

UN NUEVO ESTUDIO DE LA UNCTAD INDICA QUE EL DESVÍO DE LAS RUTAS DEL COMERCIO PALESTINO EN TRÁNSITO PERMITIRÍA RECORTAR GASTOS E IMPULSAR ECONOMÍAS

A pesar del largo litoral marítimo de la Faja de Gaza, el territorio palestino ocupado carece efectivamente de salida al mar y su participación en el comercio internacional depende casi enteramente de los servicios de transporte israelíes. Además, la política israelí de cierres, medidas de seguridad y control de las principales fronteras y rutas de transporte hace que el comercio palestino dependa por completo de los acontecimientos políticos y de la situación de la seguridad. La UNCTAD señala en un [nuevo estudio](#) [en Inglés, en PDF] que para que disminuyan los costos de transporte, extremadamente elevados, del comercio palestino es preciso superar estos obstáculos.

La única solución estratégica para integrar el comercio de mercancías palestino en la región y el resto del mundo, afirma la UNCTAD, es construir un puerto en Gaza, según lo convenido en los acuerdos israelo-palestinos de 1993/1994. Esta medida permitiría aumentar la competitividad de las exportaciones e incrementar el comercio de forma duradera. No obstante, el conflicto permanente y la inestabilidad política han sido causa de continuos retrasos en la construcción del puerto. Por este motivo, en el estudio de la UNCTAD se considera la posibilidad de utilizar rutas de transporte marítimas y terrestres sustitutivas a través de Egipto y Jordania para facilitar la circulación del comercio palestino hasta que el puerto de Gaza empiece a funcionar.

A fines de 2003, los importadores y exportadores israelíes recurrieron a los puertos vecinos de Port Said y Aqaba para esquivar los efectos de las huelgas de los trabajadores portuarios de Israel, lo que demuestra la viabilidad técnica, aunque no financiera, de estas rutas sustitutivas. El estudio destaca, sin embargo, que las soluciones sustitutivas a las rutas marítimas de transporte para el comercio palestino no son una alternativa estratégica viable a la construcción de un puerto palestino en Gaza. Al contrario, la utilización de estas rutas sustitutivas y el futuro funcionamiento del puerto de Gaza son elementos complementarios de la conexión del nuevo puerto con el sistema portuario regional y de la integración de la economía palestina en el sistema comercial mundial.

Orientación y volumen del comercio palestino

Israel representaba casi el 74% del valor total de las operaciones comerciales palestinas que, en 1999, se elevaron a 3.000 millones de dólares de los EE.UU. El 71% de los 2.600 millones de dólares de importaciones palestinas procedía directamente de Israel o indirectamente del resto del mundo, pasando por Israel, mientras que el 97% de los 372 millones de dólares de exportaciones palestinas estaba destinado a Israel. En el estudio se publican las primeras estimaciones del volumen (composición y orientación) del comercio de mercancías palestino, que indican que el comercio con interlocutores comerciales no israelíes registrado en 1999, por un valor de 787 millones de dólares, representaba un volumen estimado de 3,2 millones de toneladas.

La expedición de estas mercancías se realiza según cuatro tipos de transporte: como carga general, en contenedores, como carga seca a granel y como carga líquida a granel. El primero es el más importante: en 1999 el 67% del total del comercio palestino no israelí se expidió como carga general, y el 80% de ese comercio, o unos 2,7 millones de toneladas, transitó por puertos israelíes. Esta es la cantidad potencial que se podría desviar a otros puertos, a la que se podrían añadir otros 2,6 millones de toneladas si se incluyen las importaciones palestinas indirectas del resto del mundo que pasan por importadores israelíes.

