

Hacia 'una intención común'... ¿Un ferry de pasajeros para el transporte regional?



Hacia 'una intención común'... ¿Un ferry de pasajeros para el transporte regional?

One race (de Caribbean man)

From de same place (de Caribbean man)

Dat make de same trip (de Caribbean man)

On de same ship (de Caribbean man)

So we must push one common intention

Is for a better life in de region

(Una raza (el caribeño)

Procedente del mismo lugar (el caribeño)

Que hagan el mismo viaje (el caribeño)

En el mismo barco (el caribeño)

Tenemos que llevar adelante una intención común

En aras de una vida mejor en la región)

Black Stalin en su calipso 'Unidad Caribeña', implora poéticamente a la región el mantenimiento de una unidad firme en su empeño en pos del desarrollo. Un tipo de integración compacta que, en su forma más simple, de Caribbean man, libre de obstáculos, pueda disfrutar nadando una temprana mañana en Maracas Bay, al mediodía del pez volador en Accra Beach y un pollo al estilo jerk en Negril para cenar.

El énfasis de la integración, por excelencia, ha estado en la convergencia económica: una sola economía y un mercado único para los bienes y servicios. Sin embargo, la facilitación del libre movimiento de personas ha quedado, por mucho, en una dimensión sin explorar dentro de la política regional. En el caso de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), este intercambio social incluye el movimiento de la población de 280 millones de habitantes de los 28 Estados Miembros, 44 millones de los cuales viven en el Caribe insular. La demanda a escala regional de transporte marítimo está dominada en este momento por el movimiento de bienes, mientras que el transporte aéreo sigue siendo, de facto, el modo de transporte para el movimiento de personas. Según la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), la cantidad de pasajeros que se trasladan en todo el espacio Caribe por vía aérea es de un total de 49,598,923, hasta mayo del 2014, un 6.6% de aumento comparado con la cifra de 46,543,080 en el 2013 para el mismo periodo. Estas cifras validan el planteamiento de que sin duda existe la demanda para iniciar un servicio de ferry de pasajeros que opere a escala regional o sub-regional, haciendo así realidad la visión de unir al Gran Caribe por mar.

Todos se lamentan de que la conectividad marítima regional ha tenido mejores momentos. En tiempos pasados, Black Star Line, operada por Marcus Garvey y la Universal Negro Improvement Association, nació a partir de un sentido consolidado de orgullo negro y un tradicional deseo de una nación negra. Pese a su corta existencia (1919-1922), su visión era que la línea marítima fomentara el comercio negro y el transporte de pasajeros entre América, el Caribe y África. Más recientemente, durante el periodo 1999-2000, la compañía Windward Ferries operó una naviera de 58m que combinaba un ferry de carga y descarga de pasajeros para 250 pasajeros y 350 toneladas de carga. Este ferry funcionaba entre Santa Lucía, Barbados, San Vicente, Trinidad, Isla Margarita y Puerto La Cruz en Venezuela. Para hacer referencia a los servicios actuales, Express des Iles opera en este momento en los territorios del Caribe francés y ofrece servicios de ferry entre las islas de Santa Lucía, Martinica, Dominica y Guadalupe. El precio promedio de los boletos oscila entre \$102 USD para un ticket en una sola dirección, hasta \$150 por uno de ida y vuelta. Trinidad y Tobago opera igualmente un servicio regular de ferry rápido que permite a los viajeros trasladarse entre las dos islas a un precio razonable de \$15 USD.

