Presidencia del Parlamento del MERCOSUR

Webinario "Corredores Bioceánicos Suramericanos"

Organiza: Parlamento del MERCOSUR

Fecha: 24 de agosto de 2020

**Documento de Base para el Debate**

**Justificación**

Denominaremos en este Webinario “Corredores Bioceánicos”, al puente terrestre que une mercados de continentes distantes, separados por sendos océanos Atlántico y Pacifico. Como ejemplo podemos citar los corredores bioceánicos norteamericanos, los cuales permiten que la carga proveniente desde Oriente vía Pacífico transite por el corredor terrestre continental y retome la vía marítima Atlántica para arribar a las costas de Europa, en un tráfico que se da en ambos sentidos Pacifico-Atlántico y Atlántico-Pacifico.

Entendemos por “Corredores Bioceánicos Suramericanos” el concepto de corredores de transporte, conexiones físicas por distintos modos -carreteras, ferrocarriles e hidrovías- que se complementen necesariamente con una adecuada definición institucional y administrativa, que permita una operación internacional de esas rutas. Es decir, para un óptimo funcionamiento de los corredores no es sólo necesaria la existencia de infraestructura física adecuada, también son vitales el conjunto de normas técnicas, legales y administrativas que regulan la operación de estos ejes de transporte.

La situación en Suramérica, es a priori diferente de la de América del Norte. Por el momento no está previsto que cargas arribadas desde un océano, usen el continente sudamericano como corredor para retornar a la vía marítima en el otro océano. Esto se debe a dos situaciones puntuales:

1. Se considera muy difícil, que en el corto plazo, se desarrolle un tráfico del continente africano hacia el Pacífico (o en sentido inverso) que justifique ese tipo de uso de los corredores.
2. La existencia de los corredores bioceánicos norteamericanos y el canal de Panamá pueden satisfacer al tráfico de Europa hacia el Pacífico, y en sentido inverso.

El caso que se prevé actualmente para los “Corredores Bioceánicos Suramericanos” entonces, es diferente al de América del Norte. En nuestra Región se plantea el desarrollo de infraestructura para el desplazamiento de mercancías en otro doble sentido:

1. Desde el Pacífico, provenientes de Oceanía y Asia destinadas a países del Cono Sur Suramericano.
2. Desde del interior del subcontinente Suramericano (Bolivia, Paraguay, Argentina, Brasil y Uruguay) hacia Oceanía y Asia a través de puertos ubicados en el Océano Pacifico.

La importancia que reviste esta precisión radica en que las expectativas de volumen y variedad de carga que transiten por estos “Corredores Bioceánicos Suramericanos” se circunscriben mayoritariamente hoy, a aquellas relacionadas con el tráfico entre el Cono Sur Suramericano y la Cuenca del Pacífico hacia y desde Oceanía y Asia.

**Situación Internacional de Contexto**

El comercio multilateral, que floreció sobre el viejo mundo bipolar, ahora evolucionó hacia un relacionamiento más amplio, involucrando grandes conglomerados económicos y tecnológicos regionales, viabilizando la configuración de macro mercados, sea a nivel regional, continental o extracontinental.

Es visible la identificación de mega bloques en el Hemisferio Norte y podemos destacar, de inmediato, el nuevo T-MEC de América del Norte, el Tratado México, Estados Unidos, Canadá que reemplaza al viejo NAFTA (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) y que incluye mayores restricciones que en formatos anteriores, al ingreso de materias primas y manufacturas externas a los tres países dignatarios. Por otro lado está la Unión Europea, con una tradición restrictiva al ingreso de materias primas y manufacturas provenientes de Suramérica, y con un tratado de acuerdo comercial con el Bloque MERCOSUR que se discute en la actualidad y sobre el que incluso, países como Francia, Holanda, Irlanda y Polonia han mostrado reticencias explicitas a su materialización.

