

ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS
ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR

Trabajo de grado presentado

Por:

ANGELICA MARIA LANDAZURY GALE

a

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
MINOR EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

Dirigido por:

Jairo Miguel Muñoz Rodríguez

En cumplimiento de los requisitos para optar al título de Profesional en Finanzas y
Negocios Internacionales

Cartagena, Noviembre de 2011

TABALA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCION.....	5
1. MARCO CONCEPTUAL.....	6
1.1. EI MERCOSUR: Antecedentes y Objetivos.....	6
1.2. Transporte Multimodal.....	8
1.2.1. Concepto.....	8
1.2.2. Evolución histórica.....	10
2. DESARROLLO DEL TEMA.....	12
2.1. Estructura general del acuerdo.....	12
2.1.1. Ámbito de aplicación.....	13
2.1.2. Documento o conocimiento de transporte multimodal.....	13
2.1.3. Responsabilidades del operador de transporte multimodal.....	14
2.1.4. Limite de responsabilidades del operador.....	14
2.1.5. Responsabilidades del Expedidor.....	15
2.1.6. Régimen de reclamos.....	15
2.1.7. Operador del transporte multimodal del MERCOSUR.....	16
2.2. Proyectos de inversión en la infraestructura del transporte en la región..	16
2.2.1. Proyecto de la hidrovía Paraguay-Paraná.....	17
2.2.2. Proyecto para la reconversión del puerto de Santa Fe.....	18
2.2.3. Plan de mejoría y expansión de la infraestructura vial de Chapecó.....	18
2.2.4. Obras para la construcción de la Terminal portuaria Multipropósito de la ciudad de Pilar.....	19
2.2.5. Construcción del ramal ferroviario Mercedes-Puerto de Nueva Palmira.....	20
2.3. Cifras del comercio exterior del MERCOSUR.....	21
2.3.1. Exportaciones.....	22
2.3.2. Importaciones.....	23
3. CONCLUSIONES.....	24
BIBLIOGRAFIA.....	25

RESUMEN

El transporte Multimodal es una herramienta que desde su utilización ha logrado disminuir notablemente los costos del transporte. A nivel internacional, regional y nacional existen una serie de normas consagradas que regulan el mismo; a nivel internacional la norma que posee vigencia es la UNCTAD, la cual es optativa para las partes, en la región del MERCOSUR esta vigente el ACUERDO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL ENTRE LOS ESTADOS PARTES, del cual se entrara en estudio en el presente artículo, se analizara su estructura general para conocerlo mas fondo y además se hace una breve explicación de los proyectos actuales en materia de transporte que buscan promover e incentivar la utilización de los diferentes sistemas de transporte para un mayor fortalecimiento de la integración física de la región. Adicionalmente se analizaran las últimas estadísticas en comercio exterior del MERCOSUR

ABSTRACT

The Multimodal Transport is a tool, which since it has been used has accomplished a reduction on the costs of the transport. There are a lot of rules; national, international and regional that regulates them self on a international level they are viewed by the UNCTAD that is optional for the other parts. On the south of America the agreement of Multimodal Transportation between the countries that are in the MERCOSUR. This help promote the bonding between those countries on an economic level, the agreement has helped increasing on the competitive transport and commerce. This way help you to identify the advantage developed on this agreement and now has been the progress until days. Additionally analyzes the latest statistics on external trade of MERCOSUR.

INTRODUCCION

La globalización a traído consigo cambios trascendentales en la forma y espacio de negociaciones de cada país, dejando a un lado el pensamiento autárquico para promover políticas de libre movilidad y flujo de mercancías entre ellos, lo cual a su vez crea la necesidad en los países de crear y promover sistemas de transportes mas ágiles y eficaces, que les permita sacar provecho del mercado interior y situarse con una ventaja estratégica delante de la cada vez mas importante mundializacion del comercio.

Teniendo en cuenta lo anterior se hizo fundamental establecer ciertos parámetros que crearan una homogeneidad e igualdad en la manera de llevar a cabo el transporte de carga internacional, por ello se creo la UNCTAD; las cuales son Normas internacionalmente aceptadas que regulan el transporte de mercaderías entre los países del mundo, así como este organismo competente que comenzó como un convenio muchos bloques subregionales ya han visto la necesidad de establecer entre ellos un marco jurídico con normas conjuntas con el mismo fin; de hecho en este apartado se ahondara específicamente en el acuerdo de transporte multimodal internacional entre los estados partes del MERCOSUR.

Se pretende ofrecer una aproximación al acuerdo, sus orígenes sus objetivos y la manera como se ha venido desarrollando en la actualidad y los avances que se han logrado; la intención es dar a conocer como fue idealizado y cuales fueron los principales instrumentos que dieron nacimiento a dicho proyecto como parte fundamental para el fortalecimiento de las economías de los países miembros del bloque.

