



**Reporte Especial:
Informe de
Competitividad
Logística, Salta 2020.**



OBSERVATORIO
DE COMERCIO EXTERIOR

Profesionales a Cargo:

Lic. Yamila Adet Samán

Téc. Martín López Espíndola

Lic. Maximiliano Figueroa Tomás

Téc. Apaza, Verónica Soledad

Benavidez Herrera, Nieves Jazmín



INDICE:

I. Infraestructura de la provincia al servicio del comercio exterior

1. Las redes multimodales en la Provincia de Salta
 - 1.1 Estado de las rutas nacionales de la Provincia de Salta
 - 1.2 El rol del ferrocarril en la logística provincial
2. Los nodos de transporte
 - 2.1 . Pasos de Frontera
 - 2.2 . Zonas de Actividades Logísticas
3. La importancia del corredor bioceánico para las exportaciones salteñas por los puertos del pacifico y para el comercio intrarregional

II. Competitividad logística

- 2.1 El desempeño logístico argentino en el contexto regional. Brasil, Chile, Bolivia y Paraguay.
- 2.2 Transporte interno desde Salta a puertos de salida -Puerto Antofagasta e Iquique -Puertos argentinos (zarate/rosario/bs as)
- 2.3 Costos de transporte desde Salta a los puertos de salida



INTRODUCCION

La Fundación ProSalta, en conjunto con la Universidad Católica de Salta mediante sus acuerdos de colaboración genera información relevante para el Comercio Exterior de la Provincia de Salta, enfocado en las necesidades tanto de los empresarios Salteños como de los inversores extranjeros.

El presente informe se realiza bajo el marco del Observatorio de Comercio Exterior, como un primer paso a la búsqueda de competitividad logística de la Provincia. Tiene el fin de relevar y dar información básica sobre la situación de logística de la Provincia, la situación de las rutas, ferrocarril, y conexiones desde Salta al mundo. Intenta crear un documento que recopila información al respecto, con el fin de visualizar la situación actual de la Provincia, y de aquí iniciar un análisis más profundo sobre las posibilidades de competitividad de los productos Salteños.

Es un documento asimismo que podrá ser utilizado por inversores con interés en la Provincia, teniendo una mirada holística de la situación, para el análisis de las mismas.

I. INFRAESTRUCTURA DE LA PROVINCIA AL SERVICIO DEL COMERCIO EXTERIOR

1. LAS REDES MULTIMODALES EN LA PROVINCIA DE SALTA

La provincia de Salta se ubica al noroeste de la República Argentina, limita al norte con la provincia de Jujuy y la República Plurinacional de Bolivia, al este con las provincias de Formosa, Chaco y la República del Paraguay, al sur con las provincias de Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero y al oeste con la República de Chile. Tiene una superficie de 155.488km² representando el 4,1% del territorio nacional.

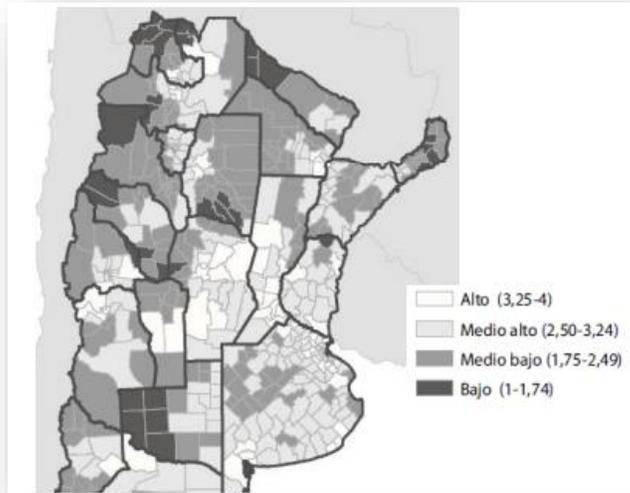
Según las proyecciones de la Dirección General de Estadísticas de la Provincia de Salta, se observa una alta concentración poblacional en algunos núcleos urbanos, estando el resto de la población dispersa, en ámbitos rurales. Sólo cinco de los departamentos se ubican por encima de la media provincial, mientras que dieciocho están por debajo (Giraudó, 2015).

Las cifras estimadas para el año 2020 de la ciudad de Salta, es de 632.058 habitantes, conformando el 44% de la población provincial. La tendencia a la concentración de la población en el Valle de Lerma ha tenido una gran consolidación a través de los años. Le siguen en importancia Orán y Gral. San Martín, en el norte de la provincia, con poblaciones superiores a los 162.500 y 184.800 habitantes respectivamente. Ambas ocupan posiciones estratégicas en referencia a la vinculación regional: la primera se localiza sobre la RN 50 y la segunda sobre la RN 34, constituyendo dos importantes centros en el corredor de integración con Bolivia.

La provincia de Jujuy localizada al norte de la provincia de Salta se encuentra estrechamente vinculada desde la perspectiva del transporte y participa en la conformación de un corredor de ciudades de orientación norte-sur. El corredor establecido entre los departamentos Chicoana, Cerrillos, Capital, General Güemes, General San Martín y Orán en Salta; y El Carmen, San Pedro, Palpalá, Dr. Manuel Belgrano y Ledesma en Jujuy, se asienta el 80% de la población de ambas provincias que, consideradas en conjunto, cuentan algo más de un millón y medio de habitantes (Giraudó, 2015).



Mapa 1: Índice de conectividad multimodal de Salta



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Como se puede observar en el Mapa 1, en la actualidad las redes de infraestructura de transporte que vinculan el territorio provincial son limitadas en sus trazas y características. Según el índice de conectividad multimodal desarrollado por la Subsecretaría de Planificación territorial de la Inversión pública¹, la Provincia de Salta presenta una dotación de redes importantes (RN 9 y 34, red ferroviaria); este índice muestra una baja conectividad relativa de la zona central del país y que la conectividad real se encuentra limitada por las largas distancias y por la calidad de la infraestructura y los servicios en el caso ferroviario.

1.1 ESTADO DE LAS RUTAS NACIONALES DE LA PROVINCIA DE SALTA

Las rutas nacionales (RN) 9 y 34 componen un eje vertical (norte-sur) de alto tránsito que vincula la frontera del norte del país con los principales puertos y centros de consumo.

Los ejes viales horizontales (este-oeste) comprenden las RN 16, 40, 50, 51, 81 y 86 conectan el vasto territorio provincial con el corredor norte-sur; tienen bajos niveles relativos de tránsito, pero con alto potencial estratégico.

En el año 2020 el gobernador de la provincia de Salta Gustavo Sáenz gestionó nuevas obras viales que incluyen el mantenimiento y mejoramiento de las rutas nacionales 40,9,68 y 34 y también la diagramación de nuevos tramos sobre la ruta nacional 51.

La gestión realizada por el gobernador Sáenz responde a un plan estratégico de desarrollo de todos los sectores de la economía local. El fortalecimiento de la infraestructura vial es vital y en este sentido se puede mencionar además los dos tramos de la ruta nacional 51 que también serán pavimentados para mejorar la salida a Chile.

¹ Clasifica los departamentos del país en cuatro categorías a partir de la dotación de redes de transporte multimodal con los que cuentan. Está formado por cuatro variables referidas a los siguientes componentes: la red vial, la red ferroviaria, los puertos y los aeropuertos. El indicador da cuenta de la disponibilidad diferencial de infraestructura de transporte multimodal. La información remite a redes, pero está sintetizada en la oferta existente en cada Departamento del país. El indicador da cuenta de la disponibilidad diferencial de infraestructura de transporte multimodal; la información remite a redes, pero está sintetizada en la oferta existente en cada Departamento del país.



