

Infraestructura para la Integración



Juan Carlos Venesia
Instituto de Desarrollo Regional de Rosario

23 de mayo de 2014

La Infraestructura y sus servicios derivados son clave para lograr crecimiento económico, aumentar la productividad y contar con un desarrollo territorial equilibrado.

Permite el aumento de exportaciones, mitiga y reduce desigualdades regionales. Aunque los déficits en infraestructura incrementan los costos de transporte y de producción local

El desarrollo de Infraestructura económica y social permite mejorar la distribución del ingreso y por ende reducir la pobreza y la marginalidad

**Pero aún la infraestructura y el desarrollo de ésta
no alcanza el “status” de política pública en la
esfera económica y social**

Una muestra de esta situación la da la “desconexión” que existe en América Latina entre los niveles de inversión en infraestructura y los niveles de desarrollo económico y crecimiento, fundamentalmente de la última década

Infraestructura para la integración

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

(Como porcentaje del PBI)

Países Seleccionados	1980-1985	1996-2001	2002-2006	2007-2008
Sector Público	3,1	0,8	0,6	0,7
Sector Privado	0,6	1,4	0,9	1,3
TOTAL	3,7	2,2	1,5	2,0

Fuente: “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”
Daniel Perrotti / Ricardo Sánchez, Julio 2011, CEPAL

Infraestructura para la integración

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA

(Como porcentaje del PBI en países seleccionados)

Sector	1980-1985	1996-2001	2002-2006	2007-2008
Telecomunicaciones	0,5	0,9	0,5	0,5
Energía	2,0	0,7	0,4	0,5
Transporte	1,1	0,4	0,5	0,9
TOTAL	3,7	2,2	1,5	2,0

Fuente: “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”
Daniel Perrotti / Ricardo Sánchez, Julio 2011, CEPAL

Infraestructura para la integración

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA (Como porcentaje del PBI)

Sector	1980-1985	1996-2001	2002-2006	2007-2008
Argentina	3,0	1,5	1,3	2,3
Bolivia (Est. Plur. Nac. de)	5,8	7,3	5,5	4,8
Brasil	5,2	2,4	1,3	2,3
Chile	3,2	5,6	2,3	1,9
Colombia	3,9	5,8	1,9	2,0
México	2,5	1,2	1,4	1,3
Perú	2,0	2,3	2,0	3,6

Fuente: “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”
Daniel Perrotti / Ricardo Sánchez, Julio 2011, CEPAL

Infraestructura para la integración

INVERSIÓN PÚBLICA EN INFRAESTRUCTURA

(Como porcentaje del PBI)

Sector	2005	2006	2007	2008	Promedio Simple
Argentina	1,0	1,4	1,3	1,3	1,3
Bolivia (Est. Plur. Nac. de)	3,8	4,5	4,4	3,7	4,1
Brasil	0,5	0,4	0,7	0,6	0,6
Chile	1,4	1,2	1,3	1,2	1,3
Colombia	0,5	0,8	0,9	0,5	0,7
México	0,6	0,7	0,7	0,9	0,7
Perú	0,6	0,5	1,0	1,7	1,0

Fuente: “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”
Daniel Perrotti / Ricardo Sánchez, Julio 2011, CEPAL

Infraestructura para la integración

INVERSIÓN PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA

(Como porcentaje del PBI)

Sector	2005	2006	2007	2008	Promedio Simple
Argentina	0.8	4.5	1.2	1.0	1.9
Bolivia (Est. Plur. Nac. de)	2.5	1.8	2.0	0.6	1.7
Brasil	1.5	1.2	1.7	1.7	1.5
Chile	1.1	0.4	1.0	0.3	0.7
Colombia	0.7	2.3	0.8	1.8	1.4
México	0.7	0.6	0.8	0.6	0.7
Perú	1.5	2.9	3.5	1.6	2.4

Fuente: “La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe”

Daniel Perrotti / Ricardo Sánchez, Julio 2011, CEPAL



En las últimas décadas la oferta de infraestructuras e inversión en mantenimiento de las mismas, estuvo sometida a lo que se define como un fuerte estrés incrementado por el crecimiento de la demanda de éstas

Como ejemplo se pueden ver los resultados obtenidos para el conjunto de los países analizados en el período 1995-2008 muestran que la evolución del stock efectivo (oferta) de infraestructura de transporte por habitante ascendió a 1,6% anual, mientras que la demanda fue de 6,8% en igual período

La ampliación de la brecha entre la evolución de la oferta y la de demanda de infraestructura (tal cual lo definieron Sanchez y Perotti de la CEPAL) es la principal característica de los países que conforman el UNASUR y Argentina no es ajena a este diagnóstico

En Argentina, por ejemplo el transporte de carga y de pasajeros, -que en términos de costos representan el 2% del PBI, casi U\$D 10.000 millones anuales- es una muestra cabal de este estrés en la infraestructura producto del incremento de la brecha entre la oferta y la demanda de la misma.

