

Oportunidades de intercambio en el Corredor Trasandino del Sur

El Trasandino del Sur representa una oportunidad de desarrollo de la economía local, por la intensificación del comercio en la región norpatagónica.

Para los próximos años se proyectan cambios trascendentes que podrían repercutir en forma positiva sobre el funcionamiento de la red de transporte del Corredor.

La situación actual permite verificar que el intercambio bilateral en la región norpatagónica mantiene una tendencia de crecimiento.

¹Trabajo expuesto en el Seminario Internacional para la Asociación Estratégica Chile-Argentina (23/03/11), organizado por la Agencia de Desarrollo del Municipio de Bahía Blanca y que contará con la participación de PROCHILE y la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de Chile.

²Para acceder a todos los estudios realizados por CREEBBA con relación al corredor Trasandino del Sur, ingresar a www.creebba.org.ar.

³INDEC, Boletín "INDEC Informa", marzo 2011, pág. 93.

El presente informe traza un análisis sobre la situación y perspectivas del intercambio comercial en la región norpatagónica¹. La misma comprende la franja territorial, desde la costa del océano Pacífico hasta la costa del Atlántico, atravesando las regiones de Bio Bio, Araucanía y Los Lagos en la República de Chile y las provincias de Neuquén, Río Negro, La Pampa y sur de Buenos Aires, en la República Argentina.

El estudio continúa una serie de trabajos anteriores sobre el mismo tema² con un mismo propósito, explorar oportunidades de integración económica en la región de la norpatagonia argentina y chilena. En otros términos, se busca evaluar las posibilidades de aumentar los intercambios existentes y de generación de nuevos flujos de comercio, utilizando la infraestructura de transporte a lo largo del Corredor Trasandino del Sur (CTS). El punto de partida consiste en presentar una descripción breve de las características económica de la región bajo análisis, destacando sus principales complejos productivos, su perfil exportador e infraestructura de transporte. A continuación se analiza la posición competitiva del CTS. La última sección, aborda el análisis de la demanda de cargas actual y potencial del CTS.

Para la realización del estudio, se actualizaron datos de trabajos anteriores recurriendo a múltiples fuentes de información, entre las que cabe destacar al Servicio Nacional de Aduana de Chile, INDEC, entidades portuarias y PROCHILE. Cabe señalar que los últimos registros corresponden a períodos (2009,2010) con cierto grado de anormalidad generado por el impacto de la crisis financiera internacional, la grave sequía en la región sur de la provincia de Buenos Aires y el gran sismo de febrero del 2010 con epicentro en la región de Bío Bio.

Marco comercial

Intercambios entre Argentina, Brasil y Chile

El monto de intercambios comerciales entre Argentina y Chile asciende a los 5.346 millones de dólares en el 2010³. De este total, más del 80% (US\$ 4.461 millones) corresponde a exportaciones argentinas. En el último quinquenio la tendencia del monto de operaciones

total de comercio entre los dos países resulta estable. Para Argentina, la participación de Chile como destino de exportación representa el 6.5% del monto exportado en el 2010. La tendencia en los últimos años tiende a ser decreciente. Desde la perspectiva de Chile, Argentina representaría cerca del 2% de sus ventas al exterior y esta situación no presentaría cambios sustanciales en los últimos años. De acuerdo a datos de CEPAL del 2008, el intercambio comercial bilateral generaría un flujo de cargas de casi 8 millones de toneladas anuales con un fuerte desequilibrio dado que por cada tonelada procedente de Chile, salen 9 con destino a este país.

Considerando que el CTS presenta claras posibilidades de captar flujos de intercambio entre Brasil y Chile, se presenta también una breve descripción del comercio entre estos países. El intercambio bilateral anual, de acuerdo a datos del 2009, asciende a poco más de 5.400 millones de dólares con un volumen del orden de las 6 millones de toneladas. Si bien la cifra representa un monto cercano al comercio entre Argentina y Chile, la diferencia principal es que presenta una composición más equilibrada, dado que por cada dos toneladas exportadas desde Chile hacia Brasil, en sentido contrario se transportan tres toneladas (CEPAL, datos 2008). La segunda diferencia con respecto al intercambio entre Chile y Argentina, es que el comercio con Brasil presenta una tendencia creciente en los últimos años.