La siguiente información fue extraída del Plan Logístico de la Provincia de Salta (2016) y de la Representación de Relaciones Internacionales del Gobierno de Salta.

A continuación, se presentan las características y el estado de las mismas, relevadas en octubre 2020:

Ruta nacional N° 9: esta ruta integra el corredor norte-sur y une las ciudades de San Miguel de Tucumán y Salta Capital. La RN 9 tiene su tramo crítico entre el límite de Tucumán y Rosario de la Frontera.

Tipo de calzada: Pavimento flexible teniendo la configuración de Autovía desde Metán hasta Cabeza de Buey.

Proyectos de mejora: Próximamente a contratarse y entrar en vigencia bajo un sistema CREMA, la malla 406 (Contrato de repavimentación y mantenimiento) desde la localidad de San Pedro (Jujuy), Yuto (limite interprovincial Jujuy/Salta hasta la localidad de Pichanal en la Provincia de Salta.

Proyectos de mejora: Desde la localidad de Rosario de la Frontera hasta la localidad de Gral. Güemes, se habían incluido en su ejecución a una configuración de autopista con control de accesos, financiándose a través de las PPP (participación publico privada), actualmente sin definición concreta de su continuidad.

Mapa 2: Rutas Nacionales en la provincia de Salta



Fuente: Enciclopedia digital de la Provincia de Salta²

² Ver en: <http://www.portaldesalta.gov.ar/planos.htm>



Ruta nacional N° 34: integra el corredor norte-sur y une la ciudad de Santiago del Estero con la localidad de Salvador Mazza en el norte de la Provincia de Salta (límite con la República de Bolivia). Se superpone con la ruta nacional N° 9 desde la ciudad de Rosario de la Frontera y hasta la autopista de acceso a la ciudad de Salta y desde allí hasta Salvador Mazza. Los tramos críticos de la RN 34 son dos; el primero abarca desde la intersección con la RN 9 hasta Metán, y el segundo desde General Güemes hasta Salvador Mazza en la frontera con Bolivia.

Tipo de calzada: pavimento flexible longitud total: La RN 34 tiene un trayecto de 368 Km en la provincia de Salta (tramo empalme RN 9 Torzalito – límite con Bolivia).

Proyectos de mejora: Próximamente a contratarse y entrar en vigencia bajo un sistema CREMA la malla 406 (Contrato de repavimentación y mantenimiento) desde la localidad de San Pedro (Jujuy), Yuto (límite interprovincial Jujuy/Salta hasta la localidad de Pichanal en la Provincia de Salta).

Ruta Nacional 16: Al conectar con las RN 9 y 34, es una vía fundamental para la salida hacia el sur de la producción agrícola-ganadera del sur del departamento Anta y del norte del departamento Metán. Constituye además una vía de conectividad hacia el este, con la provincia del Chaco. La capacidad estructural de esta ruta se encuentra muy cercana al agotamiento, con numerosos baches y deformaciones sobre el pavimento. Esta ruta presenta una importancia estratégica para la región, ya que constituye el corredor bioceánico norte que une los puertos del norte de Chile con los de Brasil.

Tipo de calzada: pavimento flexible

Longitud: La RN 16 tiene un trayecto de 239 Km en la provincia de Salta (tramo empalme RN 9/34 hasta el límite con Chaco) Fin Paso Pres. Roque Sáenz Peña (Chaco) Km482– Emp. R.N. N° 9/34 (Salta) Km 707.25.

Proyectos de mejora: Se realizaron trabajos de reconstrucción total desde el límite con la Provincia del Chaco y hasta la localidad de El Quebrachal en la Provincia de Salta. En el resto del tramo se realizan tareas de mantenimiento y se tramita ante organismos de crédito la repavimentación del tramo El Quebrachal (Km 572)-Emp. RN 9/34(Km 707.25).

Ruta Nacional 50: Vincula las localidades de Pichanal, sobre RN 34, San Ramón de la Nueva Orán (la segunda ciudad más poblada de la provincia) y el límite internacional con Bolivia en la localidad argentina de Aguas Blancas. Se trata de una vía clave para la producción local de caña de azúcar, soja, cítricos y ganadería vacuna. El gobierno nacional, a través de la DNV, se encuentra planificando obras de ampliación de capacidad para convertirla en autovía entre San Ramón de la Nueva Orán y Aguas Blancas.

Tipo de calzada: pavimento flexible

Longitud total: La RN 50 tiene un trayecto de 72 Km en la provincia de Salta (tramo empalme RN 34 – límite con Bolivia)

Proyectos de mejora: Se construyó un tramo con configuración de autopista con control total de accesos desde el empalme RN 34(Km 0.00-acceso a Orán, atravesando la localidad de Hipólito Irigoyen (Km 21). Próximamente a contratarse y entrar en vigencia bajo un sistema CREMA la malla 406 (Contrato de repavimentación y mantenimiento) desde Orán (fin de autopista) hasta el límite internacional con Bolivia en la localidad de Aguas Blancas-Pocitos

Ruta Nacional 40:

Esta ruta constituye parte del principal circuito turístico provincial, ya que atraviesa los Valles Calchaquies, desde la provincia de Tucumán hasta la localidad de Cachi y continúa



hasta San Antonio de los Cobres. Su interés radica fundamentalmente en atender el consumo y la producción de los departamentos de Cafayate y San Carlos, y potencialmente Molinos y Cachi, que son pequeños en términos relativos. La producción más importante del área es la vitivinícola. Las inversiones viales ofrecen los mayores retornos económico-sociales entre Cafayate y Payogasta; desde allí hacia el norte, los bajos niveles de tráfico y las dificultades del terreno reducen considerablemente su viabilidad.

Ruta Nacional 51: Es una ruta fundamental para el futuro crecimiento de la minería de Salta; conecta la RN 9, en la ciudad de Salta, con la II Región de Antofagasta en Chile, a través del paso de Sico. De sus 290 km de extensión, 136 km se encuentran pavimentados, 20 km en obra de pavimentación y el resto con tratamiento de ripio. Además, a la fecha de este informe se encuentran licitadas y en proceso de adjudicación las obras de pavimentación de tres tramos adicionales. Pese a su bajo tránsito medio diario anual (TMDA), esta ruta ofrece posibilidades interesantes para la vinculación con puertos chilenos.

Tipo de calzada: Pavimento 151 Km (tramo rotonda Aeropuerto M. M. de Güemes - San Antonio de los Cobres) - Ripio 138 km (tramo San Antonio de los Cobres – Paso Internacional de Sico)

Longitud total: La RN 51 tiene un trayecto de 289 Km en la provincia de Salta (tramo rotonda Aeropuerto M. M. de Güemes - límite con Chile)

Proyectos de mejora: Próximo a ejecutarse obra de pavimentación de los tramos: S.A. Cobres - Mina Poma (13 Km) y Mina Poma – Alto Chorrillos) - 19 Km. Se gestiona a su vez la pavimentación del tramo Alto Chorrillos-Campo Amarillo de 15 Km de longitud, que de concretarse, restaría solo pavimentar 101 Km para llegar al paso de Sico, la que actualmente cuenta con una calzada mejorada en esta longitud.

