

I MERCOSUR I

# La deuda logística de la integración

Como en tiempos de la colonia, América del Sur sigue volcada hacia la costa y carece de infraestructura en el interior. Urgencias y estrategias

**Por Carmen Bustos Peralta**  
Para LA NACION

Al Mercosur le urge la integración de una logística que ofrezca fluidez, rapidez y eficiencia en sus vías de comunicación. En esa afirmación coincidieron varios especialistas la semana última, durante la presentación del libro *Logística en el Mercosur*, del consultor Luis Clementi, que se realizó en la Legislatura de la ciudad.

Diversos canales de distribución y sistemas logísticos, corrupción, piratas del asfalto, beneficios asimétricos para los países de tránsito, entre otros temas, demuestran que la unión aduanera imperfecta tiene una gran deuda en materia de integración logística.

Para Clementi, "la idea de la integración debe encarsarse desde una perspectiva de cooperación y no desde una visión de conflicto. Hay que mirar los proyectos con una visión de conjunto y atendiendo a la realidad: donde va el transporte, atrás van el desarrollo, el trabajo y la riqueza".

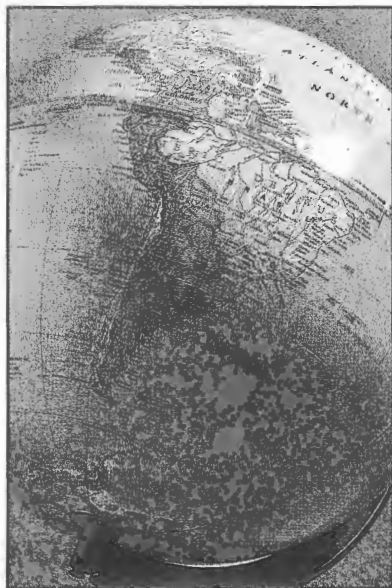
Sin embargo, la realidad es otra. "En un esquema de tipo colonial, América del Sur es como un triángulo rodeado por tres masas de agua, cuyo desarrollo socio-económico ha sido total-

mente 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 tremendos espacios vacíos al interior de nuestros países." Ante este panorama, la alternativa es explotar las vías internas de comunicación intercontinental: terrestres, ferroviarias y fluviales. Pero ¿por dónde empezar?

■ Aunque el modo fluvial es el más económico para el traslado de mercaderías, las cuencas de los ríos Orinoco, Amazonas y de la Plata no están interconectadas.

■ La red de carreteras que vinculan a los países integrantes es una extensión natural de sus esquemas nacionales, lo que la hace inadecuada para el flujo de bienes y personas. Actualmente, están en marcha algunas obras viales que contemplan los flujos internacionales, pero todavía son insuficientes. Continúan los inconvenientes por la escasa cantidad de carriles, la falta de señalización, el deficiente mantenimiento, los piratas del asfalto y la congestión de tráfico en nudos clave.

■ Para llegar a una logística regional, bien podría comenzarse por una eficiente diagramación y aplicación en la in-



## América latina, una misma realidad

La falta de infraestructura, las dificultades que revela el Nafta y desafíos que plantea la demanda mayor capacitación, fueron algunos de los temas que analizó el V Congreso Internacional del Transporte de Cargas, que el mes pasado se realizó en Buenos Aires con delegados de 17 países.

Al exponer en nombre de la Argentina en la mesa sobre el Mercosur, Alberto Corcuera Ibañez argumentó que la unión regional carece "un marco mínimo de institucionalización y son múltiples los impedimentos que existen para superar fronteras". En tanto, el titular de la Federación de Transportes del Brasil, Paulo Caleffi, señaló como objetivos indispensables en la región "la adopción de la intermodalidad con inversiones o convenios, la certificación de los servicios de tracción y la inversión en vehículos más grandes".

Desde México, el vicepresidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Cargas (Canacac) Leopoldo Almanza Mosqueda, aseguró que "los objetivos del Nafta se han cumplido y existe competencia desleal, persisten obstáculos al comercio y esto provoca desaliento a la inversión en transportes".

También se abordó la necesidad de capacitación, sobre todo de choferes, y la relación que existe con la seguridad en las carreteras. "La Argentina es uno de los países con mayor cantidad de accidentes del sector privado está tomando medidas, pero el Estado no y tampoco acusa recibo", dijo Rolando Pérez gerente de la Cámara de Empresas de Autotransporte de Córdoba (Cedac).

fraestructura actual del país, necesidad de inversiones.

Durante la presentación del libro, el director de Transporte de Cargas de la provincia de Buenos Aires, Enrique Pilgwein, destacó la importancia de tener publicaciones que aborden estos temas, clave para el desarrollo del bloque. "Es importante contar con una obra escrita sobre el tema porque se convierte en un marco de referencia para seguir trabajando, es decir, para lograr vencer cuestiones como las asimetrías, la falta de infraestructura y las

dificultades planteadas en los pasos fronterizos", aseguró.

Finalmente, Martín Sánchez Zinny, presidente de la Fundación para la Formación Profesional en el Transporte, destacó la necesidad de contar con una estrategia nacional. "Me atravesó a definir sencillamente a esta estrategia que nos hace falta como un diseño con criterio, imaginación intuitiva, y un aprendizaje emergente y permanente. Creo que es una mezcla armónica de cooperación y conflictos que no debemos temer", afirmó.

CUMPLIMOS UN GRAN DESAFÍO.  
PARA QUE SU EMPRESA PUEDA  
CUMPLIR LOS SUYOS.

ARGENTINA UNIDA POR CTI

Sólo CTI tiene cobertura 100% GSM. Fórmulas cubren más de 61.941 kilómetros de rutas y llegan a más de 2.000 localidades.

Porque sólo nosotros podemos ofrecer cobertura de datos GPRS en todo el país y EDGE en 120 localidades.

CTI Movil. Empresas comunicadas en todo el país.

0800-123-9122