

Competitividad de sistemas logísticos: el Corredor Trasandino del Sur

Los segmentos de demanda más factibles de captar por el Corredor son los que presentan mayor diferencia entre beneficios y costos marginales respecto a la mejor opción disponible en el mercado.

El estudio realizado permite al menos asegurar el posicionamiento del Corredor como una opción competitiva de transporte para una parte importante de los intercambios externos de Chile.

Las oportunidades se encuentran principalmente ligadas a tres factores: el crecimiento de las cargas, el balance de las mismas y una mayor concurrencia de prestadores de servicios de transporte.

El propósito del siguiente análisis consiste en estudiar la competitividad del Corredor Trasandino del Sur. El estudio procura revisar resultados de trabajos anteriores con el mismo objetivo¹ a la luz de cambios importantes en el contexto del proyecto verificados en los últimos años. A grandes rasgos, los más destacados se relacionan con el marco político y comercial del emprendimiento. En el plano comercial, cabría destacar la integración de Chile a los principales bloques de comercio mundial a través de la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC's). Del lado argentino, se abre una nueva perspectiva para las actividades de exportación a partir de la fuerte depreciación real de la moneda doméstica. En particular, en la zona de influencia del Corredor, se observa un fuerte crecimiento de actividades ligadas a la agroindustria en tanto que resurgen gestiones para activar proyectos que de concretarse incrementarían sustancialmente la demanda de transporte. Por otra parte, esta posibilidad se ve reforzada por la concreción de ampliaciones en la capacidad productiva del Complejo Petroquímico Bahía Blanca. Por último, también cabría resaltar los importantes avances en el desarrollo de un incipiente servicio marítimo de contenedores por el Puerto de Bahía Blanca.

En el plano político, los gobiernos actuales tanto de Chile como Argentina han demostrado una especial vocación por avanzar en los procesos de integración. Este interés se demuestra con una intensidad aún mayor a nivel de los gobiernos regionales del sur de ambos países, a través la concreción de inversiones destinadas a mejorar la infraestructura de transporte en la zona de frontera; así como de contactos cada vez más frecuentes en procura de comenzar a delinear un marco institucional que respalde una mayor integración del Sector Privado a lo largo de la Región Norpatagónica.

El nuevo escenario requiere actualizar análisis anteriores. Su impacto se traduce en nuevas oportunidades para impulsar el Corredor como vía de transporte y de integración de la Región Norpatagónica. La necesidad de explorar estos cambios fundamenta el propósito del siguiente estudio. Como primer paso, se desarrollará una evaluación de su competitividad como alternativa de transporte.

Estructura del análisis

Como punto de partida cabría establecer un criterio para identificar flujos potenciales de transporte que podrían canalizarse a través del Corredor, a partir de una explicación de su

¹ Entre los principales antecedentes del CREEBBA se destaca la elaboración del estudio "Revisión de Antecedentes Estudios de Prefactibilidad Proyecto Trasandino del Sur" (1999, en conjunto con Bilbao Plaza Marítima SL), exposiciones del Proyecto en el II y III Seminario Internacional de Rutas de Integración de América del Sur, realizados en Porto Alegre en octubre del 2000 y 2001, e informes publicados en Indicadores de Actividad Económica (IAE).

significado práctico. La comprensión del significado del Corredor como servicio permite enfocar mejor las necesidades que podría resolver y por lo tanto, priorizar segmentos de demanda en los que podría alcanzar un mejor posicionamiento frente a otras alternativas de transporte.

Una vez definidas las posibilidades de intercambio de mayor interés para el Corredor, lo que supone establecer una matriz en la que se especifiquen orígenes y destinos de las cargas consideradas, el objetivo siguiente consistirá en identificar, evaluar y comparar todos los sistemas de transportes, incluyendo aquellos que hagan uso de la ruta del Corredor Interoceánico Trasandino del Sur.