El transporte en el Caribe es un tema transversal que tiene implicaciones directas para el comercio y el turismo. Los datos de la CEPAL correspondientes al año 2013 revelan que las exportaciones de servicios en los Países Miembros de la AEC representaron un total de \$68,875 millones USD, mientras que las importaciones llegaron a un total de \$81,156 millones USD, la mayor parte de lo cual se concentra en el sector del turismo. En el 2013, la contribución total de los viajes y el turismo al PIB regional fue de 49.0 billones USD o un 14%. Cuando la contribución del turismo se mide por el valor agregado tanto directo como indirecto, el sector, indiscutiblemente, figura como una fuerza rectora esencial del desarrollo económico regional. Muchos Gobiernos del Caribe dependen del turismo y de las actividades relacionadas al turismo como fuentes de ingresos fiscales directos e indirectos. En cuanto a la creación de puestos de trabajo, los viajes y el turismo generaron 607,000 puestos laborales directamente en el 2013 (3.6% del total de empleos), cifra que se espera que aumente en un 2.9% en el 2014 a 624,000 (3.7% del total de empleos). Además, los gastos en los

viajes de placer (entrantes y locales) generaron un 91% del PIB directo de Viajes y Turismo en el 2013 (34.1 bn USD).

Tomando en cuenta estas ganancias, aprovechar el turismo multidestino se ha convertido ya en el tema del momento como un medio para preservar el mercado destino Caribe en los mercados extra-regionales e incrementar los flujos de los turistas dentro de la región. Las ofertas del turismo regional son diversas y abundantes, desde festivales como el Carnaval de Trinidad y Tobago, hasta el Festival de Jazz de Tobago, el Festival de Jazz y Blues de Jamaica, el Reggae Sumfest, el Barbados Cropover, eventos de vela y deporte, como la Antigua Sailing Week, y Caribbean Rally Championships, además de excursiones con la naturaleza y la aventura como tema que promueven compañías regionales como Island Routes, por solo mencionar algunas. El tema del turismo multidestino, sin embargo, no se podrá llevar a vías de hecho en toda su integridad hasta tanto se entable un diálogo y, lo que es más importante, se emprenda una acción coherente a escala regional en materia de conectividad.

Las estadísticas de la Caribbean Tourism Organisation (CTO) para el 2013 resaltan que de los 25.1 millones de visitantes a la región, un estimado de 23 millones procedieron de mercados fuera de esta. Estados Unidos siguió siendo el emisor más importante de turistas a la región, ya que su porción total de arribos es de un promedio de 50% durante los últimos cinco años. Más cerca de casa, los datos revelan que meramente un 1.6 millones de residentes del Caribe visitaron los destinos vecinos. Además, los países del Commonwealth experimentaron un descenso en las visitas de los nacionales del Caribe de un 0.5%. La OECO, que se beneficia de un importante turismo intra-Caribe (que constituye el 20-50% del mercado total en todos los países), mostró un 3.4 % de contracción en los arribos. Las tendencias actuales dictan que una buena parte de la población del Gran Caribe frecuenta con más disposición América del Norte y Europa que sus propios vecinos, alegando los elevados costos como el principal factor prohibitivo. Dado que la fortaleza del sector regional del turismo se ve afectada por una elevada elasticidad de la demanda, la sensibilidad de los precios y la competencia de destinos alternativos, la competitividad en cuanto a precios de los productos del turismo en la región está determinada en gran medida por la eficiencia del transporte. Tomando en cuenta el alto costo de entrada al mercado del transporte aéreo, la demanda de una solución en materia de transporte regional rentable, apunta a la prestación de servicios de transporte marítimo entre la cadena de islas.

Dejando bien a un lado la retórica, la factibilidad de un servicio de ferry de pasajeros solo se podrá concretar a plenitud cuando se consideren varios puntos. Entre ellos el más importante es el tema de la imposición tributaria, el cual, si no se trata apropiadamente, eleva los precios de los boletos más allá de la recuperación de los costos, ya que el costo se pasa a los consumidores. Además, un análisis de factibilidad tendría que tomar en cuenta el tipo acorde de barco, las rutas viables, la frecuencia del servicio, la política de precios, la necesidad de proveer terminales de pasajeros en los distintos puertos y el impacto de la operación en los servicios existentes. Con respecto a la propiedad, las opciones políticas que giran alrededor de la titularidad gubernamental se ven impedidas, sin duda alguna, por los limitados recursos fiscales y la realidad largamente manejada de que los Gobiernos no son y no deben ser proveedores de servicio, sino más bien ofrecer y mantener el marco político y normativo que brinde al capital privado la oportunidad de lograr una rentabilidad razonable de la inversión, al tiempo que posibilita niveles aceptables de servicio y un entorno operativo seguro.

