Las tendencias proteccionistas afectan las barreras comerciales de los países. Las condiciones que determinaban el crecimiento de intercambio dicen que están en baja, sumándole que la crisis económica no termina de hacer pie.

Los principales países del Mercosur, Argentina, Brasil, Venezuela y Uruguay estuvieron entre los países más proteccionistas del mundo. Nuestros principales socios comerciales con quienes practicamos el "libre comercio" hasta hace poco tiempo, fueron los más cerrados del mundo.

Asimismo, el reciente acuerdo entre el Mercosur y la Unión Europea, abre nuevos escenarios de integración que contrastan con las tendencias proteccionistas de algunos países de la región.

Acuerdo Mercosur – Unión Europea

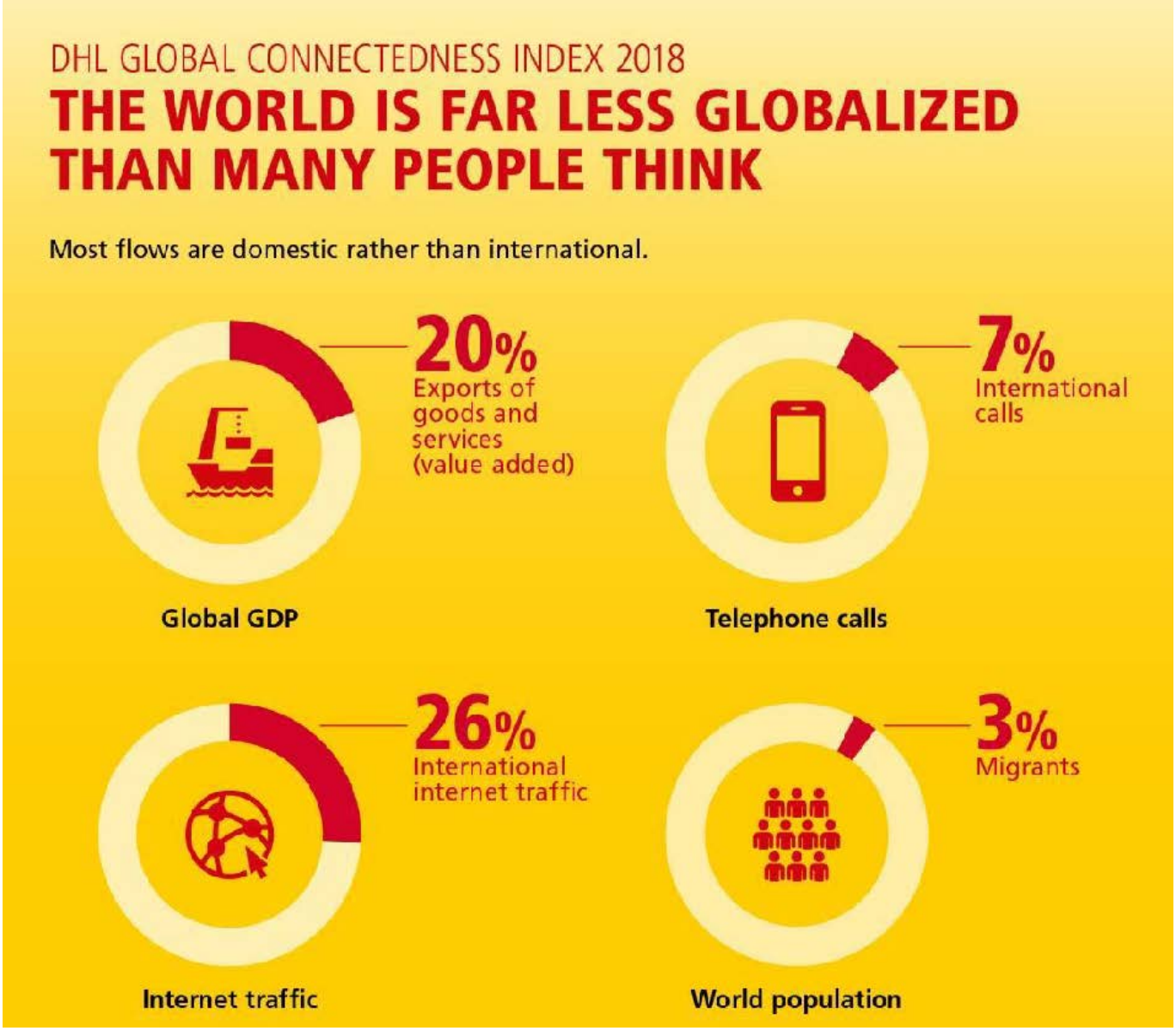
La Asociación Estratégica entre Mercosur y la Unión Europea implica la integración de un mercado de 800 millones de habitantes, casi una cuarta parte del PBI mundial y con más de US$ 100.000 millones de comercio bilateral de bienes y servicios. Es un hito para la inserción internacional del Mercosur ya que aumenta las exportaciones de las economías regionales, consolida la participación de nuestras empresas en cadenas globales de valor, promueve la llegada de inversiones, acelera el proceso de transferencia tecnológica y aumenta la competitividad de la economía, todo lo cual generará un incremento del Producto Bruto Nacional de cada país y el aumento del empleo de calidad. Además, constituye un sello institucional que da carácter permanente a la relación estratégica con la UE, garantizando transparencia, previsibilidad y reglas claras para los actores económicos.

