



LOS PUERTOS DE LA ANSIADA INTEGRACIÓN

La conexión a través de un intercambio comercial que genera crecimiento económico es uno de los principales objetivos del foro permanente APEC. En ese aspecto, los puertos de América Latina deberán superar el triple desafío de modernizarse y conectarse entre ellos y con el transporte de tierra. ¿Cómo avanza el continente y cuán cerca está de lograr plenamente este imperativo?

Por
Gwendolyn
Ledger

Bien encaminados. Así se ven los puertos latinoamericanos, desde Manzanillo en el Pacífico Norte, hasta Coronel, por el Pacífico Sur, en su rumbo a la modernización y a la oportunidad para hacer crecer el comercio para traer prosperidad a la región, especialmente en el intercambio hacia y desde naciones del Asia Pacífico.

Así lo considera Juan Andrés Duarte, presidente ejecutivo de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), un gremio que lleva más de 110 años representando los intereses

de los miembros de la industria portuaria y marítima en el hemisferio occidental

“América Latina es una región que se ha caracterizado por su gran desarrollo reciente en materia portuaria: es un continente que ha transformado en los últimos treinta años su infraestructura de puertos de una forma impresionante (...) con terminales de talla mundial absolutamente competitivas, que ranquean entre los más eficientes del mundo”, comenta Duarte a AMÉRICA ECONOMÍA, recordando el tercer lugar que obtuvo el grupo Puerto de

Cartagena, en Colombia, según el más reciente informe del Banco Mundial (BM).

Sin embargo, existen una serie de desafíos que tanto operadores como gobiernos deberán afrontar para que los puertos sean más eficientes y se proyecten hacia los desafíos que vienen para el sector, destaca el directivo de AAPA.

“El sector portuario [regional] también necesita una buena conexión con el *hinterland* (la zona terrestre de conexión portuaria con los destinos de las mercancías) para establecer la mejor comunicación entre los mercados. Y

en eso dependemos de los Estados para conectar con carreteras, con el ferrocarril, para ayudar a desarrollar las comunidades logísticas”, añade Duarte.

“La mejora de las conexiones terrestres en regiones geográficamente próximas y la implementación de protocolos de seguridad más robustos son cruciales. En América Latina, el desarrollo del transporte ferroviario debería ser considerado por su eficiencia y baja emisión de carbono”, dice por su parte Alberto Oltra, CEO Spanish-Speaking South America (SSA), DHL Global Forwarding a AMÉRICA ECONOMÍA.

En el informe ‘Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe 2024: Reconfiguración del comercio mundial y opciones para la recuperación regional’, José Manuel Salazar-Xirinachs, secretario Ejecutivo de la CEPAL apuesta a que “La implementación de políticas de desarrollo productivo con un enfoque de clústeres, y basadas en una estrecha colaboración público-privada y en un esfuerzo sostenido en el tiempo, aparece como un mecanismo idóneo para avanzar en esa dirección, así como para posicionar competitivamente a la región frente a la reconfiguración en curso de las

El Corredor Bioceánico Vial (CBV) se proyecta como una mega-carretera que conectaría de este a oeste Brasil con Chile, uniendo cuatro países, atravesando siete pasos fronterizos y permitiendo ahorros de tiempo y kilómetros en relación con los viajes de buques que hoy pasan por el Canal de Panamá.

cadenas globales de valor”, señaló.

Es la preocupación que tiene Enrique Sánchez, Director del recientemente creado Clúster Coahuilense de Logística y Cadena de Suministro en México, quien considera que históricamente la creación de infraestructura para la carga en Latinoamérica ha sido insuficiente y, en muchos casos, ignorada o rápidamente rebasada

“No hay muchos casos en los que la planeación urbana en las ciudades se haga considerando el tránsito de carga dentro y en la periferia de las ciudades, en general se crea sobre la marcha y no con la mejor información y proyección”, detalla.

Una ‘Ruta de la Seda Sudamericana’

Una de las señales auspiciosas es el establecimiento de un corredor

bioceánico en Sudamérica. Y es que, según este organismo multilateral, estos pasajes de tránsito terrestre en América del Sur constituyen una gran oportunidad para mejorar la competitividad de los territorios involucrados y potenciar el desarrollo económico local.

Denominado corredor Bioceánico Capricornio, o Corredor Bioceánico Vial (CBV), se proyecta como una mega-carretera que conectaría de este a oeste Brasil con Chile, uniendo cuatro países, atravesando siete pasos fronterizos y permitiendo ahorros de tiempo y kilómetros en relación con los viajes de buques con cargas de exportación que hoy pasan por el Canal de Panamá.

Para Gustavo Mallat Garcés, académico de la Universidad Santo Tomás, en Chile, Capricornio debe ser la plataforma estratégica de la región hacia los mercados de APEC, ASEAN y algunas economías del TPP – 11.

“Esta ruta bioceánica se debe convertir en un factor crucial de generación de puestos de trabajo en diferentes sectores productivos y en un pilar para potenciar el capital humano a nivel regional, y su retención(...) Por ejemplo, recibir productos de exportación del sur de Brasil, Paraguay y del noroeste argentino, y agregarle valor en el territorio, ya sea en zonas o barrios industriales de Iquique y Alto Hospicio, y que se conviertan en “exportaciones chilenas” hacia el Asia-Pacífico o el Indo-Pacífico, en naciones o mercados en donde

Chile tiene arancel cero, por los tratados y acuerdos de libre comercio” indica.