En todos los casos y tratándose de países vecinos y/o cercanos, las exportaciones con destino a la región representan un porcentaje bajo de las exportaciones totales de cada país, inferior al 10% en todos los casos, lo que permite sostener que hay margen para que el comercio regional crezca.

Marco regional

Actividad económica

El CTS se encuentra conformado por cuatro grandes regiones con características productivas muy diferenciadas, y en todos los casos, con sistemas productivos basados en la explotación de una abundante dotación de recursos naturales y con un fuerte desarrollo del sector exportador. Se trata de un mercado de casi 6 millones de habitantes, con un PBG estimado en US\$ 40 mil millones y un ingreso anual per cápita de entre 6 y 7 mil dólares. La Tabla 1 resume los datos correspondientes a la zona argentina y chilena. Entre los principales complejos productivos regionales se pueden destacar los siguientes: celulosa, harina de pescado y salmón (Sur de Chile), gas, petróleo, minería (cordillera neuquina), fruticultura (valle del Río Negro), agricultura, petroquímica, molienda, aceites vegetales, horticultura (sur de la provincia de Buenos Aires). Una parte muy significativa de la actividad económica regional gira en torno a las demandas de materias primas, insumos y servicios generados por estos complejos.

Infraestructura de transporte

La región cuenta con una importante red de transporte que permite unir los puertos argentinos y chilenos con servicios multimodales. Del lado argentino, el ramal se encuentra concesionado a la empresa Ferrosur Roca SA. Partiendo de Bahía Blanca, es posible llegar hasta Zapala (Neuquén). Siguiendo un trayecto paralelo, se encuentra la ruta nacional 22 hasta Zapala. Desde Zapala, es posible llegar hasta territorio chileno a través del paso fronterizo de Pino Hachado. Del lado chileno, el sistema ferroviario chileno permite transportar cargas desde la localidad de victoria hasta los puertos.

Características socio económicas de la región CTS

Tabla 1

Indicador	Unidad de medida	Zona Chile *	% del total país***	Zona Argentina**	% del total país***
Población	millones habitantes	3,8	22	2	9%
PBG	miles millones de dólares	25	18	14	9%
Exportaciones	miles millones de dólares	7,4	15	4,4	8%
PBG per capita	miles de dólares	6,6	9,5	7	8%
Exportaciones	porcentaje sobre PBG regional	29%	31%	31%	18%

* Conformada por las regiones de Bio. Bio., Araucanía y Los Lagos

** Conformada por provincias de Río Negro, Neuquén, La Pampa y Sur de Buenos Aires

*** Excepto ingreso per capita y exportaciones/PBG, reflejan niveles del país

Asimismo cabe señalar que existe un eje secundario de transporte partiendo desde la localidad de San Antonio Oeste (Río Negro). Desde este punto es posible llegar hasta Bariloche por tren. La empresa que opera el servicio es Tren Patagónico. Desde esta ciudad, se accede a territorio chileno a través del paso Cardenal Samore.

En los últimos años se han verificado importantes cambios en esta red de transporte, entre los que cabe destacar los siguientes:

- Del lado de Chile, se encuentra en ejecución un importante plan de reconstrucción y modernización de la infraestructura de transporte (portuaria, vial y ferroviaria), con importantes daños tras el sismo de febrero del 2010
- El camino desde el puesto de frontera de Liucura hasta Victoria se mantiene en excelentes condiciones de uso
- El gobierno de Neuquén construyó 24 kilómetros de vías desde Zapala, con una inversión del orden de los 35 millones de dólares y proyecta una zona de actividades logísticas en proximidades de esta ciudad, con espacios asignados a una zona franca (concesionada pero aún no habilitada). Se han dado los primeros pasos en la ejecución del proyecto con la habilitación de una zona primaria aduanera con playa de transferencia de cargas y un área destinada a radicaciones industriales y actividades logísticas
- En la provincia de Río Negro, la capacidad y seguridad de circulación de camiones mejoró notablemente en el tramo del alto valle con la construcción de un carril adicional en cada sentido
- El puerto de Bahía Blanca, con la inauguración y concesión de un muelle multipropósito ha mejorado sustancialmente su capacidad de servicio de embarque de cargas en contenedores

Además de las mejoras señaladas, para los próximos años se proyectan cambios trascendentes que podrían repercutir en forma positiva en el funcionamiento de la red de transporte del Corredor, entre los que cabe destacar:

- La profundización y ensanche del dragado del canal de acceso al puerto de Bahía Blanca hasta 50 pies, lo que permitirá dar un salto sustancial en la capacidad de

transferencia de cargas, posibilitando tanto un aumento en el tránsito de buques como del calado máximo de las embarcaciones.

