



 Transporte

El transporte de cargas por camión entre Argentina y Chile: la participación de granos y sus productos

Alejandro Calvo

El transporte marítimo lidera el intercambio de divisas, pesos y volúmenes a nivel mundial, pero el transporte internacional terrestre tiene fuerte impacto entre países limítrofes. Este es el caso de Argentina y Chile que comparten 5.308 km de frontera terrestre, una de las 10 más extensas del mundo, con una barrera natural como la cordillera de los Andes.

De acuerdo con la información que suministra Gendarmería Nacional Argentina, son 44 cruces internacionales habilitados en forma permanente por ambos países, de los cuales 6 de ellos poseen el 98% del transporte de cargas comerciales por camión (el sistema troncal ferroviario hace años que está en desuso).

En la actualidad, ocho comités de integración entre estas naciones trabajan para agilizar los trámites de modo que los tiempos de detención de las cargas en fronteras se reduzcan. Según la información relevada de empresarios del transporte, el tiempo promedio de demora aduanera actualmente es de unas 17 horas hábiles, contando con 12 horas hábiles por día aduanero, de los cuales el 95% de los controles se realizan sobre los mismos camiones debido a la puesta en vigencia de los MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero). Es importante resaltar que el MIC/DTA es un instrumento aprobado por el Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Internacional Terrestre, firmado entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en noviembre de 1991. Dicho instrumento se instauró con el objetivo de posibilitar el despacho de mercaderías desde un punto interior de cualquiera de los países signatarios a otro punto interior de cualquiera de dichos países, evitando la documentación de la operación en frontera.

En particular, el sistema integrado "Cristo Redentor" o Paso de "Los Libertadores", que une las comunas de Horcones (Argentina RN N° 7) con Juncal (Chile Ruta 60), a 3.200 metros sobre el nivel de mar, representa el 65% del tráfico total terrestre entre ambas naciones, según un informe de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Santiago (Chile).

La República de Chile cuenta con una población de unos 18 millones de habitantes y concentra 6,3 millones aproximadamente, en el Gran Santiago (35% del total del país), lo que genera un fuerte polo de consumo para las exportaciones argentinas.

Si bien el intercambio comercial siempre ha sido, en menor o mayor medida, favorable a Argentina, no por ello cesa la fuerte competencia extranjera por dicho transporte. El último informe disponible es del año 2005, e indica que había 1.117 empresas con 14.351 vehículos argentinos con habilitación para cruzar la frontera y brindar el servicio con Chile, número





que se había quintuplicado en menos de 10 años. (Fuente: CONASET/Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile).

En el año 2013 se exportaron a Chile 11,9 millones de toneladas, de los cuales 1.902.408 toneladas fueron por camión, contra 478.422 toneladas de importación también por camión, de lo que resulta un "imbalance" de 4/1. Del total de exportaciones argentinas por camión, el 9% fueron de cereales, oleaginosos y subproductos.

Según el BCRA, las exportaciones argentinas a Chile ascendieron a U\$S 4,585 millones. De acuerdo a los datos del INDEC, Santa Fe participa en el 3% de la exportación total en divisas a Chile y los cereales, oleaginosos y subproductos poseen el 15% de ese total.

El Cuadro N° 1 que se adjunta, muestra la evolución de las tarifas del transporte camionero para exportación en la última década, expresado en dólares por camión tipo semirremolque para un viaje simple (one way), con 25 toneladas de capacidad y 90 m³ (promedio). Se refieren a cargas generales, incluyendo cereales y oleaginosas, en bolsas o pallets y considerando embarques en las zonas del Gran Buenos Aires y del Gran Rosario, hasta el Gran Santiago, alrededores no mayores a 50 km. Debe remarcar que sobre esos valores siempre puede acordarse descuentos por volumen o frecuencia.

Según lo expresado, este servicio implicaría U\$S 190 millones en fletes "warehouse to warehouse", de exportación solamente, sin trasbordos y con un tiempo de tránsito de 48 a 72 horas corridas (promedio), lo que posiciona a este servicio como el más solicitado a la hora de buscar buenos resultados logísticos en el comercio exterior con Chile.

Si se observa la evolución de los fletes del Cuadro 1, es dable pensar que a futuro la tarifa seguiría en aumento, pero los componentes de los costos de los fletes no tienden a incrementarse sino, más bien, a mantenerse constantes e inclusive podrían, momentáneamente, descender en dólares.

Por último, cabe mencionar que si se divide el monto en dólares de exportaciones argentinas a Chile por el número de habitantes de ese país (exportaciones per cápita), un chileno promedio gastaría U\$S 255 al año consumiendo productos argentinos, lo que lo posiciona como el extranjero que más consume nuestros bienes en el mundo.