1. MARCO CONCEPTUAL

1.1. EL MERCOSUR: ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

Los inicios del MERCOSUR se remontan a una asociación que se creó en 1980 nombrada ALADI-Asociación Latinoamericana de Integración, cuyo objetivo principal era la creación de un bloque homogéneo que uniera en un solo mercado regional las economías de los países miembros. Estuvo integrada inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile, México y Perú, con la posterior adhesión de Colombia, Ecuador, Venezuela y Bolivia.

La ALADI buscaba una mayor atención a los países de menor desarrollo con el fin de que existiera entre ellos una igualdad y homogeneidad, basado en un principio de cooperación comunitaria, sin embargo su cumplimiento se vio frenado por los distintos problemas afrontados por sus países miembros, situación de estancamiento que persiste hasta los días actuales.

Pese a que la ALADI no logró cumplir sus objetivos, dio origen a nuevos espacios subregionales y bilaterales entre los países partes de dicha asociación, y sin duda alguna fue la precursora del MERCOSUR¹, pudiéndose decir que de la ineficacia de la misma surgió el Tratado de Asunción, siendo este una materialización de las aspiraciones integracionistas de la región.

Siguiendo con la idea anterior, El 26 de Marzo de 1991 por medio del tratado de Asunción la República de Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental de Uruguay y la República de Paraguay suscribieron entre ellos un tratado que tenía como objetivo principal integrar en un mercado común las economías de sus países, de allí que el nombre de dicho tratado sea Mercado Común del Sur o más conocido por sus siglas MERCOSUR.

¹ MERCOSUR: Orígenes, Fundamentos, Normas y perspectivas escrito por Jamile Bergamaschine Mata Diz

El objetivo principal del Tratado de Asunción es la integración de los cuatro estados partes a través de la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos, el establecimiento de un Arancel Externo Común (AEC) y la adopción e implementación de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales y la armonización en el área de las legislaciones que sean pertinentes; todo esto basado en la unanimidad de pensamiento entre los estados partes con respecto a las diferentes dimensiones de sus mercados nacionales, los cuales buscan ampliar mediante la integración, lo que constituye una condición fundamental para acelerar sus procesos de desarrollo económico con justicia social .

A modo de resumen el tratado de Asunción, expone los siguientes objetivos del Mercado Común del Sur:

- ◇ Ampliación de las actuales dimensiones de los mercados nacionales
- ◇ Aceleración de los procesos de desarrollo económico con justicia social
- ◇ Utilización eficaz de los recursos disponibles
- ◇ Preservación del medio ambiente
- ◇ Coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales
- ◇ Incremento de las condiciones fiscales
- ◇ Consolidación de los principios de la gradualidad, flexibilidad y equilibrio
- ◇ Promoción del desarrollo científico y tecnológico

En vista de que los estados partes del MERCOSUR establecieron el compromiso de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes y buscar soluciones jurídicas comunes que fortalezcan el proceso de integración y teniendo en cuenta lo imperativo que se ha vuelto el transporte terrestre y fluvial, se vieron en la necesidad de crear un marco con normas que regulen el transporte internacional de carga entre ellos, haciendo uso del *Transporte Multimodal*.

1.2. TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte Multimodal como política de integración internacional Física entre los estados del mundo tiene sus antecedentes a mediados del año de 1957 cuando la Unión Europea instauro entre sus países miembros la “política común de transporte”, en la cual se establecían medidas en el transporte terrestre (carretera y Ferrocarril) y por mar (Fluvial y marítimo) que permitieran facilitar una mejor movilidad de personas y mercancías en el mercado interior europeo y a su de una manera que no afectara el medio de ambiente.

En el resto del mundo la evolución y el desarrollo multimodal se fueron manifestando con mucha más intensidad a partir de 1980 con la destacable aprobación del “**convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías**” (UNCTAD) aprobado en Ginebra, cuyo merito obedece en la conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacionales económicos y eficientes que permitan atender las necesidades del trafico, teniendo muy en cuenta los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo.

1.2.1. CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

A los efectos del acuerdo; se entiende por transporte multimodal de mercancías el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un estado parte en que un operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado, para su entrega situado en otro estado parte, comprendiendo además del transporte en si, los servicios de recolección, unitarización o desunitarización de carga por destino, almacenajes, manipulación y entrega de la carga al destinatario, abarcando los servicios que fueran contratados entre origen y destino ².

² Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los estados partes del MERCOSUR, Capítulo 1: DEFINICIONES, Artículo 1°

Para Carlos Christiansen Neira³, se denomina transporte multimodal al movimiento de cargas entre su origen y su destino final implicando la utilización de diferentes modos de transporte, como por ejemplo, autopistas, marítimo, por carretera y ferroviario⁴

Según Andrés Castellanos, el transporte multimodal no es un medio de transporte sino una técnica que combina diferentes medios para obtener un movimiento de carga eficiente. Mientras que los medios de transporte han estado funcionando en el mundo por mucho tiempo, el multimodalismo es uno de los más importantes desarrollos en el ambiente de negocios internacionales de las décadas más recientes⁵

A continuación se definen conceptos básicos referentes al transporte multimodal internacional y los cuales se encuentran nombrados en el acuerdo del MERSOSUR:

- ◇ **Operador de Transporte Multimodal:** es aquella persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal y este actúa como principal no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y a su vez asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato

Se pueden clasificar de la siguiente manera:

Vessel Operating MTO: Son básicamente armadores, que se involucran en la compra o contratación de servicios adicionales en otros modos de transporte, aéreo, por carretera por ferrocarril, con el fin de ofrecer a sus clientes las ventajas del servicio especial de puerta a puerta

Non-Vessel Operating Multimodal MTO: contrario al anterior, en este caso el operador no es un armador propietario del buque, pero es propietario de otro modo de transporte y contrata los servicios de las empresas navieras, aunque tienen el mismo fin de ofrecer servicios “puerta a puerta”.

