina encontró su modelo gracias a los mercados globalizados y los cambios en los precios de materias primas, manufacturas y servicios. En este punto, cabe destacar que las localizaciones productivas de bajo costo comenzaron a perder peso, o al menos a verse cuestionadas.

Si antes el mercado iba hacia aquellas localizaciones estratégicas, des-localizadas, cuya ubicación en el globo no era tan importante como la minimización de los costos productivos que ofrecían, hoy se observa un cambio de tendencia y estrategia. Los lugares que antes se consideraban beneficiosos para estas localizaciones empiezan a perder peso y, por el contrario, comienzan a tener importancia temas relevantes tales como el impacto ambiental y la seguridad industrial.

En esta medida podemos decir que se plantea un nuevo escenario de reshoring, el proceso por el cual se da una repatriación de las actividades productivas hacia los países de origen de las mismas, volviendo a localizar las actividades en los países donde se origina la producción. Desde una mirada estratégico-territorial, se observa que las nuevas oportunidades que brinda el reshoring "tenderían" a beneficiar a los BRICS y a América Latina, a través de la exportación de hidrocarburos, granos, minerales, etc. En este marco político-económico transformado cobra importancia el rol de la infraestructura y el desarrollo logístico de los países de la región. Si se observa el ranking mundial de desarrollo logístico, nos encontramos con que ningún país latinoamericano supera el puesto 40°. Este es un punto interesante, ya que si bien la globalización y la reestructuración de las cadenas globales de valor han tendido a crecer hacia los países denominados "emergentes", esto no significa que sean ellos los que hayan realmente crecido o aumentado en capacidad logística, de lo cual se desprendería un aumento en su eficiencia productiva.

Por el contrario: hasta 2008, la situación no había llevado a una deslocalización hacia países emergentes como podría haberse previsto, sino que las empresas tendieron a seguir establecidas en los países desarrollados que ya poseían otras ventajas competitivas, como ser una buena cobertura de redes de transporte y servicios logísticos, grandes navieras o empresas de aeronavegación, o bien buenos operadores ferroviarios. La tendencia cambió un poco con la crisis del año 2008, ya que se desaceleró el crecimiento a nivel global y los costos en transporte cayeron por el déficit comercial, con lo cual los grandes operadores mundiales tendieron a cambiar su estrategia global de crecimiento, especialmente en dirección a los BRICS.

Si bien América Latina es aún un mercado pequeño para los servicios logísticos, es considerado una de las prioridades para los grandes operadores globales, aunque en la actualidad sus mercados de transporte y logística poco desarrollados se traduzcan en altos costos. Justamente, el hecho de que estén poco desarrollados significa que tienen grandes perspectivas de desarrollo a futuro, con lo cual los márgenes de optimización previstos pueden ser mucho mayores que en mercados donde el desarrollo del sector llegó cerca de su límite. Su desafío será capitalizar la oportunidad de desarrollar nuevas estrategias para convertirse en países con buenos operadores y empresas de servicios locales. Como consecuencia, obtener un buen sistema de transporte y logística en la región contribuiría al

desarrollo del mercado interno con mejores conexiones; mejoraría el tránsito de las importaciones-exportaciones; y ofrecería mayor competitividad a las exportaciones, puesto que aquellos productores aislados geográficamente estarían integrados, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

3. El Puerto Barranqueras; situación actual y esperada

El Puerto está localizado en la ciudad de Barranqueras (Provincia del Chaco, región NEA - República Argentina), la que cuenta con una población de 60.000 habitantes y una vasta infraestructura comercial, bancaria y de servicios, lo cual facilita las distintas operaciones requeridas por los usuarios del puerto. Por otra parte, se halla a 7 kilómetros de la ciudad de Resistencia, capital de la provincia, cuya área Metropolitana (la cual también incluye las localidades de Fontana y Puerto Vilelas) cuenta con más de 400.000 habitantes.

Cabe mencionar que las dificultades derivadas de la obsolescencia estructural, baja capacidad operativa y sistemas de seguridad ineficientes, producen mayor tiempo de espera y des economías de escala.

La producción de la región NOA-NEA en general y en particular de la provincia del Chaco, debe ser canalizada a los mercados internacionales, a través del nodo Rosario; lo cual deriva en costos adicionales, especialmente en materia de flete terrestre, tornando poco competitiva la producción regional y local.