Ruta Nacional 68: Vincula la ciudad de Salta con Cafayate, y recorre parte del Valle de Lerma y de los Valles Calchaquíes. Es estratégica no solo para el turismo, sino para la comunicación entre un gran número de poblados entre sí y con la capital salteña. Atiende el movimiento de la producción vitivinícola de los Valles Calchaquíes y la producción agropecuaria del Valle de Lerma tanto hacia el norte como hacia el sur.

Ruta Nacional 81: Con bajos niveles de TMDA y un 35% de tránsito pesado, ingresa a Salta desde el este y empalma con RN 34. Su importancia radica en el valor estratégico que puede sumar al sistema de transporte para conducir la producción agropecuaria y agroindustrial de la zona centro y sur del departamento General San Martín y Rivadavia Banda Norte (situadas al norte del río Bermejo) desde y/o hacia la RN 34 y el puerto de Formosa e incluso el puerto de Asunción.

Ruta Nacional 86: Constituye el corredor este-oeste al norte de la provincia de Salta y la vincula con la provincia de Formosa, desde el empalme con la ruta nacional N° 34 (corredor norte-sur) en la localidad de General Ballivián. Esta ruta presenta importancia estratégica para la región, ya que constituye el corredor bioceánico norte que une los puertos del norte de Chile con los de Brasil. Su potencial radica en que, a través de la combinación con la ruta provincial 54 (que empalma con la RN 34) conecta con Paraguay a través del puente internacional ubicado en la localidad de Misión La Paz, departamento de Rivadavia. Este corredor se verá beneficiado con la concreción de las obras de pavimentación de la RP 54 en curso por parte del gobierno provincial.

Tipo de calzada: pavimento flexible.

Longitud: La RN 81 tiene un trayecto de 182 Km en la Provincia de Salta (Empalme RN 34 en Senda Hachada-Límite con Formosa).



Proyectos de mejora: Bajo un sistema CREMA (Contrato de repavimentación y mantenimiento) se repavimentó la totalidad de la misma y actualmente se encuentra en mantenimiento por la Empresa Contratista (Ing. Medina S.A), hasta abril de 2022.

1.2 EL ROL DEL FERROCARRIL EN LA LOGÍSTICA PROVINCIAL

La red ferroviaria de la Provincia actualmente se encuentra a cargo de la empresa Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística. A lo largo de los años esta red ha sufrido un notable deterioro, causados principalmente por los cambios constantes en la gestión y la falta de inversiones. En 1989, antes del primer llamado a licitación de las líneas pertenecientes a Ferrocarriles Argentinos, la extensión de la red era de 10.840km, en una gran parte muy deteriorada. Actualmente la red operativa del Belgrano Cargas y Logística tiene unos 5.200 km. El llamado “Ramal Cerealero” que parte desde Salta y llega a Rosario atravesando Chaco y el norte de Santa Fe concentra el 65% del volumen transportado por el Ferrocarril Belgrano y Logística de trocha angosta.

La Provincia de Salta tiene un interés por la rehabilitación de los servicios ferroviarios que conectan su territorio con el resto del país y con países vecinos.

Los proyectos gestionados en el año 2020 por el gobernador Gustavo Sáenz ante nación para la construcción de un nodo logístico intermodal y puerto seco en General Güemes así como también la reactivación de los ramales C-18, C-12 son obras que forman parte del plan de desarrollo de Salta a partir de la reactivación de diferentes sectores, beneficiando la producción de la región en términos de competitividad y la evolución del transporte de carga y ferroviario con el mejoramiento de ramales y rutas.

A pesar de que la provincia cuenta con una importante red ferroviaria gran parte de los ramales se encuentran fuera de operación, ya que presenta serias restricciones de circulación como consecuencia del desgaste y el deterioro sufrido a lo largo de los años.

- El Ramal C-12 coloca el transporte a una distancia estratégica de -400km- al puerto de Rosario por J.V. González-Avia Terai y Tostado-Rosario (por Santa Fe), que resulta la más usada y barata haciendo uso de las conexiones Ramal C12-C3-C6, tiene una potencialidad de carga de 1.752.205 tn/año (teniendo en cuenta su conexión con el C3).
- El Ramal C-13 no tiene movimientos de carga, la reactivación de este ramal como medio alternativo del transporte de pasajeros es una enorme posibilidad de descongestionar el fluido traslado a diario de miles de vecinos del Valle de Lerma hacia Salta capital. Sobre el ramal C-14, actualmente operativo, no tiene tráfico regular, funciona a demanda y en plan de obras por tramos específicos; por lo que no se encuentra en su estado de máximo potencial proyectado. Se puede pensar en una explotación más intensiva que la actual a partir de los proyectos mineros existentes en la región de la Puna. Este ramal es una pieza clave del corredor bioceánico que une Salta al puerto chileno de Antofagasta y desde allí se conecta con los mercados asiáticos.
- En el Ramal C-15 solo cuenta con servicio en el tramo que va desde Perico a Pocitos. El ramal C-16 según Trenes Argentinos Cargas se encuentran trabajando en un proyecto para rehabilitar el puente del Belgrano sobre el Río Colorado, en Salta. Apuntan a llamar a licitación para repararlo en el primer cuatrimestre de 2021. El puente es clave para la industria azucarera de la región.
- Con respecto al Ramal C-18 tiene su inicio en la estación J.V. González y termina en la estación de Pichanal, este ramal se encuentra en mal estado, en especial los puentes, entre los que cabe mencionar el del arroyo Cabeza de Vaca.



- El ramal C-25 actualmente se encuentra sin operar y sin plan de obra, el mismo es importante para el petróleo y para el transporte de áridos que demanda la ruta 81 y la propia provincia de Formosa, tiene una potencialidad de carga de 1.556.000 tn/año (grandes volúmenes de carga que en la actualidad son movidos en la provincia, sobre la Ruta Nacional N°81).

Mapa 3: Red ferroviaria Belgrano en la provincia de Salta



Fuente: Plan Logístico de la Provincia de Salta, pág. 34

Uno de las principales ventajas que tiene el transporte ferroviario es que el mismo proporciona menores costos en comparación con el transporte carretero, ya que este varía entre el 30% y el 70% del que ofrecen en camión. El potencial de reducción de costos es muy grande, especialmente en la conexión con los centros de consumo y puertos del litoral fluvial. En los últimos años se han activado diversas iniciativas para recuperar el ferrocarril, más orientadas a la mejora en la infraestructura que a la operación, que hasta el momento no han arrojado resultados que se reflejen en la captación de tráfico.

La Ley 27.132, sancionada hace casi un año, impulsa cambios muy profundos en la organización de la actividad ferroviaria. Esta ley, cuyo objetivo es reactivar el FFCC de pasajeros y cargas, la renovación de infraestructura y la incorporación de tecnología, modifica radicalmente la organización de los servicios. El Estado reasume la administración de la infraestructura (per se o a través de terceros) y establece la modalidad de acceso abierto (open access) para los servicios de cargas y pasajeros. Adicionalmente, la ley dispone una nueva organización de las entidades públicas, creando una empresa holding (Ferrocarriles Argentinos), que comanda a tres empresas públicas: ADIF (Administración de Infraestructura Ferroviaria sociedad del Estado), responsable de la infraestructura; SOF (Sociedad Operadora Ferroviaria sociedad del Estado), responsable de servicios de pasajeros; y BCyL (Belgrano Cargas y Logística), prestataria de servicios de carga (y eventualmente del control de la infraestructura de la red bajo su órbita).



