

Para satisfacer las exigencias de los buques más grandes que navegarán por el Canal de Panamá cuando se complete su expansión en 2015, los países de América Central deben mejorar radicalmente su infraestructura intermodal de puertos y de rutas, la calidad de sus servicios de transporte por camión e intensificar su coordinación institucional, de acuerdo con dos estudios que dio a conocer el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El primero titulado Diagnóstico sobre el desempeño de los puertos y estudio de conectividad portuaria en Centroamérica y la República Dominicana, es una evaluación del funcionamiento y de la conectividad de 18 puertos de Belice, América Central y la República Dominicana. En el segundo informe titulado Transporte automotor de carga en Centroamérica y República Dominicana: Análisis de desempeño y recomendaciones de política se evalúa el transporte por camión y se formulan recomendaciones para el futuro.

Los informes se difundieron durante un seminario sobre temas logísticos en la Reunión Anual del BID, que tiene lugar en la Ciudad de Panamá. El BID instó a los países a que establezcan agendas logísticas nacionales a fin de mejorar la coordinación de sus políticas y eliminar los obstáculos que afectan la capacidad de la región para competir en el mercado mundial.

Una gestión logística eficiente exige que el sector público actúe a escala regional, nacional y local, conforme a una agenda coordinada, con prioridades y objetivos comunes, sobre la base de una información coherente que ayude a la definición de políticas públicas y permita un control permanente.

La necesidad de más coordinación es particularmente apremiante porque la expansión del Canal de Panamá dará cabida a buques post-Panamax que transportan 12.600 contenedores, frente a los 4.500 que cargan los actuales. Hoy, solo dos países de la región pueden recibir buques post-Panamax: la República Dominicana, en el puerto de Caucedo, y las terminales de Panamá.

Nueva dinámica del transporte de cargas

Los buques post-Panamax cambiarán radicalmente la dinámica del transporte de carga. Los buques que atracan en múltiples puertos con cargas pequeñas dejarán paso a los navíos post-Panamax, capaces de llevar grandes volúmenes mayores a un sistema portuario radial. Los puertos y las carreteras deberán ser capaces de descargar y desplazar de cargamentos mucho más voluminosos, y hacerlo con mayor rapidez y eficiencia.

“La región debe cambiar el curso en cuanto a la forma en que administra la logística de las cargas, a fin de reforzar su integración con el mundo y seguir creciendo”, dijo Alexandre Meira da Rosa, gerente del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente del BID. “Las empresas pueden ser muy eficientes produciendo bienes a precios bajos, pero pierden sus ventajas competitivas en las ineficiencias en el embarque y transporte de esos bienes dentro del país”.

Los altos costos del transporte también impiden que los productos del país compitan eficazmente en el mercado mundial. En América Central, por ejemplo, el transporte y la logística pueden representar desde el 20 hasta el 60 por ciento de los precios de los productos alimenticios entregados.

Pero a dos años de que esté lista la expansión, sólo Panamá y República Dominicana, entre los países evaluados, cuentan con terminales para recibir y darle servicio a esos mega buques. Panamá tiene a cuatro puertos en el Atlántico y el Pacífico en condiciones de hacerle frente al desafío mientras que Dominicana está en capacidad para hacerlo en sólo una terminal portuaria.

Costa Rica y otros cinco países latinoamericanos que no fueron objetos del estudio -Bahamas, Colombia, Cuba, Jamaica y Perú- se han sumado a la carrera para ampliar y rediseñar algunos de sus puertos impulsados por la ampliación canalera, dijo el presidente del BID, Luis Alberto Moreno.

"Todos tienen planes y algunos obras ya concluidas para competir por el aumento anticipado en el negocio del trasbordo de carga", afirmó.

Destacó, por otro lado, que gerentes en industrias tan diversas como la del cobre en Chile, la soja en Estados Unidos y los electrodomésticos en China, están rehaciendo las cuentas sobre costos, tiempos e insumos. Estados Unidos es el principal cliente del canal, mientras que Chile es el mayor usuario latinoamericano.

"Están visualizando nuevas cadenas de valor que les permitirán producir y distribuir productos en mercados que hasta hoy resultan inalcanzables", afirmó Moreno, un economista colombiano. "Todo esto representa una oportunidad histórica para nuestra región. Pero me pregunto ¿podrá Mesoamérica (México, Centroamérica, Colombia y Dominicana) capitalizar esta oportunidad?".

El estudio sostiene que con los nuevos mega buques los puertos y las carreteras deberán ser capaces de descargar y desplazar cargamentos mucho más voluminosos y hacerlo con mayor rapidez y eficiencia. La región deberá invertir grandes sumas en la modernización de sus puertos, entre otras reformas que se tornan urgentes.

"Debe cambiar el curso en cuanto a la forma en que administra la logística de las cargas a fin de reforzar su integración con el mundo y seguir creciendo", planteó Alexandre Meira da Rosa, gerente del Sector de Infraestructura y Medio Ambiente del BID. "Las empresas pueden ser muy eficientes produciendo bienes a precios bajos, pero pierden sus ventajas competitivas en las ineficiencias en el embarque y transporte de esos bienes dentro del país", agregó.

Por ejemplo, sólo uno de los puertos estudiados –Caucedo– recibió una clasificación de “muy bueno” en materia de conectividad terrestre, que considera factores como congestiones viales, seguridad y número de pistas en los accesos portuarios. Seis puertos recibieron la clasificación “bueno”, cuatro se consideraron “adecuados” y siete recibieron la clasificación de “deficiente”.

“El transporte por tierra firme en América Central es complejo”, se indica en el estudio sobre los puertos, “porque la región es demasiado pequeña y no tiene volumen suficiente para una red densa y corta de transporte marítimo, pero es demasiado grande y carente de infraestructura vial para contar con un servicio adecuado de transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades del comercio nacional e internacional”.

En el informe se recomienda que los países establezcan un órgano coordinador nacional

encargado de la supervisión del transporte marítimo y terrestre y se hace hincapié en que la existencia de una red integrada de transporte marítimo y terrestre intermodal es crucial para el desarrollo futuro de la región.

El segundo estudio examina el transporte por camión, desde las reglamentaciones a la seguridad para las cargas y los cruces fronterizos. Las tarifas para este medio de transporte de cargas son onerosas y los costos de seguridad altos, se señala en el informe, y la falta de combustible diésel con bajo contenido de azufre impide la renovación de las flotas con motores más modernos y eficientes. La proporción de caminos pavimentados en países como Honduras y Belice es 22 por ciento y en Nicaragua no es más de 15 por ciento.

“Suele afirmarse que la cadena de suministros es apenas tan buena como su eslabón más débil y a menudo las carreteras constituyen este eslabón”, según el estudio.

Es necesario el mejoramiento de la coordinación de los cruces fronterizos y los países deben solucionar problemas internos espinosos, como las leyes que protegen a las flotas nacionales prohibiendo que los camiones extranjeros transporten carga interna en sus viajes de regreso, que encarecen el servicio para todos.

Fuentes: Portal del Banco Interamericano de Desarrollo y Associated Press, a través de www.mundomaritimo.cl,
revisado el 18-03-13