

PANEL IV - MERCOSUR Y LA INFRAESTRUCTURA¹

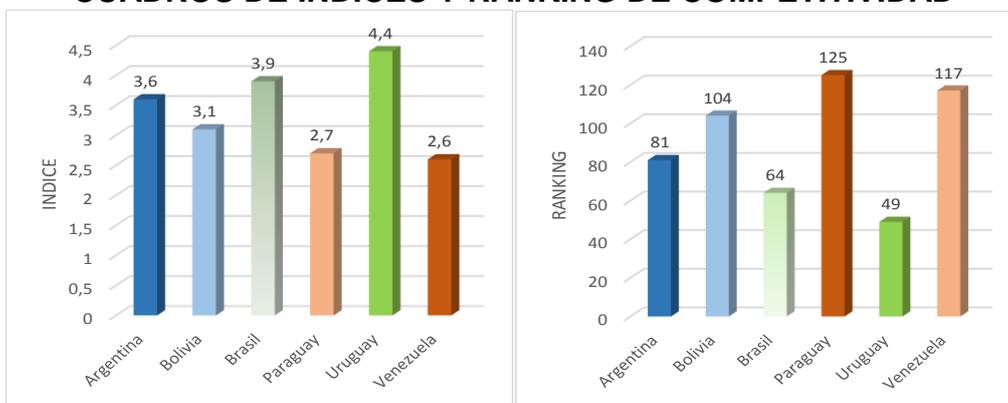
TEMA: FERROCARRIL Y TRANSPORTE AÉREO NO CONVENCIONAL COMO MOTOR DEL DESARROLLO

1) SITUACION DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL MERCOSUR

El World Economic Forum (informe 2015-2016) público un ranking y un índice de competitividad de la infraestructura en varios países del mundo.

En el Cuadro de Índice de Competitividad que presenta un rango del 1 al 7 siendo 7 el mejor, dos países del MERCOSUR se encuentran por debajo de 3, tres países están entre 2 y 3, y solo uno supera el nivel de 4. En el Cuadro de Ranking de Competitividad, donde 1 es el mejor, podemos encontrar que de los 6 países del MERCOSUR, tres están en niveles superiores a los 100, dos entre 50 y 100, y uno por debajo de 50.

CUADROS DE INDICES Y RANKING DE COMPETITIVIDAD



Fuente: World Economic Forum

COMPONENTES DEL ÍNDICE:

Calidad de la Infraestructura General
Calidad de las Carreteras
Calidad de la Infraestructura Férrea

Calidad de la Infraestructura Portuaria
Calidad de la Infraestructura Aeroportuaria
Calidad en el suministro de energía

Suscripciones a teléfono celular
Líneas de teléfono fijo

Esto nos indica la distancia que nos falta para llegar a niveles adecuados de infraestructura, en forma comparada, para competir adecuadamente con otros países, considerando además que los 6 países en conjunto tienen una superficie superior a los 13 millones de Km², superando en tamaño a Europa, EEUU o China, pero con una población inferior a todos ellos.

El desarrollo de los países en general requiere de visiones estratégicas de largo plazo, que modifique, innove e impulse nuestras economías, rompa la inercia y logre que tanto los paradigmas como las expectativas de nuestra gente se modifiquen y nos lleven a trabajar en sentidos similares.

¹ Las expresiones en este documentos no comprometen a FONPLATA, corresponden a las opiniones del autor del trabajo.

Los datos citados indican un elemento de suma importancia que puede constituirse en el impulsor del desarrollo si lo consideramos y abordamos adecuadamente. Una forma de plantear la solución a estas necesidades es incluir el tema en las negociaciones que se mantengan con otros bloques, donde se analicen el diseño de la infraestructura, modos de financiamientos, riesgos compartidos tanto en investigación como en su implementación, en un pool de políticas que no sólo contribuyan al desarrollo nuestros países sino además nos constituyan en el bloque más dinámico de la región. En este sentido COSIPLAN-IIRSA cuenta con una base importante para el análisis.

