

Tendencias del Transporte Marítimo y su Incidencia en América Latina

Rodolfo R. Sabonge
Director, Planificación Corporativa y Mercadeo





Competitividad



Nuevas realidades



Tendencias en el Transporte Marítimo y la Logística



América Latina – Retos y Oportunidades

- Que hacen los chinos, los irlandeses, los polacos, los checos y los chilenos para atraer capitales extranjeros? **Miran a su alrededor, en lugar de mirar hacia adentro.**
- **Ven la economía global como un tren en marcha, en el que uno se monta, o se queda atrás.**
- China, en lugar de enfrascarse en interminables discusiones sobre las virtudes y los defectos del libre comercio, o del neoliberalismo, o del imperialismo de turno, se concentra en el tema que considera prioritario: **la competitividad.**

El Arte de Guerra Sun Tzu

La guerra es objeto de vital importancia para el Estado. ***Tiene implicaciones de vida o muerte de su gente; y afecta la supervivencia del Estado.*** Por ello debe ser estudiada detalladamente.

El planeamiento involucra ***el estudio de las fortalezas y debilidades de uno y del enemigo.*** Aquel que se conoce a si mismo y conoce a su enemigo tiene mas oportunidades de ganar las batallas.

Sin embargo, también hay que conocer ***el terreno y el clima, ésto asegura la victoria.***

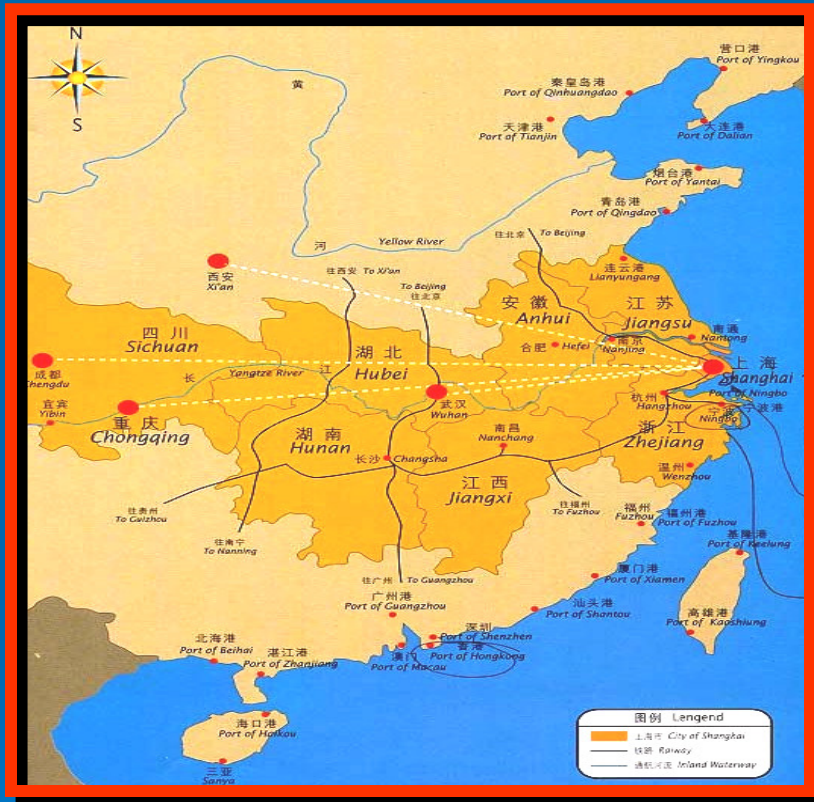
 **Competitividad**

 **Nuevas realidades**

Impulsores principales del Comercio y del Transporte Internacional

-  **Globalización y Tratados de Libre Comercio – Producción globalizada – Nueva Realidad Geopolítica**
-  **Integración Regional**
-  **Avance tecnológico en las telecomunicaciones e informática**
-  **Libre movilización del capital**
-  **Rápido avance de la contenerización**
-  **Transformación de los BRICs (Brasil, Rusia, India y China)**
-  **Nuevos requerimientos de seguridad y ambiente – un mundo basado en normas internacionales**

Impulsores principales del Comercio y del Transporte Internacional



China:

**Población: 1,307 millones
(1/5 Mundo)**

**Niños en escuela
primaria: 300 millones**

Impulsores principales del Comercio y del Transporte Internacional



- **Producción mundial está concentrada en China**
- **El PIB se duplicará para el año 2010 y cuadruplicará para el año 2020**

- **La carga con origen o destino China representa el 70% de la carga que se mueve en el Pacífico.**
- **El movimiento de contenedores podría alcanzar más de 120 millones de TEUs para el año 2010.**

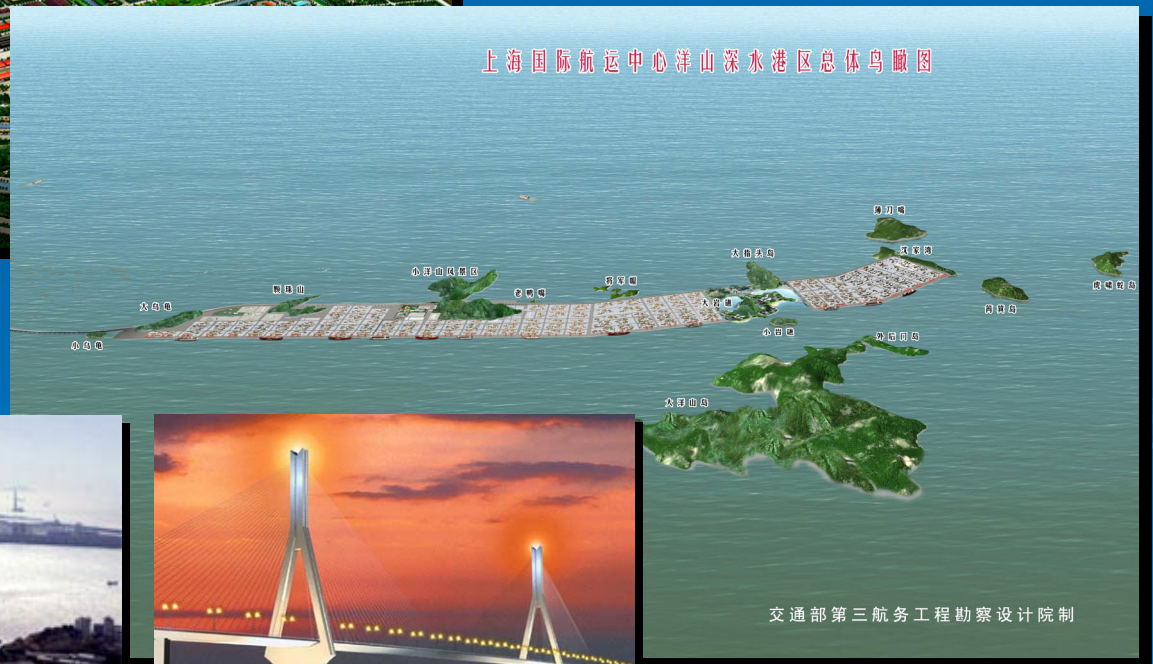
Desarrollo de Infraestructura de Transporte en China

Puerto de Yangshan y Parque Logístico

上海国际航运中心同盛物流园区详细规划方案



上海国际航运中心洋山深水港区总体鸟瞰图

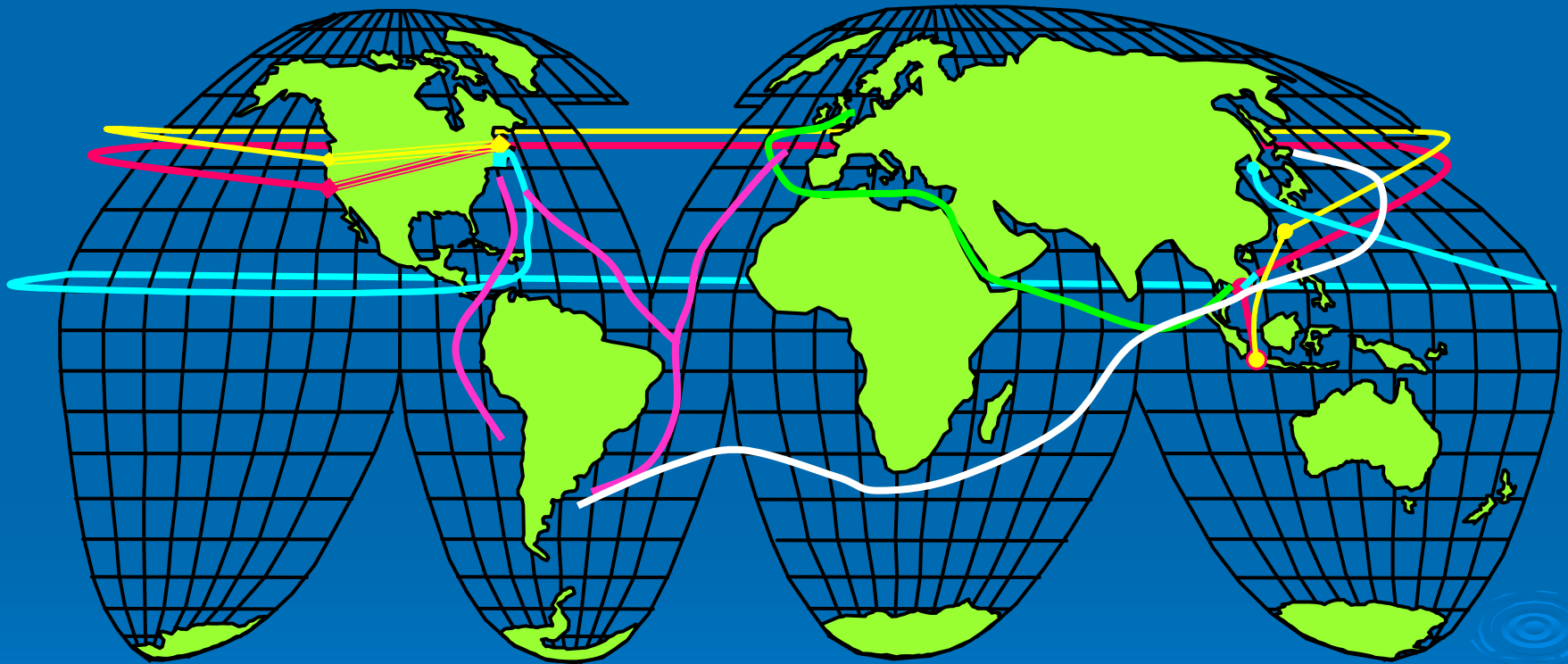


PRONOSTICO DE PIB (EN MILES DE MILLONES DE DOLARES)

2000	2010	2020	2030	2040	2050
U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	U.S.	China
Japan	Japan	China	China	China	U.S.
Germany	Germany	Japan	Japan	India	India
U.K.	U.K.	Germany	India	Japan	Japan
France	China	U.K.	Russia	Russia	Brazil
Italy	France	India	U.K.	Brazil	Russia
China	Italy	France	Germany	U.K.	U.K.
Brazil	India	Russia	France	Germany	Germany
India	Russia	Italy	Brazil	France	France
Russia	Brazil	Brazil	Italy	Italy	Italy

Source: Global Insight World Service

En un mundo globalizado existen múltiples rutas para el Comercio



Y muchas fuentes alternas de materia prima y producción



Competitividad



Nuevas realidades



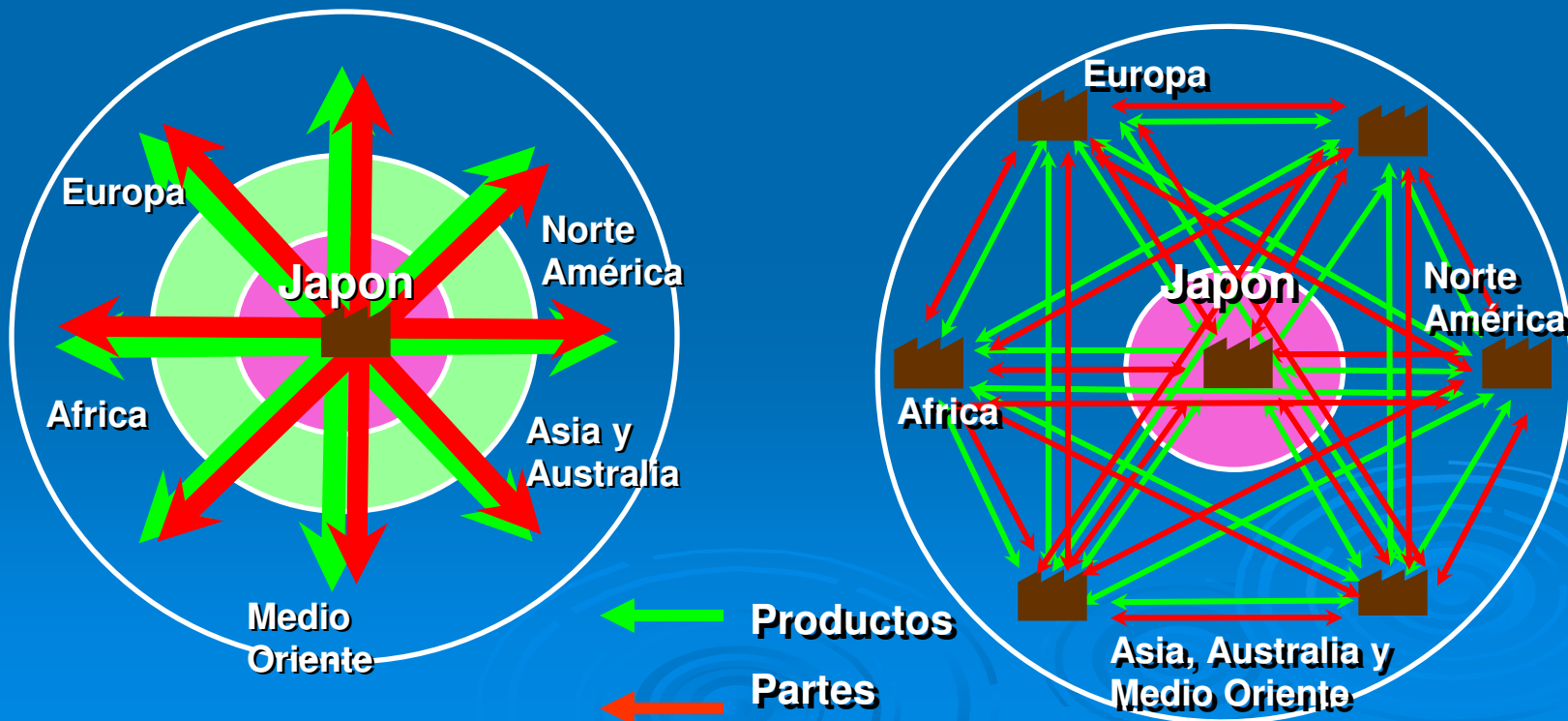
Tendencias en el Transporte Marítimo y la Logística