³ Administrador en comercio exterior Universidad Jorge Tadeo Lozano Cartagena de Indias

⁴ “Infraestructura del transporte en el MERCOSUR”, 1999

⁵ “Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías

- ◇ **Documento o conocimiento de transporte multimodal:** es aquel que se aprueba de la celebración de un contrato de transporte multimodal y acredita que la carga se encuentra en custodia del transporte multimodal.
- ◇ **Expedidor:** toda persona que por si o por medio de otra que actué en nombre propio o por su cuenta, haya celebrado un contrato de transporte multimodal con el OTM, esta hace la entrega efectiva de la mercancía al OTM
- ◇ **Consignatario:** Se entiende la persona autorizada para recibir la mercancía

- ◇ **Organismos nacionales competentes:** son los organismos gubernamentales designados por cada Estado parte, encargados de habilitar, registrar y controlar a los operadores de transporte multimodal.
- ◇ **Mercancías:** Comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo

- ◇ **Unitarización:** proceso de ordenar y acondicionar correctamente la mercancía en unidades de carga para su transporte

- ◇ **Derechos Especiales de Giro:** unidad de moneda definida por el Fondo Monetario Internacional.

1.2.2. EVOLUCION HISTORICA DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Después la devastación que sufrieron los países involucrados en la segunda guerra mundial, surgió la tarea de reconstruirlos en la mayor brevedad posible y con el máximo ahorro, así como también de maximizar la eficiencia en el transporte, lo que hizo necesario incorporar la unitarización en el transporte y aparecieron nuevos tipos de buques roll-on, roll-off, que cambiaron las características de la industria marítima y de la legislación internacional.

Se desarrollaron corredores que lograban combinar eficientemente el modo de transporte marítimo con el terrestre, como por ejemplo el ferrocarril, y se fueron

construyendo a su vez carreteras que integraban al camión con los demás modos de transporte. Junto con todos estos avances se dio la aparición del contenedor como un instrumento más hábil para el traslado de carga, de hecho fue el principal protagonista del proceso de unitarización de cargas, se desarrollaron además otras técnicas con función similar a la de los contenedores como el pallets, trailers, entre otros elementos de transporte.

Además es ventajoso este tipo de contrato de transporte multimodal, ya que ahora solo existe un solo contrato celebrado entre el cargador y el OTM, siendo éste el que asume por cuenta y riesgo propio el transporte de la totalidad de la cadena que une los diferentes modos y la entrega en destino de la mercadería al consignatario. Hoy el contrato se instrumenta en un solo documento, que facilita la negociación de la carta de crédito abierta por el importador para pagar el precio de la mercadería adquirida en otra plaza. Anteriormente el exportador debía esperar recibir el conocimiento de embarque a fin de poder cobrar su crédito, varios días después de la salida de la mercadería de su punto de origen, con lo que significa esto en los costos finales de la operación.

Sin embargo, esta avanzada tecnología no puede alcanzar por sí sola las ventajas que posibilita en cuanto a economía de costos, tiempo y seguridad tanto para las mercaderías como para las personas que operan la carga, sino que es necesario que el proceso se encuentre acompañado de una legislación acorde con las nuevas circunstancias. De allí que naciera el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías y el del MERCOSUR del cual se hablara en este apartado.

2. DESARROLLO DEL TEMA

A partir de los años noventa, la mejora de la infraestructura de transporte en el MERCOSUR adoptó el carácter de urgente, debido a que estaban aumentando los costos del transporte que amenazaban con desalentar la expansión económica derivada del proceso de integración y de los éxitos iniciales de la estabilización de los precios en los aranceles.

Por ello Mediante decisión del Consejo Mercado Común No.15 de 1994 se aprobó el acuerdo sobre transporte multimodal, el cual recopila normas para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio sub-regional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio. Estas normas específicas establecen con claridad y precisión, los principios y criterios necesarios para realizar eficientemente estos servicios.

2.1. ESTRUCTURAL GENERAL DEL ACUERDO

2.1.1. Ámbito de Aplicación:

Será de aplicación la norma en cuestión a aquellos contratos en los cuales el operador multimodal tome a su cargo las mercaderías en territorio de un estado del MERCOSUR; o en su defecto el lugar de entrega de las mercancías pactado en el contrato se encuentre también situado en una país miembro.

