

Sistema de transporte del Mercosur: mitos y realidades

Por Mauricio López Dardaine

En una reciente reunión del MERCOEX - Consejo de Comercio Exterior del Mercosur- realizada en Buenos Aires, al que asistían directivos brasileños de empresas de transporte, escuché una cruda frase: "El sistema de transporte del Mercosur está en estado de colapso".

Puesto que se me ha pedido que hable sobre este tema, me parece oportuno analizar lo dicho por alguien que vive la realidad del transporte de todos los días. En primer lugar, se nos ocurre preguntarnos: ¿No es exagerada esta opinión?

A la luz de las quejas de dirigentes de empresas de transporte, de despachantes que operan en la frontera, de otras expresadas en reuniones oficiales del Mercosur, y lo vertido en algunos artículos serios sobre el tema, a lo que puedo agregar mi propia experiencia como consultor de compañías con intereses en los cuatro Países Miembros, diré que no parece haber ni sombra de exageración. Si ello es así, la siguiente pregunta es ¿por qué?

Sin pretender tener todas las respuestas, me animaría a mencionar algunas causas. Ya que no se trata de una sola, sino de varias razones concomitantes. Y creo que no podremos avanzar hacia las soluciones sin detenernos en los motivos.

Mauricio López Dardaine es Ingeniero Industrial de la Universidad de Buenos Aires. Consultor de empresas, Director de la Cámara de Exportadores de la República Argentina y Vicepresidente Segundo del Comité Empresarial Mixto Argentino-Chileno.

Desde el punto de vista de los empresarios, se puede señalar que hasta el 31 de diciembre de 1994 (a casi cuatro años de firmado el Tratado de Asunción que dio nacimiento oficial al Mercosur) muchos dirigentes seguían negando la viabilidad del emprendimiento. En su defensa digamos que habían sufrido decepciones con la ALALC y con la ALADI. Más de un centenar de acuerdos bilaterales y sectoriales habían creado, en rigor, poco comercio intra-continental.

Por el otro lado, iba avanzando una realidad que estos empresarios no veían: las cifras del comercio intra-Mercosur estaban creciendo en proporción geométrica. En efecto, en 1990 las exportaciones intra-Mercosur sumaban 4.124 millones de dólares. En 1995, según estimaciones preliminares, habíamos llegado a 14.339 millones (Fuente: BID).

Cuando se analizan en conjunto, estos dos aspectos empiezan a explicar el colapso del transporte:

- Falta de credibilidad (o falta de visión) que trae aparejada una ausencia de planificación en lo logístico.
- Las empresas de transporte no tuvieron

una demanda que les fuera anticipada por sus clientes.

- La demanda les estalló el 1° de enero de 1995, prácticamente en la cara.

Existe otro ángulo desde el cual considerar las cosas: el referido a la responsabilidad de los gobiernos. El puñado de funcionarios de las cuatro naciones que creía con fe ciega en el Mercosur obró en base a una premisa esencial: "No desviarse un ápice de la fecha fijada del 1° de enero de 1995. Enfrentar a sus empresarios con hechos consumados". Ello implicaba, y sin duda lo sabían, arrancar con una Unión Aduanera altamente imperfecta.

Uno de los aspectos que de ello se deriva es la convivencia de aduanas más burocráticas que las aduanas internas del antiguo Virreinato del Río de La Plata. Porque debe quedar claro que si bien hemos creado una Unión Aduanera, las actuales aduanas situadas en las fronteras entre la Argentina, el Brasil, Paraguay y Uruguay, no son sino aduanas "internas", más celosas que las que actúan respecto a terceros países. Sumemos a ellos las normas técnicas de cada país, que están lejos de haber