La resultante de su actualización tecnológica y operativa, lograría su consolidación como nodo de transferencia, concentración y redistribución de cargas dentro del área de influencia (directa e indirecta). Canalizando en forma eficiente los productos de su hinterland hacia los mercados de consumo, optimizando los procesos logísticos y respondiendo a la demanda de servicios logísticos de los tráficos pasantes.

La puesta en valor del Puerto Barranqueras siendo históricamente un nodo multimodal de cargas, requiere una actualización estructural, operativa y tecnológica con el fin de contribuir al desarrollo económico y productivo de la región NOA/NEA.

De esta forma se obtendría una mejora en el sistema de transporte a través de una reducción en los costos logísticos y tiempos de tránsito de cargas. Alcanzar estos objetivos requiere lograr la mejora en la capacidad de gestión de la APPB.

4. Antecedentes Institucionales

El puerto dependió del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación hasta el 21 de agosto de 1991, fecha en la que se produjo la provincialización del puerto y su consecuente traspaso a la provincia del Chaco.

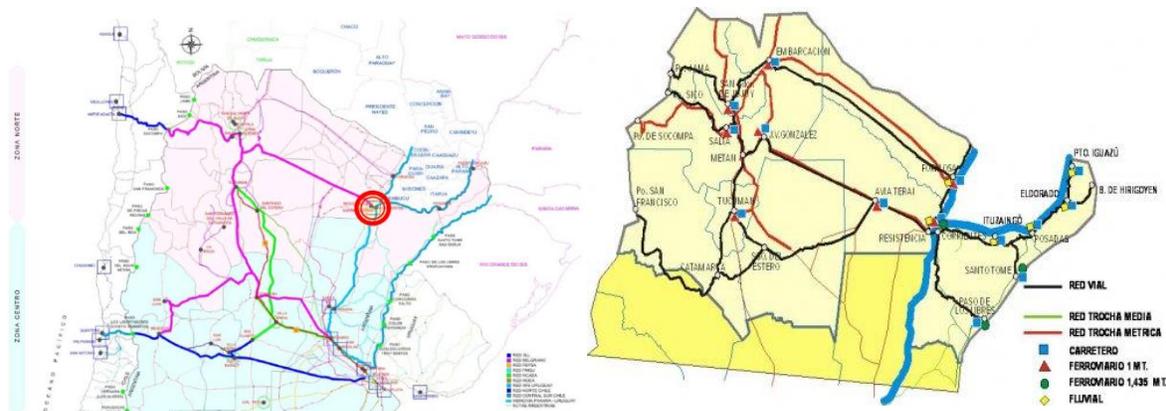
A los fines del cumplimiento de su objeto y funciones, la APPB tendrá jurisdicción en el ámbito terrestre dentro del dominio que el Estado Nacional ha transferido a la Provincia, lo incorporado y/o a incorporar.

En el ámbito fluvial las superficies delimitadas por muelles y/o riberas del Riacho Barranqueras desde la embocadura al Norte hasta la desembocadura al Sur y los canales de acceso al puerto a partir de la vía navegable troncal. (Ver Art. 2º Decreto 292/11 y Decreto de Habilitación del Puerto Barranqueras Nº 29/2003). Posteriormente por Decreto 2445/12 del Gobierno de la Provincia del Chaco, le otorga la concesión del Puerto Barranqueras a la Compañía Logística del Norte S.A., por el plazo de diez años, prorrogable en forma automática por igual periodo de tiempo, para llevar adelante su uso y explotación comercial.

El Puerto Barranqueras se localiza en la región productiva del NOA y NEA Argentino, y cercano a los estados y provincias de Países fronterizos de Chile, Paraguay, Bolivia y Brasil, en un potencial sistema de corredores logísticos que le dan una posición de gran conectividad:

- La Hidrovía Paraguay Paraná y su conexión con la Hidrovía Paraná Tiete.
- El Corredor denominado Eje Capricornio (de Santos por Paso de Jama a Iquique y Antofagasta), en donde se incluye los ramales ferroviario C3 y C12 del FFCC Belgrano.
- Viales y FFCC hacia el Corredor Bioceánico Central en donde se encuentran los mayores centros productivos y de consumo del País
- El corredor denominado transversal que une el Puerto de Paranaguá en Brasil, con el Paso de Jama hacia Iquique y Antofagasta en Chile.