Es posible diseñar esquemas que no impacten directamente a las finanzas públicas, afectadas por los últimos acontecimientos de nivel internacional, sino que en su lugar, comprendan sistemas de riesgos compartidos, pagos en productos, nuevas sociedades o alianzas, financiamientos a 50 años o más, generando efectos positivos y de beneficios mutuos no sólo en nuestras economías sino en la región con la que se lleven a cabo los acuerdos, dado el tamaño de los proyectos.

.

Al identificar nuestras fortalezas y nuestras necesidades, podemos diseñar un pool de instrumentos, que al negociar con otros bloques, nos permita compensar nuestra falta de financiamiento de largo plazo y tecnologías con la capacidad productiva que tenemos y los recursos que poseemos. Esto debe implicar también diseños adecuados de control y administración para evitar los tradicionales problemas que hemos visto en nuestra región.

Para centrar el debate en el documento se puso énfasis en dos componentes de la infraestructura, por las ventajas comparativas que se presentan, sinergia y aprovechamiento de otras infraestructuras existentes. Me refiero al Transporte Ferroviario y al Transporte Aéreo no Convencional (**Dirigibles**).

2) Propuesta para el debate.

En las últimas décadas se han desplegado una serie de esfuerzos a través de distintas iniciativas y organizaciones para promover y facilitar la integración entre los países suramericanos. La experiencia, ha demostrado que uno de los ámbitos prioritarios sobre los que se debe avanzar se centra en los ejes de integración física. La consolidación de una red de conectividad de alcance regional capaz de integrar otras redes de infraestructura de transporte aparece como punto crucial a ser abordado en las agendas de integración regional.

Desde la creación del Mercosur, se han realizado acciones para avanzar en la adecuación de los Acuerdos y Reglamentos vigentes, en la solución de problemas de incompatibilidad legal, en la promoción de programas de cooperación técnica y en la realización de proyectos comunes para el desarrollo de la infraestructura del Sistema Regional de Transporte. En esto último, la labor institucional desempeñada por COSIPLAN-IIRSA y los organismos regionales de financiamiento, ha sido crucial para el desarrollo y ejecución de los actuales planes de infraestructura. No obstante, a pesar de los esfuerzos realizados en la materia, aún queda mucho por tratar.

La última Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) definida por el COSIPLAN para los países de la sub-región apunta a consolidar redes de conectividad que aseguren la eficiencia y competitividad de las cadenas de producción y exportación desde el interior de nuestros países hasta los puertos marítimos. Los proyectos priorizados buscan “la integración productiva y logística; optimización del movimiento a granel de la producción; el incremento de las opciones para la salida de los productos; la reducción de costos y [por consiguiente], la generación de mayor competitividad de los productos regionales”.

Todos los ejes incorporados en el Plan de Acción Estratégico de COSIPLAN-IIRSA, para el período 2013-2014, tocan de alguna manera uno o más países del MERCOSUR, pero a manera de ejemplo tomaremos los dos Ejes que mayor número de proyectos ferroviarios tienen, El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná y El Eje de Capricornio.

➤ **Red ferroviaria (ejemplos)**²

El Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP) integra porciones de Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay y Uruguay en torno a las cuencas de los Ríos Paraguay, Paraná, y Uruguay, todas tributarias de la gran Cuenca del Río de la Plata, que desemboca en el estuario del mismo nombre. La densidad poblacional es baja (29 Hab/km²) a excepción de los departamentos de Asunción y Central en Paraguay. El Eje es el segundo más vasto con el 20% de la superficie de Suramérica (4.036.541 km²) y el segundo con mayor porcentaje de PBI de la región, con el 34% (1.491.033 millones (2)). Es además el tercero con más población, con el 30% (119.035.634 habitantes). La red ferroviaria de los países que conforman el Eje alcanza los 62.359 km, de los cuales 87% aproximadamente se encuentra en condiciones de operar