Como ejemplo del caos administrativo, y para no cargar todas las tintas sobre nuestras aduanas, señalemos que en Paso de los Libres-Uruguayana, del lado argentino funciona el Complejo Terminal de Cargas (Cotecar) conjunto de oficinas pertenecientes a siete dependencias oficiales que albergan un centenar de funcionarios y otro número igual de empleados. Están allí: el IASCAV, sanidad vegetal, la Aduana Nacional, la Secretaría de Transporte, la Prefectura Naval, el SENASA, sanidad animal, el Centro de Frontera y la Gendarmería Nacional. Del lado brasileño ejerce las mismas funciones la Estación Aduanera de Funciones (EAF). Un artículo de *El Cronista* del 10/7/95, señalaba que "en teoría, el Mercosur debería garantizar, en el comercio fronterizo de sus dos socios más grandes, el ahorro de tiempo en trámites. Asimismo, tendría que facilitar el tránsito de bienes y personas. En la práctica, **el Mercosur real tiende a ser la contracara:** las modestas playas de exportación e importación de Cotecar, en el sector argentino, tienen poca capacidad de estacionamiento y una infraestructura varias veces inferior a la de EAF". El Cotecar, agrega, tampoco tiene cámaras frigoríficas, por lo que expone a la mercadería al quema de frío.

Otro aspecto directamente ligado al transporte terrestre son las rutas; nos animaríamos a decir **su esencia** si no fuera por lo anterior, porque de qué sirven buenas rutas si existe un freno como el de

The diagram illustrates a network of connections between 20 cities in South America. The cities are represented by squares and circles, and the connections are lines. The cities are: Lima, Ilo, Arica, La Paz, Santa Cruz, Salta, Asunción, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife, Goiânia, Iquique, Antofagasta, Porto Alegre, Santa Fé, Córdoba, Montevideo, Buenos Aires, Mendoza, Neuquén, and Bahía Blanca. The connections form a complex web, with some cities having multiple connections to others.

Paso de los Libres-Uruguayana. Pero, salvo algunos tramos, nuestras rutas no son buenas. Cualquiera que haga el viaje por tierra entre Buenos Aires y San Pablo, cruzando el litoral argentino, el norte de Uruguay y el sur del Brasil, comprueba lo inadecuado, lo riesgoso, lo limitado de una de las arterias esenciales que explica una parte no desdeñable del comercio intra-Mercosur.

Al hablar, por otro lado, del Acuerdo del tipo 4 más 1 con Chile, nos referimos pomposamente, tanto funcionarios como empresarios, a los "corredores bi-oceánicos". Pero si tenemos en cuenta lo dicho respecto a las rutas que constituyen el eje San Pablo-Buenos Aires, y a ello agregamos la realidad de los pasos a ambos lados de los Andes donde sólo existe uno

asfaltado, el Paso de los Libertadores, que está cerrado un promedio de 45 días al año por causa de la nieve; nos preguntamos: ¿dónde están los corredores bi-oceánicos? Seguimos teniendo caminos angostos para camiones enormes y rápidos, aduanas imbuidas de una mentalidad de otras décadas, normas no compatibles, en fin: un comercio creciente y un consiguiente colapso del transporte por tierra entre los países del Mercosur y entre el Mercosur y Chile.

No obstante todo lo dicho, el Mercosur y el próximo Acuerdo 4 más 1 con Chile, son realidades inmensamente beneficiosas para las empresas y los ciudadanos de nuestras cinco naciones. No existen corredores bioceánicos, pero sí existen **ejes importantes** -con rutas que no son óptimas pero que van mejorando- tales como el formado por los nodos siguientes: Recife-Río de Janeiro-San Pablo-Curitiba-Asunción-Salta-Antofagasta y el más conocido, que de Curitiba sigue a Porto Alegre-Santa Fe-Córdoba-Mendoza-Santiago.

