

SUPLEMENTO

114

RePro
REALIDAD PROFESIONAL

INFORME ECONÓMICO DE COYUNTURA

El transporte en Argentina



Ciencias Económicas

CONSEJO | BUENOS AIRES



El Transporte en Argentina

La importancia del transporte

Cuando leemos en la prensa diaria que los servicios ferroviarios de pasajeros del conurbano generan gravísimos incidentes protagonizados por los usuarios; que las autoridades deben disponer restricciones al tránsito de camiones de carga en los periodos de recambio turístico a fin de minimizar la trágica estadística de accidentes; que prolongadas demoras o la anulación lisa y llana de los servicios aéreos se convierten en una práctica diaria en extensos periodos; no necesitamos profundos estudios para saber que la cuestión del transporte en Argentina padece de graves problemas que se vienen arrastrando por décadas.

Y esto es más grave aún por el papel que el transporte de cargas y pasajeros debe cumplir como segmento esencial de la infraestructura económica: determina la localización de los asentamientos urbanos e intercambios ciudad-región; hace posible el acceso al equipamiento y los servicios; relaciona los mercados regionales con los nacionales e internacionales y por ende su nivel de competitividad; y explica la localización de la producción de bienes y servicios.

En síntesis, el transporte tiene la capacidad de vertebrar la estructura territorial. Más aún, cuando el sistema de transporte corresponde a un país con un desarrollo geográfico muy extenso.

Extensión geográfica de los países

Ubicación Ranking Mundial	País	Área (en millones km2)
1	Federación Rusa	17,10
2	Canadá	9,98
3	Estados Unidos	9,63
4	China	9,60
5	Brasil	8,51
6	Australia	7,74
7	India	3,29
8	Argentina	2,78

Fuente: Banco Mundial. Informe Mundial 2009

Argentina ocupa el octavo lugar en el mundo, en térmi-

nos de extensión territorial. Implica una longitud norte-sur de 3.694 kilómetros, y de oeste a este de 1.423Km. Pero también debe tenerse en cuenta un litoral marítimo de 4.989 kilómetros lineales de costa (sin considerar Antártida e Islas Australes). Esto lo ubica en el lugar 23º a nivel mundial en términos costeros también de acuerdo al informe del año 2009 del Banco Mundial.

Estas son cifras y ranking son ya conocidos. Pero en esta oportunidad esa institución agrega un dato adicional en extremo interesante. Se trata del promedio nacional de distancia de todas las áreas de cada país a su correspondiente ciudad capital. El resultado en términos de ranking es el siguiente:

Distancia promedio a la Capital

Ubicación Ranking Mundial	País	Área (en millones km2)
1	Federación Rusa	4.322
2	Estados Unidos	2.595
3	Canadá	2.449
4	Australia	1.946
5	China	1.668
6	Indonesia	1.519
7	Brasil	1.378
8	Chile	1.149
9	Mozambique	1.112
10	Argelia	1.108
11	Groenlandia	1.031
12	Congo	1.006
13	India	992
14	Argentina	971

Nota: La estimación corresponde al año 2000
Fuente: Banco Mundial. Informe Mundial 2009

Todos estos elementos, el papel de la infraestructura de transporte y las dimensiones espaciales de Argentina, nos permiten fijar como hipótesis que los sistemas de transporte



tuvieron una importancia crucial en los modelos históricos de desarrollo y pueden ayudar a explicar los profundos problemas estructurales que arrastra nuestro país desde hace más de un siglo, tales como fuertes desequilibrios regionales, perfil primario de exportación, concentración de la población en un puñado de áreas urbanas y macrocefalismo, bajos niveles de productividad global, etc.

El transporte y los modelos históricos

La integración de Argentina al proceso productivo mundial en un esquema de libre cambio, generó un sistema de transporte muy singular cuyos rastros aún son visibles.

El esquema librecambista (*división internacional del trabajo aplicando la teoría de los costos comparados*), hizo posible que Argentina, desde finales del siglo XIX fuese un proveedor privilegiado de cereales y carnes a los países industrializados de Europa. En la historia económica se lo conoce como el periodo del desarrollo “hacia afuera”.