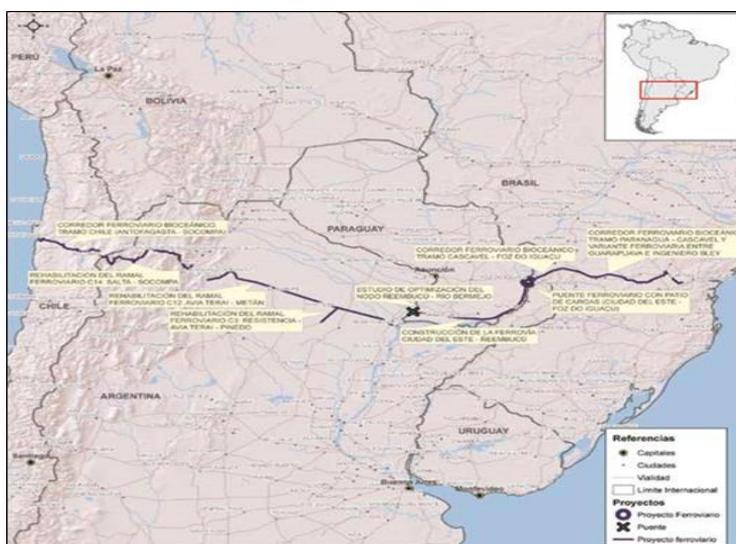
El Eje de Capricornio (CAP) se extiende por la costa del Pacífico de Chile, la región andina de Bolivia, el norte de Argentina, todo Paraguay y los Estados de Brasil en la costa atlántica (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná y una porción de Mato Grosso do Sul). Posee el 14% de la superficie (2.722.534 km²), el 14% de la población (53.509.280 habitantes), y el 13% del Producto Bruto Interno (PBI) de Suramérica, por un total de US\$ 575.422 millones. El Eje es el sexto considerando su participación en la población, superficie y PBI de

² UNASUR – COSIPLAN – API 2016 Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración.

Suramérica. La red ferroviaria alcanza los 61.424 km de los cuales aproximadamente un 87% se encuentra en condiciones de operar. Existen importantes conexiones ferroviarias, en distintos estados de conservación y operatividad que transcurren mayormente de este a oeste, vinculando los puertos de ambos océanos con el interior de los países. Sin embargo, es necesaria la vinculación entre los tramos existentes para conectar los puertos de Paranaguá en el Atlántico y Antofagasta en el Pacífico.

Los proyectos están orientados a reforzar la conectividad y complementan la red de transporte multimodal de cargas con mayores alternativas de acceso a los puertos y contribuir al alcance regional de otros proyectos de mayor dimensión.

Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá – Antofagasta



Nuestros países concentran importantes yacimientos de mineral de hierro, de caliza, para la producción de hierro, acero, y cemento, materias primas fundamentales para el desarrollo de cualquier infraestructura. Además contamos con petróleo, gas, cursos hídricos para la producción energética, biocombustibles, etc., que permiten pensar en combinaciones de transportes mucho más amigables con el medio ambiente. . Por lo tanto, podemos afirmar que el bloque cuenta con una porción importante de los elementos necesarios para impulsar la adecuación de la infraestructura a nuestras necesidades y mejorar sustancialmente nuestra competitividad relativa.

➤ Transporte Aéreo no convencional - DIRIGIBLES

En los últimos años se puede notar un aumento en la investigación del transporte aéreo a través de los dirigibles dado su gran versatilidad y capacidad de transporte, pero con bajos costos de infraestructura física y menor impacto en el medio ambiente. En este tipo de proyectos se han embarcado mucho de los países industrializados y fabricantes de aeronaves.