Mapa Esquema de Conectividad



FUENTE: IIRSA

5.1. Sistema de transporte fluvial

- La Hidrovía Santa Fe Océano (desde Océano Hasta Santa Fe): Buques de Ultramar
- La Hidrovía Santa Fe al Norte (desde Santa Fe a Bifurcación): Buques fluviales y trenes de Barcazas
- Tramo Bifurcación Asunción: Buques fluviales y trenes de Barcazas
- Tramo Asunción - Corumbá: Buques fluviales y trenes de Barcazas

Actualmente, se está negociando a través de gestiones del gobierno provincial, en conjunto con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, la inclusión del Dragado del Riacho Barranqueras en el contrato firmado por el Gobierno Nacional con Hidrovía S.A., para el dragado y balizamiento desde Santa Fe a Confluencia.

5.2. Sistema de transporte vial

La ruta nacional 16 conecta las ciudades de Resistencia, Barranqueras y Vilelas con el corredor Este / Oeste a través del Puente Gral. Belgrano y la ruta nacional 12. La ruta nacional 11 la conecta con el corredor Norte/Sur.

Las rutas nacionales conectan al puerto con distintas regiones del país y con otros países, generando importantes redes de circulación de las cargas hacia y desde el puerto.

En este aspecto, se destacan los siguientes corredores:

Hacia el oeste, la ruta nacional Nº 16 recientemente concesionada que permite conectar al puerto con provincias del NOA y captar cargas, básicamente cereales, desde Salta, S. Estero y Chaco. Por otra parte, permite acceder a través de la ruta nacional Nº 54 al paso de Sico, y por ende a Antofagasta y los puertos de Chile, a través de la ruta nacional Nº 9 a Bolivia a través de la Quiaca y de la nacional Nº 34 a ese mismo país a través de Yacuiba

.Hacia el este y a través del puente Resistencia – Corrientes, tiene influencia en la provincia de Corrientes, y en la misma hacia el sur a través de la ruta nacional Nº 12 y 14 a las ciudades del sur de la provincia. A la República Federativa del Brasil a través de Paso de los Libres. Esta zona permite captar cargas como soja y productos cítricos de exportación de la región e insumos básicos de importación de la zona inmediata adyacente al Río de la Plata.

Por otra parte, y hacia el norte, la ruta nacional Nº 11 conecta a Barranqueras con las localidades de Formosa y Clorinda, pudiendo acceder a través de ellas al Paraguay y desde allí a Brasil. Esto puede servir para cargas de exportación eventuales o cargas de importación.

5.3. Accesos viales al Puerto Barranqueras

Los accesos viales a la zona portuaria, si bien cuentan con la ventaja de no atravesar la ciudad de Resistencia, poseen algunas desventajas desde el punto de vista operativo y de conservación. En general, se trata de caminos angostos, sin demarcación y con marcados deterioros en la superficie, baches y desniveles, que reducen la velocidad de circulación y hacen peligroso el tránsito en algunos sectores. Además, las calles transversales o paralelas se encuentran en peores condiciones que la red principal, limitando aún más las posibilidades de circulación en algunas zonas. Desde el punto de vista logístico, las terminales no poseen adecuados espacios de estacionamiento de camiones, por lo que deben coordinar la llegada de los camiones desde esta playa al puerto para evitar congestiones.

5.4. Sistema de transporte ferroviario

Hacia el oeste, permite la conexión con la región NOA y puede asimismo llegar a Chile y Bolivia a través de los pasos de Socompa y Yacuiba respectivamente.

Hacia el este podrá lograrse la integración física ferroviaria, a través de la construcción de un puente en la zona de Bermejo, conectando de esta forma con la zona sojera del sur del Paraguay y a los puertos de Brasil, Estas obras de infraestructura están contempladas en el proyecto Corredor Bioceánico Norte.

Existen proyectos ferroviarios que involucran a los gobiernos de la República Federativa del Brasil, a la República del Paraguay, a la República Argentina y a la República de Chile, y pretenden unir los océanos Atlántico y Pacífico por el corredor del Eje de Capricornio. De esta manera, podrán vincularse los puertos chilenos en el Pacífico (Antofagasta – Iquique y Mejillones) con la Hidrovía, y con los puertos brasileños sobre el Atlántico (Santos – San Francisco Do Sul – Río Grande, Paranagua) con la misma trocha angosta, entre los dos océanos.