Esto se tradujo en una diagramación muy rígida de transporte. El objetivo era el traslado eficiente de los productos primarios a los puertos. Para ello, la red ferroviaria adquiere la forma de un abanico con vértice en el puerto de Buenos Aires. El grueso se localizaba en la región Pampa Húmeda y carecía de ramales transversales.

Su desarrollo fue vertiginoso. Mientras en la última década del siglo XIX no llegaba a 10.000 km de extensión, en 1940 llegaba a más de 45.000 kilómetros. La red se extendió preferentemente por la Región Pampeana, que de esta manera centralizó más del 60 por ciento de su longitud total y sin que las distintas regiones que aportaban su producción al puerto se relacionaran entre sí.

Pero los cambios tecnológicos y el control internacional de las inversiones a partir de las primeras décadas del siglo XX, ya estaban modificando la estructura y la localización productiva a nivel mundial. Uno de estos cambios se efectivizó en la relación entre transporte y energía.

A la dupla ferrocarril - carbón que respondía a la tecnología de máquinas a vapor y su producción monopolizada por Inglaterra, le sucedió la relación automotores - hidrocarburos, que correspondía a la tecnología de los motores de combustión interna con la preeminencia de Estados Unidos que controlaba esa tecnología y las inversiones de ese proceso productivo. El petróleo desplazaba al carbón como insumo energético del transporte y se traduce en una feroz competencia a nivel mundial entre el ferrocarril y el automotor.

Las distancias en Argentina y su capacidad exportadora la convertían en un mercado potencial muy importante. Pero para que fuese posible debía impulsarse una red vial. Y fue resuelto, a semejanza de otros países de características y desarrollo histórico similar, por vía de un financiamiento especial que realizaba el Estado mediante la aplicación de impuestos al consumo de nafta y aceites para ser aplicados de manera específica e íntegra a la construcción de caminos.

Pero este reemplazo de tecnologías y sistemas de transporte no fue una transición pacífica. El proceso se expresó como una lucha sin cuartel y tuvo su claro reflejo en la diagramación de la red vial. No se trató de complementar el ferrocarril cubriendo sus vacíos, sino que se realizó en abierta competencia y los caminos se trazaron de manera paralela a los rieles repitiendo y profundizando el “abanico” hacia el puerto y la incomunicación entre las regiones que lo abastecían. No solo el financiamiento y diseño de obras viales. También desde el Estado se realizaron a lo largo de décadas fuertes ajustes en el ferrocarril. Los puntos culminantes fueron el Plan Larkin (Banco Mundial) de 1961 y el cierre de ramales ferroviarios en los '90.

La construcción de caminos nacionales en el período 1933/39 creció en 46.961 kilómetros. Esta expansión en gran escala de la red vial se interrumpe por la segunda guerra mundial y otras prioridades. Luego, la radicación de industria automotriz en Argentina reimpulsa la construcción de caminos, pero ya en el marco del modelo de sustitución de importaciones.

Los efectos regionales de estos procesos han sido resumidos en el Plan Estratégico Territorial- Avance 2008 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (en sitio web del Ministerio):

*“Las grandes distancias y la **organización territorial radiocéntrica**, han dificultado históricamente la posibilidad de las ciudades atlánticas y cordilleranas de funcionar como subsistemas regionales integrados.*

*El patrón de conectividad de este conjunto de subsistemas **es reflejo de la mencionada estructura radiocéntrica** que ha prevalecido históricamente como organización del territorio nacional. El mismo se caracteriza por la presencia de “islas urbanizadas” rodeadas de grandes territorios con muy poca población —población rural o rural dispersa—, débilmente conectadas entre sí y claramente conectadas con la tradicional área de consumo, producción y exportación del país, el corredor Rosario-La Plata.”* (página 45)

El esquema, en lugar de integrar, aisló las regiones. El caso



más notable fue el de la región mesopotámica. Hubo de realizarse obras específicas para romper ese confinamiento: el túnel subfluvial Hernandarias iniciado en 1961 y el complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo iniciado en 1972.

