

La comunidad andina en remolque

por ENRIQUE NEIRA FERNANDEZ, politólogo,
docente e investigador de la Universidad de Los Andes

Los 30 AÑOS de la actual COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES se celebraron la semana pasada con la reunión XI de Presidentes, en Cartagena de Indias. La ocasión lo ameritaba, pues son muchos sus logros, a pesar de los altibajos y dificultades en que se han visto envueltos todos los países miembros. Y era propicia la reunión para inyectar, con voluntad política, nuevo dinamismo a la Unión y buscar la superación de medidas unilaterales que van en clara contravía del proceso de integración.

LA TRANCA EN LA RUEDA

A raíz del largo paro de transportistas del Táchira, con posible perturbación del orden público, el actual gobierno cerró el territorio venezolano al paso de transporte colombiano de carga, en clara contravención del artículo 399 adoptado por los 5 países del Pacto Andino. El tema es espinoso y suscita fuertes resonancias nacionalistas de lado y lado. Por ello, me ha parecido lo mejor dejar hablar a una de las personas más autorizadas que tiene el país sobre la materia, pues, a más de sus títulos, ha ocupado altos puestos en el mundo empresarial, conoce bien el asunto y es miembro actual del Consejo Editorial de El Nacional de Caracas. Ella gentilmente me ha facilitado el texto completo de un artículo documentado, que va a salir publicado en el próximo número de la prestigiosa revista **Veneconomía** cuya lectura recomendamos. Beatriz de Majo ya se había pronunciado, con imparcialidad y altura, sobre el problema cuando reventó en la administración Caldera, como lo hizo más recientemente en la nueva administración (El Nacional, 18 mayo 1999).

• PRESUPUESTOS. 1) "Como en todo negocio de un mundo cada vez más integrado, la actividad económica de transporte de cargas terrestres entre compradores y vendedores de dos países, debe contar con actores que se impliquen en el mismo con criterios muy exigentes de eficiencia". El problema, en el fondo, es de competencia y eficiencia. 2) "Cuanto más la actividad empresarial esté descontaminada de ruidos de carácter político, mayores beneficios aporta a la comunidad dentro de la cual se inserta y sus accionistas". Politizar el paro de los transportistas del Táchira no es la manera de consultar los mejores intereses de Venezuela.

• LOS ACTORES DE LA TRIFULCA 1) Por un lado, "están los transportistas del Táchira que cuentan con parques de gandolas pequeños en número, en capacidad, en potencia, factor éste que determina ineficiencias que los han estado penalizando a lo largo de los años...Los empresarios-camioneros del Estado fronterizo vienen sufriendo de atrás las consecuencias de un conjunto de internalidades y externalidades en sus negocios que han impactado negativamente el desarrollo de la actividad de transporte de mercancías en el Estado". 2) Por otro lado, "están las flotas de transporte internacional, conformadas por unidades de gran potencia y de gran capacidad, aptas para un 'performance' geográfico muy exigente como es el de escalar 3.000 mts de inclinada pendiente que separa a Cúcuta de Bucaramanga o los 3.500 mts que hay entre Cartagena y Medellín".

• LOS ARGUMENTOS DEL CONFLICTO. 1)"Los transportistas colombianos gozan de mejores condiciones en su país para ejercer la actividad transportadora que los gandoleros venezolanos, quienes deben asumir enormes riesgos para transitar la geografía del país vecino. Colombia es un país inseguro". Frente a este que ha sido el principal y más sustantivo argumento para exigir de las autoridades venezolanas la suspensión de la decisión 399 del Acuerdo de Cartagena que norma el libre tránsito, la autora del estudio observa que "la organización de la seguridad en las carreteras colombianas es un tema que las empresas colombianas han aprendido a manejar como cualquier otra contingencia del negocio, y de la misma manera lo manejan las empresas venezolanas de transporte internacional de carga, calificadas como tales...que les permite trasladar las mercancías sin percances hasta el centro de la quebrada geografía vecina". El repaso de las estadísticas señala que son contados los casos de autobuses de pasajeros o camiones de carga -tanto venezolanos como colombianos- que han sido secuestrados o retenidos en territorio colombiano. 2) El otro argumento y "la peor de las manipulaciones es la que surge de hacer creer a toda la colectividad venezolana que nuestros empresarios venezolanos han sido excluidos del jugoso negocio que representa el transporte de los 2.500 millones de dólares en mercancías por el intercambio binacional". Frente a esta falacia, debería saberse que "8 empresas transportistas venezolanas de calificación internacional, las más grandes, tienen vinculados 124 vehículos colombianos en su flota, mientras que las 7 más importantes transportadoras internacionales colombianas incorporan 1.099 unidades de carga de esta querida tierra venezolana". Lo que hay, de hecho, es un promisorio negocio común entre empresas y empresarios de ambos países. El problema no es, pues de carácter binacional (un gigantesco sector colombiano que impidiera crecer a un desvalido sector venezolano). La realidad es la de un gran sector venezolano-colombiano (bien organizado, integrado y competitivo por su eficiencia), al cual un pequeño sector particular del Táchira le achaca todas sus calamidades. El problema regional persiste; pero no se le puede dar el carácter conflictivo anti-colombiano que quisiera un cierto "nacionalismo ultroso y mentiroso".

• ¿QUIENES LOS MAS AFECTADOS? De persistir la medida de impedir el libre transporte de carga desde Colombia y entrar en vigencia a partir del 8 de Junio la orden de transbordar carga en la frontera, "los sobrecostos de transporte y aseguramiento de carga son efectivamente colosales, con un efecto multiplicador en las tasas aduaneras y el IVA aplicable al producto importado, que tendrá que pagar el principal afectado, el comprador final". "Los productos colombianos que forman hoy parte de nuestro consumo diario, se verán incrementados". "Además de que es mucho mayor la flota venezolana que la colombiana en empresas calificadas para prestar el servicio..., basta comparar el valor de las cargas que transitan de Venezuela hacia Colombia (1.600 millones de dólares) con el valor de las que viajan de allá para acá (900 millones de dólares), para ver que las mercancías más afectadas tendrán que ser las nuestras". "Sólo a título de ejemplo mencionaré que buena parte de los insumos para fabricación de envases plásticos para alimentos provienen del otro lado de la frontera. El incremento de costos en estos rubros se va a trasladar al consumidor". El incremento del costo por movilización de carga en la frontera - que puede ser de un 10% a un 15%-, los riesgos inevitables de deterioro y robo, el congestionamiento colosal que va a presentarse en los puntos de trasbordo...todo lleva a pensar que "realmente estamos peinados por todos lados". "Pero como a fin de cuentas, las empresas no se quedan cruzadas de brazos ante contingencias como estas, muchas de ellas ya se encuentran organizando sus cargamentos de manera de trasportarlos desde los puertos de la costa colombiana hasta Puerto Cabello, por vía marítima, lo que beneficiará a terceros transportistas -ni venezolanos ni colombianos-, y el plato roto, una vez más lo pagará el consumidor". Se estima que la venta de productos químicos en el exterior representa aproximadamente 16% de las exportaciones no tradicionales de Venezuela. Pues, bien, ya Asoquim (Asociación de Industriales Químicos y Petroquímicos) anunció que sus productos serán trasladados a Colombia (y a través suyo a otras naciones andinas) por vía marítima. Y para su presidente, Gonzalo Mendoza, "la medida gubernamental sobre el transporte de tierra constituye un retroceso en el proceso de integración y de apertura de fronteras" (El Nacional, 25 mayo).

neirae@ula.ve

*Próxima entrega: **La Comunidad Andina aprieta el acelerador***