El desarrollo del análisis presenta dificultades debido al elevado número de alternativas de distribución de la carga. A fin de facilitar una mejor comprensión de los resultados se procederá en forma secuencial, diferenciando cuatro planos de análisis: nivel macro, nivel regional, nivel rutas y nivel sistemas de transporte.

Partiendo de un nivel macro, se segmentan los flujos de intercambio por País y/o Bloques de Comercio (por ejemplo: Chile / MERCOSUR o MERCOSUR / SE Asiático). Identificados los principales intercambios a nivel de bloques, para cada uno de ellos, se diferencian intercambios factibles entre regiones (por ejemplo: Región Sur de Chile / Región SE Brasil).

Para cada uno de los intercambios entre regiones, el próximo paso apuntará a diferenciar rutas (por ejemplo, para el intercambio entre el Sur de Chile y SE de Brasil, se identifican tres rutas alternativas: Corredor Trasandino Central, Corredor Trasandino del Sur y Corredor Marítimo por Cabo de Hornos. Finalmente, en cada una de las rutas posibles de enlace entre regiones, se diferenciarán sistemas de transporte alternativos.

Debido a la extensión del análisis a desarrollar y a la disponibilidad limitada de espacio, los resultados del estudio se completarán en un segundo informe. En esta primera parte, el estudio enfoca los potenciales intercambios entre el MERCOSUR y la Unión Europea con las regiones del Centro y Sur de Chile. Esta elección se fundamenta en la vital importancia para la competitividad del Corredor Trasandino del Sur de lograr un mejor balance de cargas a través de un gradual crecimiento de los envíos procedentes de Chile, hoy prácticamente nulos².

La comparación de sistemas de transporte se hará en base a valores de referencia obtenidos por un amplio relevamiento de operadores del servicio de transporte en Argentina y Chile. En todos los casos, se toma como referencia un contenedor de 20 pies de carga seca con un peso aproximado de 20 toneladas. Por último, convendría insistir en que los valores resultan orientativos, por lo que cabría esperar ajustes significativos para casos particulares de acuerdo al tipo de servicio y carga.

² El aprovechamiento de la bodega tanto en el viaje de ida como en el de vuelta posibilitaría una sustancial reducción en el costo de transporte con respecto a los niveles vigentes en la actualidad.

Identificación de flujos potenciales de carga

Un Corredor interoceánico representa un puente terrestre que posibilita trayectos más directos hasta los mercados de destino para cargas de navegación interoceánica. La condición de efectividad del Corredor consiste en que el beneficio marginal generado por el acortamiento de la distancia y la mayor velocidad por el uso de transporte terrestre, debería ser mayor al costo marginal asociado al uso de medios de transporte más caros en relación al medio por vía marítima y a la necesidad de realizar un mayor número de operaciones de trasbordo por tratarse de un servicio Multimodal.

En función del concepto anterior resulta claro que los segmentos de demanda más factibles de captar por el Corredor interoceánico son aquellos en donde se puede apreciar una mayor

diferencia entre beneficios y costos marginales que surgen al comparar el costo, confiabilidad y tiempo de transporte con respecto a la mejor opción disponible en el mercado.

Este balance entre beneficios y costos marginales derivados del uso del Corredor en reemplazo de la mejor de las rutas dependerá fundamentalmente de dos factores:

- a) Acortamiento de distancia del trayecto entre el punto de origen y destino: Cuanto mayor sea el acortamiento de distancia por el uso del Corredor Trasandino del Sur, más competitivo será por su menor costo y tiempo de transporte
- b) Diferencias en la conformación del Servicio Multimodal: No solo interesa la distancia sino cómo es recorrida la misma. Esto último dependerá del medio usado, el número de combinaciones entre modos y la calidad de servicio de acuerdo a las condiciones de infraestructura de transporte a lo largo del trayecto

Dado que la conclusión surge de comparar beneficios y costos diferenciales o incrementales, si hubiese superposición de tramos en el trayecto del Corredor y su opción, el mismo no aportara diferencias y por lo tanto no resulta relevante en la comparación. En otros términos, para estos casos, el análisis comparativo se vería acotado y por lo tanto facilitado puesto que habría que enfocar las condiciones del servicio de transporte en los tramos no coincidentes.