El acuerdo alcanzado asegura los principales objetivos trazados por los países del Mercosur ya que mejora las condiciones de acceso en bienes y servicios para nuestras exportaciones, a la par que permite un tiempo de transición para la apertura comercial de los bienes y servicios europeos y preserva herramientas de desarrollo industrial en campos como propiedad intelectual, compras públicas y defensa comercial.

El acuerdo trasciende los fines meramente comerciales y marca un antes y un después en la integración internacional del Mercosur y en el proceso de desarrollo económico nacional de cada país miembro. Es, además, el resultado de un esfuerzo de diálogo, coordinación y entendimiento tanto entre los países miembros del Mercosur, así como entre sus gobiernos y el sector privado, cámaras sectoriales y asociaciones sindicales de cada uno de ellos. Asimismo, fortalece internamente al Mercosur y consolida y amplía el horizonte de su agenda de inserción internacional.

Índice Global de Conectividad 2018 de DHL

Según el "Índice de Conectividad Global 2018" de DHL, "En un mundo cada vez más globalizado, sigue existiendo todavía en todo el planeta un enorme potencial por explotar. El Índice de Conectividad Global muestra que, actualmente, la mayor parte de los movimientos e intercambios que vemos en el mundo, se producen a nivel nacional y no internacional, aunque sabemos que la globalización es un factor decisivo en términos de crecimiento y prosperidad", dijo John Pearson, CEO de DHL Express.



Índice de Conectividad Global 2018, DHL.





Globalización: escenario actual. (Fuente: CIC – Comité Intergubernamental

Coordinador Cuenca del Plata).

Globalización: reglas de juego para el sector transporte.

Logística e Infraestructura – Competitividad y Tecnología

Costos del Transporte y competitividad

Para clarificar el concepto podríamos decir que el transporte de un determinado bien es un "valor desagregado" del mismo. Empíricamente no le agrega valor en el sentido estricto del término. Más aún, es posible que el transporte desagregue cantidad y también calidad al producto y su desplazamiento engendra también riesgos ciertos y por supuesto, costos. La situación ideal sería por ejemplo que traslademos, solo con el pensamiento e instantáneamente, un producto de un lugar a otro. Así sería sin riesgos, sin valor desagregado y sin costos.

En una cuenca tan extensa como la Cuenca del Plata y con producción de materias primas con poco o ningún valor agregado para la exportación, sujeto a commodities, el valor de sus fletes y costos portuarios son muy importantes en el precio final y disminuyen su competitividad en los mercados internacionales.

En síntesis, al ser las exportaciones el modo más genuino de mejorar nuestros términos de intercambio y tener saldos positivos para el crecimiento, "debemos minimizar los costos de transporte". Eso se logrará con mejoras en su equipamiento y en su infraestructura fija, sean puertos, aeropuertos, vías férreas o caminos y en la circulación y gestión de las mismas.

Costos parásitos del transporte y su infraestructura

Todo itinerario ocioso, dificultad o lentitud en la circulación, congestión, riesgos que afecten la seguridad vial, mayores costos de operación, etc., se transforman en costos parásitos. Estos encarecen el producto final y demoran la oportunidad de la entrega, conspirando así contra dos parámetros fundamentales de la

competitividad internacional.

La comprensión territorial es una tarea compleja y apasionante, en especial en regiones con una notable carga histórica. En cualquier escenario litoral, y específicamente en lo que al Mediterráneo se refiere, no se pueden separar las realidades marítimas de tierra firme.