2.1.2. Documento o Conocimiento de Transporte Multimodal:

El operador de transporte multimodal luego de haber tomado la mercancía bajo su custodia deberá emitir un documento o conocimiento que acredite no solo la celebración del contrato multimodal, sino que también pruebe que el expedidor le ha entregado la mercancía objeto del contrato, quedando inmediatamente su custodia a cargo del operador

El operador de transporte multimodal que no cumpla con los requisitos establecidos en el acuerdo no podrá ni usar ni acogerse a los beneficios del “Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional MERCOSUR”.

El operador tendrá derecho de hacer reservas fundadas en el documento cuando considere inexacta la descripción de la carga, ya sea con respecto a la marca, cantidad, peso, etc., hecha por el expedidor.

En el artículo 25, se destaca que el acuerdo requiere que el Operador de Transporte Multimodal se inscriba en el registro respectivo que deberá llevar el organismo nacional de transporte de cada uno de los países miembros del MERSOUR. Sin tal inscripción, el operador no podrá acogerse al acuerdo ni beneficiarse de la limitación de responsabilidad y presunciones establecidas en su defensa.

2.1.3. Responsabilidad del operador del Transporte Multimodal:

Hay que tener en cuenta que el tratamiento de la responsabilidad del operador plasmada en el acuerdo no varía respecto a las que en general establecen para el tema las normativas aplicables, se puede decir que la responsabilidad del operador del transporte multimodal empieza en el momento en que recibe la mercancía y culmina en el instante en que la mercancía llega al destinatario. También se incluyen como responsabilidad del operador las pérdidas y daños de las mercaderías y los perjuicios que ocasionen atrasos de la entrega

Por otra parte, el operador queda exento de responsabilidad si prueba que la pérdida, el daño o retraso han tenido lugar debido al acaecimiento de uno o varios de los siguientes hechos:

- ◇ acto o hecho imputable al expedidor o destinatario de la carga, o a sus agentes, representantes o apoderados.
- ◇ Vicio propio u oculto de la carga
- ◇ Fuerza mayor o cago fortuito

- ◇ Huelgas, motines o lock-outs
- ◇ Dificultades impeditivas del transporte y otros actos fuera del control del operador, no existiendo otra forma de cumplir el contrato.

Es importante saber que la normativa considera atraso en la entrega al hecho de que las cargas no sean puestas a disposición del consignatario en la fecha estipulada y pactada en el contrato de transporte multimodal. Sin perjuicio de ello si la entrega no se hace dentro de los 90 días después de la fecha de entrega establecida, el consignatario o cualquier otra persona puede darla por perdida.

2.1.4. Límites de Responsabilidad del Operador de Transporte

Multimodal:

En el acuerdo se dispuso que en el supuesto daño o pérdida de las cargas el monto de las indemnizaciones a cargo del OTM no podrá superar el valor de las mismas, en el lugar y tiempo de entrega al consignatario.

En caso de que el documento de transporte multimodal no exista constancias de la naturaleza y valor de la carga a entregar, la responsabilidad del operador multimodal quedara limitada al valor que cada uno de los países establece en la declaración que ha formulado al concluir el acuerdo.

Sin embargo los límites de responsabilidad del operador de transporte multimodal pueden variar un poco dependiendo de lo que se haya establecido en cada uno de los estados partes del MERCOSUR. En el anexo número uno del acuerdo contiene los límites de responsabilidad que cada uno de los países miembro ha declarado de aplicación en sus respectivas jurisdicciones

Brasil, Paraguay y Uruguay siguen las pautas establecidas en las reglas de la UNCTAD, es decir que el límite se determina en 666.67 Derechos Especiales de Giro por volumen o por unidad de carga o por 2,00 Derechos Especiales por kilo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas si este valor

fuera superior. La republica de Argentina por su parte ha adoptado otro criterio, en el cual se dice que la indemnización se ubicara en una suma que no exceda los 400 pesos argentinos por unidad de volumen o pieza afectada o de 10 pesos argentinos por kilo de peso bruto si este valor fuera superior.

2.1.5. Responsabilidad del expedidor:

Esencialmente, la responsabilidad del expedidor se relaciona con la veracidad de la declaración a su cargo al poner las mercaderías en custodia del operador multimodal.

En caso tal que la información expresada en la declaración por el expedidor sea falsa u omite cierta información, que tenga que ver con el peso, valor, volumen, cantidad o peligrosidad; tendrá que responder y reparar lo perjuicios que ocasione.

2.1.6. Régimen de reclamos y acciones vinculadas con el transporte:

Esta parte resulta ser muy importante para que el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, por que tiene que ver con la recepción de la carga por el consignatario; el cual establece que de no mediar reservas o reclamos por parte de éste, se presume que el operador ha entregado la mercancía tal como fueron descritas en el documento o conocimiento de transporte.

Si el consignatario no expresa por escrito daño o pérdida que haya identificado en la carga antes de seis días contado a partir de que se le coloca a su disposición libera al operador de transporte multimodal de toda responsabilidad.