Esta ley puede abrir una gran oportunidad a la provincia de Salta. En la medida en que se avance con las obras de infraestructura con financiamiento ya comprometido, cuyas inversiones se están concentrando entre el Ramal C18 (Las Lajitas) y Rosario, la provincia puede impulsar- la apertura a la participación de nuevos operadores, propiciando el desarrollo de consorcios interesados en atender las demandas de carga que se generan en su territorio.

2. LOS NODOS DE TRANSPORTE

Según el LTSTM (Laboratorio de Transporte y Sistemas Territoriales de la Universidad Nacional Autónoma de México), un centro logístico HUBS es un territorio equipado para el desarrollo de actividades logísticas, existen de diversos tipos dependiendo de los modos de transportes que involucren en su operatoria.

Estos incluyen los pasos de frontera, las zonas de actividades logísticas y también se consideran los puertos marítimos y fluviales como puntos donde se transfiere o se opera con la carga.

En este capítulo, se desarrollará en profundidad la información de los puertos nacionales e internacionales más utilizados en operaciones de comercialización por los empresarios salteños.

2.1 PASOS DE FRONTERA

Mapa 4: Pasos de frontera terrestre de la Provincia de Salta



Fuente: Salta Internacional

Salta cuenta con cinco pasos de frontera terrestres que la vinculan con Chile, Bolivia y Paraguay. El paso internacional de Sico se encuentra emplazado en el sector oeste del departamento de Los Andes, provincia de Salta, ubicado sobre la Ruta Nacional N° 51 en el paraje “Las Barrancas”, a una distancia de 280 km de la ciudad de Salta Capital. Dicho Paso Internacional vincula a la provincia de Salta con la región de Antofagasta y el Norte Grande de Chile. Se encuentra a una altura de 4.080 m. s/n/m. Constituye un importante punto de



enlace entre Argentina y Chile en el marco del Corredor Bioceánico Puerto Murtinho (Brasil) - Puertos del Norte de Chile, y se encuentra emplazado aproximadamente a 10 km. del Paso de Sico (límite internacional Argentina-Chile). La ruta se encuentra pavimentada en unos 151 Km. aproximadamente desde la ciudad de Salta hasta San Antonio de Los Cobres, desde allí hasta el límite internacional resta pavimentar un tramo de 138 km. aproximadamente.

Desde noviembre de 2015 el Complejo Fronterizo de Sico funciona como Área de Control Integrado de cabecera única en territorio argentino. El otro vínculo con Chile es a través del paso de Socompa: ubicado a 3.800 metros de altura, une la provincia con la Región de Antofagasta a través del ramal C-14 del ferrocarril Belgrano; por carretera se accede por la RN 51 y las RP 27 y 163. Es de gran importancia para Salta, ya que asegura el acceso al puerto de Mejillones. El Paso de Socompa posee habilitación permanente para el paso de formaciones ferroviarias del Ramal C-14 y turistas a pie o en bicicleta. No está habilitado para vehículos particulares conforme información de Gendarmería Nacional. Por lo tanto, solo registra movimiento de cargas por ferrocarril. El acceso en ambos países es a través de un camino no pavimentado. Este Paso se encuentra a 410 km. de distancia desde la ciudad de Salta.

El paso Salvador Mazza Yacuiba está a aproximadamente 400 km. al norte de la capital y conecta a la provincia con Bolivia a través de la RN 34 y la RP 5. La ruta se encuentra pavimentada desde el límite internacional hasta la ciudad de Salta en conexión con la RN N° 9. Cuenta también con una conexión ferroviaria internacional a través del ramal C-15 del Ferrocarril Belgrano en la localidad de Pocitos que permite vincular al país con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. El límite con Bolivia cuenta con un paso adicional en Aguas Blancas, departamento de Orán, que conecta con el departamento de Tarija en Bolivia. Este paso fronterizo se encuentra ubicado en la frontera norte de la provincia, comunica a nuestro país con la República de Bolivia uniendo las localidades de Aguas Blancas (Departamento de Orán, Salta-Argentina); y de Bermejo (Provincia de Aniceto Arce, Tarija-Bolivia), a través del Puente Internacional sobre el Río Bermejo. Las infraestructuras físicas del Paso están íntegramente del lado argentino y se distinguen en:

- (i) para el paso de frontera terrestre, un Centro de Control ubicado sobre la ruta internacional y a medio camino entre la localidad de Aguas Blancas y la cabecera argentina del Puente Internacional. Consta de dos edificios laterales respecto a la ruta internacional.
- (ii) para el paso de frontera fluvial, la infraestructura está en el margen argentino del Río Bermejo, recibiendo el nombre de Puerto Chalanas.

En territorio argentino se accede al mismo a través de la RN N° 50 hasta el puente internacional sobre el Río Bermejo. La ruta se encuentra pavimentada desde el límite internacional hasta la ciudad de Salta en conexión con la RN N° 9/34.

Por último, el paso de frontera con Misión La Paz-Pozo Hondo se encuentra ubicado en la localidad de Misión La Paz, Municipio de Santa Victoria Este (departamento de Rivadavia), distante a unos 544 km. aproximadamente de Salta Capital. Vincula a la provincia a través del puente internacional sobre el Río Pilcomayo, con la localidad de Pozo Hondo, departamento de Boquerón en la República de Paraguay. Constituye un importante punto de enlace entre Argentina y Chile en el marco del Corredor Bioceánico Puerto Murtinho (Brasil) - Puertos del Norte de Chile. Se accede por la RP N° 54, que inicia su recorrido en la localidad de Aguaray a la altura del empalme con la RN N° 34, y llega hasta la localidad de Misión La Paz donde se encuentra emplazado el puente internacional sobre el Río Pilcomayo. La



Ruta Provincial N° 54 se encuentra pavimentada desde Aguaray (Empalme RP N° 34) hasta Santa Victoria Este (Km 121), resta pavimentar un tramo de 25 km. entre Santa Victoria Este y Misión La Paz en el límite con Paraguay.

El estado de la infraestructura al otro lado de la frontera, no se encuentra en óptimas condiciones. La infraestructura vial es de tierra consolidada en casi todo su trazado. No obstante, por disposición del Gobierno Nacional de Paraguay se encuentran en ejecución distintos tramos de pavimentación, con el objetivo de llegar con el asfalto hasta el límite en Pozo Hondo para el año 2023. La información desarrollada fue gracias a la Representación de Relaciones Internacionales del Gobierno de Salta.

2.2 ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Centro Multimodal de Transferencia de Cargas y Logística

General Güemes es tomado como un punto estratégico para la generación de un polo logístico industrial. Debido a su ubicación, infraestructura del ferrocarril General Belgrano, Ruta Nacional 34 y la traza del futuro Corredor Bioceánico, estimulará la instalación de empresas, brindará valor agregado a la producción local y ampliará la generación de puestos de trabajo en el proceso industrial.

Según el proyecto “Fortalecimiento Institucional del Municipio de Güemes en la Provincia de Salta, Argentina, como Zona de Actividades Logísticas”³, los ejes y corredores son instrumentos de planeamiento estratégico para el desarrollo y ordenamiento territorial regional, siendo asociados a infraestructura de transporte, donde se consolidan los flujos de personas y bienes. Por ende, los corredores tienen un fuerte impacto en la integración de las economías regionales y el comercio exterior.

De acuerdo al “Plan de Logística de la Provincia de Salta, es muy baja la disponibilidad de infraestructuras logísticas, se observan deficiencias en la gestión aduanera en los pasos de frontera con impacto negativo en cadenas específicas, hay escaso desarrollo de empresas de transporte locales, y escasa utilización de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en la gestión del transporte de cargas, por la baja cobertura de las redes de comunicación.