Logística Global de Toyota

Hasta 1995
Simple, Una Vía



Actual
Complejo - Multi Ruta , Ida y vuelta

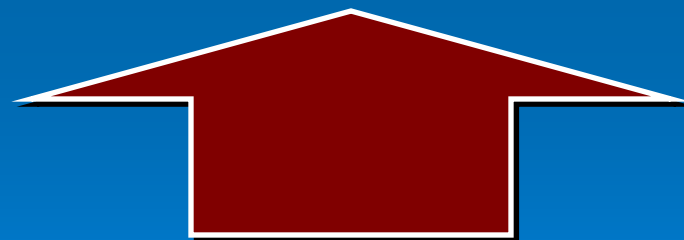


Requerimientos Logísticos de Toyota

1. **Calidad: “0” Daños y cumplir con tiempo de entrega**
2. **Costo más bajo**

**Lotes pequeños, alta frecuencia, movimientos cíclicos,
ubicaciones estratégicas**

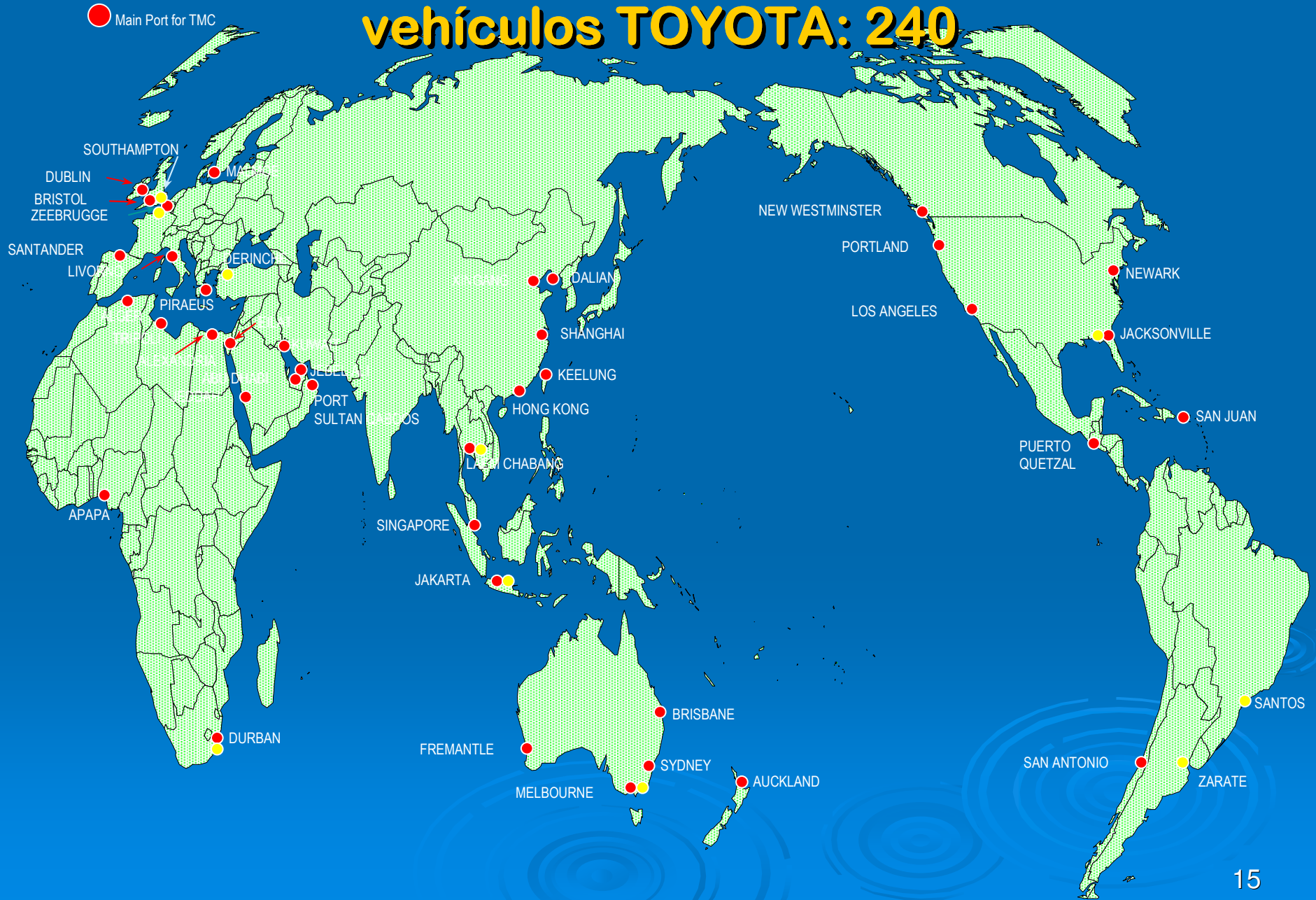
(Maximizar consolidación)



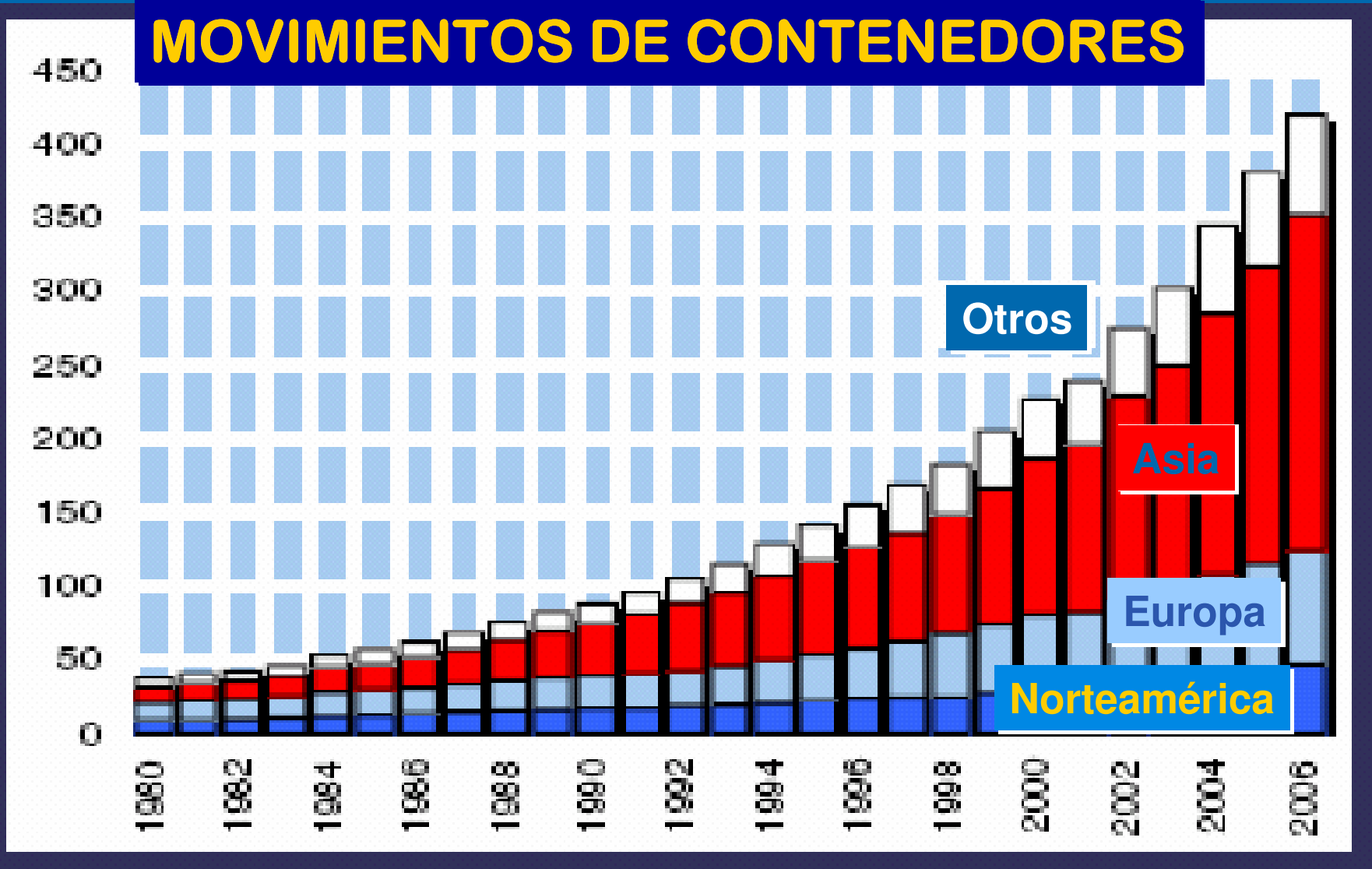
Justo-a-Tiempo

(Sistema de Producción de Toyota)

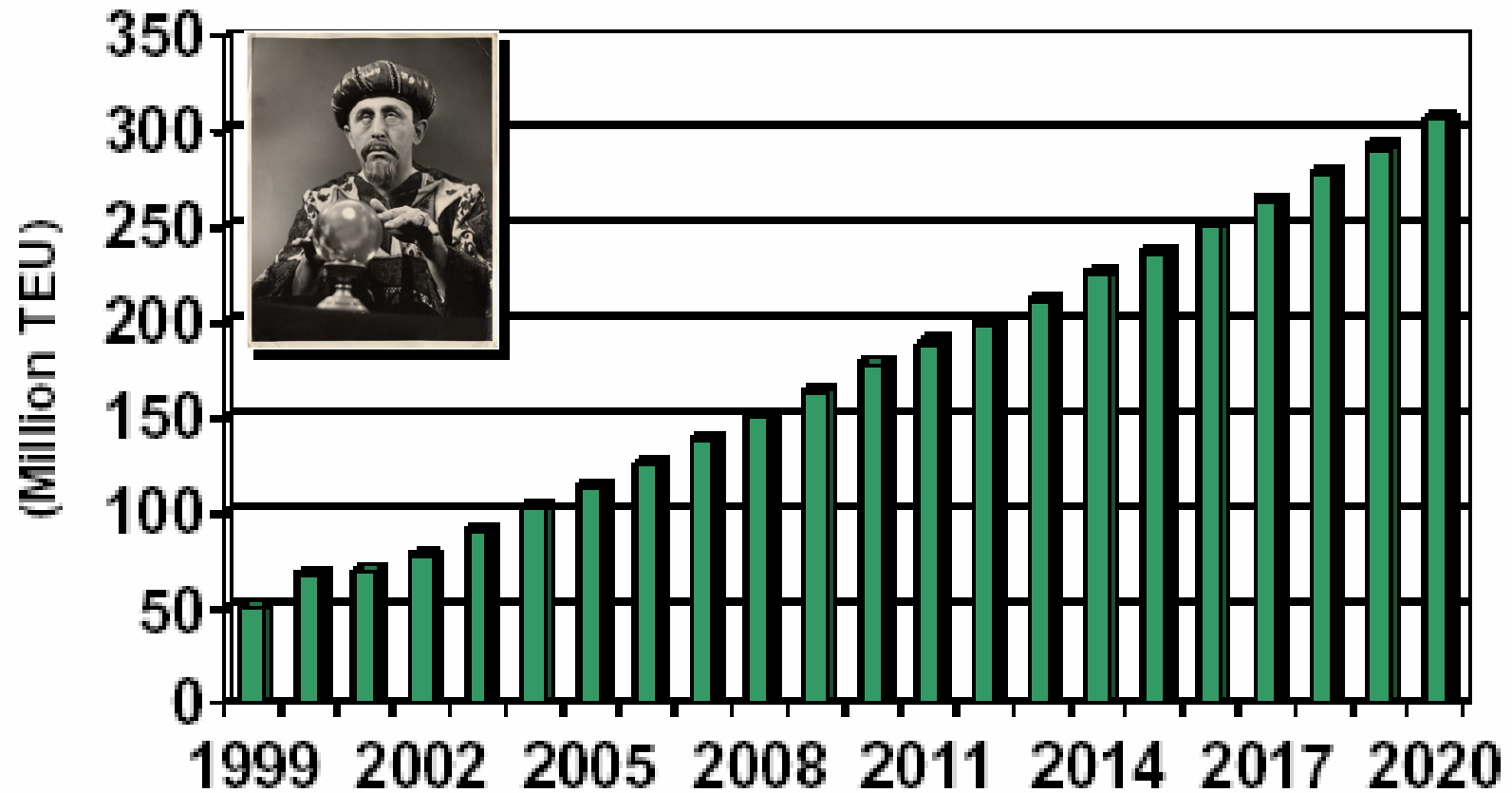
Puertos que manejan partes y vehículos TOYOTA: 240



MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES



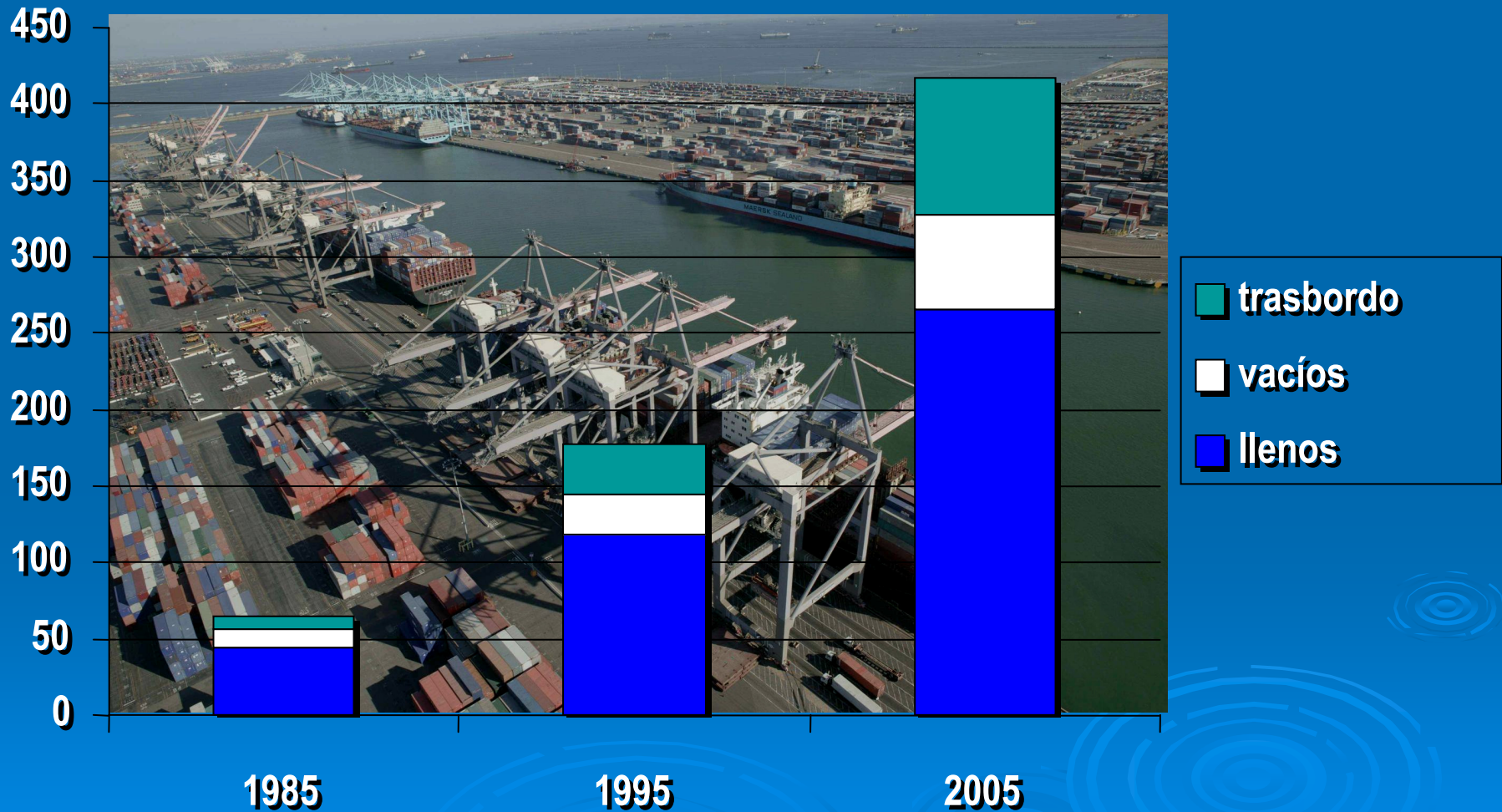
PRONOSTICO DE TRAFICO DE CONTENEDORES MUNDIAL



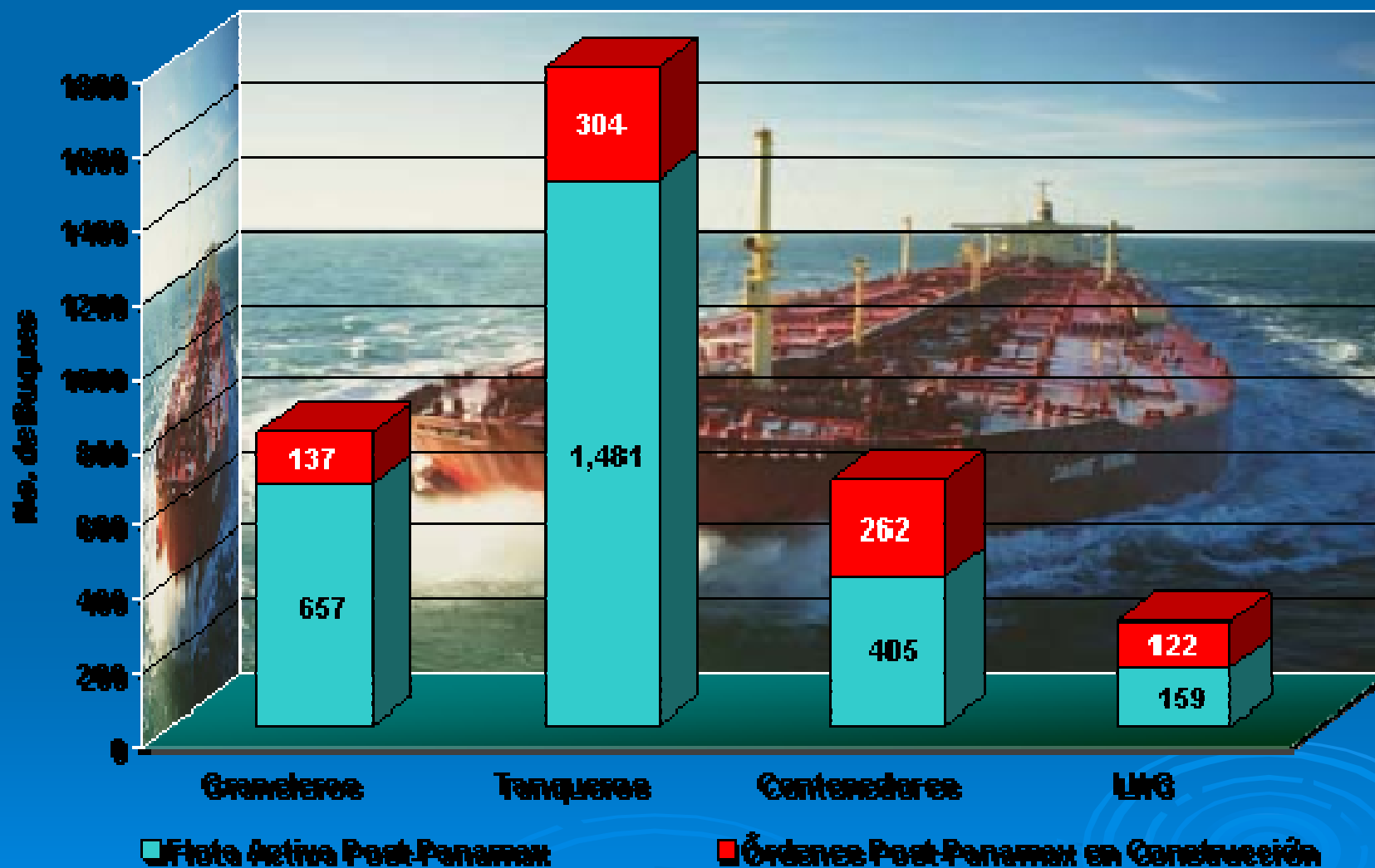
Sources: Drewry Shipping Consultant Ltd./Global Insight

Movimiento de contenedores

Millones de TEUs



Flota pospanamax activa y en construcción



Fuente: Clarkson Research, Mar, 2006

FLOTA DE BUQUES PORTACONTENEDORES POSPANAMAX POR NAVIERO

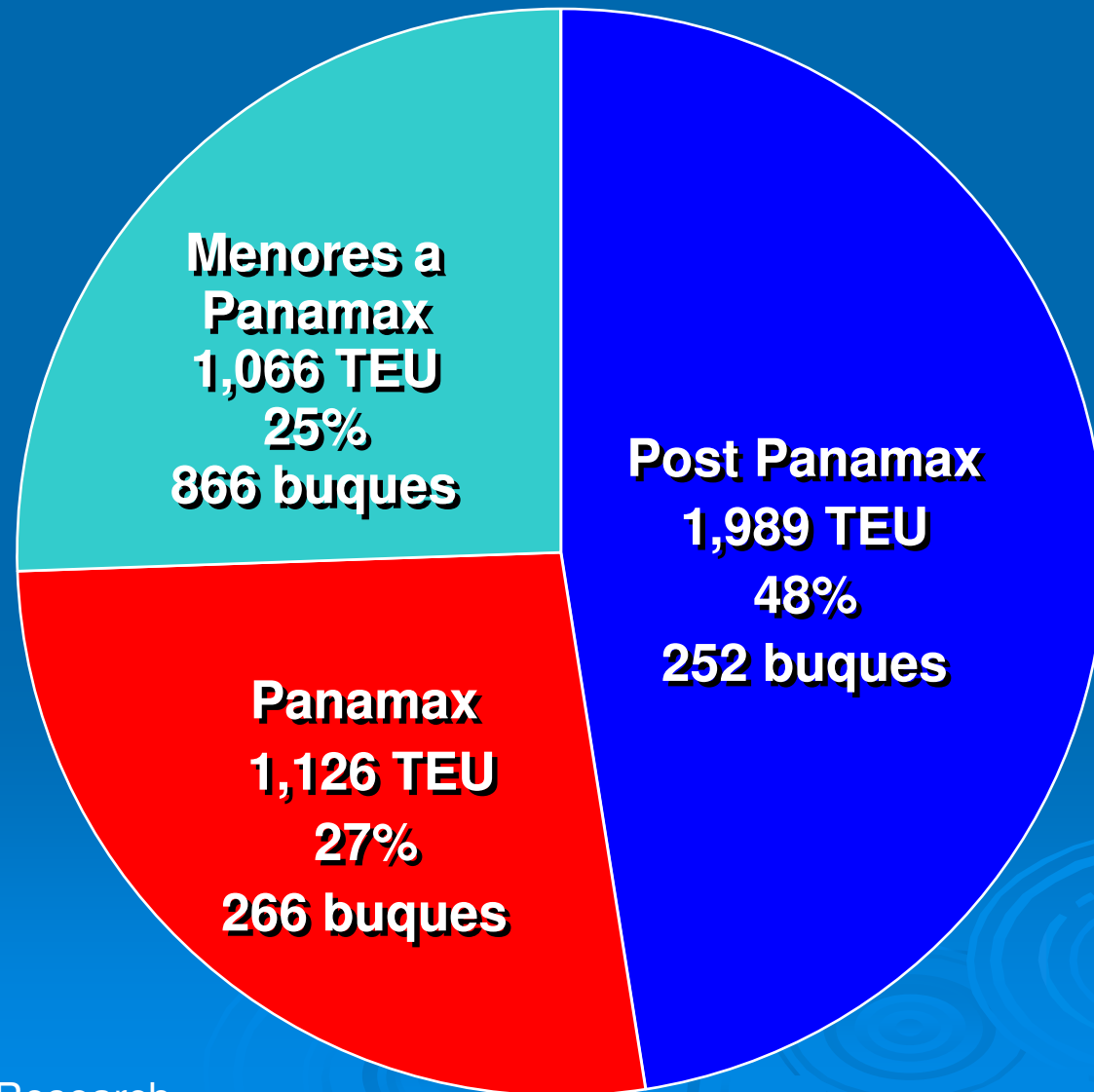
Flota de buques portacontenedores pospanamax

Naviera	Flota existente buques pospanamax (Feb. 2006)			Nuevas órdenes - buques pospanamax			Flota total al 2011	
	Capacidad total de la flota existente pospanamax	Rango TEU	Total de buques pospanamax	Capacidad total de las nuevas órdenes	Rango TEU	Total de buques pospanamax en construcción	Número de buques pospanamax	Capacidad en TEU
Maersk Line 1/	409,066	3,700 - 9,200	62	388,108	12,000 - 6,500	42	104	797,174
Mediterranean Shipping (MSC)	146,525	9,200 - 5,500	20	95,000	9,200 - 5,500	13	33	241,525
CMA-CMG	107,074	9,160 - 5,700	16	42,920	9,160 - 8,200	5	21	149,994
Evergreen Mar. Co.	151,310	5,364 - 7024	27	57,241	7,024	8	35	208,551
Hapag Lloyd Cont.	45,916	8,600 - 7,180	6	50,600	8,600 - 8,100	6	12	96,516
China Shipping	81,712	8,468 - 5,618	14	52,230	9,580 - 8,530	6	20	133,942
Hanjin Shipping Co.	37,126	5,308	7	52,000	6,500	8	15	89,126
APL	92,030	5,500 - 4,300	20				20	92,030
Coscon	84,978	5,270 - 5,576	16	80,000	10,000	8	24	164,978
Nippon Yusen Kaisha (NYK)	79,179	6,492 - 4,743	13	123,600	8,200 - 6,500	16	29	202,779
Mitsui O.S.K.	71,537	4,708 - 6,350	13	80,350	8,100 - 6350	11	24	151,887
OOCL	115,632	8,063 - 4,960	20	32,252	8,063	4	24	147,884
K"Line"	78,220	5,500 -5,624	14	87,546	8,120 - 5,624	12	26	165,766
Yang Ming	55,132	5,512	10	73,000	8,000	9	19	128,132
Hamburg Sud	33,312	5,552	6	55,560	5,500	10	16	88,872
Hyundai	32,315	4,411 - 5,700	6	116,400	8,600 - 6,800	15	21	148,715
Otros	895,884	4,330 - 9,449	135	680,083	9,580 - 5,527	89	224	1,575,967
Total	2,516,948		405	2,066,890		262	667	4,583,838

1/ Incluye los buques de P&O Nedlloyd ahora Maersk Line.