El Cuadro 1 presenta las principales hipótesis en torno a la posibilidad de captación de cargas a través del Corredor, diferenciando posibilidades de intercambios entre los bloques Chile – MERCOSUR y Chile – Unión Europea. Si bien se identifican otros bloques como potenciales usuarios, que si bien se incluyen en los mapas, no se analizarán en este estudio.

Una vez identificadas las principales alternativas de intercambio entre Bloques Comerciales, cabe hacer algunas primeras consideraciones sobre el mercado potencial considerando en primer lugar aquellos en los que la opción de uso del Corredor Trasandino generaría mayor ahorro de distancia.

Las cargas argentinas con destino a mercados sobre el océano Pacífico podrían canalizarse por Puerto de Buenos Aires o puertos del sur de Chile si se usara la opción del Corredor. Al comparar distancias para las rutas, no se observan diferencias significativas. Si hubiera ventajas a favor de la opción del Corredor, debieran obedecer a la calidad, costo y confiabilidad del servicio. En razón de no observarse beneficios significativos en términos de ahorro de flete, la posibilidad de captar intercambios entre Argentina y el SE Asiático con salida por puertos de Chile, no parece ser muy firme en el corto plazo. Sin embargo, mejoras sustanciales del servicio a través del Corredor podrían cambiar la perspectiva en el mediano y largo plazo.

Para cargas argentinas con destino al NAFTA (Costa Oeste), se observa un acortamiento de distancia si se canaliza la carga por puertos chilenos. La diferencia con respecto a la opción por el Atlántico, podría significar un ahorro de distancias no inferior a los mil kilómetros (poco menos del 10% del trayecto total). Cabe aclarar, que para estos dos últimos segmentos de mercado potencial del Corredor, NAFTA y SE Asiático, las conclusiones son preliminares en base a la consideración de diferencias de distancia entre trayectos con y sin la opción del Corredor. En próximos estudios, se desarrollará un análisis más exhaustivo que contemple otros aspectos vitales para la elección de una ruta de transporte.

Si el origen de la carga es la zona Sur de Chile, los destinos más relevantes serían la Unión Europea y Brasil. En estos casos, la opción de uso de puertos argentinos alcanzados vía Corredor competiría con la de salida por puertos chilena y rutas de navegación por Canal de Panamá y Cabo de Hornos, respectivamente. Siguiendo un análisis similar se concluye que el acortamiento de distancia no es significativo para cargas chilenas con destino a Europa; en tanto que resulta sustancial para cargas con destino a Brasil.

Niveles de análisis

Cuadro 1

PAÍS - BLOQUE	REGIONES PAÍS	RUTAS	SISTEMAS	
Chile - Mercosur	S Chile - SE Brasil	Corredor Trasandino Central	XVII XVIII XIX XX	
		Corredor Trasandino del Sur	XXI XXII XXIII XXIV	
		Marítima Cabo de Hornos	XXV	
		S Chile - Norpatagonia	Corredor Trasandino del Sur	I II
			Marítima Cabo de Hornos	III
	S Chile - C Arg	Corredor Trasandino Central	VI VII VIII IX	
		Corredor Trasandino del Sur	IV V	
		Marítima Cabo de Hornos	X	
		C Chile - Norpatagonia	Corredor Trasandino Central (modificado)	XVI
	Corredor Trasandino del Sur		XI XII XIII XIV	
	Marítima Cabo de Hornos		XV	
	Chile - UE		S Chile - N Europa	Pacífico Canal de Panamá
		Atlántico Buenos Aires		XXVII XXVIII XXIX XXX
		Atlántico Bahía Blanca		XXXI XXXII