- La explotación de yacimientos mineros (Potasio) en la zona pre cordillerana requerirá de grandes inversiones entre las que se incluirán la construcción de 400 kilómetros de vías desde el punto de producción hasta la línea de Ferrosur Roca.
- La posibilidad de desarrollar el puerto de Bahía Blanca, extendiendo su canal de acceso con nuevas obras de dragado, lo que permitiría sumar una gran espacio para la construcción de nuevos muelles e instalaciones
- Los planes del gobierno de Neuquén de desarrollar una Zona de Actividades Logísticas en proximidades de Zapala con una inversión estimada de 35 millones de dólares.
- La próxima iniciación de la construcción de la represa hidroeléctrica de Chihuidos en la provincia de Neuquén, generará un aumento importante en la demanda de transporte de materiales e insumos de la obra durante el período de construcción

Competitividad del Corredor Trasandino del Sur

En el contexto antes descrito, el CTS representa una oportunidad de desarrollo de la economía de regional a través de la generación de intercambios de bienes y servicios. En primer lugar, el corredor, con sus dos pasos de frontera -Pino Hachado y Cardenal Samore- representa la oferta de un sistema de transporte, en primer lugar, dirigido al comercio intrarregional de la norpatagonia argentina y chilena; y en segundo lugar, de estas regiones con el resto del mundo (del sur de Chile con Brasil y Europa, y de la norpatagonia argentina con la costa oeste de América y los mercados del este de Asia).

El potencial de desarrollo de cargas del Corredor va asociado a su posición competitiva frente a otros sistemas de transporte que pueden brindar servicios similares. Las principales opciones de transporte para la región son las siguientes: (a) Corredor Trasandino Central (CTS): une Argentina y Chile por la provincia de Mendoza; (b) Corredor Marítimo del Sur (CMS): representa la opción de unir los dos países por vía marítima, navegando por Cabo de Hornos.

Tomando como referencia a cargas desde el sur de Chile (Concepción) que deben llegar a Brasil (San Pablo), el CTS presenta frente al CTC, ventajas leves de distancia (400 kilómetros aproximadamente) y un gran potencial de reducción de costos por la participación del tramo marítimo. La principal ventaja del camino por Mendoza consiste en contar con un servicio consolidado, con mayor oferta de bodega y de mayor simplicidad porque no requiere de trasbordos dado que solo emplea el modo automotor desde origen hasta destino. Al comparar el CTS con respecto al corredor marítimo, su principal ventaja consiste en acortar las distancias y tiempos de transporte. La principal dificultad para el CTS es desventaja en costos que supone el uso de barcos para el transporte de cargas a granel.

Como referencia de costos y tiempos de transporte, se presentan dos casos testigos, con información surgida de consultas a empresas locales. El primer caso es urea granulada a transportar desde Bahía Blanca a Talcahuano. El cargamento se transportó en barco con

una tarifa de 40 dólares por tonelada. La distancia aproximada es de 4.400 kilómetros, lo que insume unos 5 días de viaje aproximadamente. Si se hubiera empleado el camión, la tarifa rondaría los 105 dólares por tonelada pero para una distancia mucho más corta (1300 kilómetros) y unos 2 días de viaje. En el caso de los graneles por vía marítima, el cierre de la ecuación dependerá de los costos de distribución una vez que la carga llegó al puerto chileno. Si se concretará en algún momento futuro, la unión ferroviaria de los ramales argentinos y chilenos, habría posibilidades de captar una parte importante de estos flujos entre Argentina y Chile, y que en la actualidad transitan por vía marítima cruzando el Cabo de Hornos.

El segundo caso se refiere al polietileno. La carga sale desde Bahía Blanca y debe llegar a Santiago de Chile. Si se cruza la frontera por Mendoza, la distancia y tiempo de transporte son de 1550 kilómetros, lo que insume entre 4 y 5 días. La tarifa por tonelada para recorrer todo el trayecto en camión ronda los 120 dólares. Si se tomará la ruta por Pino Hachado, la distancia serían mayores (1800 kilómetros) y se estima que la carga se podría entregar en destino a los 5 días. En este caso, un cálculo de tarifa proporcional a la distancia arrojaría un valor de 135 dólares. La conclusión es clara en este caso, por cuanto el trayecto es más directo por Mendoza. Solo los congestionamiento del paso Libertadores en los meses de verano (turismo) e invierno (nevadas) podrían señalar la conveniencia temporaria de un cambio de ruta.