Fuente: Shipping Intelligence Network, Febrero 1 de 2006, Clarkson Research Services

Nuevas órdenes de buques portacontenedores hasta el 2011

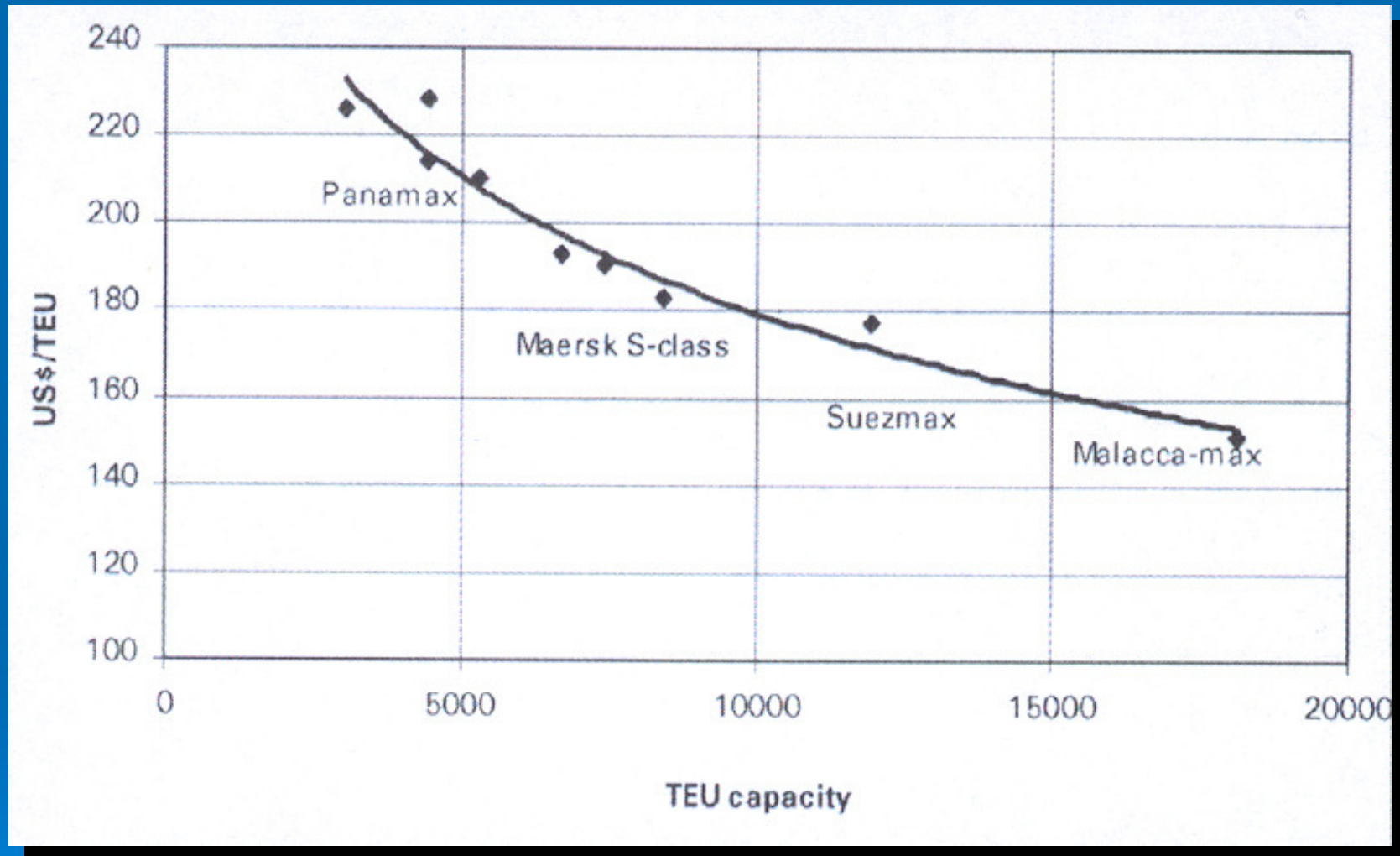


La mayoría de los buques en construcción son Post-Panamax



- Más de 175 de éstos son de más de 8,000 TEU

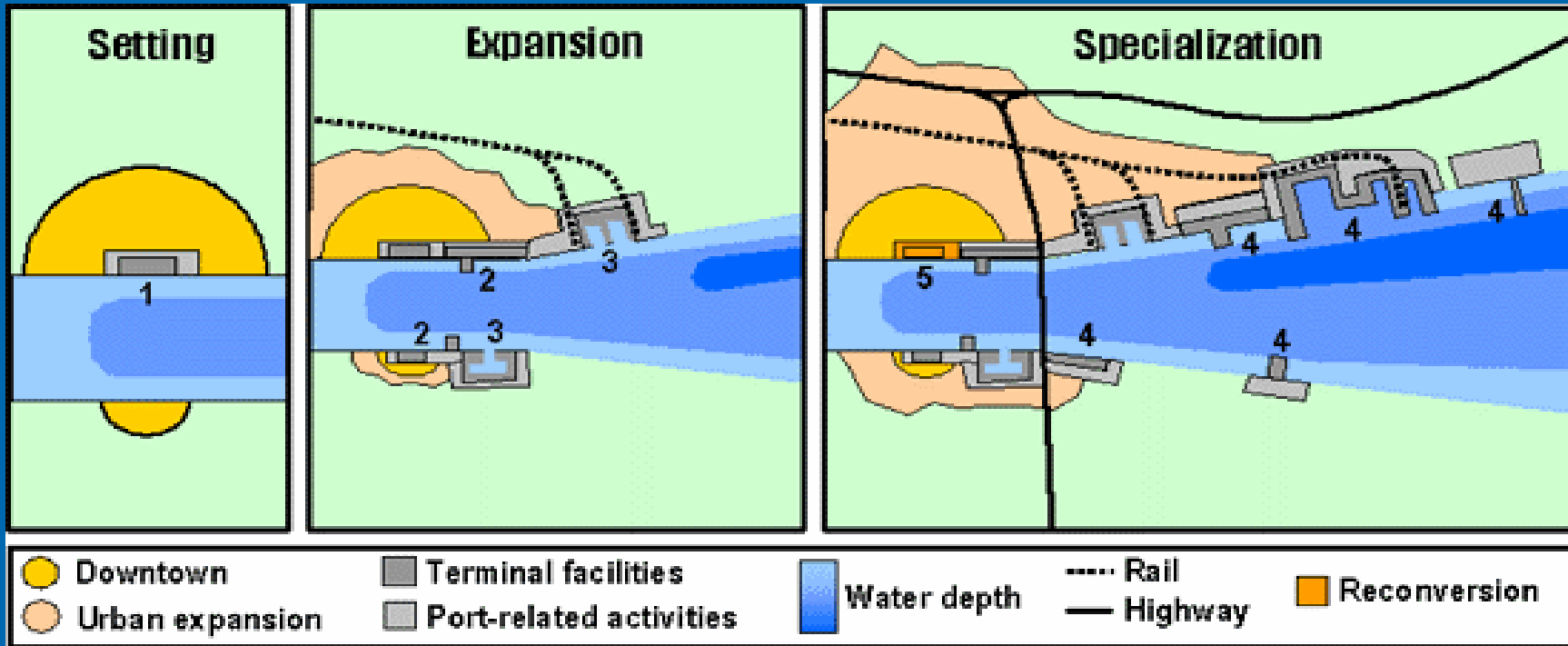
Economías



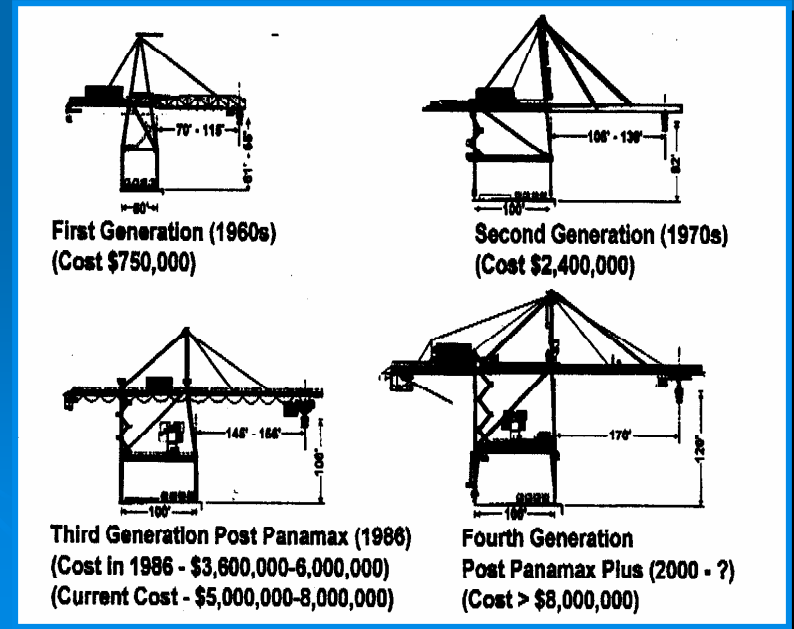
Flete por TEU entre Singapur y Rotterdam

Existen en construcción buques Postpanamax de más de 10,000 TEU



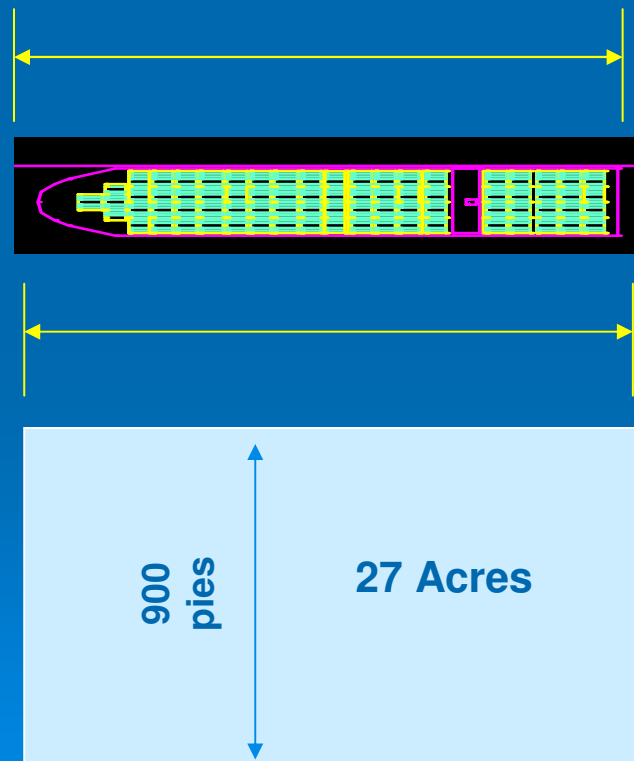


Nuevos Requerimientos de Equipo e Infraestructura Portuaria



Requerimientos portuarios para un buque de 10,000 TEU

➤ **27 Acres de muelle**



A large cargo ship is shown from a high-angle perspective, sailing on the ocean. The ship's deck is visible, showing several large, reddish-brown rectangular cargo holds. The ship is moving towards the horizon, leaving a white wake behind it. The sky is filled with heavy, dark clouds, with a bright light source breaking through on the right side, creating a dramatic atmosphere. The overall scene is one of industrial scale against the vastness of the sea and sky.

Prospectiva de la Industria Marítima Internacional

Valor de los Buques

Recent trends in asset values

(US\$ m)

(i) Newbuilding prices

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Panamax	23.6	22.7	20.5	23.0	31.8	21.5	26.0	35.0	35.0
Cape	36.8	38.4	35.1	38.1	54.8	35.0	47.0	62.0	62.0
Tankers:									
Aframax	38.1	40.0	36.2	37.0	48.8	36.0	41.0	60.0	61.0
Vlcc	72.3	75.0	67.5	67.1	90.7	65.0	78.0	109.0	113.0

(ii) Secondhand values (5 years old)

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Panamax	15.7	14.8	15.5	19.6	35.3	16.5	33.0	41.0	45.0
Cape	27.0	25.3	25.1	30.3	54.3	26.0	50.0	66.0	75.0
Tankers:									
Aframax	30.5	36.3	30.4	32.8	48.2	30.0	39.0	56.0	56.0
Vlcc	61.6	67.3	57.6	60.3	90.5	56.0	75.0	108.0	120.0

Source: Drewry Shipping Consultants Ltd

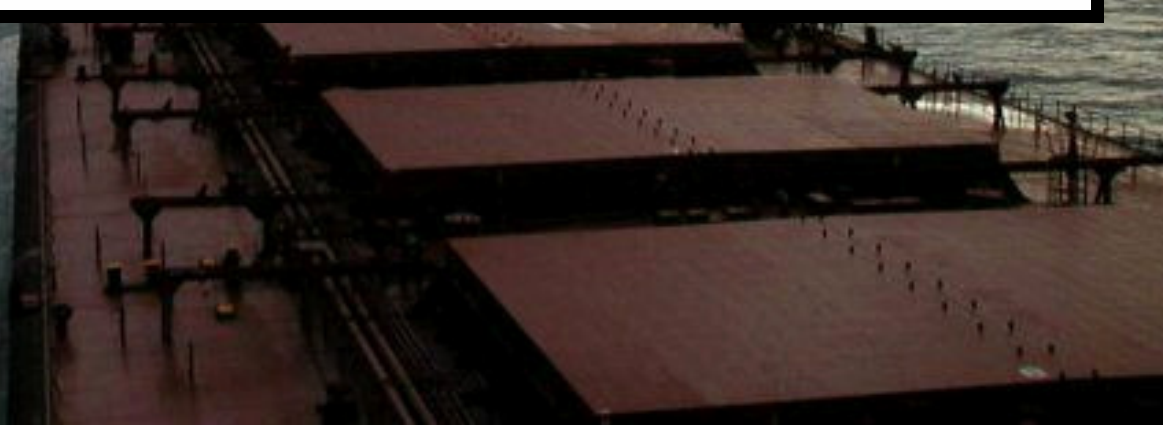
Alquiler por Día

Recent trends in period charter rates

(US\$ per day)

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Capesize	18,020	14,430	13,610	30,020	55,920	18,750	60,000	66,000	67,500
Tankers:									
Vlcc	35,250	37,960	23,375	33,600	53,875	33,000	39,500	68,500	72,000
Containerships:									
3,000 teu	19,690	15,960	11,250	21,500	33,420	13,000	26,000	41,000	44,000