El corredor ferroviario descrito, se extiende desde el Puerto de Paranaguá en Brasil hasta Foz Do Iguazú, donde cruza el río Paraná hasta Ciudad del Este en Paraguay, luego hasta María Auxiliadora, llegando a Pilar donde se conecta con Argentina a través de un puente sobre el río Paraguay. En Argentina el tendido se extiende hasta Socompa uniéndose a Chile, atravesando la Cordillera de los Andes hasta el Puerto de Antofagasta.

Los tramos que deben construirse son de Cascavel hasta Foz Do Iguazú en Brasil, desde el límite con Paraguay hasta Puerto Barranqueras en Argentina, y todo el trazado del Paraguay. En relación con el país vecino, la definición del trazado recorrerá el Corredor en su territorio, vinculando la ciudad de María Auxiliadora con la de Pilar. Conectándose luego con el sistema ferroviario argentino a través de un puente ferroviario sobre el río Paraguay.

La longitud total es de aproximadamente 3200 kilómetros. La línea permitirá conectar, integrar e insertar la región en nuevos mercados fortaleciendo y desarrollando la conexión bioceánica, incidiendo positivamente en el potencial de sus respectivas economías.

En relación a la conexión sur y paralelo a la hidrovía, permite el acceso a los puertos de Santa Fe y Rosario. En este caso toma especial importancia el ramal cerealero del ferrocarril Belgrano que une Aviá Teraí con Rosario, en el que parte de la carga generada en el área de influencia de este sistema podrá canalizarse hacia el puerto de Barranqueras, mientras que el resto de los tráfico de cargas, derivaran hacia el puerto de Rosario.

El Gobierno Argentino ha iniciado un programa para poner en valor el Ferrocarril Belgrano Cargas en los corredores prioritarios de la red ferroviaria nacional que vincula a la Argentina con los países del Mercosur.

La ejecución de este programa, incluye el “Proyecto de recuperación y mejoramiento del ferrocarril Gral. Belgrano Cargas” en el Trayecto de la “T” que comprende el corredor Embarcación - Joaquín V. González – Aviá Teraí - Barranqueras - Tostado - Santa Fe - Rosario. El tramo de vías que posibilita el ingreso al puerto se encuentra en mal estado por falta de mantenimiento, esto provoca que los convoyes que ingresan al predio portuario reduzcan la velocidad de circulación. Desde el punto de vista de las operaciones ferroviarias, esta situación genera un gran perjuicio. La reducción de la velocidad comercial en los trenes de carga, implica una disminución de la tasa de rotación del material rodante, locomotoras y vagones, con lo cual una de las premisas de la eficiencia ferroviaria se ve seriamente afectada.

6. Posibles beneficios directos e indirectos

El aprovechamiento de la ubicación estratégica del Puerto Barranqueras facilitaría su consolidación como centro de servicios logísticos, en tanto generaría una sinergia de costos que apalancarían la radicación de empresas industriales y de servicios, constituyendo una oportunidad para la agregación de valor a la industria manufacturera y a la producción primaria.

El impacto y las externalidades positivas que podrían derivar de la recuperación portuaria son las siguientes:

- Acompañaría las inversiones y a las políticas públicas provinciales, nacionales, logrando captar financiamiento internacional, destinado a mejorar la conectividad de la región.
- Adecuaría al Puerto Barranqueras a las tendencias mundiales en materia de gestión portuaria.
- Permitiría a los cargadores operar grandes volúmenes hacia los diferentes mercados en forma óptima.
- Los productores tendrían una mayor oferta de transporte carretero en los trayectos cortos (extracción de cargas de las zonas productivas agropecuarias e industriales) en la temporada de mayor demanda.
- Mejoraría la captura de cargas en las zonas productivas agropecuarias e industriales, durante los momentos de mayor demanda.
- Se generaría una transformación en la matriz del transporte y en la conectividad de la región.
- El incremento de las actividades portuarias, derivaría en beneficios para los habitantes de la ciudad de Barranqueras.
- Con la derivación de los tráficos de cargas por vía fluvial, reduciría el alto deterioro de la infraestructura vial y la contaminación ambiental; a la vez que disminuiría la siniestralidad.
- Descenderían los niveles de congestión en los centros concentradores portuarios, (Rosario y Buenos Aires), lo cual evitaría cuellos de botella y perjuicios económicos.
- Produciría mejoras en la gestión logística y se lograrían incrementos en los márgenes de rentabilidad de los productores.
- Se lograría un ahorro energético, ya que el transporte fluvial es más eficiente en el consumo de combustibles líquidos, si se relaciona con los volúmenes de carga transportada.
- El puerto como plataforma de comercio exterior aumentaría los volúmenes operados, como así también los tráficos de cabotaje.