El tema del movimiento libre de problemas tiene que ser abordado de manera simultánea. Varios acuerdos de CARICOM apuntan a la intención de los Gobiernos de facilitar el movimiento de personas en el Caribe, mayormente para propiciar la actividad turística y fomentar la exploración de la isla por sus hermanos y hermanas caribeñas. Pese al surgimiento de un pasaporte de CARICOM y con la excepción de los países de la OECS, esta sigue siendo una meta en mucho por alcanzar. La mayor armonización de los regímenes de visado con terceros países, serviría para avanzar aún más los intereses del turismo regional. El Single Domestic Space (SDS) (Espacio Doméstico Único) creado durante la Copa Mundial de Cricket del 2007 en 10 Estados Miembros de CARICOM, ofrece un claro ejemplo de la facilidad de tránsito que se logra si se hace plenamente efectiva la transportación regional. Ello posibilitó el libre movimiento de todos los viajeros locales y se estampó una Visa Especial en el primer puerto de entrada para los viajeros procedentes de fuera de la región a fin de permitir el movimiento sin dificultades entre los Estados del SDS participantes.

Del mismo modo, los Acuerdos Schengen de 1985 y 1990 constituyeron un avance muy importante para el tráfico en Europa, ya que abolieron los controles en las fronteras en un intento por lograr un efecto masivo. Este tipo de acuerdo fue implementado en América Central desde el 2006, aunque no sin algunas dificultades. El Convenio Centroamericano de Libre Movilidad (CA-4) permite a los ciudadanos de las cuatro naciones signatarias - El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua - el libre movimiento entre los países sin restricciones o chequeos. El Convenio armoniza también las regulaciones de visado en toda el área, permitiendo a los nacionales extranjeros elegibles viajar por los cuatro países durante un periodo total de hasta 90 días sin completar las formalidades de entrada y salida en los puntos de chequeo de inmigración en la frontera.

La Dirección de Transporte de la AEC tiene el mandato expreso, a través de su Programa de Trabajo, de unir al Caribe por aire y por mar. Esto asigna de lleno a la organización la responsabilidad de colaborar en las iniciativas relacionadas al transporte aéreo y marítimo, además de implementar y mejorar los instrumentos, mecanismos y condiciones encaminadas a mejorar la eficiencia del sector del transporte. Tras la V Cumbre de los Jefes de Estado y/o Gobierno, este mandato se ve reforzado aún más con el reconocimiento de que tales acciones “contribuirían al fortalecimiento de la unificación de las naciones del Gran Caribe”. Este planteamiento lleva consigo el peso de la comprensión de que hacer realidad los lazos en materia de transporte, es una herramienta poderosa para asegurar el progreso económico de la región.

La visión y la voluntad política siguen siendo las piedras angulares en cuanto a considerar al mar Caribe como un puente en lugar de una barrera para la integración regional. La instauración de un servicio de ferry de pasajeros a escala regional, funcional y rentable, no sobrepasa el mundo de la posibilidad; sin embargo, el reto sigue estando en dejar la retórica para producir una acción concreta que desemboque en la conectividad. Reflexionando con las palabras de Black Stalin, abrazar el regionalismo del Caribe en su más verdadero sentido implica por sobre todo fomentar un sentido de integridad y unidad. La mejora de los vínculos del transporte descansa en el corazón mismo de estos esfuerzos, una vez que manifiesta una integración que es importante ante los ojos de los ciudadanos de la región.

George Nicholson es el Director de Transporte y Nayaatha Taitt es la Asistente de Investigación de la Dirección de Transporte de la Asociación de Estados del Caribe. Los comentarios o sugerencias pueden ser presentados a feedback@acs-aec.org