Sin embargo, el potencial redireccionamiento de los productos salteños al pacífico, el rol del ferrocarril en la logística provincial, los corredores de integración y los vínculos regionales son motivos suficientes para considerar de vital importancia la creación de alianzas para compartir capacidades en tecnología e innovación.

Por lo tanto, la contribución al desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en el Municipio de Güemes, articulando con áreas públicas, privadas, academia y sectores de la sociedad civil, constituye un gran aporte a nuestra región.

El Proyecto denominado “Centro de Transferencia Multimodal / plataforma logística Salta” (2018), nace con vistas a reducir los altos costos de transporte y logística que afectan a la competitividad de la producción local. Los principales servicios que brindaría esta plataforma serían los relacionados con el trasbordo de mercadería camión/tren, cross-docking, despacho, trasbordo de contenedores y almacenaje y otras instalaciones y servicios, incluyendo la

³ Recuperado del Proyecto Fortalecimiento Institucional del Municipio de Güemes en la Provincia de Salta, Argentina, como Zona de Actividades Logísticas, a partir de la adquisición de conocimientos del Programa Territorial Integrado (PTI CORFO) de Logística de la Región de Antofagasta, Chile año 2020.



organización de un centro de distribución de mercadería regional del transporte de cargas automotor.

Se proyecta estratégicamente en el municipio de General Güemes, un punto neurálgico donde se unen dos ramales ferroviarios importantes de pasos internacionales como son el C14 hacia Chile y el C15 hacia Bolivia y se encuentra atravesado por la Ruta Nacional 34, que es una de las vías más utilizadas para transporte de mercaderías y productos de todo tipo⁴.

La intención es potenciar la matriz productiva de la Provincia permitiendo la consolidación de la carga y la optimización de fletes. Este centro se ubicaría junto al Parque Industrial que funciona en la localidad.

La obra es impulsada mediante la gestión público-privada con el objetivo de mejorar sustancialmente la competitividad de la producción de la región, en particular de Salta y Jujuy, haciendo más eficaz y eficiente el servicio de transporte.

De concretarse la obra, Salta contará con el primer centro de transferencia de cargas, donde la mercadería será traspasada desde vehículos de porte grande, permitirá realizar maniobras de carga y descarga de mercadería, su redistribución, almacenamiento y otros servicios vinculados con la logística del transporte. Asimismo la concreción de este proyecto genera un doble beneficio porque se situará en un nexo entre el transporte de larga distancia a los centros nacionales de consumo, así como a Chile y Bolivia, generando así un punto de consolidación logística.

⁴ Ver en: <https://www.salta.gob.ar/prensa/noticias/avanza-el-proyecto-de-creacion-del-centro-de-transferencia-multimodal-de-cargas-57485>



3. LA IMPORTANCIA DEL CORREDOR BIOCEÁNICO PARA LAS EXPORTACIONES SALTEÑAS POR LOS PUESTOS DEL PACIFICO Y PARA EL COMERCIO INTRARREGIONAL

Mapa 5: Ferrocarriles, carreteras e hidrovías del corredor Bioceánico



Fuente: Extraído de la Presentación del Ministro de relaciones exteriores de Brasil⁵

Origen del Corredor Bioceánico

Las regiones y países mediterráneos del centro-oeste de Sudamérica como Paraguay, Bolivia, norte de Argentina y suroccidente de Brasil, han dependido históricamente de los puertos del océano Atlántico. Hoy, su producción tiene más demanda en los mercados del Pacífico. Uno de los objetivos de integrar estas zonas mediterráneas con el norte de Chile y el sur del Perú es facilitar intercambios comerciales para contribuir a su desarrollo. El Corredor Bioceánico conectará con el Pacífico áreas de fuerte potencial productivo poco aprovechadas, permitirá diversificar su producción y agregarle valor mediante la creación de cadenas regionales de producción entre las regiones de su trazado.

Objetivos

- Contribuir a desarrollar las oportunidades económicas y sociales que promueve la conexión interoceánica que se extiende desde la costa del Brasil, cruzando por los territorios de Paraguay y Argentina, hasta alcanzar los puertos del norte de Chile.
- Lograr el mejoramiento sustancial de la infraestructura física, de la facilitación del tránsito transfronterizo y de la agilización de los procedimientos aduaneros, destinados a hacer más expedita la circulación de personas y bienes entre sus respectivos países, para

⁵ Ministro Joao Carlos Parkinson de Castro, presentación “Corredor rodoviario bioceánico: una nueva oportunidad para Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. (09/09/2020)



lograr una alta eficiencia logística, mayor competitividad económica y una integración regional más efectiva.

Tradicionalmente las exportaciones e importaciones con origen o destino en la provincia se han orientado en su mayor parte a través los puertos del litoral fluvial argentino (Buenos Aires y Rosario), mediante servicios de transporte marítimo que se conectan con los mercados de ultramar a través del Río de la Plata y el Océano Atlántico. Los principales motivos para salir por los puertos chilenos son:

- las menores distancias terrestres entre los puntos de origen o destino de las cargas en el territorio provincial y estos puertos, lo que debería reflejarse en costos y tiempos más reducidos, y
- un creciente flujo comercial con Asia, lo que supone una mejor accesibilidad marítima a esos mercados desde la costa oeste de América del Sur.

A partir del año 2.000, al elaborarse las primeras propuestas de IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana), se desarrolló la idea de constituir ejes de integración, entendidos como tramos de la red en los que se consolidan los flujos de transporte entre los países de la región. Posteriormente se desarrolló la idea de corredores bioceánicos, como ejes que vinculan las dos costas de Sudamérica. Con fuerte impulso de entidades multilaterales regionales BID (Banco Interamericano de Desarrollo, CAF (Cooperación Andina de Fomento) y sólido apoyo de los países de la región.

Unos de los ejes impulsados por IIRSA fue el denominado Eje de Capricornio, que incluye el territorio salteño. Los objetivos de este eje son:

- mejorar las condiciones de integración productiva y logística del noroeste argentino, sur de Bolivia, Paraguay y Chile,
- fortalecer la conectividad de los territorios involucrados hacia el Pacífico y hacia la Hidrovía Paraná – Paraguay, y
- el aprovechamiento de las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (NOA argentino, sur de Bolivia y norte de Chile).



II. COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA

2.1 EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO ARGENTINO EN EL CONTEXTO REGIONAL. BRASIL, CHILE, BOLIVIA Y PARAGUAY.

La logística incluye las actividades que aseguran la entrega de la mercancía al cliente, es decir, el proceso de transportar los bienes desde el lugar de su producción hasta el punto en que el producto es comercializado o entregado al consumidor final. Así, cruza transversalmente a prácticamente todos los procesos de producción y comercialización de bienes. Un buen desempeño logístico contribuye a la mejora de la competitividad del comercio exterior y a un comportamiento más eficiente del mercado interno.⁶

El Índice de Desempeño Logístico o LPI por sus siglas en inglés, tiene como propósito identificar los desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño logístico de un país. Dentro de los seis aspectos que se evalúan, estos se miden en un rango del 1 al 5, siendo 5 la mayor puntuación. El resultado final del LPI es un promedio ponderado de los puntajes obtenidos por todos los aspectos evaluados.