Por lo expuesto, el bloque comercial de Asia y Oceanía es una alternativa cierta de crecimiento de intercambio comercial y de oportunidades de desarrollo, que mejoren la condición de vida de nuestros pueblos del MERCOSUR y de toda Suramérica.

En el Sureste asiático, China, Corea del Sur, Singapur, Vietnam, así como Malasia, Tailandia e Indonesia son mercados potenciales de compra creciente de productos suramericanos. Lo mismo India.

Australia, Nueva Zelandia y las Islas del Pacifico, son opciones de cooperación e intercambio comercial menos exploradas pero muy consistentes en sus posibilidades de receptividad de la producción suramericana, y Japón a través de la vía del Pacifico es otro potencial espacio de cooperación recíproca.

Se verifica por lo expuesto que las principales opciones de colocación de la producción suramericana de exportación hoy están claramente referidas en términos de potencialidad al Hemisferio Sur y sobre todo al bloque de Asia Oceanía.

La conducción comercial global de parte de los organismos supranacionales, donde la presencia de los países desarrollados del eje Norte-Norte imponía normas y criterios de carácter económicas, financieras y tecnológicas, que presionaron a las economías de nuestra región para que se ajusten a determinados padrones de comportamiento, bajo amenaza de sufrir aislamientos económicos, científicos y tecnológicos son sin embargo hoy, una oportunidad para nuestra región, dado el declive de la influencia de las mismas. La decisión de Estados Unidos de desandar el camino de la supranacionalidad económica y comercial, es un incentivo más, para nuestro desarrollo autónomo

En el marco señalado, la alternativa más potente para el desarrollo del MERCOSUR es una salida hacia el Pacífico. Esa hipótesis nos permitiría explorar un MERCOSUR ampliado posibilitando una condición bioceánica para todos los países de Suramérica. Mantener y potenciar las relaciones existentes con el T-MEC, la Unión Europea resulta tan necesario como profundizar la relación con los anillos asiáticos y oceánicos del Pacífico.

**Implicancias económicas y sociales de la Pandemia de COVID-19**

La existencia de la Pandemia de COVID-19 brinda un escenario de incertidumbre, pero también de oportunidades que el MERCOSUR debiera saber aprovechar. Las transformaciones ocurridas también impactan en los escenarios de comercio mundial que también se modifican. Hasta los años noventa, los principales focos de comercio estaban vinculados a la relación entre América del Norte con los países de Europa y un fuerte intercambio entre los países de América del Norte y Japón. Suramérica era una zona de influencia comercial periférica.

Desde entonces y después de esa fecha, el polo comercial japonés se amplío a casi todos los países de la Cuenca de Asia-Oceanía-Pacífico y motivó grandes desarrollos en casi todos los países de la región, no solo en China, el principal. Los grandes volúmenes comerciales se empiezan a concentrar en esta zona, en detrimento de la ocupación comercial y logística del Atlántico.

Insertarse de manera eficiente en este impresionante flujo de bienes es el objetivo que debieran tener gobiernos y empresas suramericanas. Hasta ahora no se ha conformado un polo poderoso de vinculación comercial entre Suramérica y los países del Asia-Oceanía-Pacífico de carácter supranacional. Pero en la medida que el MERCOSUR profundice su proceso de integración, con relaciones comerciales claras, y con una vocación bioceánica, se va a incrementar un intercambio cada vez más poderoso, entre ambas regiones.

**Comercio Internacional Bioceánico**

Para enviar toda la producción suramericana a Asia-Oceanía e incluso a la costa oeste norteamericana, los productores del MERCOSUR deben recorrer miles de kilómetros desde los puertos del Atlántico hacia el estrecho de Magallanes o hacia el canal de Panamá, lo que les consume catorce días extra de navegación promedio, con los costos adicionales que este periplo obligado involucra.