Sin embargo, lo peor estaba por venir. Desde mediados de los '70 hasta la actualidad, la infraestructura del transporte se caracterizó por procesos de desinversión y deterioro generalizado del stock existente. Los factores fundamentales fueron sucesivamente, la crisis fiscal de los '80 y el retiro del Estado en los '90, como concepto central de política económica.

En los '80, las condiciones de alto endeudamiento del sector público sumado a la ausencia de financiamiento externo, limitó fuertemente la inversión en nueva infraestructura e incluso realizar el más elemental mantenimiento. Debe tenerse en cuenta que ambas acciones se encontraban totalmente en manos del Estado y/o de empresas públicas.

En los '90 se atribuyó, todo el problema de los '80 al papel negativo del Estado, tanto en la gestión como en el proceso de capitalización. En consecuencia, la capacidad de decisión en infraestructura, incluida el servicio de transporte, es trasladada de manera total al sector privado a través de un proceso de concesiones o la venta lisa y llana del patrimonio público.

Pero en el sector privado, las inversiones deben estar justificadas por una alta tasa de retorno, y de preferencia, en el menor lapso posible. Y la inversión se realizó en áreas privatizadas muy selectivas (telecomunicaciones, generación eléctrica). En cambio, el transporte, por su propia dinámica, sólo puede asegurar tasas de retorno relativamente bajas, sobre todo en comparación con la parafernalia de alternativas financieras existentes en la época, y sólo posibles en un horizonte de largo plazo. Lo que sucedió en materia de inversión y mantenimiento del transporte ferroviario de pasajeros, puertos, aerolíneas, obras viales, aeropuertos, significó en la práctica, una continuidad del deterioro histórico que venía sufriendo.

También influye en esa tasa de retorno las condiciones de desarrollo regional. Las decisiones adoptadas (por ejemplo, inversiones viales sólo en accesos a grandes zonas metropolitanas) terminaron profundizando el desequilibrio regional de Argentina.

En los primeros años de la presente década fue muy limitada la capacidad del Estado para modificar estas condiciones habida cuenta de la profunda crisis 2001/02 y su periodo de recuperación en los años inmediatos posteriores. Sólo en los dos últimos años se tomaron algunas medidas en materia institucional (reestatizaciones y reordenamiento de instituciones

reguladoras), de inversiones (mantenimiento de la red vial) y tarifarias (congelamiento y subsidios presupuestarios), pero hasta el presente no han logrado modificar el fuerte deterioro de toda la infraestructura del transporte. En la última parte del trabajo intentaremos una evaluación de los planes futuros.

Condiciones actuales del transporte

Realizamos un repaso de las condiciones concretas actuales de algunos segmentos del transporte a fin de tener una idea más clara de su situación.

Red Ferroviaria

Esta red detenta en la actualidad 28.841 Km. Si lo comparamos con los 43.938 Km que alcanzaba en 1957 sería suficiente para expresar la desinversión que la afecta. El cierre de ramales y la privatización fragmentada en los '90 terminaron por aniquilarlo. En el año 2003, la red estaba concesionada en paquetes diferenciados. Seis empresas de transporte de cargas y cuatro que operaban los servicios de pasajeros del área metropolitana. Otros tramos (por ejemplo, Bs. As.-Mar del Plata; Viedma-Bariloche; etc.) funcionaban bajo la administración y/o regulación de gobiernos provinciales.

La característica fundamental ha sido la fragmentación de concesiones, la discontinuidad de los tramos y el estado de la infraestructura (material rodante, vías y accesos a puntos neurálgicos-núcleos urbanos y puertos).

En el caso de las cargas ferroviarias, la vinculación empresarial entre concesionarios y los servicios que presta, ha permitido superar los aspectos más agudos del problema. Sin embargo, el deterioro se expresa en el largo plazo. La Secretaría de Transporte en su página web informa que en el año 2007 el transporte de cargas en este medio alcanzó 12.871 millones de Tn-Km. En la década de los '50 había llegado a un promedio de anual de 17.309 millones de Tn-Km, es decir, más de un tercio superior.