Infraestructura para la integración

En la actualidad se mueven a nivel nacional más de 320 millones de toneladas anuales de cargas. La partición modal se ha sesgado hacia el transporte carretero en casi un 90%. Donde el transporte ferroviario ha reducido su participación a un tercio de lo que movilizaba hace treinta años y el transporte fluvial no ha desarrollado más del 20 % de su potencial

Infraestructura para la integración

Este cuadro de situación nos muestra un alto nivel de congestión en las principales zonas portuarias del país (Gran Rosario, Zarate, Campana, Buenos Aires, Bahía Blanca) lo cual incrementa los costos de flete de transporte, los índices de siniestralidad y torna deficiente el desempeño logístico, afectando la competitividad económica de los productos de nuestro país

La provincia de Santa Fe se ha consolidado como nudo del sistema de cargas terrestre del país, lo que requiere que sus redes, instalaciones y nodos se adecuen al incremento de los tráficos, a integrar los distintos sistemas de transporte y a adaptarse a las nuevas características que se dan en la comercialización de los productos

Infraestructura para la integración



Su sistema de producción se centra en los agroalimentos. Ubicando a la Argentina como quinta productora del mundo y primera en relación a las exportaciones de éstas con relación al producto bruto per capita

**Más del 55% de la producción granaria es de soja
(producción básica de la región centro) y se
destina a la exportación**

Estos niveles de producción y exportación permiten recaudar en concepto de retenciones más de 12.000 millones de dólares al año. Del cual Santa Fe aporta más del 20%

Los horizontes de producción granaria son para el próximo quinquenio de 100 a 120 millones de toneladas. Los incrementos de productividad de la cadena agroalimentaria, son el núcleo de la competitividad e inserción internacional de la Argentina

¿Pero ante estos incrementos, contamos con rutas, sistemas de transporte e infraestructura adecuada para su desarrollo?

La respuesta es NO

Nuestro principal desafío es saber articular —a través de un mismo sistema— al ferrocarril, a la hidrovía y al camión con las terminales de carga.

Es fundamental modificar la matriz de transporte de Argentina para afrontar los requerimientos logísticos que nos impone el comercio exterior.

La consolidación del corredor bioceánico y su intersección con la hidrovía, como el eje de infraestructura de transporte más importante del país, depende de que se superen puntos críticos que, actualmente, hacen dificultosa su circulación y desarrollo.

Infraestructura para la integración



Infraestructura para la integración



Infraestructura para la integración



Infraestructura para la integración

La hidrovía Paraná-Paraguay

Con una extensión de 3.310 kilómetros, la hidrovía Paraná-Paraguay va desde el puerto de Cáceres en Mato Grosso (Brasil) hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay) y recorre 1.630 kilómetros de la Argentina. Entre las ventajas que tiene para el transporte fluvial figuran costos más baratos para cargas de gran volumen, de menor valor agregado y para traslados a grandes distancias; facilidad de movimientos de cargas voluminosas e indivisibles, economía de combustibles y menor impacto ambiental

Comercio

La mayoría de las mercaderías transportadas son commodities, como ser granos, cereales, maderas, etc.

Granos	49,7 %
Madera	17,7 %
Cargas pesadas	12,3 %
Otros	20,3%
Fertilizantes, combustibles líquidos y combustibles gaseosos	



De los granos, la soja y el trigo son los principales commodities que se comercian. Salen principalmente de los puertos

Navegabilidad

En la actualidad por la Hidrovía transitan alrededor de 500 embarcaciones al mes, que se utilizan para el transporte comercial. Los sistemas de transporte que actualmente portan las exportaciones de granos al mercado internacional, están compuestos de barcazas y remolcadores que se caracterizan por tener gran capacidad para el transporte de carga masiva y varían entre 12.000 y 18.000 toneladas en un solo convoy.

