

EL MAPA LOGISTICO DEL PAIS VA A CAMBIAR

A juicio de la Asociación de Logística de Venezuela (ALV), el cierre de la autopista Caracas-La Guaira y las restricciones resultantes para el tráfico de personas y carga se van a traducir en una modificación del “mapa logístico” del país, es decir de los patrones de recepción y exportación de mercancías en los puertos y de los canales de abastecimiento de la capital y la zona central del país.

Antes del colapso del viaducto el tráfico desde y hacia el litoral era de unos 30.000 vehículos diarios, conformados por 85% de carros particulares, 10% de vehículos de transporte público y 5% de vehículos de carga. El tráfico se distribuía principalmente entre la autopista (64%) y la carretera vieja (18%), mientras que el tiempo promedio ponderado del trayecto era de 1 hora y 20 minutos. El cierre de la autopista implicó una pérdida del 30% de la capacidad de la red vial y el trayecto promedio hoy en día supera las cinco horas.

Esta situación no es sostenible pues, a pesar de que la carretera vieja ha sido repavimentada y señalizada, resulta muy estrecha para el incremento del tráfico, en particular el de carga. Accidentes y percances recientes se tradujeron en el bloqueo de la carretera vieja y en demoras de varias horas. La construcción de la vía de contingencia, que permitirá absorber el tráfico liviano, aliviará la situación pero de todas formas la carretera vieja como única vía para el transporte de carga sólo permitirá lograr un equilibrio frágil a la merced de cualquier percance. La solución definitiva pasa por la construcción de un nuevo viaducto, que requerirá unos 18 a 20 meses, o de una nueva autopista hacia el litoral, que requerirá unos 4 a 5 años.

A pesar de los paliativos puestos en práctica por el gobierno nacional, este estado de cosas tendrá implicaciones muy negativas para los habitantes del estado Vargas, donde dos de cada tres pobladores dependen de trabajos en Caracas o de servicios prestados a visitantes provenientes de Caracas. A esto se pueden sumar dificultades de abastecimiento por vía terrestre al estado Vargas, que no tienen una alternativa inmediata por vía marítima en razón de la muy limitada capacidad de cabotaje que hay en el país.

En cuanto al transporte de carga, ya se están manifestando algunos efectos del cierre de la autopista. Ha habido un incremento de los fletes terrestres que varía entre 40 y 100% dependiendo de los volúmenes y del tipo de carga. Aun cuando todavía no ha habido desviaciones mayores de carga consignada originalmente a La Guaira hacia otros puertos, hay algunas estimaciones que indican que aproximadamente un millón de toneladas anuales, equivalente al 50% del movimiento normal de mercancías de La Guaira podría desviarse a otros puertos.

El primer puerto receptor de esta carga sería Puerto Cabello, que tiene capacidad para manejar estos volúmenes adicionales. Maracaibo, aun cuando tiene capacidad de almacenamiento suficiente, resulta un puerto costoso y menos atractivo para las navieras, mientras que Guanta tiene limitaciones de capacidad. En Puerto Cabello, sin embargo, sería necesario ampliar horarios y capacidad de atención del SENIAT y CADIVI para poder manejar los volúmenes adicionales.

Recurrir a estos puertos resultará más costoso para los importadores, pues los costos portuarios de Puerto Cabello y Maracaibo superan en 40% a los de La Guaira mientras que los de

Guanta son superiores en 30%. Otro impacto importante para las mercancías destinadas a la capital y sus alrededores es el mayor costo de fletes derivado de la mayor distancia que habría que recorrer. A título de ejemplo, los fletes terrestres desde Puerto Cabello a Caracas son superiores en 150% a los fletes de La Guaira a Caracas, en condiciones normales, y serían todavía superiores en 40 a 50% respecto a los fletes aumentados de La Guaira a Caracas, señalados anteriormente. Además, una mayor proporción de carga transportada de Puerto Cabello a la capital requerirá un mayor número de gandolas, en momentos en que en el país hay una severa limitación en la oferta de transporte pesado, tanto en lo relativo al número de unidades como en su edad, pues la mitad de ellas tiene más de 10 años. El incremento de tráfico de carga pesada desde Puerto Cabello hacia la capital también supondrá un mayor presión sobre vías que ya tienen problemas, como la Autopista Valencia-Puerto Cabello y la Autopista Regional del Centro.

En cuanto a las mercancías que llegan por vía aérea a Maiquetía, no resultaría posible desviar aquéllas que llegan en aviones de cuerpo ancho, que no pueden aterrizar en otros aeropuertos del país, y habría que absorber en su totalidad el impacto en costo y tiempo del cierre de la autopista. Sin embargo, algunos importadores han solicitado modificar rutas y hacer trasbordos. Por ejemplo, mercancías que llegaban de países europeos a Maiquetía en aviones de cuerpo ancho son colocadas en vuelos que van a Miami, donde las mercancías son trasbordadas a aviones de cuerpo estrecho con destino a Valencia o Maracaibo.

Después de superar los 25.000 millones de dólares de importaciones en 2005, con proyecciones de más de 30.000 millones para 2006, es posible que el cierre de la autopista se traduzca en definitiva en una disminución del total de importaciones. En términos globales, los impactos señalados pueden resultar en un aumento de un 20% en los costos logísticos y en un impacto del 1% sobre el PIB, tal como lo señaló un directivo del Banco Central.

Frente a este estado de cosas, la Asociación de Logística de Venezuela (ALV) considera que, en línea con lo que ya ha propuesto el sector privado en sus reuniones con el gobierno nacional, es necesario adoptar un conjunto de medidas.

En primer lugar, un plan vial nacional, que permita hacer un inventario, establecer prioridades y asignar recursos para el mantenimiento y recuperación de vías existentes, la terminación de vías y obras inconclusas y la construcción de nuevas vías. En segundo lugar, un programa para el mejoramiento de la oferta de transporte pesado, que incluya la renovación de las flotas de camiones pesados y gandolas, la extensión del programa del Camión Utilitario a toda la gama de vehículos y la aplicación del Programa Venezuela Móvil. En tercer lugar, la modificación de las condiciones de circulación, incluida la definición de vías y horarios especiales para la circulación de transporte pesado, así como auditorías de los distintos peajes y asignación de los fondos recaudados a inversiones para la recuperación de vías. Finalmente, un plan portuario nacional, que permita ampliar las capacidades de los puertos y mejorar la eficiencia de las operaciones portuarias.

24 de enero 2006