6.1. Área de influencia primaria

En este sentido, la denominada Área de Influencia Primaria (AIP) definida en el análisis está constituida por las siguientes provincias Argentinas:

Mapa Área de Influencia Primaria



FUENTE: PLAN MAESTRO PB

Considerando el potencial de cargas a captar, incluyendo exportaciones e importaciones provinciales que integran el AIP, se infiere que existe un potencial de 13,5 millones de toneladas y 6,3 millones de dólares FOB (plan maestro PB).

Provincias que integran el AIP

AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA
CATAMARCA
CHACO
CORRIENTES
FORMOSA
JUJUY
MISIONES
SALTA
SANTIAGO DEL ESTERO
TUCUMAN

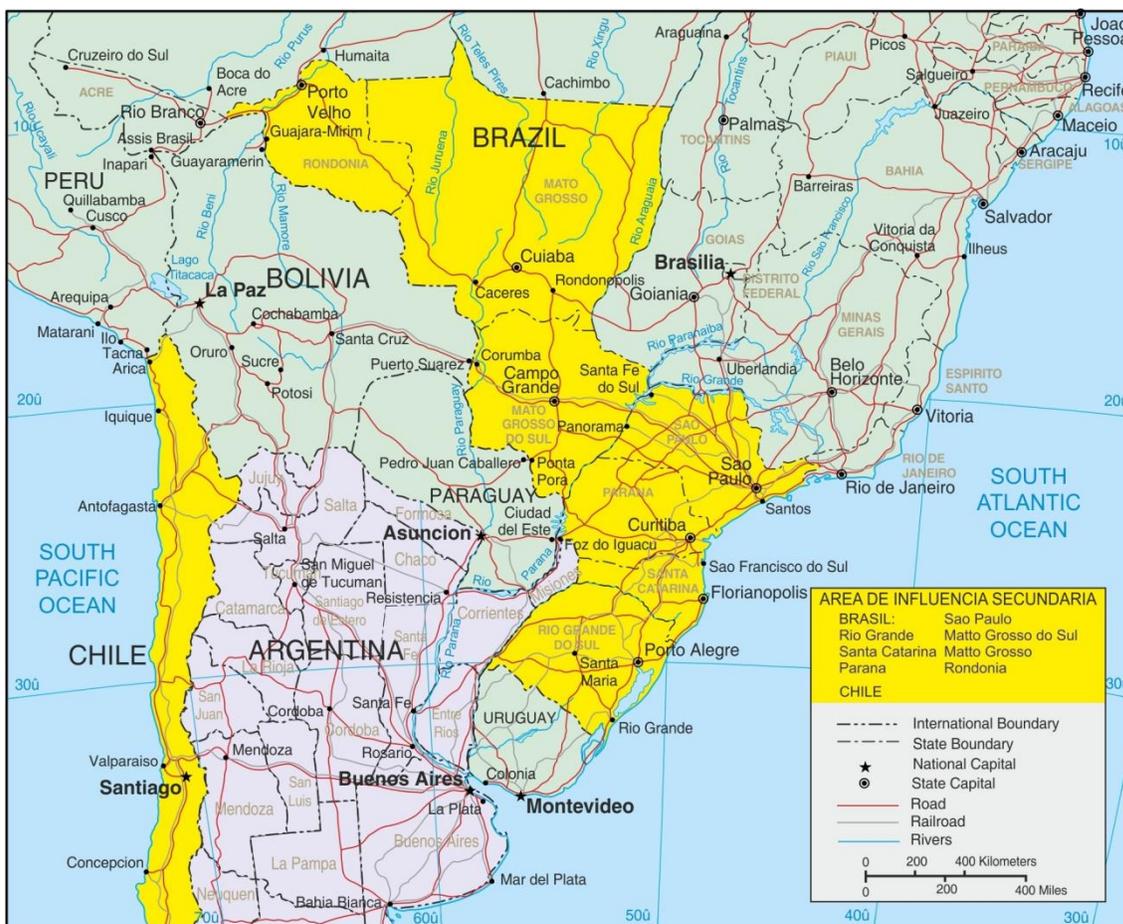
FUENTE: PLAN MAESTRO PB

6.2. Área de influencia secundaria

El Puerto Barranqueras, en función de su área de Influencia Primaria, potencialmente podría captar cargas regionales e internacionales, en un área que podría denominarse Área de Influencia Secundaria.