Las condiciones límites se han presentado en el transporte de pasajeros del conurbano. Ya hemos hecho referencia a graves hechos sociales derivados de los problemas de funcionamiento. Los agudos problemas del transporte de pasajeros han tenido expresión en términos cuantitativos e institucionales. En el año 2007, el 75 % de los recursos de los concesionarios provienen de los subsidios y sin embargo los servicios son menores a los que se prestaba en el año 1957. En aquel año se transportaban 570 millones de pasajeros por año mientras que en el año 2007 llegaba sólo a 421,5 millones. Debe tenerse en cuenta que en



ese periodo la población del Conurbano más que se duplicó.

En términos institucionales, el gobierno hubo de reestatizar varias líneas y al mismo tiempo reprivatizarlas redistribuyendo en el resto de concesionarios. También se han creado dos empresas para sistematizar la acción del estado en términos de administrar la infraestructura y operar los servicios, pero aún no han entrado en operaciones.

En el caso del transporte ferroviario de cargas el problema fundamental recae en la concesión del Belgrano Cargas. Su importancia es regional y deriva de su trazado en la zona centro y norte del país y la conexión con Chile, Paraguay y Bolivia. En su trayecto puede recoger producción agrícola regional que, dada la distancia a los centros de consumo y puertos de embarque, tiene altos costos de transporte utilizando camiones.

La concesión realizada en 1999 al gremio "Unión Ferroviaria" fue un fracaso. Al momento de otorgarse la concesión la línea movilizaba 1,5 millones de Tn/Km y el contrato establecía una meta para el 2005 de 4 millones de Tn/Km. En ese año, se llegó a transportar de manera efectiva sólo 0,81 millones y en el 2007 se redujo a 0,74 millones de Tn/Km y con una gran cantidad de ramales fuera de operaciones. De casi 7.500 km de extensión que llegaron a tener las vías del Belgrano, el concesionario sólo operaba 1.000 km de ellas.

Recién en el 2006 se intentó reactivar el Belgrano Cargas a partir de los reclamos generalizados de instituciones económicas de esas regiones. Se realizó un cambio de la composición empresaria en la concesión, pero fue inútil. Actualmente la empresa ha sido reestatizada y será manejada por la empresa pública recientemente creada, cuando se encuentren en condiciones de operatividad.

En este contexto, resulta lógico que iniciativas como la del tren de alta velocidad ("tren bala") se vea sometida a fuertes debates sobre la oportunidad de implementarlo en Argentina.

Red vial

El sistema alcanza alrededor de los 600.000 km., de los cuales, alrededor de 400.000 km. es la red terciaria de caminos de tierra. La red nacional detenta 38.800 km. La red provincial llega a 192.000 km. La casi totalidad de la red nacional junto a una porción de caminos provinciales conforman alrededor de 70.000 km pavimentados. Hasta aquí todo relativamente normal. El problema radica en que

"[. . .] la edad promedio de gran parte de ellos de 25-30 años.

*Un porcentaje importante de esta red vial presenta **condiciones de intransitabilidad permanente o temporaria**, lo que acarrea un efecto perjudicial sobre las economías locales, mientras ciertos tramos presentan problemas de capacidad, fundamentalmente los accesos urbanos y a puertos, entre los que se destacan por su impacto a nivel nacional, los de las ciudades de Rosario y Buenos Aires.*

En cuanto a la distribución territorial de la red pavimentada, ésta es reflejo del patrón histórico de organización del territorio nacional: su mayor grado de desarrollo se concentra en la región pampeana, perdiendo densidad en sentido norte y sur." (Plan Estratégico Territorial, citado, Pág. 51)

Aunque el número de vehículos es relativamente alto (cerca de 7 millones de vehículos), el 93 % son automóviles y vehículos de carga livianos, y su tráfico incide en los núcleos urbanos y áreas metropolitanas.

En las rutas circulan alrededor de medio millón de camiones. Número suficiente para saturar la pobre infraestructura existente. Restringir el movimiento de camiones en los periodos de recambio turístico es una medida acertada para disminuir el alto número de accidentes pero, a la vez, significa una clara expresión del deterioro de la infraestructura de transporte.

Argentina está ubicada entre los primeros lugares de los países que registran los índices más altos de siniestralidad vial, a pesar de que los especialistas coinciden en que en la mayoría de los casos son evitables.