Source: Drewry Shipping Consultants Ltd



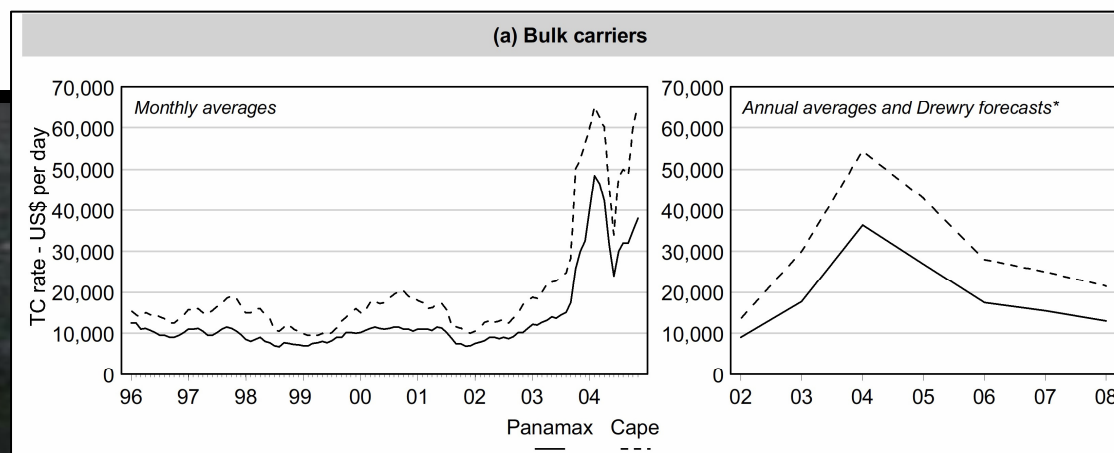
Alquiler por Día

Recent trends in period charter rates

(US\$ per day)

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Capesize	18,020	14,430	13,610	30,020	55,920	18,750	60,000	66,000	67,500
Tankers:									
Vlcc	35,250	37,960	23,375	33,600	53,875	33,000	39,500	68,500	72,000
Containerships:									
3,000 teu	19,690	15,960	11,250	21,500	33,420	13,000	26,000	41,000	44,000

Source: Drewry Shipping Consultants Ltd



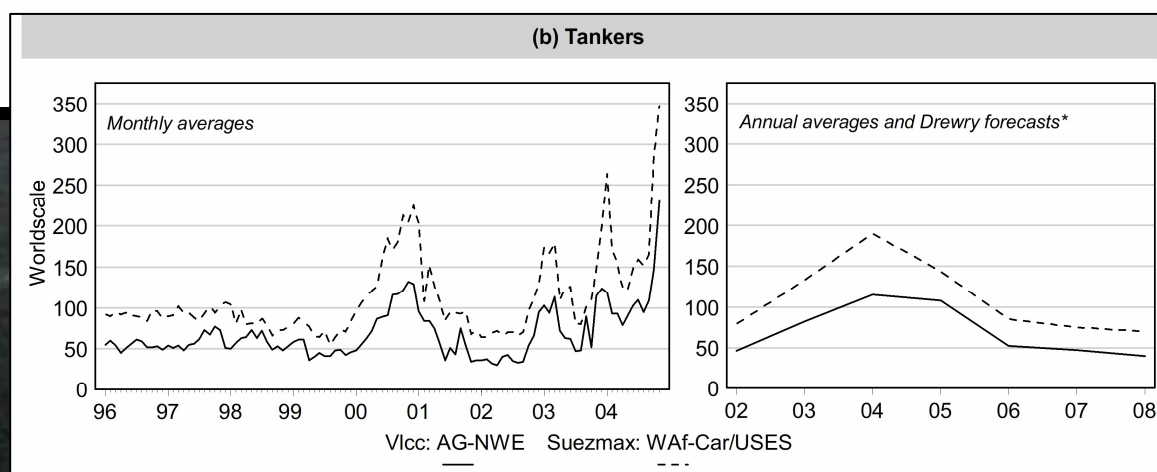
Alquiler por Día

Recent trends in period charter rates

(US\$ per day)

	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Capesize	18,020	14,430	13,610	30,020	55,920	18,750	60,000	66,000	67,500
Tankers:									
Vlcc	35,250	37,960	23,375	33,600	53,875	33,000	39,500	68,500	72,000
Containerships:									
3,000 teu	19,690	15,960	11,250	21,500	33,420	13,000	26,000	41,000	44,000

Source: Drewry Shipping Consultants Ltd



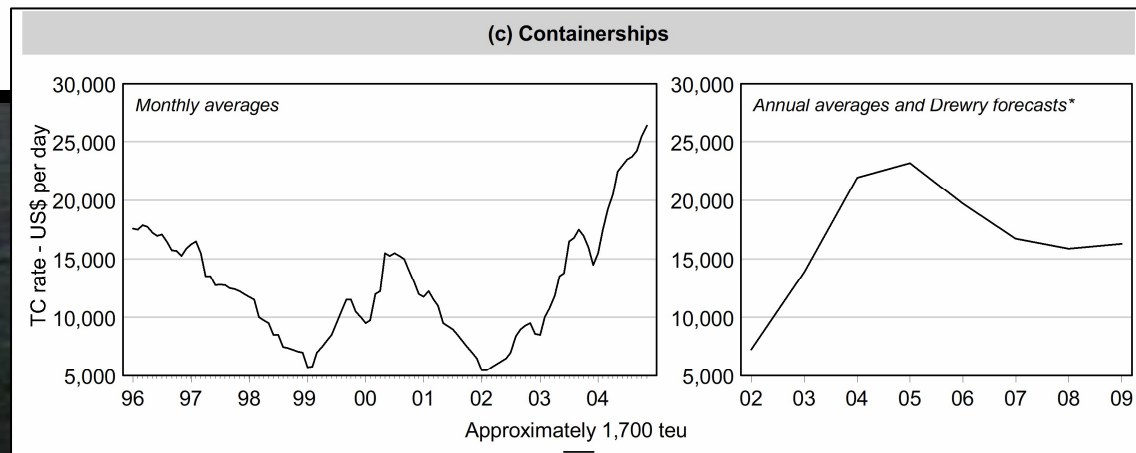
Alquiler por Día

Recent trends in period charter rates

(US\$ per day)

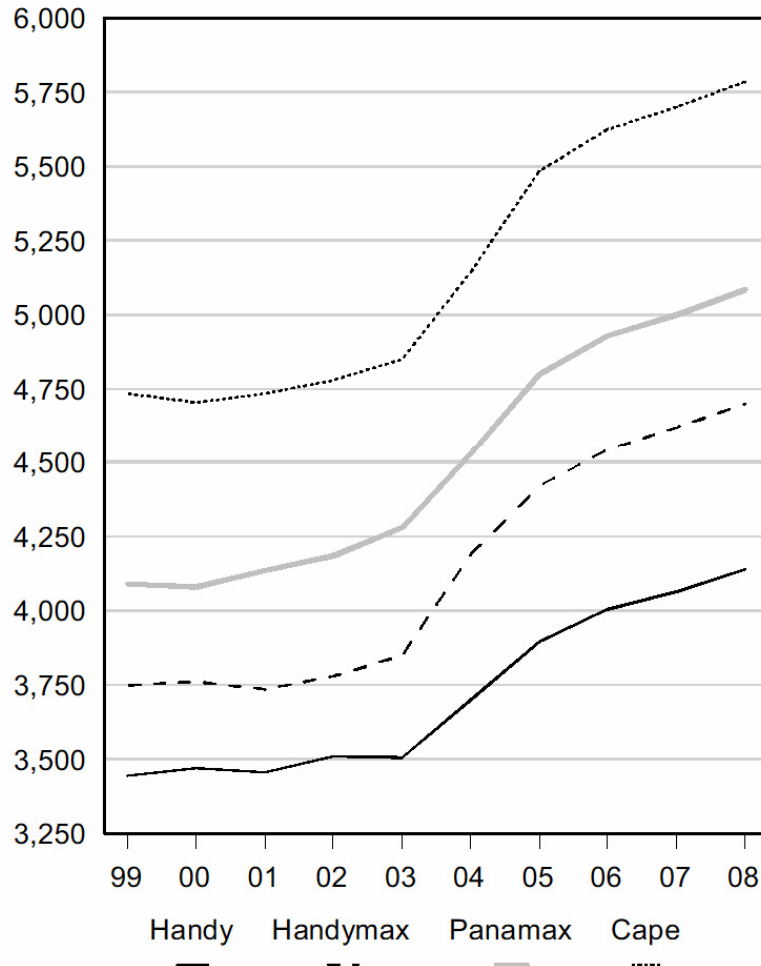
	2000	2001	2002	2003	2004	Jan-03	Jan-04	Jan-05	Mar-05
Bulk Carriers:									
Capesize	18,020	14,430	13,610	30,020	55,920	18,750	60,000	66,000	67,500
Tankers:									
Vlcc	35,250	37,960	23,375	33,600	53,875	33,000	39,500	68,500	72,000
Containerships:									
3,000 teu	19,690	15,960	11,250	21,500	33,420	13,000	26,000	41,000	44,000

Source: Drewry Shipping Consultants Ltd



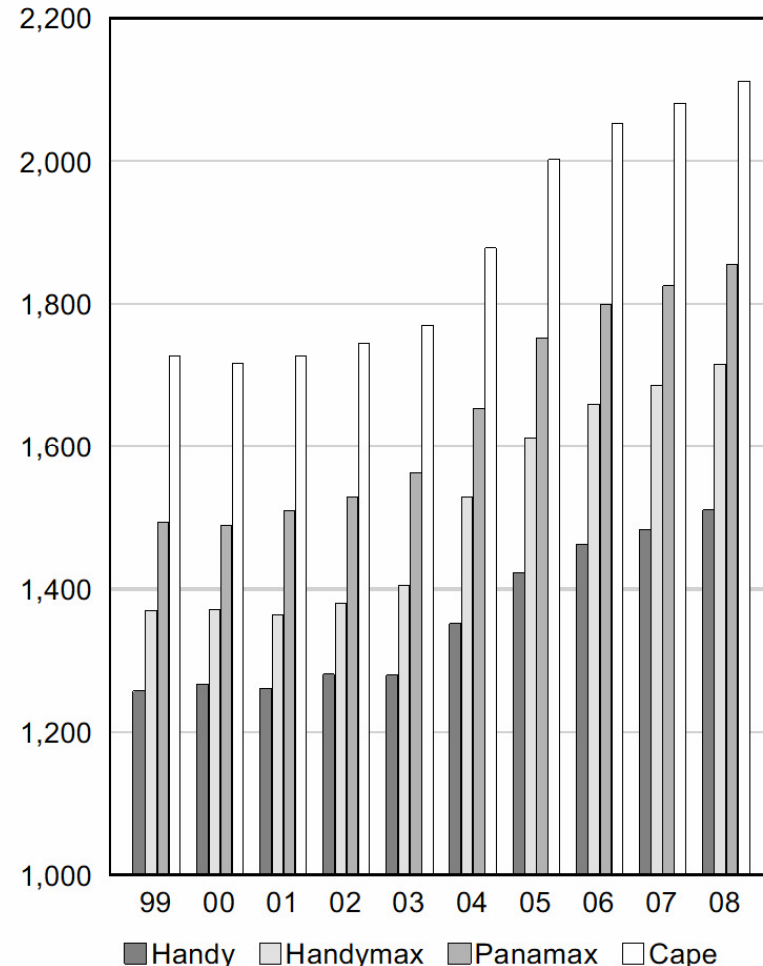
Costos Operacionales de Buques Graneleros

Projected bulk carrier operating cost trend: US\$/day



Source: D. M. Jupe Consulting

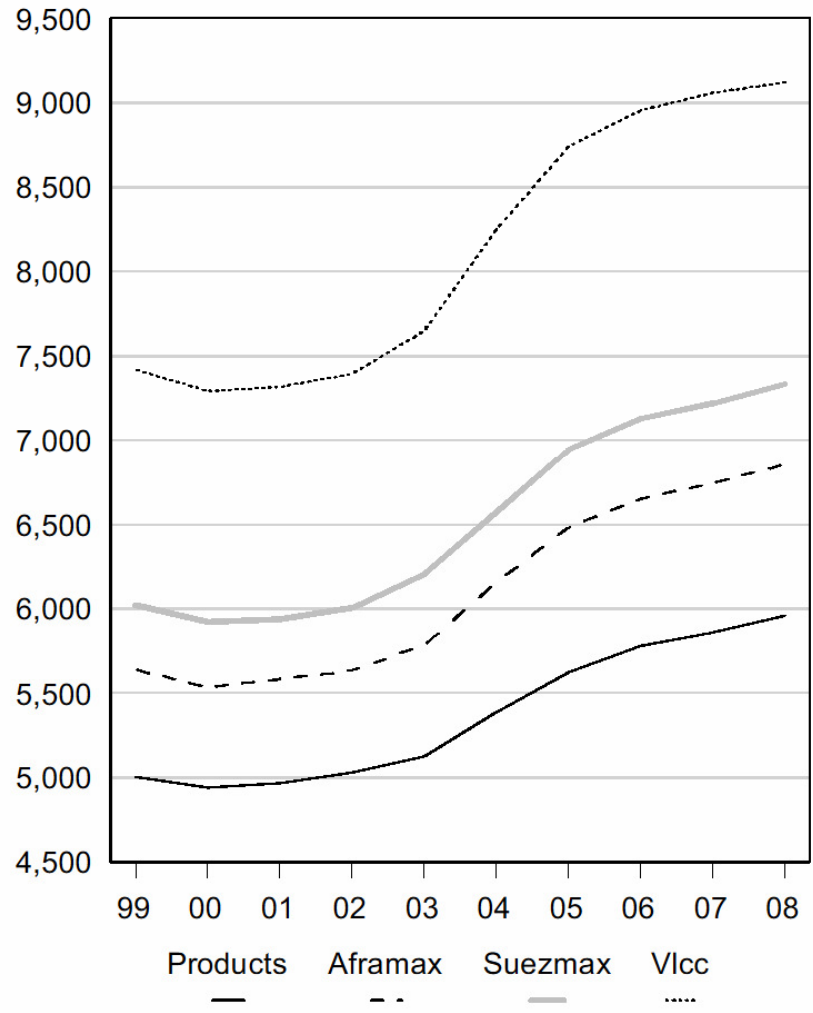
Projected bulk carrier operating cost trend: US\$'000/annum