Ventajas del transporte fluvial

El transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y el carretero ventajas fundamentales: requiere bajo costo de inversión y mantenimiento, bajo consumo de energía, gran capacidad de manejo de carga en los puertos y gran capacidad de tracción para recorrer grandes distancias

camión



1 lt. combustible
23 km

tren



1 lt. combustible
90 km

barcaza



1 lt. combustible
250 km

El transporte de una barcaza equivale aproximadamente en su carga a 37 vagones o a 50 camiones. Las barcazas que navegan por los ríos de Argentina son trenes de barcaza (generalmente de 3 a 6 vagones), empujados por un remolcador de empuje. Quiere decir, que un tren de 10 barcazas equivale a 500 camiones.

1 barcaza

37 vagones de trenes



50 camiones



**Dentro de Santa Fe el área portuaria del Gran
Rosario es por ubicación e historia el nodo
logístico de transporte y servicios de la Región
Centro de la Argentina**

Infraestructura para la integración

**Por el hinterland portuario de la Región Metropolitana de Rosario,
se operaron 58 millones de toneladas durante el año 2012**

**Las exportaciones nacionales de aceites, cereales y
subproductos que salen por los puertos de la región,
representan —en términos de volumen de carga—,
aproximadamente el 70% de una de nuestras principales
actividades económicas**

Infraestructura para la integración



Infraestructura para la integración

Cuadro 6
AMÉRICA DEL SUR: INDICADORES DE ACTIVIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA

Países	Indicador de calidad de la infraestructura portuaria	Índice de conectividad del transporte marítimo	Tráfico portuario de contenedores, 2010 (en unidades equivalente de veinte pies (TEU))
Argentina	3,76	27,61	1 821 162
Bolivia (Estado Plurinacional de)	2,87	No disponible	No disponible
Brasil	2,94	31,65	7 576 075
Chile	5,46	22,05	3 137 285
Colombia	3,46	26,13	2 447 727
Ecuador	3,68	18,73	1 221 849
Guyana	3,50	3,95	No disponible
Paraguay	3,35	0,65	7 045
Perú	3,30	21,79	1 532 100
Suriname	3,32	4,12	57 000
Uruguay	5,15	24,46	671 952
Venezuela (República Bolivariana de)	2,43	18,61	333 539

Fuente: World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2011; Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Revisión del Transporte Marítimo 2010; Perfil marítimo y CI-online.

Infraestructura para la integración

Para que la Región Centro y Santa Fe en particular se desarrollen como comunidad logística del Mercosur es imprescindible lograr un sistema de transporte sustentable que fortalezca el transporte multimodal, donde cada modo se ocupe de los tráficos para los que está mejor preparado y que estos actúen como instrumento esencial del desarrollo socioeconómico, la competitividad y la integración territorial



EL CASO DEL COSIPLAN

Creado en 2009, absorbiendo los trabajos de IIRSA(Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), que actualmente es el “foro técnico” del Consejo

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API): de los 589 proyectos del COSIPLAN, heredados de IIRSA, 88 fueran escogidos y agrupados en 31 “proyectos estructurantes”

SISTEMA DE CONECTIVIDAD DE PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - VENEZUELA

CORREDOR VIAL CARACAS-BOGOTÁ - BUENAVENTURA/QUITO

INTERCONEXIÓN FRONTERIZA COLOMBIA - ECUADOR

ACCESO NORORIENTAL AL RÍO AMAZONAS

AUTOPISTA DEL SOL: MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL TRAMO SULLANA - AGUAS VERDES (INCLUYE VÍA DE EVITAMIENTO DE TUMBES)

EJE VIAL PAITA - TARAPOTO - YURIMAGUAS, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

EJE VIAL CALLAO - LA OROYA - PUCALLPA, PUERTOS, CENTROS LOGÍSTICOS E HIDROVÍAS

CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN DE FRONTERA (CEBAF) DESAGUADERO

MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD VIAL EN EL EJE INTEROCEÁNICO CENTRAL

PASO DE FRONTERA INFANTE RIVAROLA - CAÑADA ORURO

CONEXIÓN OESTE ARGENTINA-BOLIVIA

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE BINACIONAL SALVADOR MAZZA - YACUIBA Y CENTRO DE FRONTERA

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO PARANAGUA - ANTOFAGASTA

TÚNEL BINACIONAL AGUA NEGRA

OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA PASO DE FRONTERA CRISTO REDENTOR

MEJORAMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LOS RÍOS DE LA CUENCA DEL PLATA