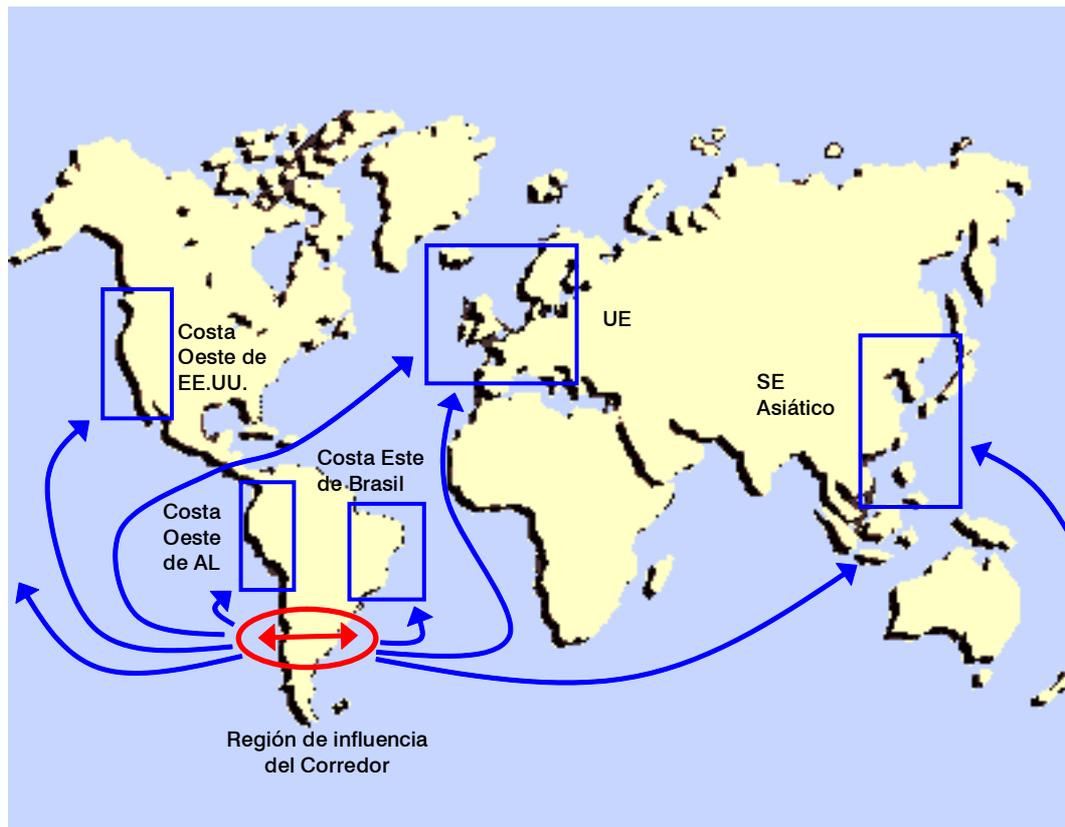
Notas: para interpretar la notación de los sistemas mencionados en este cuadro, remitirse al Cuadro 2, en donde figura el detalle para cada uno de ellos.

Las celdas sombreadas contienen rutas y sistemas relacionados con el Corredor Trasandino del Sur.

Por último cabe hacer una aclaración en torno a la posibilidad de captación de cargas entre las regiones del Centro y Sur de Chile y el MERCOSUR. Por tratarse de comercio intracontinental, también se presenta la opción de uso de otros corredores terrestres, principalmente el Corredor Trasandino Central que se abre paso a través de la provincia de Mendoza. En este caso, las diferencias en distancias no son significativas por tratarse de trayectos relativamente directos. La competitividad del Corredor estará fundamentalmente ligada a las diferencias en la conformación, calidad y confiabilidad de los distintos servicios multimodales.