Los costos logísticos se pueden dividir en tres grandes grupos: i) costos de transporte: son los más relevantes, representan aproximadamente en promedio 40% de los costos logísticos de América Latina y su eficiencia está determinada fundamentalmente por la calidad de la infraestructura y del transporte de carga; ii) costos de almacenamiento: componente estratégico que contabiliza en promedio entre el 20% y el 30% del total e incluye, entre otros, los costos de alquiler de los espacios de almacenaje y maquinaria, y; iii) costos de gestión.⁷

No hay un indicador concreto para medir el desempeño logístico y así poder analizar de manera integral la gestión logística. Existen costos que pueden ser medidos, tales como: el valor de la mano de obra, combustibles, seguridad contratada, etc. Por otro lado nos encontramos con costos que no se pueden medir como lo son el estado de la infraestructura del país, las regulaciones, la litigiosidad laboral, los daños causados por terceros, los feriados y el incremento de la oferta de productos.

Según el LPI 2018, Argentina se encuentra en el puesto número 61 del desempeño logístico, según muestra la tabla 1. Si bien esta posición pareciera implicar una mejoría con respecto al índice publicado en 2016, cuando el país ocupaba el puesto número 66, si observamos su puntaje notamos que en 2018 alcanzó tan solo 2,89 puntos frente a los 2,96 del 2016, lo que significa que su desempeño ha empeorado.

Los problemas de logística tienen larga data, no solo en Argentina sino en América Latina en su conjunto y están relacionados tanto a la falta de políticas públicas orientadas a la mejora como a la visión no integrada de las mismas. Jaimurzina, Pérez y Sánchez (2015) hablan de problemas históricos en la implementación de políticas sectoriales en América Latina, donde ha predominado la segmentación de actividades y funciones de productos de marcos legales y regulatorios incompletos, carentes de instrumentos de control y fiscalización acordes a la nueva realidad logística mundial. Otra falencia que los autores observan en la región, es la falta de criterios de sostenibilidad en el diseño y formulación de políticas, así como la promoción de planes y proyectos cortoplacistas de infraestructura o transporte, que terminan siendo disociados de otros sectores de la economía,

⁶Diversos estudios encuentran que existe una relación inversa entre los costos logísticos y los flujos de comercio interno y externos: José Barbero y Lucio Castro (2010), Guasch (2011) y Rodríguez (2012).

⁷ “Guía de logística. Aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas 2015” – Banco Interamericano de Desarrollo; 2016.



afectando, con ello, los resultados esperados en el desarrollo sostenible de la región (Jaimurzina, Pérez y Sánchez, 2015:14).

Tabla1: Desempeño logístico

EL DESEMPEÑO LOGISTICO ARGENTINO EN EL CONTEXTO REGIONAL, POR PAISES						
País	2016		2018		Variación	
	Ranking	Puntuación (1-5)	Ranking	Puntuación (1-5)	Rank	Puntuación (1-5)
Chile	46	3.25	34	3.32	▲ 12	▲ 2.11%
Brasil	55	3.09	56	2.99	▼ -1	▼ -3.31%
Argentina	66	2.96	61	2.89	▲ 5	▼ -2.55%
Paraguay	101	2.56	74	2.78	▲ 27	▲ 8.63%
Bolivia	138	2.25	131	2.36	▲ 7	▲ 4.75%

Fuente: Elaboración propia en base a datos del LPI 2018, Banco Mundial.

El desempeño argentino viene desmejorando año a año desde 2007, momento del primer índice, cuando el país se colocaba en el puesto número 45, según muestra la tabla 2.

Tabla2: Desempeño logístico 2007-2016

2007		2010		2012		2014		2016		2018	
Puesto	Puntaje										
45	2.98	48	3.10	49	3.05	60	2.99	66	2.96	61	2.89

Fuente: Elaboración propia en base a datos de los índices LPI 2007-2018.

Los desafíos que enfrenta el país para mejorar la relación precio-calidad del servicio abarcan varias dimensiones, por lo que plantea una agenda compleja y transversal en la que se combinan inversiones con intervenciones de gestión pública y privada a lo largo de la cadena de producción. El sector se enfrenta además a importantes cambios dado el creciente volumen de operaciones electrónicas que determinan distintos tipos de entrega, consumidores más exigentes, la irrupción de software de gestión y sistemas inteligentes de almacenamiento y la utilización de dispositivos móviles para gestionar y dar seguimiento a entregas en tiempo real.

Si bien se requieren de grandes inversiones para el desarrollo y la mejora de la calidad de la actividad, no sólo se reduce a ello, ya que la logística abarca diversas dimensiones que requieren tanto de la participación pública para incrementar la competitividad y la oferta exportable, como de la empresarial, con la estrategia de minimizar los costos logísticos totales.



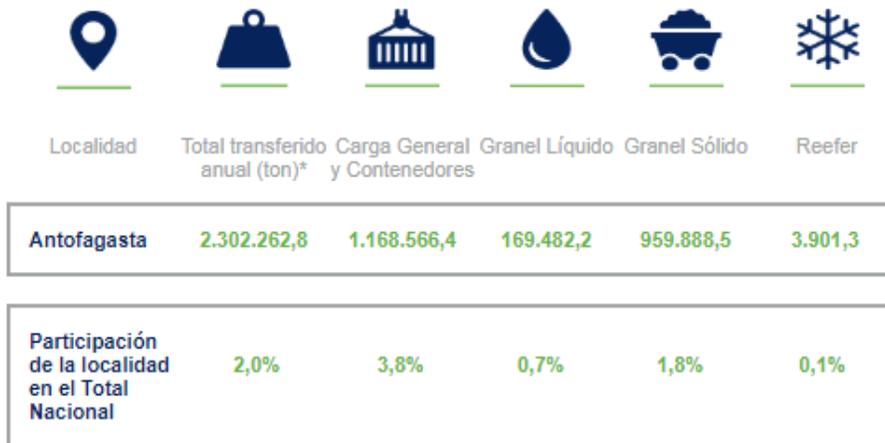
Los principales clientes del Puerto de Antofagasta son compañías mineras y algunas líneas navieras que generan tráficos regulares. Entre las internacionales, hay compañías exportadoras de concentrados provenientes de Bolivia, así como empresas del sector minero y agroindustrial de Argentina.

El hinterland o área de influencia de la EPA atiende principalmente a la industria minera, metálica y no metálica, y contempla las regiones de Antofagasta y Atacama, además de una parte del noroeste de Argentina y suroeste de Bolivia.

En el Puerto de Antofagasta, los sitios N° 1, 2 y 3 son operados por la Empresa Portuaria de Antofagasta bajo la modalidad multioperado, mientras, los sitios N° 4, 5, 6 y 7, correspondientes al Frente N°2, son operados por el concesionario portuario Antofagasta Terminal Internacional S.A. (ATI). También opera en esta localidad el Terminal Off Shore Enex.

Esta localidad transfiere principalmente carga general, representando un 50,8% del total. A su vez, los gráneles sólidos corresponden al 41,7% y el granel líquido a un 7,4%. En cuanto a inversiones, ATI ha llevado a cabo proyectos para habilitar un almacén de acopio de concentrados de importación y cintas de embarque de concentrados⁹. En la siguiente imagen extraída de la Cámara marítima y portuaria de Chile AG (CAMPORT) se refleja el movimiento de cargas correspondiente al 2019.

Imagen 3: Tipos cargas de Antofagasta, por toneladas totales y porcentaje. 2019



Mapa 7: Trayecto desde General Güemes hasta el Puerto de Antofagasta



Fuente: Google Maps.