2.1.7. Operador de Transporte Multimodal del MERSOSUR:

La norma aplicable a los países del Mercado Común del Sur ha previsto, como ya se dijo anteriormente, que la inscripción en el registro respectivo a cargo del organismo nacional competente, será requisito para ser considerado operador multimodal. Inscrito en el país de origen o en el que tenga domicilio

la empresa, el operador se encontrara habilitado para efectuar operaciones multimodales en los demás Estados partes.

Dicha inscripción tendrá una vigencia de diez años, pudiendo prorrogarse indefinidamente por iguales periodos.

Son requisitos para lograr la inscripción en el registro de operadores:

- ◇ Adecuarse legalmente a las capacidades requeridas por cada Estado al que se le solicita la inscripción
- ◇ Acreditar representación legal suficiente y constituir domicilio en el estado que se ha solicitado inscripción
- ◇ Contar con un patrimonio mínimo equivalente a 80.000 DEG

2.2 PROYECTOS DE INVERSION EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE LA REGION DEL MERCOSUR

En vista de la necesidad de poner en marcha el acuerdo de Transporte Multimodal, los países miembros del MERCOSUR buscan la manera de hacerlo mas eficiente mediante la realización de proyectos, programas y obras tendientes a promover el desarrollo armónico y la integración física de los mismos. Por medio de la financiación que reciben por parte del FONPLATA⁶ (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata) han podido o en su defecto piensan llevar a cabo proyectos de gran envergadura que facilitan aun mas la infraestructura de integración del MERCOSUR.

A continuación se detallan los logros considerados más relevantes en el contexto de los proyectos que se llevan a cabo actualmente en la región:

⁶ “FONPLATA es una institución financiera multilateral, encargada de dar apoyo financiero y técnico con el fin de impulsar el desarrollo sostenible y la integración física, social, económica y cultural de la cuenca del plata conformada por los países del cono sur: Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay y Bolivia. Fuente: fonplata.org

2.2.1 Hidrovia Paraguay – Paraná (Incluye a los cuatro Países partes)

La hidrovia Paraguay – Paraná es el sistema fluvial natural de la cuenca de la plata, corazón de las actividades comerciales del MERCOSUR.

El proyecto de hidrovia tiene como objetivos principales el desarrollo armónico y la integración física del área de influencia de la cuenca de la plata, dado el potencial productivo del área ligado a la producción de soja, maíz, madera, minerales, etc. A continuación se muestra las principales áreas productoras en el entorno:

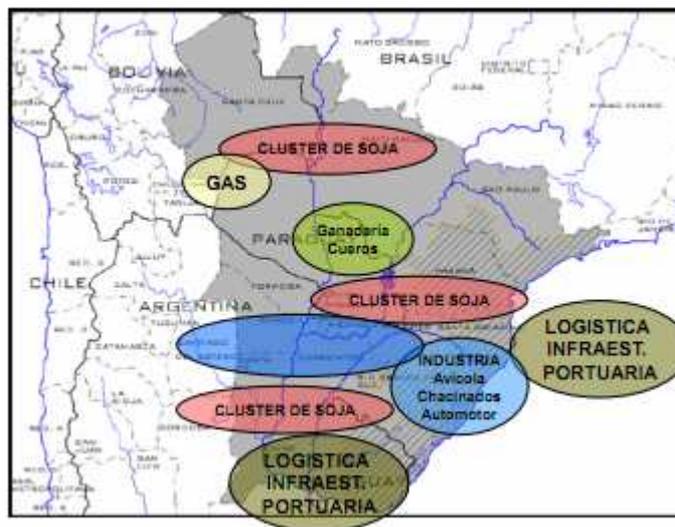


Ilustración 1 Zona productiva de la cuenca de la plata. fuente: IIRSA.org

Esta grafica anterior afirma la importancia de la hidrovia y su capacidad como un corredor de transporte natural y eficiente, considerada factor clave de integración regional que beneficia a los países de la cuenca de la plata.

El FONPLATA desde el año 2008 se encuentra financiando diversos proyectos multimodales de carácter estructurante para la hidrovia:

- ◇ Puerto de Santa Fe (Ubicado en Argentina)
- ◇ Puerto Multipropósito de Pilar (Ubicado en Paraguay)
- ◇ Nodo Clorinda- Asunción (Área Metropolitana de Asunción)
- ◇ Puente Bermejo – Ñeembucu (Bolivia- Paraguay)

2.2.2 Proyecto para la reconversión del Puerto de Santa Fe (Argentina)

El costo total del proyecto en la etapa de preinversión fue presupuestado en US\$1 millón, de los cuales FONPLATA financiara el 90% y el gobierno local el otro 10%.

Este puerto ha movilizadado la mayoría de las mercaderías que son uno de los principales objetos de exportación para los países del MERCOSUR y el resto del mundo

El propósito del proyecto es reconvertir al puerto dotándolo de las condiciones de operatividad necesarias para seguir su competitividad, con el fin de contribuir al desarrollo de la región, ya que es una de las principales zonas de producción cerealera e industrial de Argentina. Pese a sus ventajas potenciales en estos momentos se encuentra limitada su capacidad operativa debido a la antigüedad (data a finales del siglo XIX) y obsolescencia de sus instalaciones, en consecuencia resultan insuficientes para atender eficazmente los requerimientos de las embarcaciones modernas.