En resumen, si se considera las ventajas por acortamiento de distancias, la opción del Corredor luce más atractiva para intercambios entre Chile y Brasil que hoy se canalizan por vía marítima

Comercio entre bloques como posibles demandantes del Corredor Trasandino del Sur



Mapa 1

y en leve grado, para los intercambios de Chile con la Unión Europea y de Argentina con la Costa Oeste de América³. No obstante, esta ventaja contribuye pero no asegura la preeminencia de la ruta del Corredor. Tal como se señaló antes, la condición suficiente para asegurar la competitividad del servicio es que su costo resulte menor al de la mejor de las opciones existentes, entendiendo “costo” en términos amplios, que incluyan la ponderación de aspectos cualitativos que no siempre se ven plenamente reflejados en las tarifas de transporte, como la calidad y confiabilidad del servicio.

La próxima sección complementa el diagnóstico preliminar de competitividad en base a distancia, evaluando los costos y tiempos de transporte para intercambios entre Chile y mercados sobre las costas del Atlántico⁴.

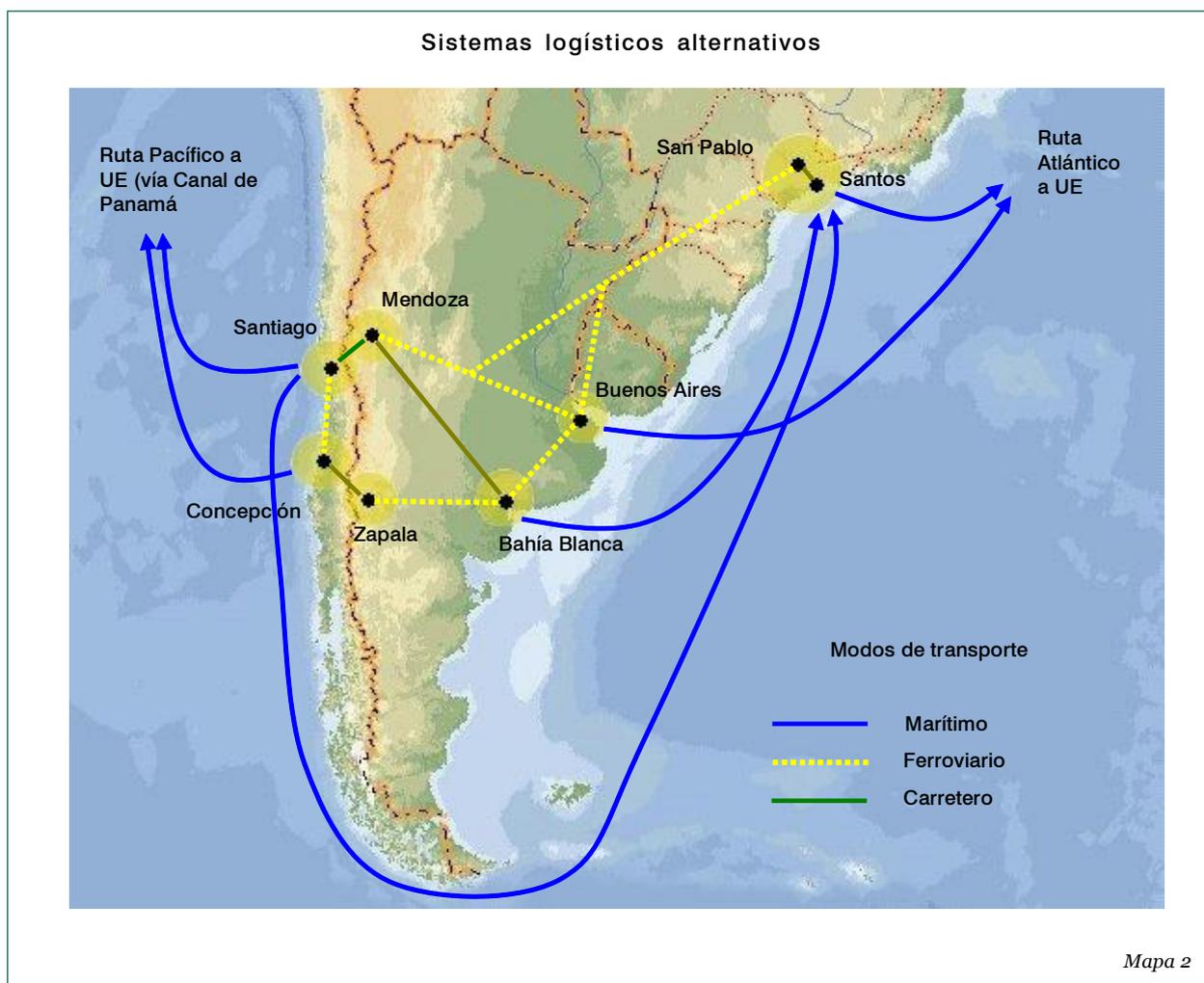
³ Como se señaló antes, este último segmento se analizará en próximos estudios.