⁹ Ver en: <https://www.camport.cl/estadisticas/>



Puerto de Iquique:

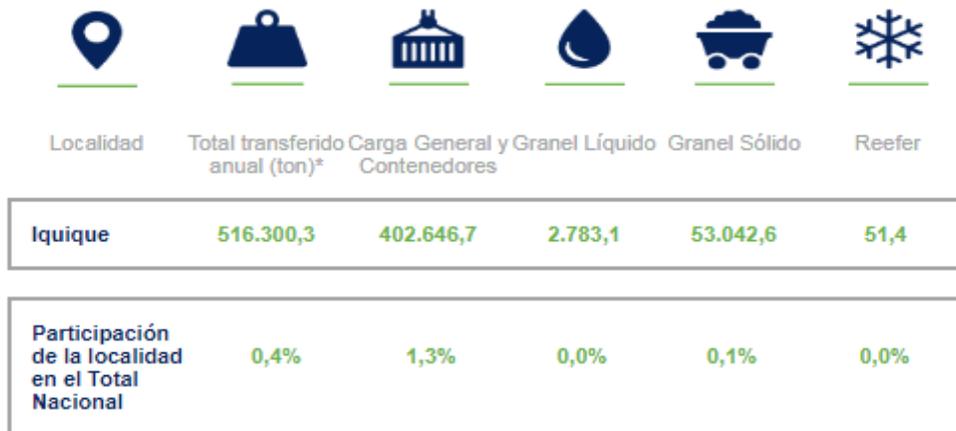
El Puerto de Iquique¹⁰ se ubica en la región de Tarapacá, en la costa norte de Chile y frente al Océano Pacífico. Esta ubicación, lo convierte en la entrada y salida natural del cono central de Sudamérica, desde y hacia los mercados internacionales generando una alta frecuencia naviera, de 1,5 naves diarias principalmente a los mercados del Asia Pacífico.

El Puerto de Iquique tiene dos terminales: Terminal N° 1 Molo y el Terminal N° 2 Espigón. El Terminal N°1 Molo es administrado por EPI y opera bajo un sistema denominado multioperado, en el cual distintas empresas privadas ofrecen los servicios de transferencia. Además, EPI ofrece una serie de servicios asociados, como almacenamiento e incluso alojamiento de servidores corporativos.

En 2002, el Terminal N°2 Espigón fue entregado en concesión por un período de veinte años a la Empresa Iquique Terminal Internacional (ITI), y ampliada otros diez años el 2008. Opera bajo un sistema denominado monoporado, lo que se traduce en que la misma empresa ofrece todos los servicios portuarios.

En esta localidad se encuentra el Puerto de Iquique, cuyos Muelles N°1 y N°2 son operados por la Empresa Portuaria de Iquique, bajo el esquema multioperador, y los Muelles N°3 y N°4 operados por Iquique Terminal Internacional (ITI). En dicho puerto se encuentran también las Terminales Off Shore Oil - Petrobras y Off Shore Oil - Copec. En esta localidad también se encuentra la Terminal TPM. Producto de los terremotos que han afectado a la zona, el Puerto de Iquique se encuentra ejecutando la primera etapa de reconstrucción del puerto, que busca habilitar el terminal en las mismas condiciones previas a los sismos. Respecto al tonelaje movilizad por la localidad, se destaca la carga general, con cerca de un 78,0% del total de toneladas movilizadas. Mientras que los gráneles líquidos equivalen al 3,1%, aproximadamente.¹¹

Imagen 4: Tipos de cargas de Iquique, por toneladas totales y porcentaje. 2019

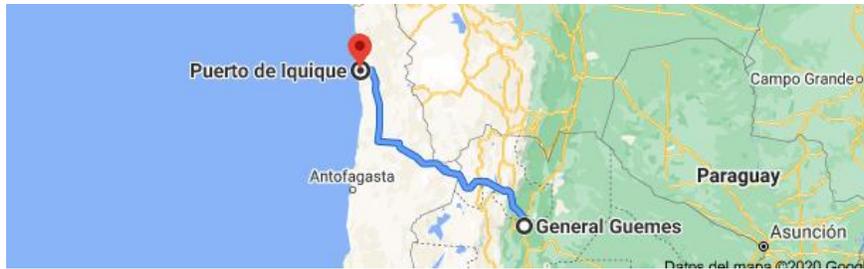


Mapa 8: Trayecto desde General Güemes hasta el Puerto de Iquique

¹⁰ Ver en: <https://epi.cl/>

¹¹ Ver en: <https://www.camport.cl/estadisticas/>





Fuente: Google Maps

Puerto de Zarate:

La terminal Zárate¹² se construyó como el primer puerto privado construido en el marco de la ley de Puertos N° 24.093 de la República Argentina.

El complejo Portuario tiene por socios a Murchison y Cotia Trading, empresas de larga y reconocida trayectoria en operaciones portuarias y logísticas. Poseen 120 años de experiencia, tradición, capacidad y compromiso puestos al servicio de sus clientes en la actividad portuaria.

Su objetivo es ser reconocidos como un polo multimodal y logístico al servicio del comercio exterior, en función de la excelente ubicación geográfica en el corazón del cinturón industrial argentino y la óptima conexión de accesos carreteros, ferroviarios y fluviales, lo que representa una ventaja estratégica para el complejo.

El complejo cuenta con dos terminales especializadas:

- La Terminal de Vehículos que opera desde junio de 1.996, es la primera terminal en Latinoamérica diseñada y dedicada específicamente al movimiento de vehículos.
- La Terminal de Contenedores y Cargas Generales que funciona desde noviembre de 2.001, la misma ha sido pensada, diseñada y construida para brindar un servicio ágil y eficiente para el manejo de contenedores, teniendo la posibilidad de desarrollar servicios logísticos a medida de los requerimientos de cada cliente.

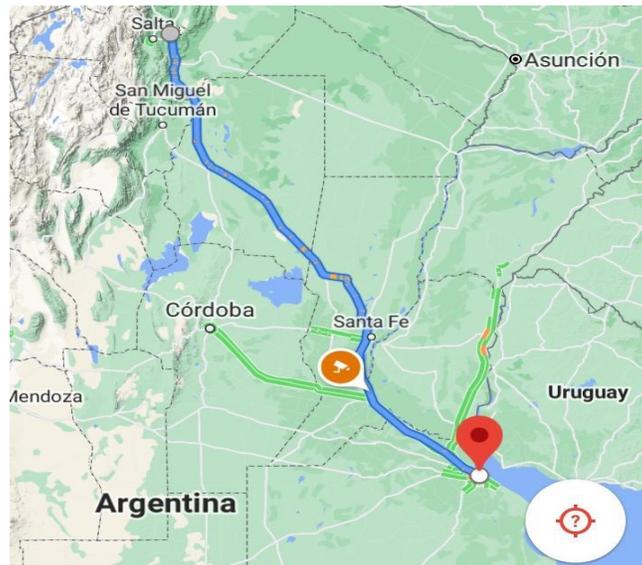
¹² Ver en: <https://www.terminalzarate.com.ar/>



Imagen 5: Puerto de Zarate



Mapa 9: Trayecto desde General Güemes hasta el Puerto de Zarate



Fuente: Google Maps

Terminal puerto de Rosario

El Puerto de Rosario¹³ es un puerto fluvial con acceso desde el océano Atlántico. Se trata de uno de los mayores centros de exportación de bienes de Argentina, localizado en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, en el margen derecho (oeste) del río Paraná.

