

Comentario al artículo de Carlos Toppazzinni:

Rallys Pliauzer: "Si la Argentina es inteligente, su principal socio comercial será la región Asia-Pacífico"

Un excelente artículo, pero esto debe ser parte de un **estudio mucho más amplio**. En primer lugar se debe ver como es el mercado potencial de India para nuestros exportadores, que en un futuro muy cercano, podrá ser un importante complemento de los productos que China nos compra. No hace falta ningún estudio para saber que CHINA TIENE INTERÉS EN COMPRAR PRODUCTOS BÁSICOS SIN NINGÚN TIPO DE ELABORACIÓN. El mejor ejemplo es que no nos quiere comprar aceite de soja, ni pellets de soja, sino únicamente POROTOS y minerales en bruto. Y allá podrá ser que una política junto con Brasil, que tiene el mismo problema de los porotos, podrá ser de sumo interés.

En segundo lugar observo que en el artículo no se menciona India. Y aquí entran cosas sobre las que muchos escriben, bajo el lema "logística". Por ejemplo, uno del 28 de diciembre en ese mismo suplemento con el título ***Puertos de Chile, Una oportunidad para el país.***

Hay que ver cómo funcionan ahora las líneas marítimas desde la Costa Este de Sudamérica a Asia, es decir de Brasil, Uruguay y Argentina.

Y no hay ninguna indicación que esto cambiará por muchos años.

India y Singapur están más cerca de los puertos del Atlántico que por ejemplo Valparaíso. Recién el puerto de Hong Kong es "equidistante" de Buenos Aires y Valparaíso. Hay constantemente falsas propagandas en la prensa, que confunden y hacen creer que todas las distancias a Asia son menores desde puertos chilenos. Estas se empezaron a hacer en 1998, y siguen sin cesar hasta el día de hoy como prueba el artículo del 28 de diciembre.

Por eso escribo siempre que se debe publicar en todos lados un estudio de CEPAL del 2000: ***"El potencial de puertos pivotes en la Costa del Pacífico Sudamericano"***. **Este estudio demostró que en el 2000 no había encontrado ninguna ventaja para el comercio con Asia con el uso de los puertos del Pacífico Sudamericano.**

Y no hay claras pruebas que esto haya cambiado.

Hay que estudiar por qué China está haciendo todo lo posible para cambiar esta imagen y cómo consigue que en muchos seminarios internacionales sobre el comercio de países del Mercosur con China, se pone solamente las líneas que salen de la Costa del Pacífico a China, sin mostrar para nada, las muchas y muy importantes servicios que salen por el Atlántico.

Es que hay una clara política de China de FOMENTAR LÍNEAS QUE NO CRUZEN EL CANAL DE PANAMA, hasta que se podría conseguir un "canal chino cruzando Nicaragua".

Entonces todos hablan de Corredores Bi-Oceánicos y túneles bajo el Andes y se escriben artículos sobre la “logística”, como el del 28 de diciembre y uno de hoy, donde se puede leer: (en cursiva): *Además, remarcó que el tema de "la localización es un factor decisivo; no es tan sencillo ganar mercados en lugares donde la logística tiene que atravesar una serie de pasos complicados. Por ejemplo, si pensamos en ganar mercados en el Pacífico, tenemos que estar pensando en corredores bioceánicos, o marítimos, por el canal de Beagle o eventualmente por el de Panamá, para poder llegar al Pacífico con más facilidad".*

Y en tercer lugar se debe ampliar el rol que podrán tener Singapur y los países cercanos a este puerto, que es el puerto más importante del mundo, para trasbordos a nivel internacional.

Y por todo eso, he solicitado en principio de enero, que se publique en este suplemento un artículo al respecto, que ni recibió confirmación de la recepción todavía, aunque lo he repetido dos veces. Es de suma importancia que se preste atención a todo lo que se escribe sobre Corredores Bi-Oceánicos, que podrán encontrar en www.antonioz.com.ar