GASODUCTO DEL NORESTE ARGENTINO



RUTAS DE CONEXIÓN ENTRE VENEZUELA (CIUDAD GUAYANA)-GUYANA(GEORGETOWN)-SURINAME (SOUTH DRAIN - APURA - ZANDERIJ - MOENGO - ALBINA), INCLUYENDO LA CONSTRUCCION DEL PUENTE SOBRE EL RIO CORENTINE

RUTA BOA VISTA-BONFIM-LETHEM-LINDEN-GEORGETOWN

REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA CARACAS - MANAOS

CONEXIÓN PORTO VELHO - COSTA PERUANA

CORREDOR FERROVIARIO BIOCEÁNICO CENTRAL (TRAMO BOLIVIANO)

AEROPUERTO DISTRIBUIDOR DE CARGA Y PASAJEROS PARA SUDAMERICA (HUB AEROPUERTO INTERNACIONAL VIRU-VIRU - SANTA CRUZ)

CONEXIÓN VIAL FOZ - CIUDAD DEL ESTE - ASUNCIÓN - CLORINDA

LÍNEA DE TRANSMISIÓN 500KV (ITAIPÚ-ASUNCIÓN - YACYRETA)

INTERCONEXIÓN FERROVIARIA PARAGUAY-ARGENTINA - URUGUAY

TRANSPORTE MULTIMODAL EN SISTEMA LAGUNA MERÍN Y LAGOA DOS PATOS

CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE INTERNACIONAL JAGUARÃO - RÍO BRANCO

CORREDOR FERROVIARIO MONTEVIDEO - CACEQUÍ

REHABILITACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO CHAMBERLAIN-FRAY BENTOS

CIRCUNVALACIÓN VIAL DE NUEVA PALMIRA Y SISTEMA DE ACCESOS TERRESTRES AL PUERTO



EL CASO DEL COSIPLAN

Algunos desafíos para el financiamiento de los proyectos del COSIPLAN:

Alto riesgo de los proyectos de integración

Falta de mecanismos de garantía

Descasamiento entre las prioridades nacionales y regionales

Separación entre el planeamiento y la estructuración financiera

Mercado de capitales incipiente

Infraestructura para la integración

Logística, beneficios para la región:

Cerrar la brecha de infraestructura incrementaría la tasa de crecimiento del PIB en 2% cada año (Calderón y Servén)

Estudios apuntan que un aumento de 1% en la inversión en infraestructura genera un incremento del PIB entre 0,2 y 0,4%