2.2.3 Proyecto de Mejoría y Expansión de la Infraestructura vial de Chapecó (Brasil)

El proyecto tiene un costo de US\$ 29.5 Millones, de los cuales FONPLATA financia EL 50% (US\$ 14.7 Millones) y el gobierno local le corresponde el otro 50% (US\$ 14.7 Millones).

El objetivo del programa es contribuir al desarrollo económico del país mediante el mejoramiento de la infraestructura vial; específicamente para:

- ◇ Mejorar las condiciones de circulación vehicular en Chapecó y su conexión terrestre con Brasil y los países del MERCOSUR, reduciendo los tiempos de viajes y los costos operacionales concernientes al transporte terrestre.

- ◇ Reducir el tráfico de vehículos de carga pesada
- ◇ Mejorar la conexión y la integración urbana entre las distintas partes del municipio

El programa contempla varias intervenciones como la pavimentación de 13.000 m de vías donde circulan los buses urbanos, también la implantación y pavimentación del tramo vial contorno del oeste (ubicado el aeropuerto) con una extensión aproximadamente de 7.900 m. incluye la reestructuración y recuperación del acceso al aeropuerto municipal con una extensión de 1000 m. esta reconstrucción es urgente debido a que es una ruta alterna mas eficiente para la circulación de los vehículos pesados que transportan materia prima y materiales industriales compañías reconocidas como SADIA (una de las mejores compañías de alimentos en América Latina y principal exportador de Brasil), AURORA, BOMDIO etc.

2.2.4 Obras para la construcción de la Terminal portuaria multipropósito de la ciudad de Pilar. (Paraguay)

El costo total del proyecto asciende a US\$ 11.5 Millones, de los cuales FONPLATA aportara el 89.4% y el gobierno local el 10.6%.

El objetivo general del proyecto es la construcción de una nueva Terminal portuaria multipropósito en la localidad de Pilar adecuada a los requerimientos comerciales y operables que ha traído consigo el acuerdo de transporte multimodal; a su vez este nuevo proyecto contribuirá al mejoramiento de la infraestructura portuaria del país y del sistema nacional de transporte fluvial.

2.2.5 Construcción del ramal ferroviario Mercedes – Puerto de Nueva Palmira (Uruguay).

Dentro del plan de desarrollo de la infraestructura del país se ha previsto una inversión de US\$ 50 Millones para la construcción de este ramal con alta prioridad, cuya construcción iniciara entre los años 2012-2014.

El objetivo principal del proyecto es dar conectividad ferroviaria al puerto de Nueva Palmira, principal Terminal granelera del país. Con el acceso ferroviario se potenciara la actividad del puerto, permitirá tomar cargas procedentes de los países miembros del MERCOSUR, de manera que va a ir generando una integración ferroviaria regional.

2.3 CIFRAS DEL COMERCIO EXTERIOR DEL MERCOSUR

2.3.1 EXPORTACIONES

La zona del MERCOSUR ha incrementado su volumen de exportaciones de una manera pujante, como se muestra en la grafica (Ilustración 2) gracias a todos los esfuerzos internos que han hecho los países miembros por implementar nuevas tecnologías, llevar a cabo proyectos en el sector del transporte e infraestructura las exportaciones han dado un revuelo significativo que se proyecta puede seguir aumentando por los nuevos proyectos de inversión en la zona.

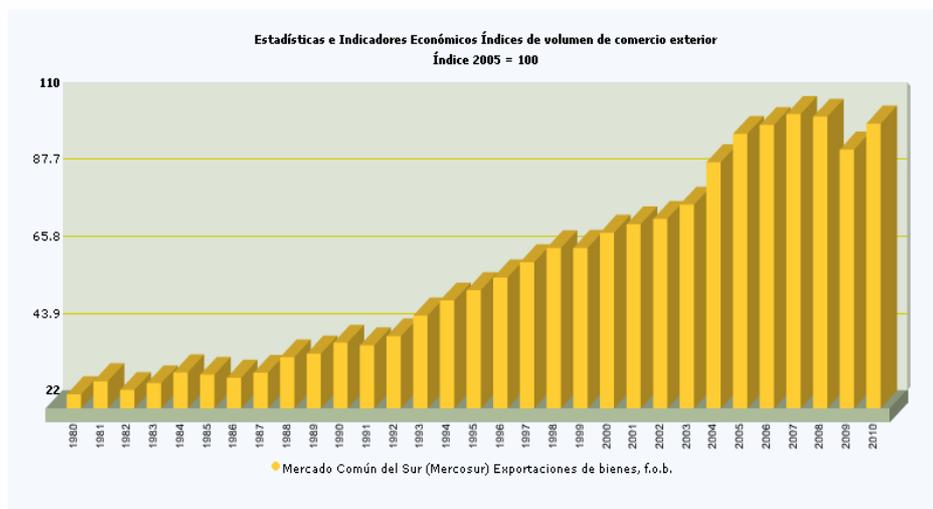


Ilustración 2 Volumen de exportaciones del MERCOSUR

Los rasgos más relevantes son los siguientes:



Ilustración 3 Promedio de exportaciones de Argentina al MERCOSUR.