En estos momentos, este corredor, reimpulsado durante la reciente visita del presidente chileno Gabriel Boric al mandatario de Paraguay, Santiago Peña, está bien encaminado consideran los entrevistados.

“Es una gran oportunidad de desarrollo para los países que entrelaza; está probado con los corredores internacionales de comercio que involucran a dos o más países, contribuyen de manera significativa al desarrollo económico e industrial de regiones en cada país e incluso de regiones binacionales que comparten frontera”, dice Enrique Sánchez, desde México.

“Por su extensión podríamos llamarlo la ‘Ruta de la Seda Sudamericana’, aunque no cuenta con la vía férrea desarrollada en la estrategia china y ese no es un detalle menor. La vía carretera es la menos eficiente desde todo punto de vista y cruzar desde Brasil hacia los puertos del Pacífico representa un objetivo muy demandante para justificar frente a la operación vía puertos del Atlántico”, explica Alejandro Wolf, socio de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG).

El también consultor en logística internacional recuerda que el Banco Interamericano del Desarrollo (BID) debe terminar de analizar el Plan Maestro sobre este corredor, y emitir sus reco-





El gran cambio en el tablero de los terminales marítimos latinoamericanos será el puerto de Chancay, en Perú, que será inaugurado durante la cumbre APEC 2024.

Las incertidumbres geopolíticas y climáticas están presentes, tal como indica el informe de la UNCTAD, que resume los graves retos que enfrenta el sector marítimo, debido a perturbaciones climáticas y a las interrupciones en el Canal de Panamá.

mendaciones, ya que los corredores bioceánicos pueden perder incidencia a medida que se alejan de sus puntos de inicio. “Las rutas marítimas que parten de puertos del Pacífico usualmente recorren otros puertos de la costa de Sudamérica, es decir, no parten en forma directa a destinos de Asia, y esto significa que las ventajas de la proximidad a puertos de Oriente no aprovechan los transit time de forma absoluta”, advierte Wolf.

Del mismo modo, Sánchez afirma que tener puntos de cruce terrestre o marítimos o aéreos eficientes no es suficiente. “La planeación del desarrollo logístico debe ser integral, [ya que] los problemas y complicaciones de operación tenderían a crecer junto con el costo logístico para las empresas, así como otros problemas

de índole urbano, de movilidad y conectividad”, advierte.

El futuro de los puertos

El gran cambio en el tablero de los terminales marítimos latinoamericanos será el puerto de Chancay, en Perú, que será inaugurado durante la cumbre APEC 2024.

“Traerá grandes beneficios como la habilitación de rutas directas para el transporte de productos hacia y desde Asia, así como el fortalecimiento de la conectividad marítima, redirigiendo el tráfico de países como Brasil, Chile, Ecuador y Colombia hacia Perú. Además, ayudará a reducir la congestión en el puerto del Callao, y disminuirá los tiempos de tránsito hacia destinos como China, Japón y Corea, reduciendo el tiempo de 35 o 40 días a solo 23”

destaca Iván Sánchez, Chief Operating Officer de Ransa Perú.

Para la AAPA el terminal de la china Cosco será un reto interesante en la reorganización de las rutas navieras.

“Después de que Chancay logre recibir barcos de 24,000 TEUS y cómo va a ser el sistema de *feeders* a los otros puertos [poder] ver si esto realmente cambia las rutas de las otras navieras, porque si tenemos un comercio importante desde Asia hacia el Pacífico, pero también tenemos rutas a Estados Unidos y rutas a Europa”, indica Duarte.

El ejecutivo agrega a los desafíos el envejecimiento de la infraestructura portuaria. “Es un reto que está siendo común en todo el continente, desde Canadá hasta Argentina, y en nuestra re-

gión es un poco más complicado porque dependemos muchas veces de los gobiernos y los privados requieren un marco de concesión de muchos años (...) Vemos el caso de Perú, que han permitido contratos a largo plazo para que inversiones multimillonarias vengán a crear infraestructuras portuarias que en lo último le van a dar eficiencia al comercio exterior”, acota.

Adicionalmente, las incertidumbres tanto geopolíticas como climáticas están siempre presentes, tal como indica el Informe del Transporte Marítimo 2024 de la UNCTAD, que resume los graves retos a los que se enfrenta el sector marítimo en la región, debido a perturbaciones climáticas, con interrupciones en el Canal de Panamá, más la distorsión de las tarifas de fletes en toda la región durante 2023.

Además, la UNCTAD destaca una crisis de conectividad de la región, aspectos que solo pueden subsanarse si se consolidan los volúmenes de carga, se fomenta la colaboración entre cargadores y se impulsan infraestructuras portuarias con inversión privada.

En ARLOG, en tanto, recuerdan al Covid-19 como “un punto de inflexión cuyos efectos no parecen haber sido comprendidos en su totalidad (...) evidenció una sobre demanda de consumo creando múltiples cuellos de botella, alterando el desenvolvimiento del transporte marítimo como nunca y elevando las tarifas siete veces sobre sus valores usuales”, reflexiona Wolf, expresando preocupación por que se repita un evento de estas características sin que se haya aprendido la lección.