Análisis de la demanda de transporte del CTS

A efectos de evaluar las posibilidades de crecimiento del tránsito de cargas en el CTS, se recurrirá al marco conceptual empleado en estudios anteriores⁴. El esquema diferencia el mercado actual del futuro. El primero está definido por los intercambios existentes en la región del corredor, en la actualidad. Entre estos cabe distinguir el segmento usuarios del corredor (transitan entre Argentina y Chile utilizando los pasos de Pino Hachado y Cardenal Samore) y el de posibles usuarios (utilizan otros pasos fronterizos).

Al analizar las posibilidades de desarrollo del intercambio se presentan tres vías: (1) crecimiento del intercambio actual en la región del CTS, (2) generación de nuevos intercambios en la región del CTS, (3) captación de intercambios de la región del CTS con el resto del mundo que hoy emplean otros corredores. Se menciona una cuarta posibilidad, aunque a priori remota, de captación de cargas en tránsito de comercio internacional⁵.

Bajo este marco conceptual, se identificarán y describirán los principales segmentos para cada una de las partes en que se divide el mercado actual y potencial.

Intercambios en la región del CTS

La Tabla 2 presenta la descripción de los intercambios actuales en la región del Corredor, elaborado con datos de los años 2009 y 2010, recurriendo a diversas fuentes entre las que cabe destacar las aduanas de Argentina y Chile así como las administraciones de los puertos. El trabajo permite arribar a un volumen de intercambio bilateral en la región norpatagónica de 1,1 millón de toneladas anuales; un volumen similar al mínimo requerido para que el proyecto de unión ferroviaria entre Zapala y Lonquimay tenga viabilidad económica. De este total, las cargas por los pasos de Pino Hachado (Neuquén) y Cardenal

⁴ Ver IAE 79, "Mercado y Competitividad del Corredor Trasandino". Páginas 4 a 15. Marzo 2005. Versión digital disponible en www.creebba.org.ar.

⁵ Los dos primeras vías, de mayor factibilidad, se corresponden con el concepto de "Corredor Trasandino del Sur" dado que su función principal consiste en atender las necesidades de la norpatagonia argentina – chilena. En el mediano y largo plazo, la tercera vía daría sentido al concepto "Corredor interoceánico o bioceánico" por cuanto se presenta como una conexión para cargas entre las costas de los océanos Atlántico y Pacífico.

Samoré (Río Negro) representan casi el 60%. El resto se transporta principalmente por vía marítima siguiendo la ruta del Cabo de Hornos en Tierra del Fuego (34%) y en menor medida (6%), por Paso de Libertadores (Mendoza).

La mayor parte de las cargas proceden de Argentina en dirección a Chile (880 mil toneladas año). En sentido contrario, el volumen es bajo (245 mil toneladas); se trata de cargas que circulan por el paso de Cardenal Samore, con un gran porcentaje del volumen que ingresa desde Chile a Argentina para volver a reingresar a territorio chileno ubicado más al sur.

Entre las cargas más representativas para los distintos segmentos cabe destacar: (a) CTS: gas envasado, cemento, calizas y pellets, (b) CMS: petróleo, granos, gas y fertilizantes; (c) CTC: polietileno, papa, papel y pasa celulosa.

Análisis de demanda de transporte

Tabla 2

	SEGMENTO	ORIGEN	DESTINO	VOLUMEN (miles tn)	CARGAS	
USUARIOS	CTS	Neuquén	Chile Sur	415	Gas envasado, combustibles, cemento, piedra caliza, dolomita, carbonato y sulfato de calcio	
		SE Pampeano SE Pampeano	Chile Sur	315 (PH)		
	CTS	Chile Sur	Argentina	245	Salmon, madera, caas de madera, avena	
				35 (PH)		
TOTAL CTS				660		
NO USUARIOS	CMS	SE Pampeano	Chile Sur-Centro	380	Cruda Petróleo Cebada Pellet grasol Urea Propano y butano Amoniaco	
				183 (BB)		
				21 (BB)+36(Q)		
				44 (BB)		
				44 (BB)		
				30 (BB)		
	TOTAL CMS				380	
	CTC	SE Pampeano	Chile Centro, Perú, Ecuador, Colombia	83	Polietileno y Polimeros etileno Pastas alimenticias (NEC) Papas (MDP) Propano Malta sin tostar	
				32+23		
				6		
4						
2						
Chile Sur	Argentina	s/d	Papel y cartón			
		s/d	Pasta de madera			
		s/d	Preparaciones de pescado			
TOTAL CTC				83		
TOTAL				1.123		
				Este-oeste	878	
				Oeste-este	245	