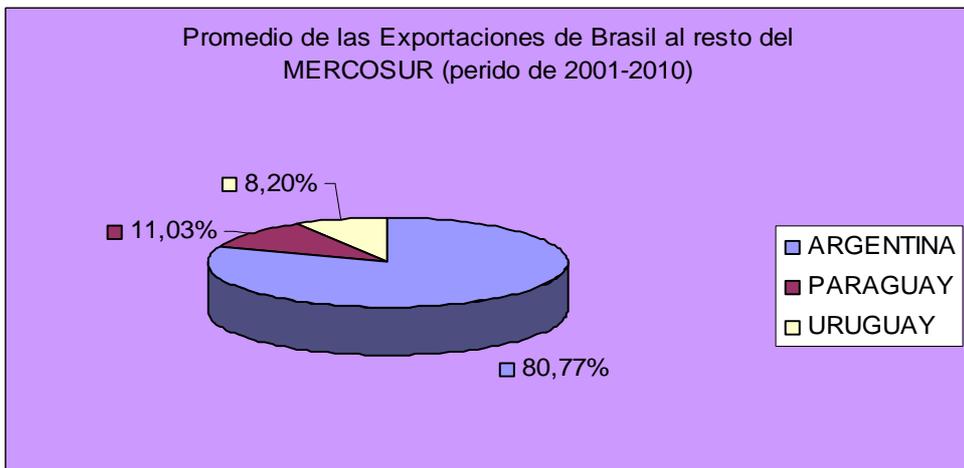


Ilustración 4 Promedio de exportaciones de Brasil al MERCOSUR

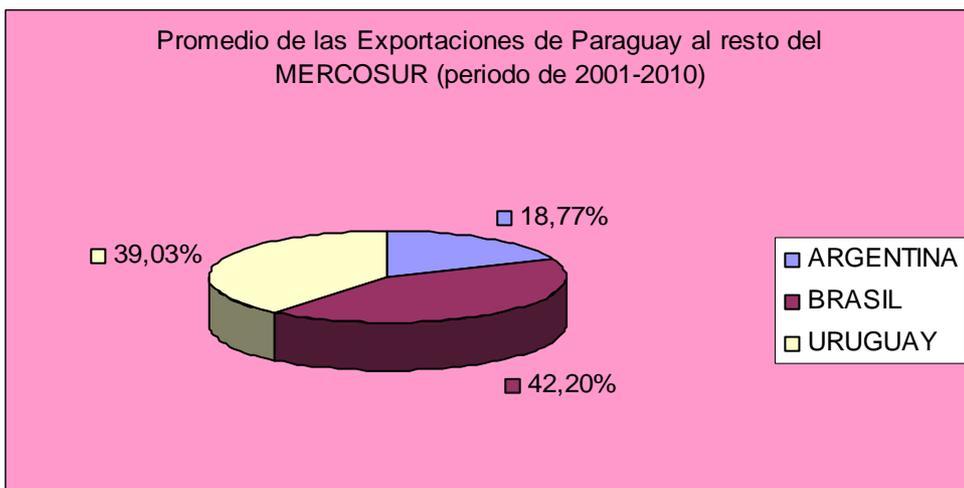


Ilustración 5 Promedio de exportaciones de Paraguay al MERCOSUR



Ilustración 6 Promedio de exportaciones de Uruguay al MERCOSUR

Se puede ver en los gráficos anteriores que Brasil y Argentina son los países que dirigen la economía del eje ya que la mayoría de las exportaciones se dirigen a estos dos países, ayudando así a las economías más débiles de la región siendo estas Paraguay y Uruguay. En la ilustración 3 se puede ver que las exportaciones de Argentina se concentran en su mayoría en Brasil con un promedio total de 82.94%, Brasil sus exportaciones en su mayoría son para Argentina con un total de 80.77% lo que demuestra que las economías de los dos países dependen de los bienes que provienen de ambos. Por su parte las exportaciones de Paraguay van dirigidas en especial a Uruguay y Brasil con un promedio de 39.03% y 42.20% respectivamente; Mientras que la mayoría de las exportaciones provenientes de Paraguay van hacia Uruguay, en el caso de este país sus reintegros de dinero por comercio exterior dependen en gran media de Brasil con un promedio de 63.23%, con poca presencia en mercados paraguayos de 7.36%.