El Transporte como sistema de alta complejidad e impacto social

La multiplicidad de factores intervinientes, su vastedad geográfica, los innumerables efectos mutuos de las partes, exigen para su análisis y gestión consideraciones “sistémicas”,”sinergia de las partes” y vinculación de las mismas en “Red”.

A la Cuenca le urge la integración de una logística que ofrezca fluidez, rapidez y eficiencia en sus vías de comunicación y con una visión de conjunto y atendiendo la realidad: dónde va el transporte, atrás van el desarrollo, el trabajo y la riqueza.

Sin embargo, en un esquema del tipo colonial, América del Sur es como un triángulo rodeado por tres masas de agua, cuyo desarrollo socio-económico ha sido totalmente periférico, volcado sobre la costa. Las grandes ciudades se constituyeron cerca del mar, donde lo importante era tener un puerto para poder sacar materias primas y traer productos elaborados. Pero esta situación genera espacios vacíos en el interior de nuestros países. Ante este panorama, la alternativa es explotar las vías internas de comunicación intercontinental terrestres, ferroviarias y fluviales.



Canal Emilio Mitre. (Photo: Gustavo Deelersnyder).

Formulacion estrategica de una política de apertura regional

Un PROYECTO REGIONAL debe dar los lineamientos básicos de las necesidades y demanda del sector.

REGION INTERIOR: Como integración y consolidación geográfica, demográfica, cultural y político-económica de sus regiones más desprotegidas, especialmente la Cuenca del Plata, el Amazonas y el Orinoco.

REGION EN LATINOAMÉRICA: El Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC), como núcleo inicial de la revitalización de la integración regional, en busca de una Patria Grande Iberoamericana, con un futuro político de BLOQUE LATINOAMERICANO de la América Románica.

REGION Y EL MUNDO: Estrategias políticas de relación e intercambio, desde la base actual del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del

Plata y MERCOSUR y futura del BLOQUE LATINOAMERICANO, con los grandes bloques mundiales, como el reciente acuerdo con la Unión Europea.

Los objetivos regionales y el transporte

Unión regional, integración territorial, transporte e infraestructura.

La Unión Regional requiere de su integración territorial, la comunicación de sus habitantes, la ocupación real de su territorio y la incorporación de vastas zonas de la región a las actividades culturales y productivas.

Estado fundacional, colonizador, transporte e infraestructura

La función de los Estados como promotores primero de la conquista del territorio, su ordenamiento y colonización para su incorporación a la vida productiva de las Naciones, requiere ineludiblemente de una infraestructura de transporte, que se convierte así en un instrumento fundamental para el cumplimiento de dichos objetivos.

Reactivación económica, transporte e infraestructura

Se estima una vigorosa reactivación económica, que necesita inexcusablemente de una infraestructura de transporte que la posibilite y que, en muchos casos, es la primera de las inversiones a realizar para su concreción.

Transporte seguro, rápido y económico significará menos costos de los productos de consumo interno y saldos de exportación competitivos.

Estados, regulación y sistema de transporte

Los Estados como planificadores de la infraestructura y reguladores de su uso en el transporte y en buena medida de sus costos, tienen la responsabilidad de aportar eficacia, celeridad y transparencia en su gestión.

Los Órganos de Regulación y Control deben tener razonable independencia institucional, óptimo nivel técnico y absoluta transparencia en su gestión. Su intervención debe ser la mínima indispensable, dejando a la actividad privada la construcción, equipamiento, conservación y operación de los distintos sistemas modales y su infraestructura fija y móvil correspondiente.

Federalismo y Transporte

La promoción y dinamización de las actividades económicas del interior de los países necesitan de una participación real de las provincias y los municipios en las grandes decisiones del planeamiento, inversiones y gestión. Los Consejos Federales del Transporte e Infraestructura son los organismos naturales para tal integración.

La vinculación de los territorios nacionales con el transporte y su infraestructura posibilita un crecimiento más armónico y mejor distribuido del mismo.

Las grandes concentraciones no sólo crecen por su propia impronta, sino que lo hacen a costa del empobrecimiento de poblaciones menores a las que van absorbiendo. Estos procesos de concentración terminan en una población marginal, sin viviendas, sin servicios y aún sin trabajo, que generan tensiones sociales inmanejables.