⁴ Por razones de disponibilidad de espacio, los restantes segmentos de demanda serán desarrollados en próximos informes.

Análisis comparativo de costos por rutas y sistemas

A los fines de cuantificar los costos y tiempos de los posibles sistemas de transporte a utilizar en cada ruta, y tal como fue descrito en la primera parte de este trabajo, se realizó un relevamiento a operadores de transporte internacional. Para cada ruta, combinando tramos y modos, se confeccionó una matriz de sistemas de manera casi exhaustiva. Sin embargo, no todos fueron analizados, ya que algunos presentan leves modificaciones respecto a otros. Se

analizaron los sistemas que presentan diferencias significativas entre sí. Las distancias, costos y tiempos de transporte de cada uno de ellos se presentan de manera agregada, a los fines de analizar la competitividad global. Cabe destacar que los valores de fletes son sólo referenciales, pudiendo variar según el tipo de producto, el peso del contenedor y la inclusión o no del manipuleo de carga según los diferentes operadores de transporte.



Resultados y comparación de sistemas

- 1) Para el comercio entre la zona sur de Chile y el sudeste de Brasil, el Corredor Trasandino del Sur compite directamente con el Corredor Trasandino Central y la ruta marítima por Cabo de Hornos. La opción multimodal con salida por el Puerto de Bahía Blanca permitiría un ahorro de alrededor de u\$s 800 respecto a la opción multimodal por Mendoza, con el mismo tiempo de transporte. Respecto al flete marítimo, prácticamente no habría ahorro de costos, pero sí de *transit time* (10 días).
- 2) La opción multimodal del Corredor Trasandino del Sur también resultaría conveniente para el comercio entre el sur de Chile (Octava, Novena y Décima Región) y la región Norpatagónica (a lo largo del eje que une Neuquén el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires), aunque no se evidencia un ahorro de costos tan importante como en

la comparación anterior. Las opciones al Corredor en este caso sería algunos pasos cordilleranos más al sur y al norte, así como la posibilidad de contratar un servicio marítimo por Cabo de Hornos. En este último caso, la necesidad de escala limita esta opción a intercambios de productos a granel. Para el caso rodoviario, el trayecto más directo entre la Octava y Novena Región con la Región Norpatagónica es a través del Paso de Pino Hachado. El servicio de transporte puede ser Multimodal o bien directamente por camión a lo largo de todo el trayecto. La opción Multimodal es de menor costo, pero cabe tener en cuenta que un aumento en la tarifa del servicio sumado a la consideración de la mayor flexibilidad y simplicidad del modo rodoviario, los pondría en un plano de igualdad al momento de competir por la captación de cargas.