Aparece así, explicita, la necesidad de incentivar el desarrollo de los “Corredores Bioceánicos Suramericanos” como la alternativa más viable. Los mismos, consistentes en caminos en cada uno de los países y áreas geográficas que conforman la macro-región denominada “Cono Sur de Suramérica” son de una necesidad elocuente. En esta macro-región confluyen las fronteras de siete países del Cono Sur: Chile, Perú, Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay. Por ende, no se puede olvidar el significado de dichos corredores para la integración económica, productiva, comercial y social suramericana. Ellos permitirán la aproximación entre los países, el desarrollo de regiones aisladas, el intercambio comercial con costos bajos y la construcción de toda la infraestructura involucrada.

Además, dadas las características de la red de transporte suramericana y los requerimientos del comercio internacional, hay que considerar la importancia del transporte multimodal, pues puede significar un importante ahorro de costos y tiempos.

Otro aspecto que se tiene que considerar son los actores o agentes económicos, que son los que materializan los corredores.

Existen agentes vinculados con la distribución física de los productos, incluido el transporte; con su promoción, negociación y venta; con los financiamientos y los seguros; con las comunicaciones y las telecomunicaciones necesarias para que el comercio se lleve a cabo; con el cumplimiento de las exigencias gubernamentales y de las normas y prácticas comerciales y financieras; con las entidades normativas y controladoras, públicas y privadas, y con empresas que utilicen esas redes de servicios.

Para tener posibilidades de éxito en el comercio exterior, los productos deben estar presentes en cantidad, calidad y oportunidad en el mercado. Lo anterior significa que se debe analizar de modo internacional este problema desde un enfoque sistémico de la cadena de distribución de la carga, de modo tal de reducir o eliminar las interrupciones en el movimiento continuo de mercancías desde el punto de origen al punto de destino.

**Algunos de los Posibles Corredores Físicos**

Los caminos que conforman los corredores, en su mayoría, surgen como caminos de circulación interna y, al completarlos, dan origen a los grandes “Corredores Bioceánicos Suramericanos” que debieran enlazar a los siete países del área, coordinando la vinculación en sus zonas interfronterizas. A través de los ramales que derivan de los corredores centrales, será posible vincular a todo el Cono Sur Suramericano.

Los antecedentes de los trabajos realizados hasta aquí indican la potencialidad de los siguientes corredores físicos que podrían materializarse en “Corredores Bioceánicos Suramericanos”:

- Santos-Sao Paulo-Santa Cruz-La Paz-Arica.

- Santos-Sao Paulo-Sao Borja-Santo Tome-Resistencia-Salta-Antofagasta.

- Santos-Sao Paulo-Puerto Murtinho-Asunción-Salta-Antofagasta.

- Montevideo-Buenos Aires-San Juan-Mendoza-Valparaíso.

- Montevideo-Buenos Aires-Rosario-Cordoba-Catamarca-Atacama.

- Bahía Blanca-Neuquén-Talcahuano.

- Corredor Bioceánico del Paso Pehuenche.

- Comodoro Rivadavia-Puerto Chacabuco.

Otras modalidades complementarias para unir a los puertos del Atlántico y del Pacífico son las alternativas ferroviarias que, combinadas con la hidrovía que atraviesa Sudamérica, desde el Mato Grosso a Buenos Aires, ofrecen una opción de transporte a gran escala de productos.

**Antecedentes de Estudios Previos**

El marco bajo el cual se ha ido configurando una serie de corredores potenciales, entre la costa atlántica y la costa pacífica, está dado principalmente por las siguientes instancias diplomáticas y técnicas:

1. “El estudio de la ALADI, de 1992”. En la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur, se encomendó a la Asociación para que, en conjunto con los países involucrados, efectuara un análisis de cada uno de los corredores y propusiera medidas pertinentes para el mejor desarrollo de los flujos de transporte asociados a ellos.
2. “Comisión Binacional Chileno-Argentina”. Fue creada por el Tratado de Paz y Amistad de 1984. Como resultado del trabajo de su Subcomisión de Integración Física y Facilitación Fronteriza, se establecieron 12 pasos potenciales, en los cuales ambos países se comprometían a efectuar inversiones.
3. “Comisión Binacional Chileno-Brasileña”. En marzo de 1993 se formalizó la creación de esta Comisión Técnica, que se encargó de realizar un análisis global de la red física y de los aspectos legales y administrativos, para luego definir tres vías transcontinentales prioritarias: Arica-Santos; Antofagasta-Santos y Valparaíso-Santos. Debido a que la definición de estos corredores compromete la acción de terceros países, se decidió crear un Grupo de Trabajo Multilateral para abordar en forma integral este tema.
4. “Grupo de Trabajo Multilateral”. Está constituido actualmente por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Su trabajo se ha centrado en la definición del trazado de los corredores, en la determinación de criterios de operación de éstos y en la priorización de las inversiones necesarias para dejar operativos estos ejes de conexión.
5. “Corredor Bioceánico Puerto Murtinho - Puertos de Chile”, pensado para atravesar y unir Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. Este corredor fue pactado por los presidentes de los cuatro países en la Declaración de Asunción de 2015, para unir por carretera el Océano Atlántico con el Pacífico, mediante la interconexión de los territorios de estos países.
6. “Corredor Bioceánico del Noroeste Argentino” Declarado de su Interés por el Parlamento del MERCOSUR, este proyecto del corredor Bioceánico conectaría las aguas del Océano Atlántico con puertos del Océano Pacifico, en Atacama, Chile, utilizando la Hidrovía Paraguay Paraná y el Paso Fronterizo de San Francisco en la Provincia Argentina de Catamarca, región de ATACALAR.
7. Reunión de la Comisión de Infraestructura y Logística de ZICOSUR, San Miguel de Tucumán, República Argentina, Mayo de 2018.
8. “Corredor Bioceánico Cosiplan UNASUR” entre Paranagua, Brasil y Antofagasta en Chile, pasando por Resistencia y Salta en la Republica Argentina.
9. “Corredor Bioceánico del Paso Pehuenche”, declarado de su interés por el Parlamento del MERCOSUR

**Objetivos del Webinario**

Hoy, en el mundo, hay tres espacios económicos en proceso de consolidación (Norteamérica, Europa Unificada y Asia-Oceanía-Pacífico).

Nuestra Región y en particular la consolidación de una alianza estratégica suramericana entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacifico no puede quedar al margen de la consolidación del formato de vinculación global del Bloque Asia-Oceanía-Pacífico, sobre todo a partir de la particularidad de encontrarse este, aún en el proceso de definición de los papeles que ejercerán futuramente, en su cuadro geográfico, los países de esa región, sus agencias multilaterales como la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) la Organización de Cooperación de Shanghái (OSC) y otras, además del accionar individual de los propios países integrantes de la región.

Esa fluidez en que se encuentra el Este Oceánico Asiático, en conjunción con la marginalización en que ha sido puesta Suramérica en relación a los avances de la cooperación económica en el cuadro de los mencionados espacios en formación, nos obliga a aumentar la capacidad suramericana de escoger opciones.

Como suramericanos y como ciudadanos del MERCOSUR, no podemos dejar de considerar, bajo entendimientos bilaterales o multilaterales, la integración logística de transporte como un elemento de intercambio central con el Este Asiático y Oceánico. En el siglo XXI, donde se desea que los factores económicos vengan a predominar sobre los militares en la canalización de los grandes problemas mundiales, los países de la costa del Pacífico habrán de sentir la falta de una dimensión atlántica, frente a la bidimensionalidad oceánica de Norteamérica. Entonces, Suramérica debe ofrecer a los asiáticos y oceánicos su salida para el Atlántico por el sur, a cambio de la concretización de un flujo comercial, tecnológico y productivo de beneficio mutuo.

Estas son las ideas y los antecedentes que motivan al Parlamento del MERCOSUR, ámbito por excelencia de la representación plural ciudadana de nuestros pueblos, a llevar a cabo este webinario denominado “Corredores Bioceánicos Suramericanos” con el objetivo de profundizar la integración de nuestros países y mejorar la calidad de vida de nuestros pueblos.