También en los '90 se pretendió dar una salida al problema de la red vial a través de la concesión de peajes. Abarcó sólo alrededor de 10.000 km., pero fueron las rutas donde se concentraba 2/3 del tránsito vehicular.

El sistema comprendía el mantenimiento y mejoras de las rutas pero no logró agregar un kilómetro de ruta excepto los sistemas de acceso de las grandes ciudades que detentaban una altísima tasa de retorno.

En los últimos años, se modificó el sistema operativo a fin de poder mantener congeladas las tarifas. Por un lado se levantaron los subsidios y se fijó un canon por cada corredor concesionado. Por el otro, eliminaron toda obligación de las empresas para hacer inversiones por mejoras y ampliaciones, limitando su trabajo al mantenimiento estricto. La recaudación se entrega al sector público que distribuye los montos de acuerdo a la modificación del contrato. Para hacer posible la renegociación, se mantuvo vigente el sistema de concesión de peajes que ya tuvo dos prórrogas.



Transporte aéreo

El debate parlamentario de la reestatización de Aerolíneas Argentinas y Austral, puso al desnudo el largo proceso de vaciamiento de estas empresas que fueron el eje del sistema aerocomercial de cabotaje e internacional del país. Las empresas fueron privatizadas en 1990 y pasaron por varios concesionarios. En el año 2008 estaba al borde de la desaparición total.

Sin embargo, una empresa aerocomercial puede montarse en pocas semanas a partir de la concesión de líneas rentables y contratos de alquiler que cubren todos los rubros de su actividad. El problema fundamental del transporte aéreo, como en el resto de subsistemas de transporte no es la empresa que presta el servicio sino la infraestructura existente. Veamos que nos dice el informe ya citado del Ministerio al respecto:

*"[. . .] con relación a la infraestructura para el transporte aéreo, la Argentina cuenta con un total de 57 aeropuertos, de los cuales 33 operan con vuelos de cabotaje y 24 están habilitados para operar vuelos internacionales. La situación del sistema es compleja, debido a la preexistencia de un **largo proceso de desinversión que produjo un deterioro generalizado de las instalaciones –estado de las pistas, balizamiento, radarización, etc.** – con importantes desequilibrios relativos según su localización, los cuales se ven acentuados por la deficiencia de los servicios."* (Plan Estratégico Territorial, citado, pág. 53)

Pero no sólo el deterioro del stock de aeropuertos existentes sino su déficit. Fuentes privadas estiman que serían necesarios alrededor de 50 aeropuertos más en Argentina para satisfacer la demanda de las ciudades de rango intermedio.

Respecto a la deficiencia de los servicios no es sólo relativa a las demoras y anulaciones de vuelos, sino la orientación de los vuelos de cabotaje:

"Los principales destinos enlazan a esta última solo con ciudades de cierta envergadura, como Córdoba, Mendoza, Ushuaia, Comodoro Rivadavia, Neuquén, Tucumán y Salta y con los destinos turísticos internacionales, como Puerto Iguazú, San Carlos de Bariloche y Calafate. Sin embargo la interconexión entre estas ciudades es escasa o nula, lo que dificulta la integración regional" (Plan Estratégico Territorial, citado, pág. 53)

Una visión global del sistema de transporte

Hemos llegado a las actuales condiciones donde la su-

perposición de problemáticas históricas potencia los efectos negativos. Por un lado esquemas de transporte adaptados a modelos de desarrollo que ya no pueden dar respuesta a los problemas de Argentina y que siguen re-produciendo el desequilibrio regional. Por el otro, un profundo deterioro durante décadas de aquella infraestructura.

Repasando los números resulta asombroso que el deterioro y la falta de inversión en el sistema de transporte a lo largo de décadas no llegara a colapsar y por ende colocar al país en riesgo de paralización.

No se produjo pues los mecanismos de mercado, frente a una problemática potenciada por la superposición de problemas estructurales generaron su propia "salida": a pesar de las largas distancias predominantes en Argentina con menores costos para el ferrocarril y transporte fluvial en distancias intermedias y largas, el grueso de transporte de cargas se realiza por medio de camiones que no pueden desarrollar las velocidades para la que están construidos y que no pueden salir a las rutas cuando existe una saturación de otros vehículos. Resolvieron el problema micro pero los resultados macroeconómicos que implican una pérdida de eficiencia.