Integración al comercio internacional

Empleos en sectores intensivos en logística

Reducción del costo de los alimentos

Rompe el aislamiento de regiones remotas

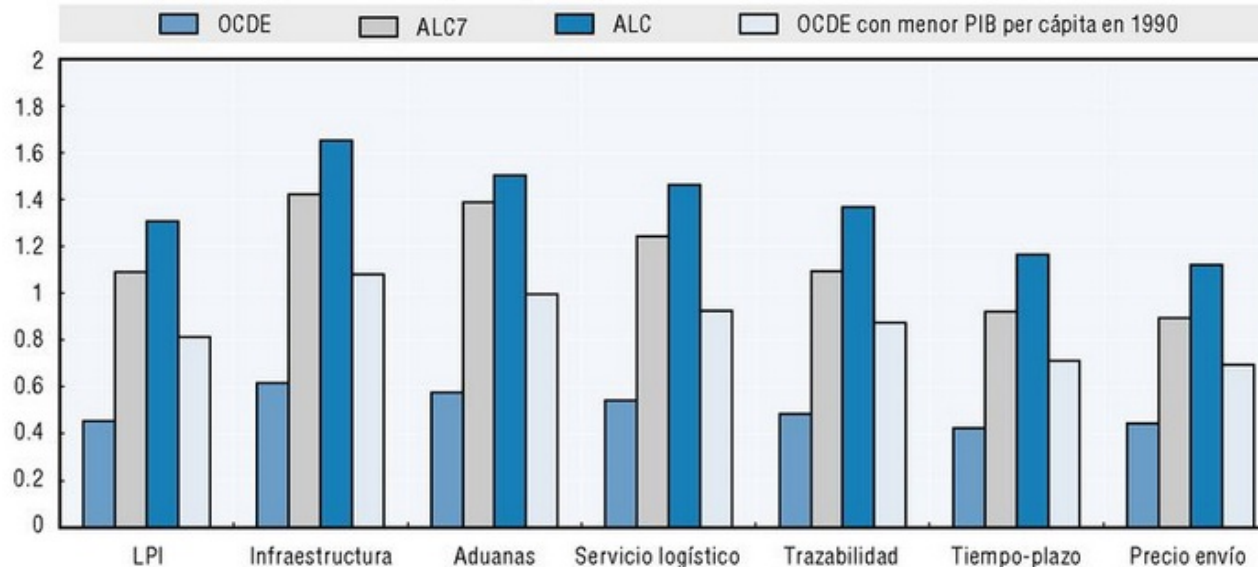
Infraestructura para la integración

Costos logísticos en América Latina

Son 4 veces mayores que en los países de OCDE
Representan 18 a 35% del valor del producto

Brecha logística con respecto al mejor desempeño de la OCDE (2012)

A. Brecha por los componentes de la logística (valores)



ALC7 = Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela

LPI = Índice de Desempeño Logístico (1 a 5)



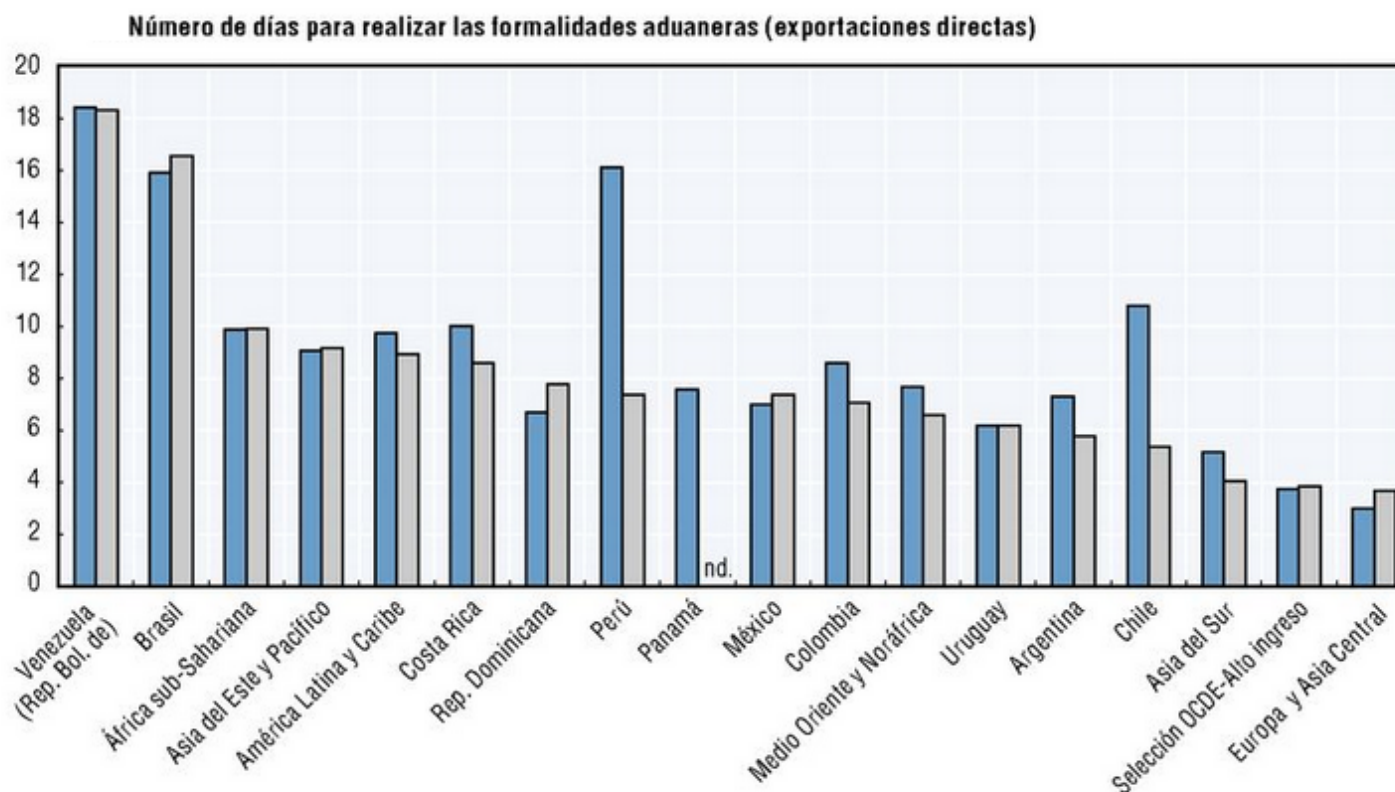
Infraestructura para la integración

Logística y distancia.