¹³ Recuperado de: <https://www.puertoderosario.com.ar/>



TPR posee 1.600 metros de frente de atraque dividido en tres muelles y un área de apoyo de más de 65 hectáreas.

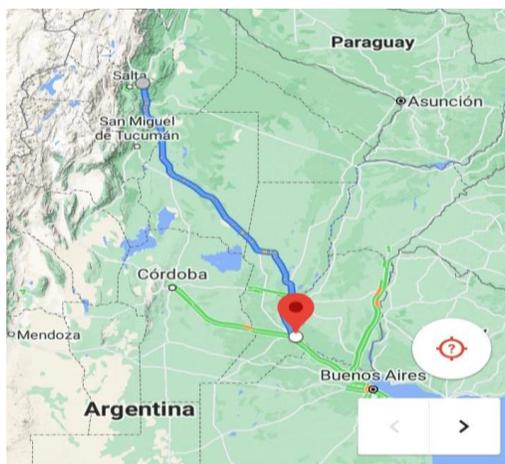
Imagen 6: Puerto de Rosario



Dentro del predio se ofrece almacenamiento de graneles sólidos y cargas generales en galpones que comprenden una superficie de 65.000 m², incluyendo una cámara frigorífica de 1.800 metros cuadrados, además se pueden almacenar 78.000 metros cúbicos de graneles líquidos en sus 26 tanques verticales, conectados con una red subterránea para carga y descarga directa a buque con posibilidad de transferir 500 tn/h. Dispone de depósitos a cielo abierto, entre los que cabe destacar la plazoleta de contenedores con posibilidad de abastecimiento de energía a contenedores tipo reefer, y un espacio especialmente preparado para cargas peligrosas.



Mapa 10: Trayecto desde General Güemes hasta el Puerto de Rosario



Fuente: Google Maps

Adicionalmente TPR cuenta con servicios de scanner, ingresos ferroviarios bitrocha y redes internas de ferrocarril, 4 balanzas fiscales para el pesaje de camiones y vagones.

Según la página oficial del gobierno nacional, en el año 2.019 se operaron 4.929.286,07 toneladas y los TEUS operados en ese mismo año fueron de 42.843,00.

Servicios ofrecidos

- Carga general
- Cargas de proyectos
- Contenedores secos y refrigerados
- Estiba y desestiba con mano de obra especializada y calificada
- Consolidado y desconsolidado para contenedores
- Limpieza y reparación de contenedores
- Suministro de electricidad para contenedores refrigerados
- Almacenaje de mercadería dentro y fuera de zona portuaria
- Control de stock y etiquetado
- Estadía en plazoleta y depósito fiscal para el ingreso/egreso de mercadería para importación y exportación.
- Depósito de mercadería
- Tanques para graneles líquidos
- Depósito refrigerado
- Depósito fiscal
- Plazoleta fiscal
- Verificaciones
- Servicio de scanner
- Pesadas fiscales
- Tratamiento de cargas peligrosas (clasificaciones imo)
- Senasa
- Aduana en el lugar



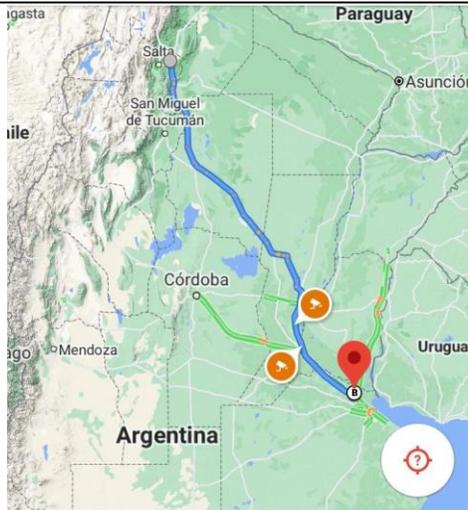
Puerto de Buenos Aires

Puerto Buenos Aires¹⁴, con una capacidad de 1,5 millones de TEUs anuales de carga total, conecta a la Argentina con el mundo y opera más del 62% de la carga de contenedores del país. Recibe aproximadamente 1.200 buques por año. Además, opera la descarga de locomotoras, vagones y material ferroviario para la reactivación de la red de trenes de carga. Durante el periodo Enero – Julio de 2018 se manipularon a través del Puerto de Buenos Aires 4.434,2 miles de toneladas, registrándose una baja del 4,9% respecto a los volúmenes operados durante igual periodo de 2017, habiéndose alcanzado en este último las 4.666,7 miles de toneladas.

Imagen 7: Puerto de Buenos Aires



Mapa 11: Trayecto desde General Güemes hasta el Puerto de Buenos Aires



Fuente: Google Maps

¹⁴ Ver en: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires>



El Puerto de Buenos Aires se caracteriza por ser históricamente el operador más importante del país dedicado a este tipo de tráfico, el cual alcanzó durante 2019 las 6.805 miles de toneladas, lo que representa una baja del 0,8% respecto al 2018¹⁵.

2.3 COSTOS DE TRANSPORTE DESDE SALTA A LOS PUERTOS DE SALIDA

Las cotizaciones del flete terrestre permiten reconocer las ventajas relativas que presentan en términos de costos de transporte.

Para obtener estos costos se realizaron entrevistas a diferentes empresarios y organismos. Los precios de transporte se calculan tomando como punto de salida General Güemes, en camiones con una capacidad de carga de hasta 28 tn, el empresario puede optar por dos tipos de viajes: One Way o Round Trip.

Los valores fueron recabados en dólares estadounidenses con una cotización oficial de \$85 por dólar.

Tabla 3: Costos de transporte terrestre desde General Güemes

Puertos de Destino	One Way	Round trip
Puerto de Antofagasta	USD 2000	USD 3500
Puerto de Iquique	USD 2400	USD 3700
Puerto Zarate	USD 1176	USD 1764
Puerto Rosario	USD 918	USD 1294
Puerto Buenos Aires	USD 1117	USD 1941

Fuente: Elaboración propia

Hay que tener en cuenta que en un flete internacional el tiempo de tránsito es mayor debido a los controles aduaneros en frontera, control de despacho entre otras implicancias.

En la elección del puerto de salida se debe tener en cuenta las tarifas que se manejan, ya que en temporadas hay precios más bajos desde Buenos Aires al Asia que desde Chile a Asia, generalmente estas son llamadas tarifas de conveniencia. Es de vital importancia para la elección del puerto de salida el destino final de la carga.

Con respecto a los tipos de viajes que ofrecen los operadores logísticos, en el servicio Round Trip hay que tener en cuenta el costo del retiro del contenedor vacío, y así se ocasiona una pérdida en la optimización del volumen a transportar.

¹⁵ Recuperado del informe estadístico del Puerto de Buenos Aires año 2019



Por ejemplo, en un contenedor de 20 pies se puede cargar desde 20 hasta 25 tn., y si lo consolido en puerto (One Way), se puedo cargar a su máxima capacidad y armar módulos, lo que optimiza el flete y no tengo el costo de un contenedor vacío (flete muerto).

En ambos casos para Round trip, la carga máxima es de 20-25 tn., lo que difiere en One Way que el volumen de carga ronda entre las 28 tn.

Muchas veces depende de las condiciones que se negocia con el importador, ya que pueden poner como condición de que la carga se consolide en planta para evitar el manipuleo de la mercadería.

Hay diferentes alternativas para la negociación de los costos logísticos que el empresario debe analizar cuidadosamente para lograr el éxito en la operación y la satisfacción del cliente.