En otras palabras, la necesidad técnica de las empresas de realizar el transporte como eslabón indisoluble del proceso productivo derivó esa capacidad hacia inversiones del sector privado con efectos globales de ineficiencia.

La respuesta de esta reacción de los mecanismos de mercados frente a un potencial colapso, tiene su expresión en las cifras globales del transporte:

*"Se estima que **más del 80% de las cargas que recorren el país lo hacen en camión a través de la red de rutas nacionales y provinciales**; un 8% de las cargas son transportadas en ferrocarril, distribuyéndose el 12% restante entre el modo fluvial y el aéreo.*

Sin embargo, la topografía fundamentalmente plana del territorio, las grandes distancias a recorrer y el tipo de carga predominante, admitirían la posibilidad de una asignación modal más eficiente, en beneficio del transporte fluvial o ferroviario." (Plan Estratégico Territorial, citado, Pág. 54).

Y el sobredimensionamiento del autotransporte de cargas en el sistema global genera algunas situaciones muy curiosas: por un lado existe un déficit de personal capacitado para la conducción de camiones por lo cual las cámaras empresarias vinculadas al sector tienen programas de capacitación, por el otro, ha generado un poder tal en el gremio de camioneros que lidera las organizaciones sindicales en Argentina.



Pero en un país de características de llanura y largas distancias, el predominio del transporte en camiones es irracional:

“Transportar una tonelada de granos unos 500 kilómetros en camión cuesta, según datos de la Bolsa de Comercio de Rosario, 7 centavos de dólar por kilómetro. La misma cantidad cargada en un ferrocarril baja a 2 centavos de dólar. Y si los granos viajan vía fluvial, el precio por tonelada desciende a 1 centavo. Entre 2003 y fines de 2007, el costo del flete del mismo tramo en camiones aumentó un 70 por ciento y el fluvial un 15 %.” (Suplemento Cash-Página 12; 16-03-08)

A ello se agrega la extrema vulnerabilidad de todo el proceso productivo frente a una situación de conflictividad tal como lo demostró la contienda del agro por las retenciones.

No es una cuestión de competencia sino de complementación. Debe maximizarse la eficiencia de cada tipo de transporte según la distancia y geografía de la región. También debe tenerse en cuenta que el menor costo microeconómico se traduce en un ahorro energético global.

Pero no sólo irracionalidad macro en el transporte de cargas. Así como las cargas ferroviarias fueron captadas por el camión, el transporte ferroviario de pasajeros fue sustituido por el ómnibus que elevó la polución en las ciudades y contribuyó al riesgo de accidentes saturando las rutas.

La comparación internacional

El último informe del Banco Mundial correspondiente al año 2009 lleva como título “Reshaping Economic Geography” y trae un anexo estadístico con información económico-geográfica de todos los países del mundo. De allí hemos extraído los cuadros anteriores y el Anexo I a este trabajo que ahora analizamos.

Hemos clasificado los países según el nivel promedio de distancia de su población respecto a la capital de cada país. Para cada país hemos incorporado la información del número de aeropuertos, la densidad de las redes ferroviaria y vial. Pero los países han sido seleccionados de acuerdo a su topografía no montañosa a fin de que la muestra resulte homogénea. Por ello, hemos agregado como información adicional el porcentaje de terreno no montañoso tomado de la misma fuente. Dicha información es producto del agregado del resto de categorías de la topografía en cada país (llanuras + tierras bajas + mesetas + lomas), a fin de verificar su homogeneidad geográfica, pues ésta característica incide fuertemente en las formas concretas que asumen el transporte.

Las condiciones analizadas en Argentina de deterioro y

déficit de la infraestructura de transporte son visibles en la comparación internacional. Aunque en algunas de las formas de transporte, el caso de Argentina es superior a otros países, en cada uno de ellos, ya sea por razones histórico-geográficas o bien de niveles de desarrollo, se destaca de manera sobresaliente, al menos, una de las formas de transporte. Esta tendencia tiene como única excepción el caso de Estados Unidos, donde sobresalen todas las formas de transporte.