Integración sectorial y transporte

La gravedad de la situación del sector exige ineludiblemente la concertación por los Estados, de los involucrados en su actividad, el nivel empresarial, usuarios y trabajadores, y su instrumentación institucional.

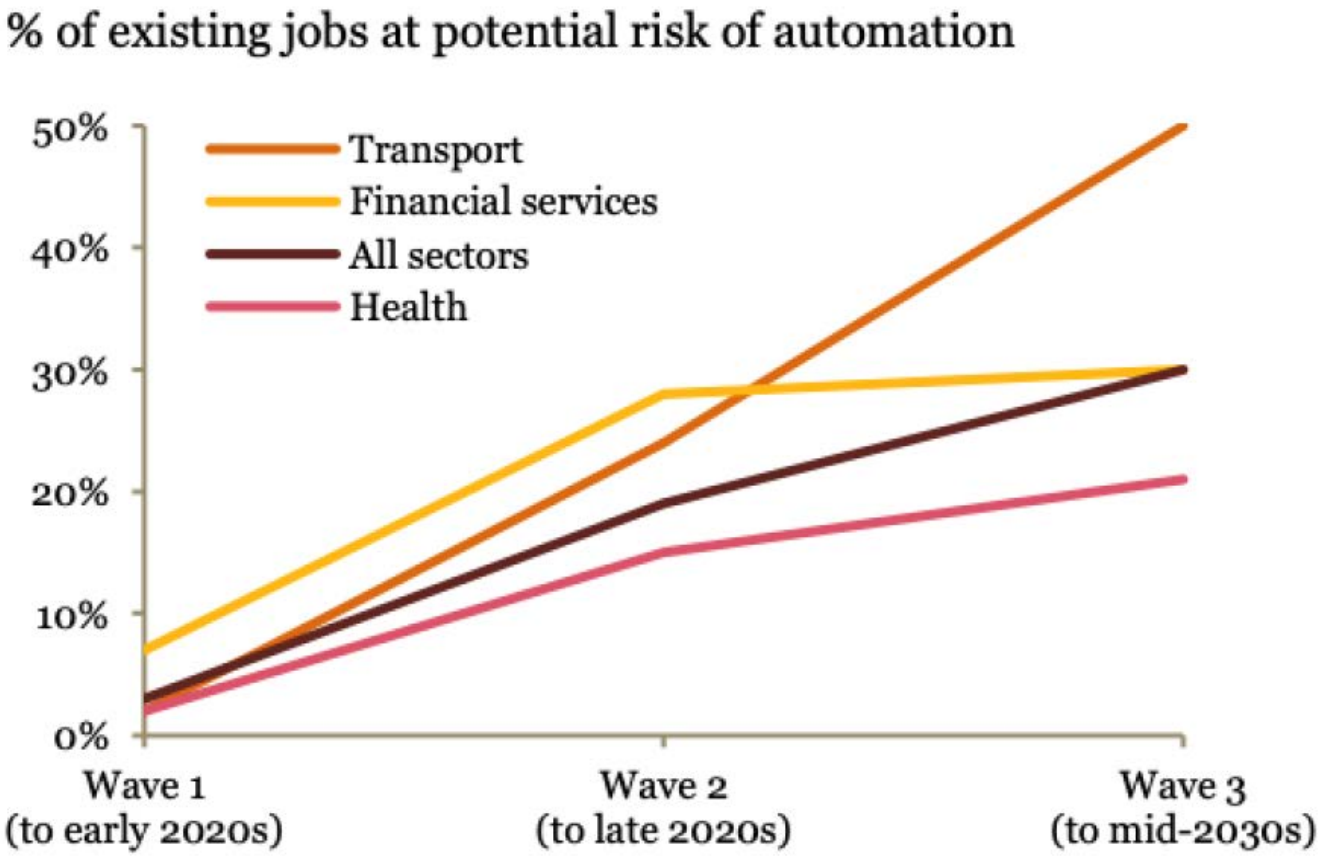
Actividad privada y transporte

En una situación de desfonde de los recursos presupuestarios público – estatales, es conveniente el concurso de las inversiones privadas y su consulta en la planificación, gestión y control.

Debe buscarse una simplificación de su marco normativo, que agilice los trámites, una contraparte estatal competente que guíe la gestión y defina las presentaciones y finalmente debe asegurarse una transparencia absoluta que dé confianza a la inversión privada.