- 3) En el intercambio entre la zona sur de Chile y la región metropolitana de Argentina, no se aprecian diferencias significativas en los costos y tiempos de transporte por la utilización del Corredor Trasandino del Sur y del Central. Para completar el análisis habría que ponderar otros aspectos que juegan a favor y en contra de cada una de las alternativas. Entre ellos cabe citar:
 - a. condición de infraestructura: el paso por Mendoza presenta mejor infraestructura pero ofrece dificultades de congestión en invierno (clima) y verano (turismo); por otro parte, el camino por Pino Hachado ha mejorado sustancialmente debido al plan de obras públicas. Estas obras y programas, principalmente la pavimentación de todo el tramo cordillerano y la disposición de equipo para el despeje de nieve, ya permiten asegurar tránsito normal de vehículos durante casi todos los días del año.
 - b. disponibilidad de servicio: en términos comparativos, la oferta de transporte en el Corredor Central es más amplia, lo que podría asegurar mayor rapidez de instrumentación del servicio y mejores frecuencias, frente al incipiente servicio Multimodal ofrecido por escasos prestadores en Pino Hachado. Esta desventaja representa también la principal fortaleza del Corredor Trasandino del Sur dado que se advierten enormes oportunidades para mejorar la eficiencia, reducir costos y mejorar la calidad de las prestaciones frente a las alternativas con las cuales compete.
- 4) Para intercambios entre la región metropolitana chilena y la Norpatagónica, la opción carretera por el Corredor Trasandino Central se impone a todas sus alternativas. El tiempo de transporte es menor y también su costo, e incluso puede generar algún ahorro mayor si la tarifa ferroviaria entre Zapala y Bahía Blanca presentase algún incremento.
- 5) En los intercambios entre Chile y la Unión Europea, la opción de la ruta Atlántica a través del Corredor interoceánico se impone en velocidad al de la ruta por el Pacífico con salida por puertos chilenos y a través del Canal de Panamá. El ahorro en el tiempo de transporte es del orden de los 20 días. En contrapartida, la mayor velocidad de servicio determina mayores costos, unos u\$s 800 por contenedor, lo que podría dejar fuera de competencia a la opción del Multimodal por Neuquén.

Conclusiones

El estudio realizado permite al menos asegurar el posicionamiento del Corredor Trasandino del Sur como una opción competitiva de transporte para una parte importante de los intercambios externos de Chile, particularmente de la zona sur, con el resto del mundo. Las perspectivas son

Sistemas logísticos - Modos por tramos

Cuadro 2

Nota: Se analizan sólo los sistemas que presenten diferencias significativas entre sí (celdas no sombreadas).

									Costo estimado (u\$s)	Transit time estimado (días)	Distancia (km)
I	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión							1.256	2	1.300
II	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril							1.206	3	1.300
III	Talcahuano - B. Bca. buque								Sin disponibilidad de líneas regulares		
IV	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión	B. Bca. - Bs. As. camión								
V	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Bs. As. ferrocarril						1.556	4	2.000
VI	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión						1.750	3	1.950
VII	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. ferrocarril								
VIII	Concepción - Santiago ferrocarril	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión								
IX	Concepción - Santiago ferrocarril	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. ferrocarril						1.465	4	1.950
X	Talcahuano - Bs. As. buque								Sin disponibilidad de líneas regulares		
XI	Santiago - Concepción camión	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión								
XII	Santiago - Concepción camión	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril								
XIII	Santiago - Victoria ferrocarril	Victoria - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión								
XIV	Santiago - Concepción ferrocarril	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril						1.521	4	1.800
XV	San Antonio - B. Bca. buque								Sin disponibilidad de líneas regulares		
XVI	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - B. Bca. camión							1.320	3	1.550
XVII	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión	Bs. As. - S. Pablo camión					3.500	8	4.150
XVIII	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - S. Pablo ferrocarril						3.050	12	4.050
XIX	Concepción - Los Andes ferrocarril	Los Andes - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión	Bs. As. - S. Pablo camión							
XX	Concepción - Santiago ferrocarril	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - S. Pablo ferrocarril						2.865	12	4.050
XXI	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión	B. Bca. - Santos buque	Santos - S. Pablo camión					2.406	12	3.800
XXII	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión	B. Bca. - Bs. As. camión	Bs. As. - S. Pablo camión							
XXIII	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Santos buque	Santos - S. Pablo camión					2.356	12	3.800
XXIV	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Bs. As. ferrocarril	Bs. As. - S. Pablo camión							
XXV	Concepción - Santiago ferrocarril	San Antonio - Santos buque	Santos - S. Pablo camión						2.215	22	7.240
XXVI	Talcahuano - Rotterdam buque								1.700	45	14.300
XXVII	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión	Bs. As. - Rotterdam buque							
XXVIII	Concepción - Santiago camión	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. ferrocarril	Bs. As. - Rotterdam buque							
XXIX	Concepción - Santiago ferrocarril	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. camión	Bs. As. - Rotterdam buque							
XXX	Concepción - Santiago ferrocarril	Santiago - Mendoza camión	Mendoza - Bs. As. ferrocarril	Bs. As. - Rotterdam buque					2.822	24	14.000
XXXI	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. camión	B. Bca. - Rotterdam buque								
XXXII	Concepción - Zapala camión	Zapala - B. Bca. ferrocarril	B. Bca. - Rotterdam buque						2.628	24	13.900