En los países de largas distancias sobresalen los aeropuertos. En los de distancia intermedia y baja sobresalen las redes viales y ferroviarias. En cambio en Argentina, todas las formas son relativamente débiles y no existe una forma de transporte con infraestructura sobresaliente como en los otros casos.

Los planes del gobierno

El trabajo del Ministerio, Plan Estratégico Territorial, que hemos estado citando contiene un programa muy completo de transporte. Incluso con algunas “perlitás” sobresalientes donde se destaca el lugar que ocupa en la planificación futura el desarrollo de los corredores bioceánicos de la franja norte, centro y sur, con pasos cordilleranos a las diferentes latitudes.

La imprescindible necesidad de esta infraestructura radica en que el comercio mundial ya se ha orientado de manera plena hacia el Pacífico, y Argentina construyó su infraestructura “mirando” sólo hacia el Océano Atlántico.

Uno de los problemas más serios a resolver para el futuro inmediato de Argentina en materia de transporte es como hacer llegar con eficiencia (rapidez, seguridad y costos) las cargas a los distintos puertos chilenos.

Sin embargo el trabajo adolece de un sesgo sistemático. El plan gira alrededor de la cuestión regional como elemento central. Intenta mejorar las distintas formas del transporte (recuperación, sistematización, complementariedad, cuellos de botella, etc.) teniendo como único objetivo el equilibrio regional.

Esto resulta correcto en tanto defina previamente el futuro del sistema del transporte: peso relativo de sus distintos segmentos, tecnología, financiamiento, regulación y su coordinación. Y luego compatibilice estos objetivos con los correspondientes a la cuestión regional. Esto es lo que no se hace. En la medida que no existe una definición de objetivos en materia de transporte a mediano y largo plazo, aunque mejoren las cuestiones regionales, la comparación internacional de la infraestructura de transportes seguirá siendo similar a los cánones actuales.



Anexo I

Infraestructura de transportes

Niveles de distancia a la ciudad capital	Países	Promedio nac. distancia a la ciudad capital (en km.) Año 2000	Aeropuertos con pista pavimentada (en Nº) Año 2007	Densidad ferroviaria (Km. vías x 100 km2) Años 2000-06	Densidad caminera (Km. camino x 100 Km2 Años 2000-06	Terreno no montañoso (en % de superf total)	
Muy alta	Federación Rusa	4.322	616	0,5	3,3	74,5	
	Estados Unidos	2.595	5119	2.5	70.2	63,1	
	Canadá	2.449	509	0.5	15.5	76,8	
	Australia	1.946	311	0.5	10.5	95,2	
	Indonesia	1.519	159	0.4	20.3	76,2	
Alta	Brasil	1.378	714	0.3	20.7	87,5	
	Argentina	971	57	1.2	14.6	62,1	
	Malasia	873	37	0.6	30.0	80,5	
	Vietnam	646	26	0.8	71.7	64,1	
	Sudáfrica	608	146	1.7	30.0	79,9	
	Filipinas	555	83	0.3	67.1	83,0	
	Japón	531	145	6.4	323.0	82,0	
	Noruega	507	67	1.4	30.2	52,5	
	Intermedia	Nueva Zelanda	418	45	1.5	34.7	47,4
		Finlandia	417	76	1.9	25.7	99,2
Ucrania		373	193	3.9	29.2	96,5	
Francia		365	292	5.3	172.9	78,1	
Reino Unido		361	334	6.8	160.2	100,0	
Italia		353	98	6.6	164.8	64,3	
Alemania		334	332	13.8	..	87,2	
Uruguay		275	8	1.2	34.3	100,0	
Baja		Rumania	246	25	5.0	86.4	60,9
		Polonia	237	83	7.5	138.5	96,8
	Portugal	237	43	3.0	85.8	73,8	
	Eslovaquia	199	18	7.6	89.4	100,0	
	Bulgaria	190	132	4.0	40.5	67,3	
	Corea.	187	69	3.5	101.6	87,7	
	Irlanda	165	15	4.7	140.2	100,0	
	Hungría	137	20	9.0	178.0	98,8	
	República Checa	134	46	12.4	165.2	100,0	
	Israel	110	30	3.9	80.6	80,2	