El Estado con una planificación plurianual promoverá la consolidación, modernización y eficiencia de las empresas del sector.

Robotización del trabajo y el transporte



Potential job automation rates by industry across waves. Pwc Report, "Will robots really steal our Jobs?" 2018. (Source: PwC estimates based on OECD PIAAC data – media values for 29 countries).

Nuevas fuerzas están transformando el mundo del trabajo. Las transiciones implicadas en esta evolución piden que se tomen medidas enérgicas. Nos esperan innumerables oportunidades para mejorar la calidad de vida de los trabajadores, ampliar las opciones disponibles, cerrar la brecha de género, revertir los estragos causados por las desigualdades a nivel mundial y mucho más. Sin embargo, nada de ello ocurrirá por sí mismo. Sin esas medidas enérgicas, nos dirigiremos a un mundo en el que se ahondarán las desigualdades e incertidumbres existentes. Los avances tecnológicos –la inteligencia artificial, la automatización y la robótica– crearán nuevos puestos de trabajo, pero quienes van a perder sus trabajos en esta transición podrían ser los menos preparados para aprovechar las nuevas oportunidades. Las competencias de hoy no se ajustarán a los trabajos de mañana y las nuevas competencias adquiridas pueden quedar desfasadas rápidamente (OIT, Comisión Mundial sobre el Trabajo Futuro, "*Trabajar para un futuro más prometedor*", 2019).

Siendo la situación en las áreas de administración estatal de quietud y desaliento de sus recursos humanos, es urgente y prioritario su formación, actualización y perfeccionamiento, que debe abarcar todos los niveles y sectores a través de cursos de capacitación y escuelas específicas.

Recursos económicos y transporte

El transporte y su logística son sólo receptores de una parte de su aporte al Producto Bruto Interno, lo cual se traduce en ciertos modos, como el ferroviario, en equipamiento móvil obsoleto y en gran medida excedido en su vida útil y una infraestructura física en gran parte gravemente deteriorada.

Los estados deberían promover la reactivación de la industria ferroviaria nacional, como aporte significativo para la mejora de este servicio. Un buen ejemplo es el

caso argentino actual.

Riqueza, trabajo y transporte

Con muchos millones de personas que dependen del sector, con su capacidad de anticipar la formulación de grandes emprendimientos productivos, y su incidencia en el movimiento económico y social, el transporte, su infraestructura y logística, deben convertirse en una palanca formidable para la generación de riqueza y trabajo.

Conclusiones

Aunque actualmente la prioridad absoluta de la agendas gubernamentales es la salud, se deben abordar también acciones coordinadas para la gestión sostenible de los ecosistemas, medidas que deben elaborarse con una visión estratégica, destinada a mejorar la disponibilidad y seguridad hídrica, la resiliencia climática, y con la finalidad de frenar la degradación ambiental.

En este momento -en el cual la crisis sanitaria mundial producida para la COVID-19 está cambiando muchos aspectos de la vida, con efectos a nivel demográfico, ambiental y socioeconómico – tiene un rol fundamental la gestión inteligente y resiliente de recursos, obras e infraestructuras. En estas condiciones, son fundamentales los programas estratégicos de desarrollo, junto con la realización de inversiones coherentes, para encontrar respuestas adecuadas a una serie de nuevos problemas producidos por la pandemia, así como para adoptar soluciones concretas y específicas en los diversos contextos en los que se producen los efectos de esta nueva crisis mundial.

En particular, es necesario abordar las cuestiones críticas transfronterizas y hacer propuestas de proyectos nacionales y regionales para la implementación de programas y acciones estratégicas orientadas a la protección, y rehabilitación de la Cuenca del Plata. El objetivo último debe ser, no sólo promover un desarrollo económico y social sostenible desde el punto de vista ambiental, sino también

proponer un escenario futuro para los cinco países que comparten la Cuenca del Plata.

Todas las relaciones regionales dentro de la globalización -estén o no respaldadas por acuerdos bilaterales o multilaterales de los gobiernos- deberán afrontar el fortalecimiento de la capacidad operativa a través de protocolos específicos ante los eventos extremos que producen efectos sociales, económicos y ambientales.

Todo lo anterior solo es posible si se identifican las prioridades nacionales y se promueve la consolidación de la cooperación regional, aumentando la sinergia entre organismos internacionales y favoreciendo la integración entre sectores y fuentes de financiamiento.

Head image: La Cuenca del Plata.