Con una simple búsqueda se pueden encontrar los avances que se dieron en este sector, que al considerar las extensiones territoriales que abarcan los 6

países, estamos hablando de más de 13 millones de kilómetros cuadrados, donde transportar la producción es una de las restricciones más importantes para el desarrollo y la competitividad de nuestra región, este tipo de transporte puede resolver algunas de las actuales barreras.

Los dirigibles están considerados como un sistema de bajo costo, incluso puede ser inferior al ferrocarril, necesita poca infraestructura terrestre y se comportan muy bien en su facilidad de llegada al lugar de producción y al de consumo.

Los costos de construcción varían principalmente dependiendo de la provisión de materiales y de la disposición de la tecnología para la construcción, pero es de bajo costo de infraestructura terrestre a diferencia de los ferrocarriles. En el mediano plazo tienen ventajas comparativas sobre el transporte terrestre por la velocidad, el consumo de combustible, la infraestructura física necesaria para la movilidad y por las burocracias administrativas en el desplazamiento. Además tienen ventajas sobre los barcos porque no dependen de las condiciones de navegabilidad de los ríos.

Europa se encuentra reglamentando la operación de este medio de transporte y varios países, de diferentes niveles de desarrollo relativo, se encuentran trabajando en esta opción e incluso patentando algunos modelos, incluyendo países del MERCOSUR.

Procedimiento que se pudieran considerar para la implementación:

- Acuerdos entre nuestros países que nos permita captar recursos para su desarrollo e implementación.
- Asociación público privada para la investigación, desarrollo e implementación.
- Incorporación de las Universidades en el estudio de la viabilidad técnica, económica y jurídica.
- Asociación con empresas que ya están trabajando en este segmento.
- Cooperación entre los gremios dedicados a la producción y exportación.
- Acuerdo con países que están desarrollando este tipo de tecnología, entre otros.

Ventajas, desventajas y desafíos

a) Ventajas

- Transporte con ventajas económicas sobre otros medios (mejor tasa tonelaje/autonomía después del transporte marítimo)
- Menor necesidad de infraestructura que los necesarios para el transporte terrestre o marítimo.
- Existen diseños en proceso de construcción que pueden transportar hasta 500 toneladas.
- Los eventuales fallos de los motores son menos críticos que en un avión.
- Mayor versatilidad para transportar productos desde los centros de producción a los de consumo. Pueden aterrizar prácticamente en

cualquier sitio, incluso el agua, sin requerir infraestructura importante. Lo cual permite una gran oportunidad para la extracción de nuestra producción en cualquier tiempo del año y de cualquier localidad.

- Estratégicos para combate de incendios, llegar con ayuda rápida en caso de desastres naturales, ambulancias, auxilios, observaciones meteorológicas, controles, etc.
- Mayor autonomía, vuelo silencioso, menor contaminación.
- Mayor velocidad de desplazamiento que los vehículos de transporte terrestre. En algunos diseños llegan a velocidades de 200 km por hora con rutas más directas que cualquier otro medio de transporte.
- Desarrollo del turismo, para observar nuestras riquezas naturales, cascadas, avistamientos de animales, etc.
- Asistencia a comunidades aisladas con todo tipo de soporte, salud, equipamientos, insumos, acceso a mercados, etc.
- Algunos diseños llevan motores propulsados con biocombustibles, reduciendo aún más los efectos negativos sobre el medio ambiente.

b) Desventajas y desafíos

- Riesgos por sobre carga por nieve o escarcha.
- Relación volumen total / volumen de carga útil menos favorable.
- Mayor vulnerabilidad a los vientos y a las condiciones meteorológicas desfavorables.
- Falta legislación regional para la operación de dichas aeronaves.
- Necesidad de mayores investigaciones al respecto.
- Destinar recursos para el desarrollo e implementación.

JOSE BUTTNER

Master en Macroeconomía Aplicada

MERCOSUR – SAO PAULO

22 junio 2016