El desarrollo del Corredor Logístico Bioceánico Capricornio, así denominado por la ex IIRSA hoy COSIPLAN - UNASUR, incluye a Barranqueras en su esquema de nodos logísticos. El plan contempla al Puerto Barranqueras como proveedor de servicios logísticos para el trasbordo de cargas de terceros países (Brasil, Chile, Perú, Paraguay). Facilitando el comercio exterior y el desarrollo de servicios logísticos integrados en futuros escenarios.

Mapa Área de Influencia Secundaria



FUENTE: PLAN MAESTRO PB

El Área de Influencia Secundaria tendrá una incidencia positiva en el puerto, impactando sobre sus niveles de demanda. La captación de tráficos del Área de Influencia Primaria requiere generar confiabilidad como así también previsibilidad, esta condición es necesaria para la consolidación de un nodo de transporte y logística con una oferta adecuada para terceros países. Las infraestructuras de transporte, FFCC, vías navegables, puertos, redes

viales etc., deberán presentar niveles óptimos en su diseño y configuración, para alcanzar un alto grado de eficiencia en las cadenas logísticas internacionales.

7. Contexto y Problemática

7.1. El Área de Influencia Primaria

El área de influencia primaria genera flujos de exportaciones, importaciones y cargas de cabotaje. Estas últimas representan, para el Puerto Barranqueras tráficos potencialmente captables.

Este mercado potencial representaría especialmente tráficos vinculados a Paraguay, Brasil, América y resto del mundo. Hoy estas cargas son capturadas por otros puertos, situación que deja al PB fuera del mercado de servicios logísticos, que representan un soporte fundamental para la distribución física internacional y al comercio exterior.

Considerando el área potencial del Puerto Barranqueras se pueden identificar los siguientes tráficos.

Mercado - Área de Influencia Primaria				
	Exportación*	Importación	Tránsito	TOTALES
Gráneles Sólidos Orgánicos	3.392.734	-	5.555.904	8.948.638
Gráneles Sólidos Inorgánicos	473.446	71.330	210.841	755.617
Gráneles Líquidos Orgánicos	4.104	1.256	-	5.360
Gráneles Líquidos Inorgánicos	-	220.407	460.000	680.407
CG - Contenedores	1.722.402	389.812	1.060.521	3.172.735
Total	5.592.686	682.805	7.287.266	13.562.756

FUENTE: PLAN MAESTRO PB (Tn/AÑO)

7.2. Mercado de exportación e importación del área de influencia secundaria

Según estudios previos, la determinación del mercado potencial del área de influencia secundaria fue determinada en función de las estadísticas de comercio exterior de Brasil, Chile y Argentina, como así también fueron utilizadas fuentes de información referidas al flujo de exportaciones e importaciones entre estos países.

El incremento de la oferta de infraestructura y servicios logísticos, permitiría la captura de una porción considerable de los flujos que hoy forman parte del mercado de exportaciones e importaciones entre los países mencionados. Incluyendo los tráficos de aquellos países que utilizan las infraestructuras de terceros países.

8. Conclusión

El Puerto Barranqueras, por su ubicación estratégica debería constituirse en un polo logístico regional consolidado, para ofertar servicios de calidad y confiabilidad además de tarifas acordes con los parámetros internacionales, generando beneficios; y facilitando de esta manera el desarrollo productivo, con múltiples oportunidades en la generación de valor agregado.

El puerto, previa puesta en valor, lograría mayores oportunidades para la captura de una porción significativa del mercado de servicios logísticos. Con impactos en la población y en el territorio circundante al nodo portuario Barranqueras.