La calidad y el costo de la logística importa tanto o más que los aranceles.

En media, cada día de retraso equivale a una distancia de 70km.

Retrasos aumentan costos entre 4 a 12% (Guasch y Schwartz)



Nota: Datos no disponibles para Panamá en el sector manufacturero. América Latina y el Caribe incluye 27 países.
Fuente: Banco Mundial (Enterprise Survey).



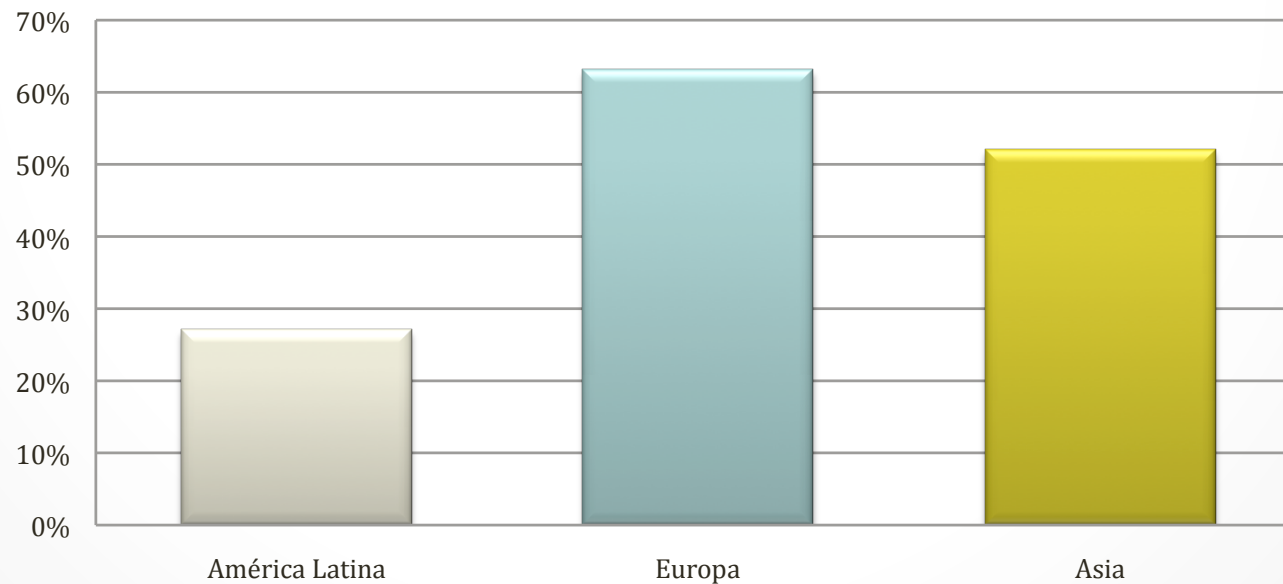
Infraestructura para la integración

Costo de la logística intra-regional x extra-regional

Los costos logísticos intra-regionales son mayores que los costos extra-regionales.

Una reducción de 10% en los costos logísticos traería aumento de 30% del comercio intra-regional.

Comercio intra-regional



Por esto es necesario evitar el divorcio entre áreas de gestión pública y apuntar a un trabajo integrado y coordinado entre organismos del estado, que en muchas ocasiones pierden eficiencia atrapados en una innecesaria competencia

Para disminuir el estrés en la infraestructura -no solo a nivel de transporte -se deben incrementar los niveles de inversión del actual menos del 2% del PBI a un entre 3% y 6% en forma sostenida durante los próximos 10 años

**Concebir el diseño de las políticas de
infraestructura y los servicios derivados con un
criterio de sustentabilidad**

Lograr el financiamiento necesario para el desarrollo de la infraestructura, superando las limitaciones a su acceso y la escasa presencia de los mercados de capitales

**La inversión en infraestructura es condición necesaria
pero no suficiente para impulsar un proceso de
desarrollo regional**

**Esta inversión debe asentarse sobre una organización
que apunte a consolidar institucionalmente el territorio,
promoviendo la cooperación entre actores públicos y
privados**

MUCHAS GRACIAS

Juan Carlos Venesia

Instituto de Desarrollo Regional de Rosario

jvenesia@fidr.org.ar

www.fidr.org.ar

54 341 4855301