Source: D. M. Jupe Consulting

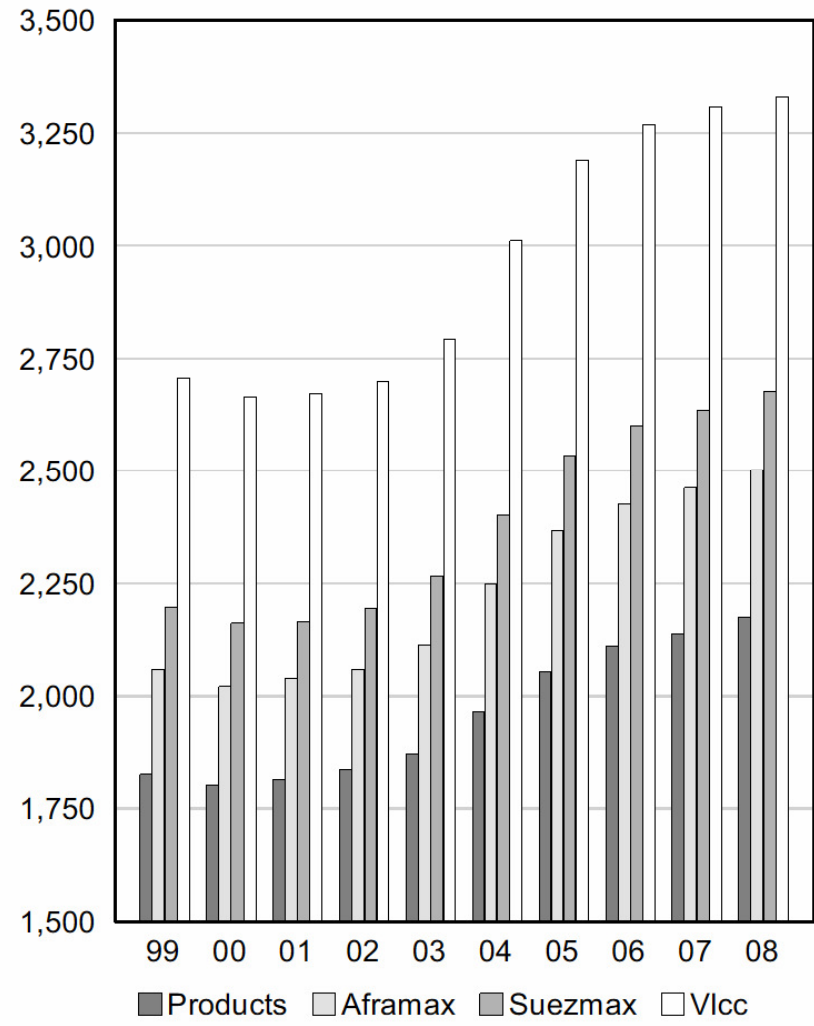
Costos Operacionales de Buques Tanqueros

Projected tanker operating cost trend: US\$/day



Source: D. M. Jupe Consulting

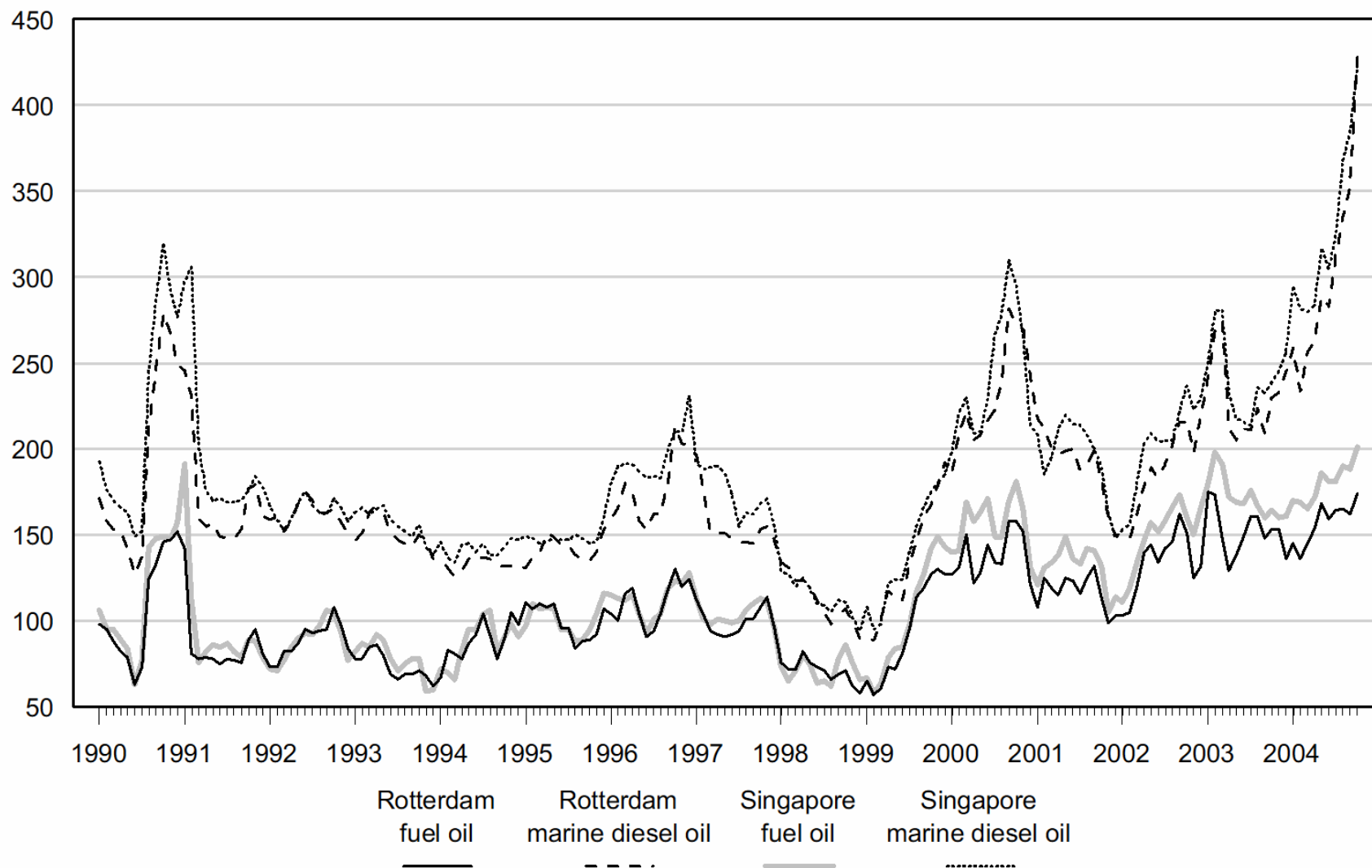
Projected tanker operating cost trend: US\$'000/annum



Source: D. M. Jupe Consulting

Bunker price trends (US\$/tonne)

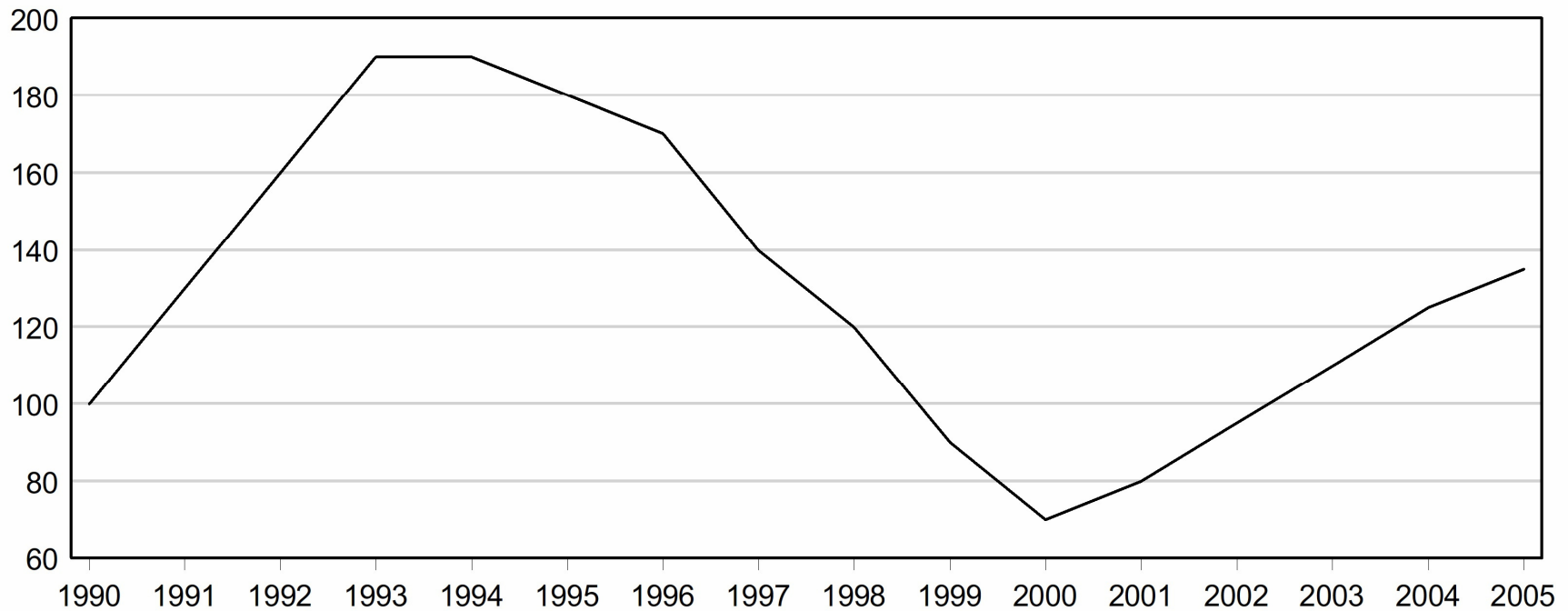
Precios del Bunker



Source: Drewry Shipping Consultants Ltd

Costos de Seguro del Casco

Relative Hull rates, 1990-2005 (1990=100)



Source: Central Union of Marine Underwriters (Cefor, Oslo)