alentadores a la luz del grado creciente de apertura de la economía chilena y que cabe esperar, se acelerará en forma sustancial en los próximos años como consecuencia de la firma de tratados de libre comercio con los principales bloques comerciales mundiales. La región Norpatagónica argentina puede integrarse a este proceso ofreciendo oportunidades de negocios de complementación con exportadores chilenos y una vía de salida confiable y competitiva para llegar a los mercados del atlántico a través del Corredor Trasandino del Sur.

El análisis ofrece valores referenciales en base a tarifas informados por los propios prestadores del servicio. Cabría esperar un elevado margen de variabilidad de tarifas, sobre todo en los servicios menos desarrollados. Pese a esta limitante, la caracterización de los principales sistemas de distribución de carga en la zona de influencia del corredor, permite establecer puntos de referencia confiables para juzgar en términos generales su grado de competitividad. Cabe señalar que la incertidumbre en torno al valor final de las prestaciones y la calidad del servicio son factores cualitativos importantes⁵, y se advierten como desventajas ciertas que ensombrecen el potencial del Corredor como vía de transporte. El desafío del desarrollo del Corredor como vía de integración de la región Norpatagónica argentina y chilena requiere superar estas debilidades. El camino para superar la incertidumbre es a través de la generación de información confiable, coordinación de esfuerzos entre los prestadores del servicio Multimodal y pleno apoyo de las autoridades de las regiones involucradas para remover obstáculos generados por problemas administrativos y por carencias de infraestructuras básicas de transporte.

En definitiva, el incipiente servicio a través del Corredor Trasandino del Sur estaría en condiciones de competir frente a otros sistemas ya consolidados pero maduros. Esta situación representa también una de las principales fortalezas del Corredor Trasandino del Sur dado que se advierte enormes oportunidades para mejorar la eficiencia, reducir costos y mejorar la calidad de las prestaciones frente a las alternativas con las cuales compite. Estas oportunidades están principalmente ligadas a tres factores: el crecimiento de las cargas, el balance de cargas en el servicio (particularmente, en el cruce de la cordillera y en la línea de contenedores por el Puerto de Bahía Blanca) y una mayor concurrencia de prestadores de servicios de transporte. Los tres factores guardan una estrecha relación, dado que el avance en relación a alguno de ellos probablemente redunde en una mejora en relación a los restantes. La rica y variada dotación de recursos de la región de influencia del Corredor, convalidada por la intensificación del proceso de concreción de inversiones en proyectos orientados a mercados externos, permiten vislumbrar avances significativos en los próximos años. La perspectiva es alentadora, así lo han entendido los principales actores de la región a ambos lados de la cordillera. ■

⁵ Este aspecto es importante y complementa las consideraciones anteriores en base a datos de tiempos y tarifas estimativas. En relación a esto, dado que el relevamiento condujo a tomar contacto tanto con empresas chilenas como argentinas, cabe resaltar la celeridad, detalle y precisión de las consultas efectuadas en el primer caso.