Referencias: CTS: Corredor Trasandino Sur; CMS: corredor marítimo sur; CTC: Corredor Trasandino Central; PH: Paso Pino Hachado; CS: Paso Cardenal Samore; BB: Puerto de Bahía Blanca; Q: Puerto Quequen; NEC: Necochea; MDP: Mar del Plata; s/d: sin datos

De los segmentos mencionados, interesa en modo particular las cargas Pino Hachado y Cardenal Samore. La evolución del flujo de cargas exhibe una tendencia de fuerte crecimiento. Durante la primera década del siglo, el volumen de cargas se multiplicó por diez. En la actualidad, el movimiento de cargas por Pino Hachado representa entre el 3 y 4%, del total movilizado por vía entre Chile y Argentina (entre 11 y 12 millones de toneladas anuales). Sumando las cargas por Cardenal Samore, el tránsito por pasos fronterizos de la norpatagonia capta un 6% del volumen de intercambio terrestre entre Chile y Argentina.

Si se mide la actividad de los pasos fronterizos en términos de vehículos, de acuerdo a los datos del 2010 provistos por Aduana de Chile, por Libertadores (Mendoza) circularon unos 568 mil vehículos, con un 61% de participación de vehículos de cargas (347 mil camiones). Por Pino Hachado (Neuquén) circularon 57 mil vehículos, de los cuales, unos 23 mil lo hicieron con carga (41%). Más el sur, el Paso de Cardenal Samore (Río Negro), transitaron unos 175 mil vehículos, con una participación de camiones del 15% (27 mil camiones).

De acuerdo a estos datos, a medida el cruce fronterizo se ubica más al norte, el peso de los vehículos de carga sobre el tráfico total resulta mayor. Como se puede apreciar, el principal uso del paso de Cardenal Samore es para fines turísticos, tal como lo refleja el fuerte tránsito de vehículos particulares. Por Pino Hachado se canalizan más los intercambios regionales entre Argentina y Chile, considerando que, como se señaló antes, un parte importantes de los camiones que circulan por Villa La Angostura son cargas de Chile en sentido norte-sur.

Mercado potencial: generación de nuevos intercambios

Hasta la sección anterior, se presentó una descripción de los intercambios existentes en la región del Corredor. En esta sección se presentan las vías de crecimiento de la demanda de cargas más destacadas. En primer lugar, los intercambios existentes pueden aumentar con el tiempo, impulsadas por el crecimiento de las economías de Argentina y Chile, y de estas actividades en particular. En segundo lugar, el comercio puede aumentar por la generación de nuevos intercambios en la región norpatagónica. Este caso reflejaría el resultado de un proceso de integración económica entre las regiones involucradas tanto de Argentina como de Chile. En tercer lugar, cabría una tercera posibilidad representada por la captación de un volumen creciente de intercambios de la región con el resto del mundo y que hoy utilizan otras rutas de transporte como el CTC, el CMS o el Canal de Panamá.

De estas tres posibilidades, se destaca la segunda. Como se señaló al comienzo, el Corredor se encuentra conformado por regiones con una dotación abundante de recursos naturales y perfiles productivos diferenciados. La generación de nuevos intercambios dentro de la región va asociada al aprovechamiento de oportunidades para fortalecer la integración de cadenas productivas. Por citar algunos casos, existen oportunidad de provisión de materias primas desde Argentina para actividades económicas en el sur de Chile como: (a) producción de salmones: trigo, aceite, girasol, pellets; (b) agricultura: urea, cal agraria, dolomita; (c) construcción: cemento rocas de aplicación; (d) industria cervecera: cebada. Además de la provisión de materias primas, habría que contemplar también la oferta desde Argentina de bienes para consumo final tales como gas envasado, combustibles, y carne bovina.