Competitividad



Nuevas realidades



Tendencias en el Transporte Marítimo y la Logística



América Latina – Retos y Oportunidades

América Latina: Retos y Oportunidades



(1) Incluye Colombia y Venezuela

FUENTE: Consorcio del Corredor Atlántico de Mercosur y EIU ViewsWire, 2006

América Latina: Retos y Oportunidades



(1) Incluye Colombia y Venezuela

FUENTE: Consorcio del Corredor Atlántico de Mercosur y EIU ViewsWire, 2006

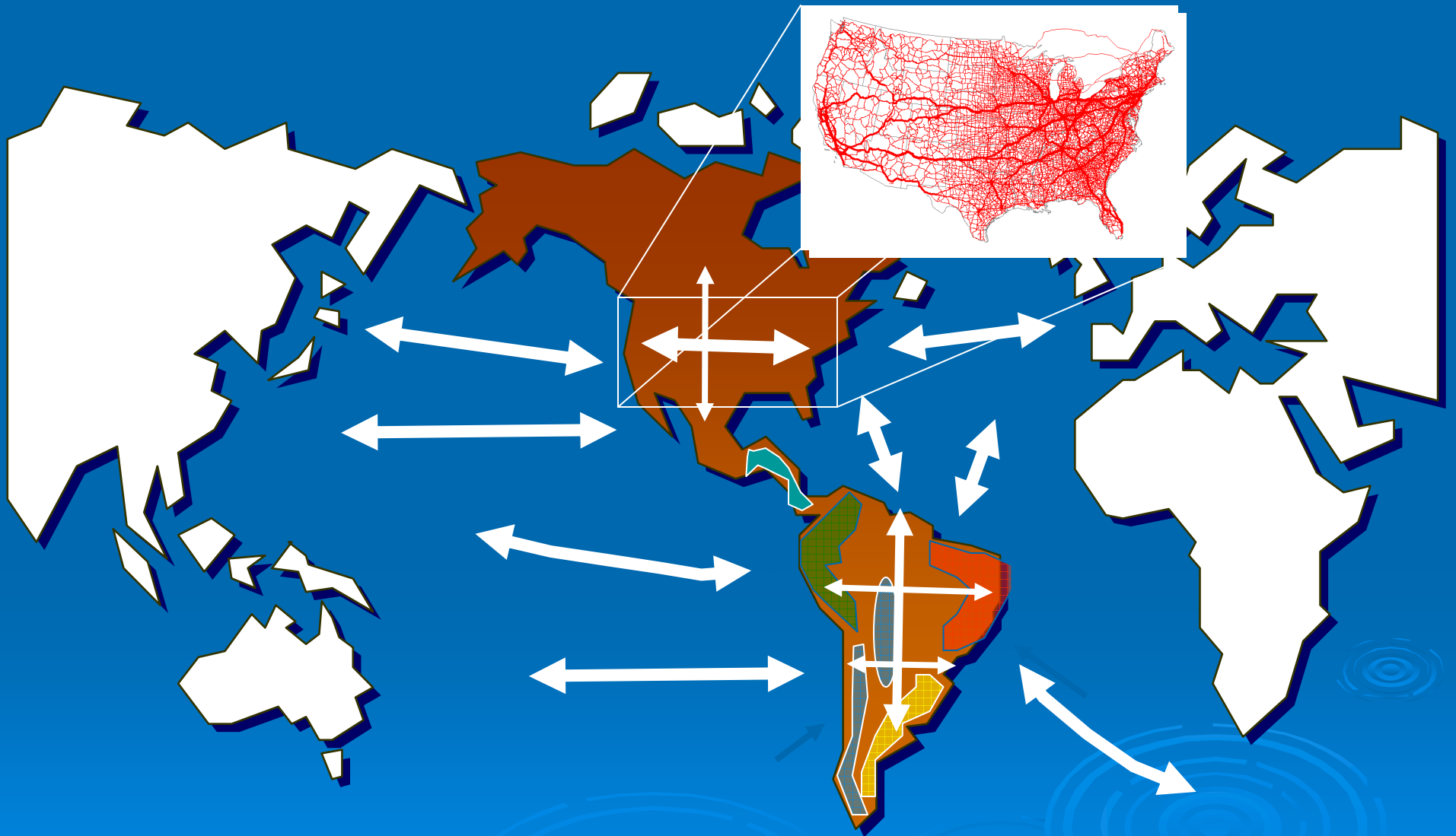
América Latina: Retos y Oportunidades



(1) Incluye Colombia y Venezuela

FUENTE: Consorcio del Corredor Atlántico de Mercosur y EIU ViewsWire, 2006

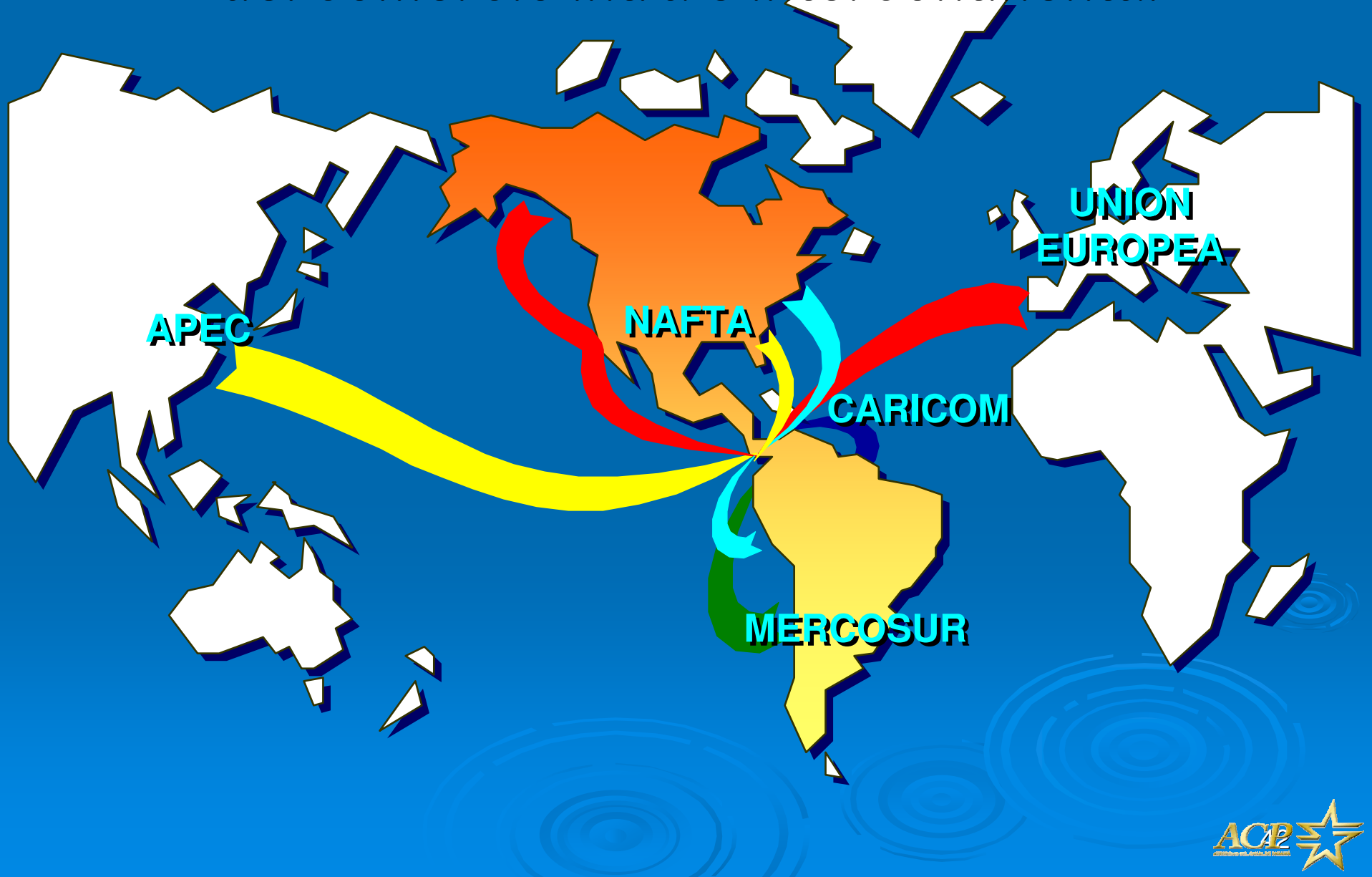
América Latina: Retos y Oportunidades



(1) Incluye Colombia y Venezuela

FUENTE: Consorcio del Corredor Atlántico de Mercosur y EIU ViewsWire, 2006

Importancia del Canal de Panamá como facilitador del comercio intra e intercontinental



Caso: Fruta de Ecuador a Filadelfia



Ecuador - Filadelfia

2,822 Millas Nauticas vs 10,688
Fuente: Fairplay Worldshipping Encyclopedia

Caso: Fruta de Ecuador a Filadelfia

Costo de viaje Ecuador-Philadelphia Buque ARCTIC OCEAN	Costos de Viaje Canal	
	Panamá /1	Alternativa Magallanes /2
Combustibles	\$ 77,022	\$ 308,160
Otros gastos operativos	\$ 18,000	\$ 72,000
Alquiler Diario	\$ 34,200	\$ 136,800
Total Canal de Panamá (Peajes + OMS+ TEU sobre cubierta)	\$ 40,946	\$ -
Costo total de viaje - Una vía	\$ 211,115	\$ 516,960
Costo por caja	\$ 0.78	\$ 1.91

Nota: Transitó con un total de 134 TEU - 72,360 cajas de banano para un total de 271,320 cajas

/1 Distancia: 2,822 millas nauticas. Velocidad promedio 19 nudos. 6 días de viaje. Costo IFO \$270.

/2 Distantcia 10,688 millas nauticas. 24 días de viaje.

Asumiendo viaje directo. Costo de alquiler diario \$5,700. No incluye costo de capital ni depreciación.

Caso: Granos NOLA a Japón



Yokohama, Japón - Nueva Orleans

Incidencia de los costos de tránsito en diferentes productos y orígenes/destinos

Ruta		Mercancía	C.I.F. Total (Costo, Flete y Seguro) ¹	Costo unitario por tránsito ²	Impacto porcentual del costo de tránsito sobre el valor de la mercancía
Japón	C.E. EEUU	Autos y camiones ³	\$ 12,350.92	\$ 45.43	0.38%
Ecuador	Europa	Banano (Convencional)	\$ 8.03	\$ 0.13	1.62%
C.E. EE.UU.	Japón	Maíz	\$ 162.69	\$ 2.00	1.95%
C.E. EE.UU.	China	Frijol de soya	\$ 310.96	\$ 2.00	0.80%
C.E. EE.UU.	Japón	Carbón	\$ 111.85	\$ 2.18	4.11%
Chile	C.E. EE.UU.	Cobre refinado	\$ 3,426.79	\$ 2.07	0.06%
China	C.E. EE.UU.	Manufacturas ⁴	\$ 687.42	\$ 2.70	0.42%
Chile	Costa Este Estados Unidos	Metanol ⁵	\$ 315.97	\$ 2.42	0.77%
Venezuela	Ecuador	LPG	\$ 424.00	\$ 3.90	0.92%
Estados Unidos	Corea del Sur/Taiwán/Japón	Estireno	\$ 1,110.00	\$ 2.40	0.22%
		Tolueno	\$ 795.00	\$ 3.47	0.44%
		Xyleno	\$ 740.00	\$ 2.46	0.33%
Ecuador	Estados Unidos	Petróleo Crudo	\$ 291.96	\$ 2.32	0.79%
Europa	Estados Unidos	Gasolina	\$ 375.00	\$ 2.46	0.66%

**PORCENTAJE DEL
FLUJO DE CARGA
COMERCIAL DE
LOS ESTADOS
UNIDOS DE
AMERICA QUE
TRANSITÓ POR EL
CANAL DE
PANAMÁ EN EL
AÑO CALENDARIO
DE 2005**

5.3% DE LAS IMPORTACIONES

15.4% DE LAS EXPORTACIONES

TOTAL: 7.9%

ENTRE COSTAS: 0.2%

**(% del volumen en
toneladas largas)**

**PORCENTAJE
DE COMERCIO EXTERIOR
QUE UTILIZA EL
CANAL DE PANAMÁ**

**% DE VOLUMEN EN
TONELADAS LARGAS**

Brasil	0.94%
Chile	27.52%
Colombia	11.22%
Costa Rica	17.74%¹
Ecuador	28.91%
El Salvador	46.41%¹
Guatemala	27.80%¹
Honduras	2.52%¹
México	2.92%
Nicaragua	33.19%¹
Perú	41.87%
Venezuela	4.13%
Centroamérica	43.68%
El Caribe	8.70%

39 servicios de buques de contenedores utilizan el Canal actualmente



Maersk Line



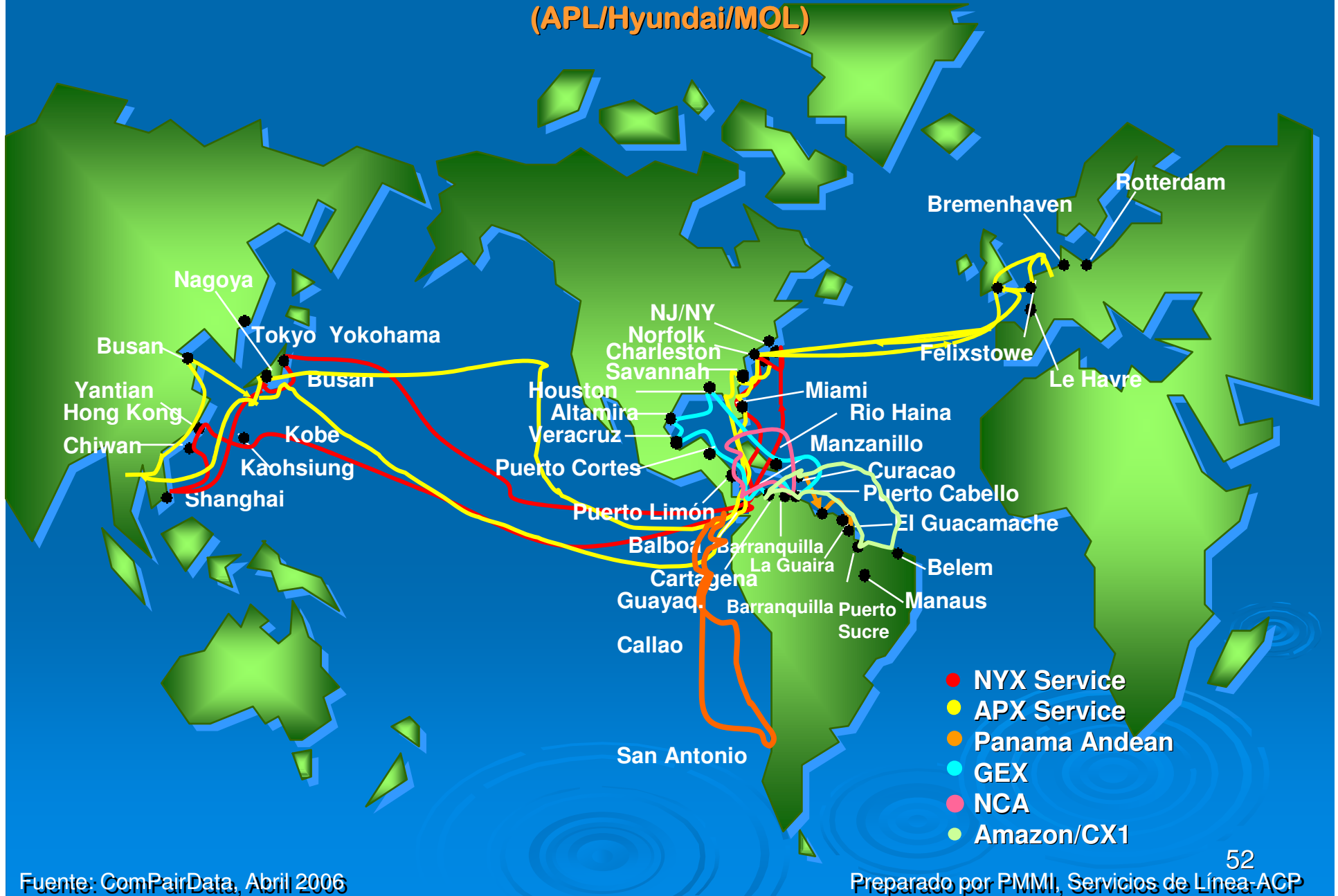
Fuente: ComPairData, Abril 2006

Evergreen



New World Alliance

(APL/Hyundai/MOL)