Costo del cambio de itinerario del comercio

El cambio de itinerario implica tres tipos de costos: el transporte marítimo, los puertos y el transporte por tierra. En este análisis se calcula en primer lugar el costo de desvío desde los puertos israelíes a Port Said, en Egipto, para los bienes destinados a la Faja de Gaza o procedentes de ésta, y al puerto de Aqaba, en Jordania, para las mercancías destinadas a la Ribera Occidental o procedentes de ésta (con transbordo por el canal de Suez). Otro tipo de cálculos supone que todo el comercio en dirección oeste (desde Europa y América del Norte o hacia estas regiones) se desvíe a Port Said aun cuando esté destinado a la Ribera Occidental o provenga de ella. Estos últimos cálculos eliminan el costo del transbordo a través del canal de Suez a la Ribera Occidental, pero suponen costos adicionales de transporte por carretera desde Port Said a la Ribera Occidental vía Gaza y en tránsito por Israel.

El estudio indica que el desvío del comercio palestino de las rutas actuales de Israel a Egipto o Jordania podría entrañar algunos costos adicionales del orden de 59 millones de dólares por año o 18,60 dólares por tonelada. El desvío sin transbordo, en cambio, podría reducir los costos del cambio de itinerario a menos de 35 millones de dólares por año y el costo por tonelada a 10,80 dólares. Casi todos estos costos adicionales se deben al

transporte por tierra y más del 50% son atribuibles a la política de cierre y las medidas de seguridad de Israel.

Más adelante el análisis muestra que con una reducción de 15% del costo de transporte por carretera en Egipto y Jordania (mediante nuevos acuerdos de transporte e inversiones), el cambio de itinerario permitiría a la comunidad comercial palestina obtener economías del orden de 19 millones de dólares, o de 5,80 dólares por tonelada de mercancías. Se podrían obtener otros 3 millones de dólares anuales de economías mediante la utilización de la línea férrea del norte del Sinaí, en Egipto, y la utilización futura del nuevo Terminal Este de contenedores de Port Said. En este caso, valdría la pena considerar la posibilidad de un nuevo desvío de las importaciones indirectas palestinas de Israel, que podría duplicar las economías estimadas.

Marco subregional de transporte de tránsito

Si bien las economías estimadas son factibles y realizables, exigen un marco mediante el cual todas las partes involucradas coordinen sus intervenciones en el ámbito del transporte de tránsito y la facilitación del comercio. El estudio de la UNCTAD propone un acuerdo subregional sobre el transporte de tránsito que proporcione este marco y que orientaría los esfuerzos al desarrollo de instalaciones portuarias y servicios de transporte terrestre en la región y a la adopción de procedimientos relacionados con la infraestructura física e institucional de transporte y acuerdos de seguridad.

Apoyo de los donantes

El estudio demuestra que se podrían poner en práctica varias medidas, incluso en las condiciones actuales. No obstante, para ello se precisa el apoyo continuo de la comunidad internacional. Además de la situación política, los limitados recursos financieros constituyen el otro gran obstáculo a la realización de los importantes proyectos de transporte de la Autoridad Palestina. También en este caso, es imperativo el apoyo de los donantes. La eficiencia del sector del transporte de tránsito no sólo es una condición necesaria para la expansión del comercio interregional e internacional sino también una condición esencial para el bienestar y el desarrollo económicos de todos los países de la región.

Las actividades de asistencia técnica de la UNCTAD en favor del pueblo palestino abarcan varios ámbitos. Para este mes están planificadas tres misiones de personal de la UNCTAD, a saber una misión de apoyo a la facilitación del comercio, una misión de asesoramiento para el fomento y la retención de inversiones, y la participación en un foro del sector público y la sociedad civil palestinos sobre la elaboración de una visión de desarrollo palestino.

Para más información, sírvanse dirigirse a:

Oficina de prensa de la UNCTAD

T: +41 22 907 5828

F: +41 22 907 0043

E: press@unctad.org

ó

Raja Khalidi

T: +41 22 917 5857

E: app@unctad.org

ó

[Descargar el Estudio](#) "Facilitación del comercio de tránsito y el transporte marítimo para la rehabilitación y el desarrollo de la economía palestina" (en Inglés, en PDF).