Al analizar las exportaciones de estos países se respalda la puesta en marcha del acuerdo y se demuestra lo ventajoso que resulta para las economías del MERCOSUR el acuerdo que regula el transporte multimodal; con la implementación de varios modos de transporte para la comercialización de bienes se han visto incrementada las exportaciones en los últimos diez años en casi el 100% y se augura que sigan en crecimiento

2.3.2 IMPORTACIONES

En cuanto a las importaciones han tenido un incremento favorable en los últimos años muy parecido a las exportaciones. Como se muestra a continuación en la siguiente grafica ha habido cierta volatilidad en el volumen de las importaciones se puede notar que las del último año 2010 resultaron ser las más elevadas en toda la historia del MERCOSUR sobrepasando el promedio histórico con 178.6 mil (en volumen)

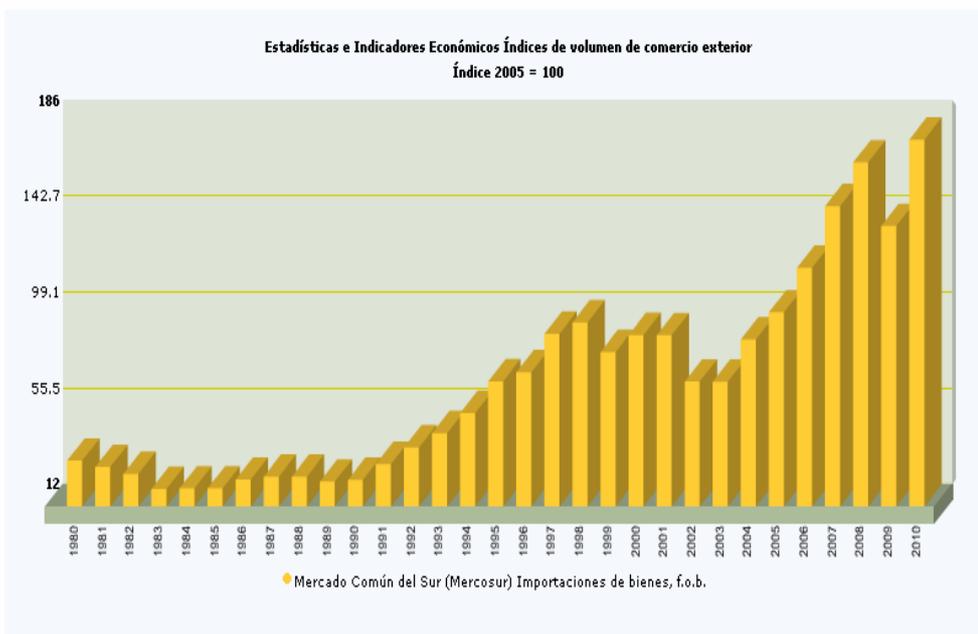


Ilustración 7 Volumen de Importaciones en el MERCOSUR

Argentina importa hacia su país más productos Brasileños situación que le produjo un déficit en la balanza comercial en el año 2010 de US\$ -3.238.183 Millones por su parte Brasil tubo un superávit en sus importaciones a Argentina de US\$ 4.012.222 siendo este el país de donde mas importa sus productos. Paraguay se destaca con el mayor déficit en su balanza de pagos por sus importaciones de Brasil de US\$-1.758.671, y igualmente Uruguay tubo un déficit en su balanza hacia Argentina de US\$-1.282.676. En cuanto a los servicios las Importaciones tuvieron un superávit del 15% en comparación con el año anterior 2009, destacándose fuertemente los servicios de transporte representando el 10.5%.

3. CONCLUSIONES

En las últimas décadas, la región del MERCOSUR ha realizado un esfuerzo importante en alcanzar una más efectiva integración física. Especialmente en los últimos diez años se destaca la creación de redes de transporte y los proyectos prioritarios nombrados en el presente apartado para el fortalecimiento de la integración de los países miembros.

Cabe resaltar que el Acuerdo de transporte multimodal en la región llegó en el momento indicado, es un paso más que contribuye y alienta el intercambio de bienes, servicios y personas; ya que a partir de los años noventa la mejora en la infraestructura de transporte en el MERCOSUR adoptó el carácter de urgente por el aumento de los costos del transporte que amenazaban con desalentar la expansión económica del proceso de integración.

Finalmente, por medio de este artículo se permite concluir que el desarrollo integral de un país depende directamente de la infraestructura y los avances en materia de proyectos que encadenen el sistema de transporte multimodal, los cuales deben de estar a la vanguardia de todos los requerimientos actuales de comercio internacional. Los servicios de transporte que utilizan redes combinadas de carreteras, vías férreas y fluviales son cada vez más fundamentales para el desarrollo de una región o país.

BIBLIOGRAFIA

DELGADO, Ricardo. Infraestructura del transporte en el MERCOSUR. 1999

BERGAMASCHINE, Jamile. MERCOSUR: orígenes, fundamentos, normas y perspectivas. 2007

CASTELLANOS, Andrés. Manual de la gestión logística del transporte y distribución de mercancías. 2009

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

Acuerdo de Transporte Multimodal Internacional entre los Estado partes del MERCOSUR

MERCOSUR (Mercado Común del Sur): <http://www.mercosur.int/>

IIRSA (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana): <http://www.iirsa.org/>

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe): <http://www.eclac.org/colombia/> Publicaciones y estadísticas

FONPLATA (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata): <http://www.fonplata.org/>