9. Bibliografía

- ADIF - CAF. (2009). Plan de inversión del ferrocarril Belgrano Cargas. Buenos Aires: Argentina.
- Barbero, J. (2010). La Logística de Cargas en América Latina y el Caribe: una Agenda para Mejorar su Desempeño. Washington DC: Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Banco Mundial. (2007). América Latina: Respuestas a los altos costos logísticos y deficiencias de infraestructura para el transporte de mercaderías y la facilitación comercial. Guasch, JL; Serebrisky, T; y Julio González. Washington DC: Estados Unidos.
- Banco Mundial. (2006). Argentina: El desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior. Washington DC: Estados Unidos.
- Banco Mundial (2010). Logística: análisis y opciones para resolver sus desafíos estratégicos. Informe N° 54342-AR. Washington DC: Estados Unidos.
- Burijson, V. (2003). Puertos y Vías Navegables en Argentina: Situación actual y perspectivas. FREPLATA. Proyecto PNUD / GEF. Montevideo: Uruguay.
- Burkhalter, L. (1999). Privatizaciones portuarias: bases, alternativas y consecuencias. CEPAL. Santiago de Chile.
- Ceconi, T. Ghilardi, M. y Castro, S. y Picapietra, M. (2005). Factores estructurales que inciden en los fletes marítimos y las políticas públicas. IERAL, Fundación Mediterránea. Documento disponible en www.ieral.org.
- CEPAL (2007). Anuario Estadístico. Santiago, Chile: CEPAL. Cipoletta T. Pérez S. y Sánchez, R. (2010). Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas. CEPAL. Santiago de Chile.
- Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas de la República Argentina. (CIMOP). Sociedad, Territorio e Infraestructura. Horizonte 2016. Buenos Aires: Argentina.
- Cristini, M. Moya, R. y Bermudez, G. (2002). Infraestructura y Costos Logísticos en la Argentina. FIEL. Documento de trabajo Nro. 75. Buenos Aires: Argentina.
- Echeverría, M. (2002). Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile.
- Expotrade & IAE Escuela de Negocios. (2010). Supply chain summit: relevamiento del sector logístico y gestión en la cadena de suministros en Argentina. Buenos Aires: Argentina.
- Fay M. y Mary Morrison (2007). Infraestructura en América Latina y el Caribe. Acontecimientos recientes y desafíos principales. Washington DC: Banco Mundial.
- Foro de la Cadena Agroindustrial (2005). Infraestructura de transporte de cargas en la República Argentina: Diagnóstico y Propuesta del Foro de la Cadena Agroindustrial Argentina. Documento disponible en www.foroagroindustrial.org.ar.

- Fundación Okita. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). (2003). Actualización del estudio sobre el desarrollo económico de la República Argentina- Segundo estudio. Buenos Aires: Argentina.
- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA. Informes varios. Disponibles en: www.iirsa.org.
- Instituto Tecnológico de Buenos Aires ITBA. Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo Sostenible. (2006). Transporte terrestre de agrograneles: mejoras para la competitividad y la exportación. Buenos Aires: Argentina.
- Kohon, J. (2011) Más y mejores trenes: Cambiando la matriz de transporte de América Latina. Washington DC: Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- Naciones Unidas - UNCTAD. (2005). Soluciones de las TIC para facilitar el comercio en las fronteras y los puertos. Informe de la Secretaría de la UNCTAD.
- Oliviero, G. (2005). El desafío productivo del complejo granario argentino en la próxima década: potencial y limitantes. Fundación Producir Conservando. Documento disponible en www.producirconservando.org.ar.
- Perrotti, D. y Sánchez, R. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. CEPAL. Santiago de Chile.
- Sánchez, J. (2011). Distribución modal de las cargas de cabotaje de larga distancia en Argentina y un conjunto de países seleccionados. Universidad Tecnológica Nacional. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, C3T. Buenos Aires: Argentina.
- Sánchez, R. y otros. (2006). Infraestructura, puertos y competitividad en América Latina. Problemas observados y desafíos para el crecimiento. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile.
- Sánchez, R. y Wilmsmeier, G. (2005) Provisión de infraestructura de transporte en América Latina. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile.
- Seguí Pons, M.; Petrus Bey, J. (1991). Geografía de redes y sistemas de transporte. Editorial Síntesis. Madrid: España.
- Universidad Tecnológica Nacional. Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial C3T. (2005). El transporte automotor de cargas en la Argentina. Buenos Aires: Argentina.
- Wilmsmeier, G. (2007). Infraestructura y servicios de transporte ferroviario vinculados a las vías de navegación fluvial en América del Sur. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura. Santiago de Chile.