Es cierto, no existen aún tales corredores y hay grandes problemas burocráticos en los nodos calientes de frontera, pero es muy justo decir que con un ritmo sin pausa, funcionarios y empresarios están trabajando para revertir esta situación. El Comité Técnico de Asuntos Aduaneros de la Comisión de Comercio del Mercosur, por ejemplo, está abocado a ir solucionando día a día los problemas que crea la necesaria existencia de aduanas "internas" dentro del bloque. Los gobiernos nacionales y provinciales, por su lado, trabajan en el "aggiornamento" de las redes de carreteras.

El Brasil, por su parte, ha comenzado también un plan de concesiones relativas

a su red ferroviaria, con el fin de adaptarla a los tiempos y a las necesidades crecientes del Mercosur.

Argentinos y chilenos han puesto en marcha la interconexión real de nuevos pasos, como el de Xico en Salta y el Jama en Jujuy. Al respecto, por impulso del ex-Gobernador de Salta, a fines de 1995, se ha inaugurado un puente sobre el Río Pilcomayo que enlaza Brasil, Paraguay, Salta y ahora el norte de Chile, a través de los nodos que mencionamos en primer término. Los no creyentes se han puesto a trabajar con la fe de los neo-conversos.

Debemos concluir diciendo que el colapso del transporte terrestre del Mercosur y Chile va a acompañarnos por un tiempo. ¿Por cuánto tiempo? Un reciente informe del MERCOEX - basado en fuentes del BID- dice textualmente: *"Las necesidades de infraestructura se están transformando de necesidades nacionales en regionales. El desafío requiere interconectar los sistemas nacionales de transporte, energía, comunicaciones de los países del Cono Sur, en redes que abarquen toda la subregión. Cada día es más evidente que la multiplicación del tráfico de mercaderías y las interrelaciones económicas entre los países del área requerirán inversiones, sólo para transporte, energía y comunicaciones, del orden de los US\$ 20.000 millones en el lapso 1996 al 2000"*. Afortunadamente, estas inversiones ya han comenzado a concretarse.

Otro aspecto a tener en cuenta es el relativo al transporte de sustancias peligrosas, categoría en la que se inscriben muchos derivados del petróleo en todo lo tocante a carreteras y a ferrocarriles. Los dirigentes de nuestro sector deben saber que hay normas comunitarias del Mercosur en diversos grados de elaboración y otras, ya en vigencia, como también, que estas normas son objeto de trabajos específicos desde bastante tiempo atrás. Todo

aquello que se está legislando para la homologación de normas aduaneras, tendrá incidencia directa en los tiempos del transporte. La falta de conocimiento por parte de despachantes o transportistas, ocasionará demoras.

Por ello, resulta muy recomendable que las empresas del sector se compenentren de las normas que afectan directamente al transporte de sus productos.

Si hemos de convivir con las circunstancias a que aluden estas líneas, el mayor conocimiento y coordinación consecuente, significarán ahorro en los tiempos de la **logística**, con el consecuente ahorro de costos y el aumento de la satisfacción de los clientes en Uruguay, Paraguay, Brasil y Chile.

Corolario

Este breve panorama -breve en relación a su complejidad- nos lleva a replantearnos la **logística** (que incluye al **transporte** como uno de sus pivotes) como una **logística del Mercosur más Chile**. Aquellos que acepten el enorme esfuerzo que significa estar al día con las variables relativas a los cinco territorios, sus rutas, sus normas aún disímiles, sus modalidades, pero también sus enormes oportunidades comerciales; aquellos que acepten el cambio de mentalidad que implica pensar en la plena vigencia de una Unión Aduanera y una o más zonas de Libre Comercio (más Chile más Bolivia más Perú) podrán alcanzar en los escasos años que restan para asomarnos al siglo XXI una posición de vanguardia frente a sus competidores del Cono Sur.

Tomar conciencia de los actuales problemas que afronta el transporte es la puerta para llegar a conocer y posteriormente evaluar las debilidades (riesgos) y fortalezas (oportunidades) con que nos enfrenta el futuro que ya está aquí entre nosotros.