Algunos de los principales productos que caracterizan la producción del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires tendrían posibilidades de ingresar al mercado chileno

sustituyendo importaciones. A continuación se citan algunos ejemplos elaborados con datos del Ministerio de Agricultura de Chile:

(a) Urea: Chile importó en el 2010 más de medio millón de toneladas principalmente desde China y Venezuela. La participación argentina en este mercado no llega al 4%.

(b) Pellets de soja y girasol: Sobre un total de importaciones de 378 mil toneladas en el 2010, con Paraguay como principal proveedor, la Argentina participa solo con el 31% del mercado

(c) Carne: la importación total fue de 133 mil toneladas en el 2010. El principal proveedor es Paraguay y la Argentina apenas participa con el 13% de los envíos.

(d) Trigo y derivados: La importación total fue de 659 mil toneladas en el 2010. Los principales proveedores son Estados Unidos y Canadá. El 9% fue provisto desde Argentina.

(d) cebada: Chile importó unas 44 mil toneladas, con una participación argentina del 10%.

(e) aceites vegetales: con una importación total de 23 mil toneladas, la participación argentina es del 9%.

Como se puede apreciar, existe margen para aumentar las exportaciones en la medida que se cumplan con los requerimientos sanitarios y de calidad impuestos por el país de destino y que la Argentina pueda resolver sus problemas de oferta en algunos de los sectores mencionados.

Además de la integración de cadenas productivas regionales y las oportunidades para sustituir importaciones chilenas, en los últimos años se ha abierta una gran posibilidad de generación de nuevos negocios entre empresas argentinas y chilenas a través del aprovechamiento de oportunidades de negocios en el marco de los tratados de libre comercio firmados por Chile con los principales bloques de comercio y que permiten el acceso de sus productos en los principales mercados mundiales con claras ventajas arancelarias. En la actualidad Chile cuenta con 21 acuerdos comerciales con 58 países, que les abren las puertas de un mercado equivalente al 87,4 % del PIB mundial. Para acceder a estos beneficios, el proceso productivo debe realizarse en Chile y debe cumplirse con estrictas reglas de origen. Para empresas argentinas, las posibilidades son de instalarse en Chile y exportar con beneficios arancelarios, asociarse con empresas chilenas o bien proveer de bienes y servicios al exportador chileno.

Con respecto a la posibilidad de captar intercambios de la región con el resto del mundo como vía de crecimiento del mercado de cargas por el Corredor, se presentan como principales opciones las siguientes:

- (1) Comercio entre Chile y Brasil; que actualmente se canaliza por CMS (graneles) y por CTC (manufacturas).
- (2) Comercio entre Chile y Unión Europea: utiliza el canal de Panamá.
- (3) Exportaciones del Sur de Argentina con mercados sobre el Pacífico.

Como primera aproximación, si se comparan distancias y tiempos de transporte de la ruta actual en comparación a la ruta del corredor, se perfilan con más posibilidades los intercambios entre Chile y Brasil y las exportaciones del sur de Argentina con destino a mercados sobre la costa oeste de América.

Comentario final

Nota: Para la elaboración del informe se contó con la participación del Ing. Néstor Berdichevsky, asesor del Ministerio de Economía y Hacienda de la Provincia del Neuquén y consultor.

El proyecto de integración entre Argentina y Chile en la región del Corredor Trasandino del Sur presenta una muy buena perspectiva. La situación actual permite verificar que el intercambio bilateral en la región norpatagónica mantiene una tendencia de crecimiento y a qué futuro se podría afirmar con el aprovechamiento de oportunidades de comercio e inversión que comienzan a vislumbrarse en la región. La red de transporte del corredor se encuentra en buen estado y en algunos nodos, como Concepción, Zapala y Bahía Blanca, se proyectan mejoras significativas por inversiones muy importantes que podrían concretarse en el corto plazo. El volumen de carga que transita por la red podría dar un salto sustancial con la concreción de proyectos de minería en la región precordillerana, lo que sin duda demandará una mejora tanto en la calidad como capacidad de carga en la oferta de servicios de transporte. Las producciones que motorizan las economías regionales son productos primarios destinados a mercados externos y con perspectivas de precios altos en comparación a los niveles históricos. Por último, existe un alto potencial de generación de nuevos intercambios dado que los niveles actuales todavía son bajos y por otra parte, se abre una gran oportunidad de generación de negocios basados en alianzas entre empresas argentinas y chilenas, para exportar a los principales mercados del mundo con las ventajas que confieren los múltiples tratados de libre comercio firmados por Chile. ■