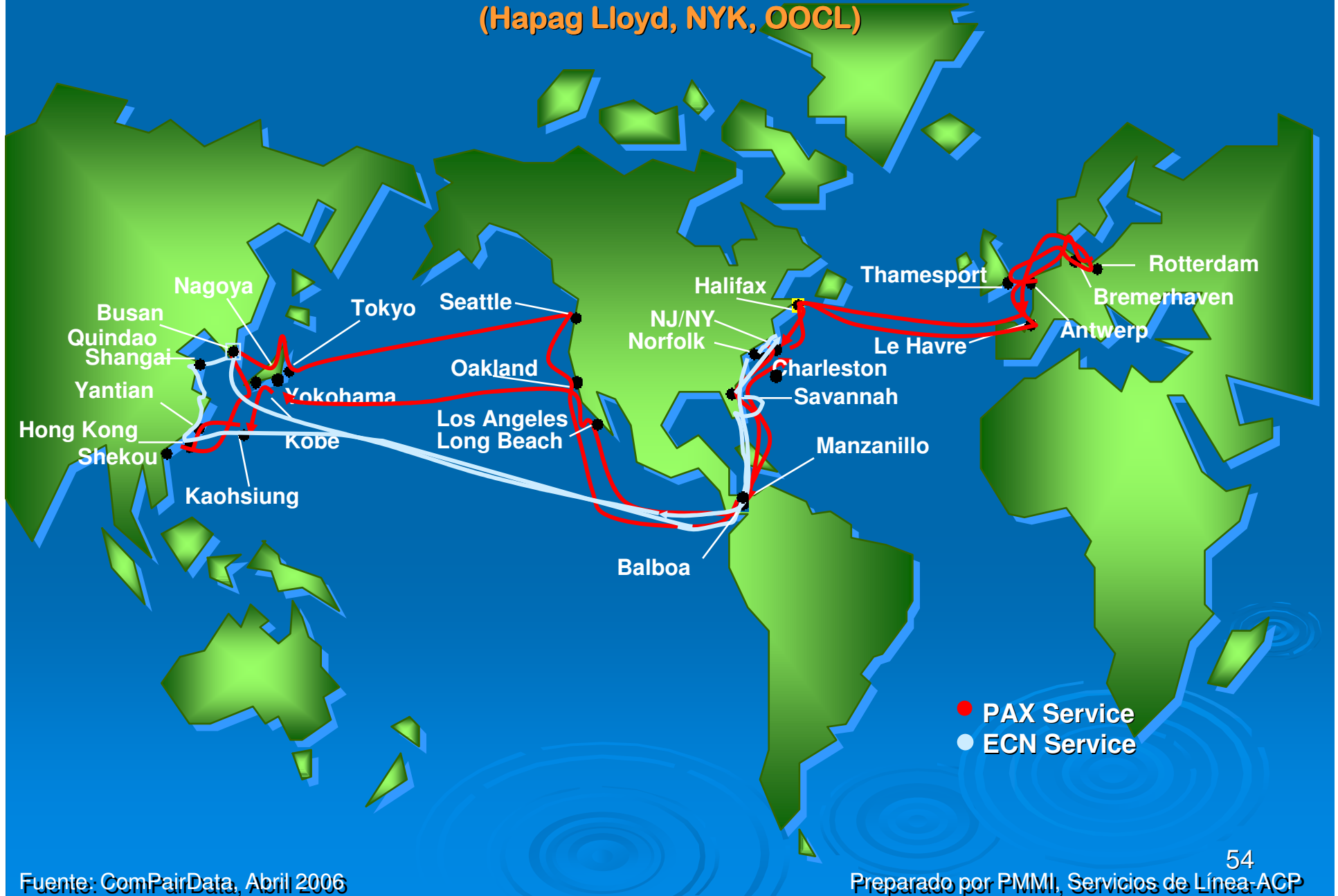


Cosco, "K" Line, Yangming Line, Hanjin, Senator



GRAND ALLIANCE

(Hapag Lloyd, NYK, OOCL)

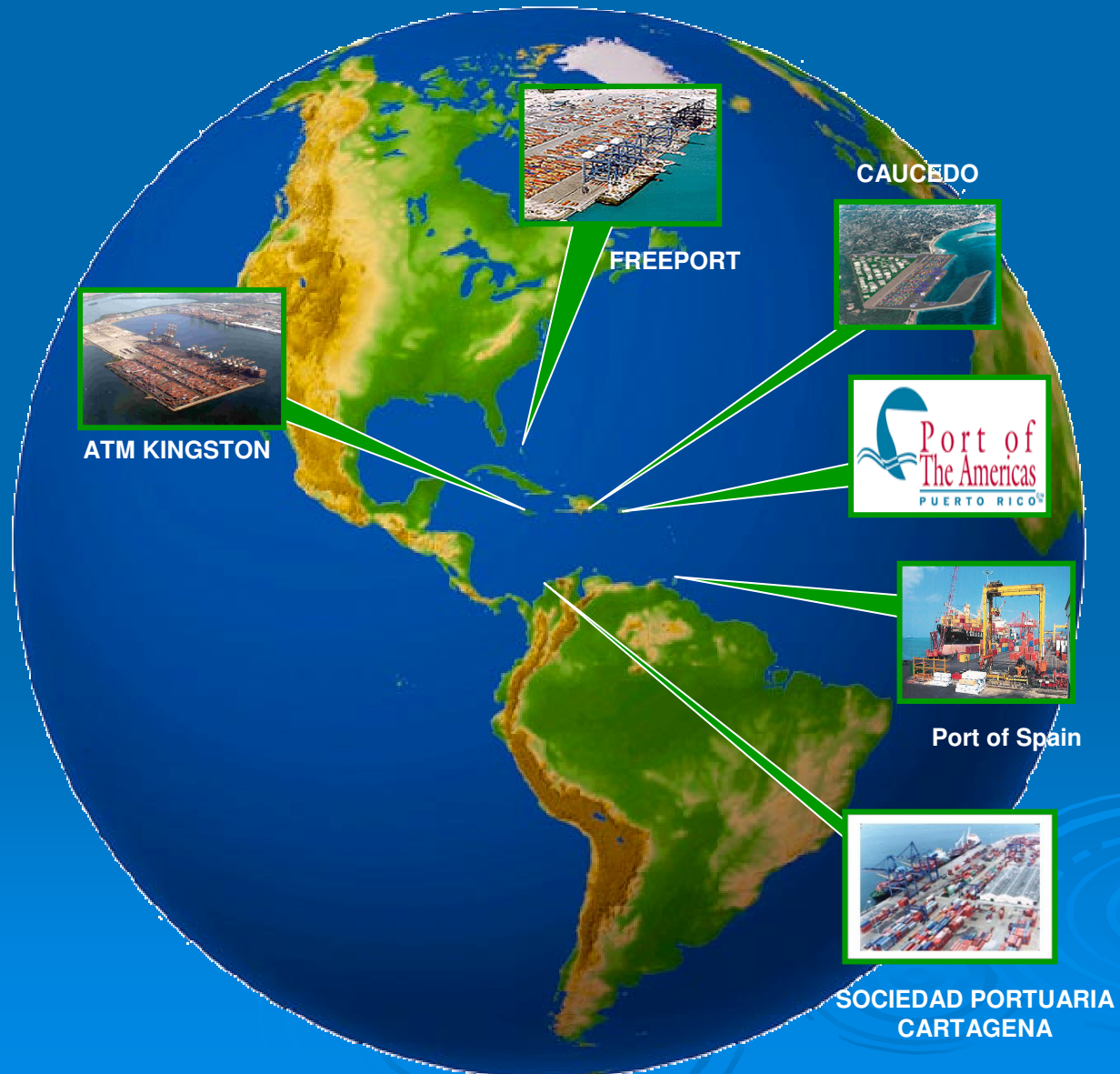


Puertos Interconectados Semanalmente a través de los Servicios de Buques Portacontenedores que utilizan la ruta por Panamá



Fuente: Base de datos de la ACP y ComPairData, abril 2006

PUERTOS DE TRASBORDO DE LA REGION



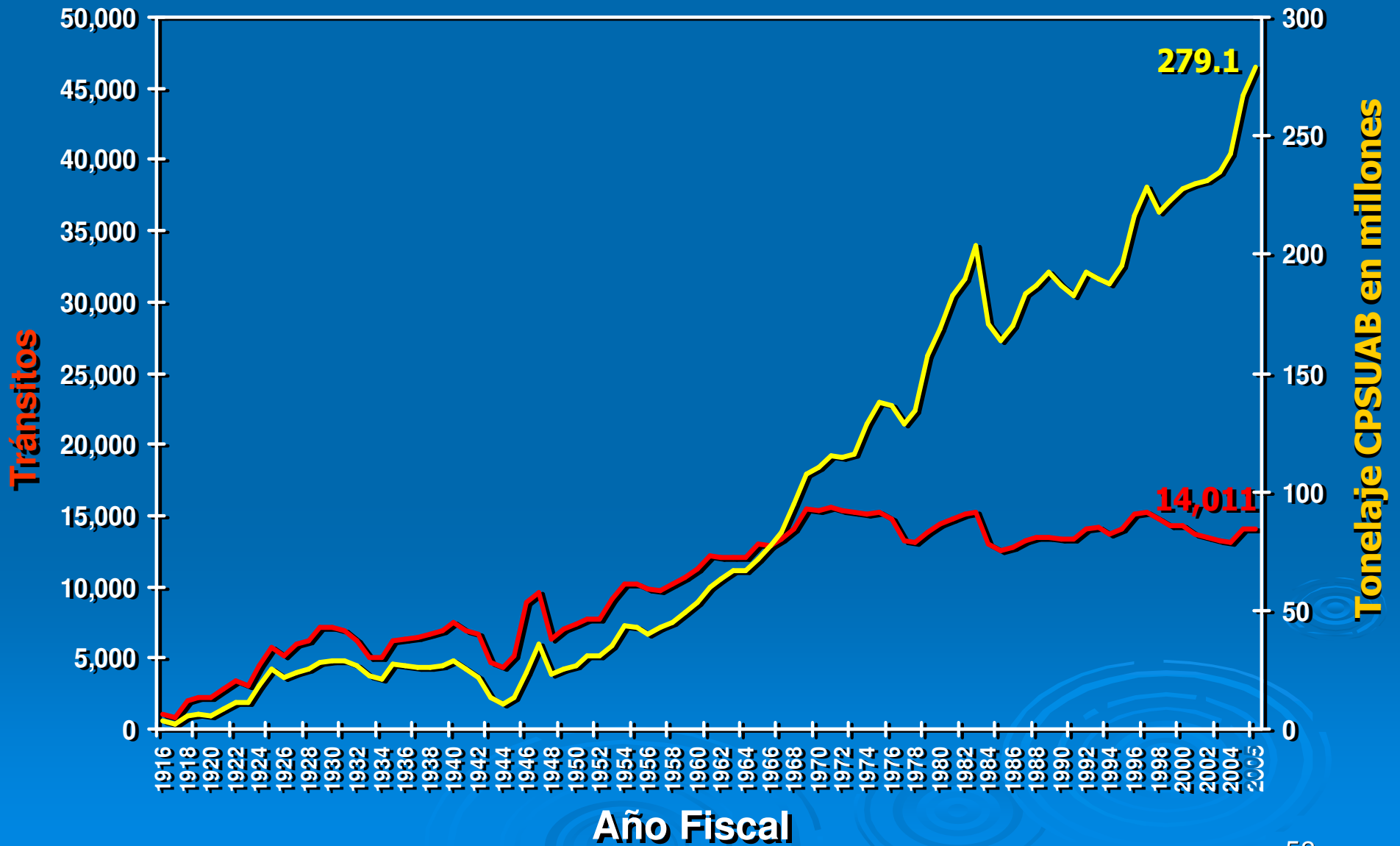
Servicios que transitan por el Canal de Panamá y atracan en Puertos en el Caribe

Puerto	No. de Servicios
Cartagena (Colombia)	9
Kingston (Jamaica)	9
FreePort (Grand Bahamas)	3
Puerto Caucedo (República Dominicana)	2

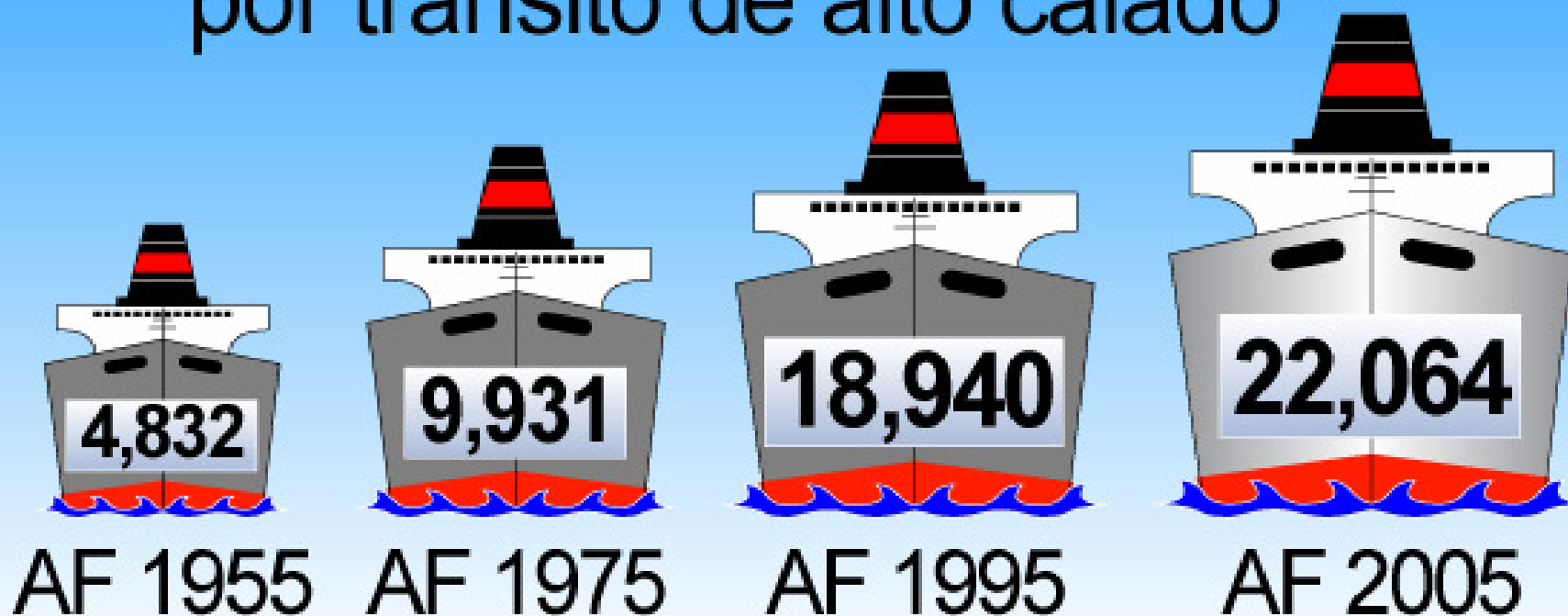
Fuente: Preparado por ACP con datos de Compair Data, abril de 2006.

Tránsitos vs. Tonelaje CPSUAB

AF1915 - AF2005

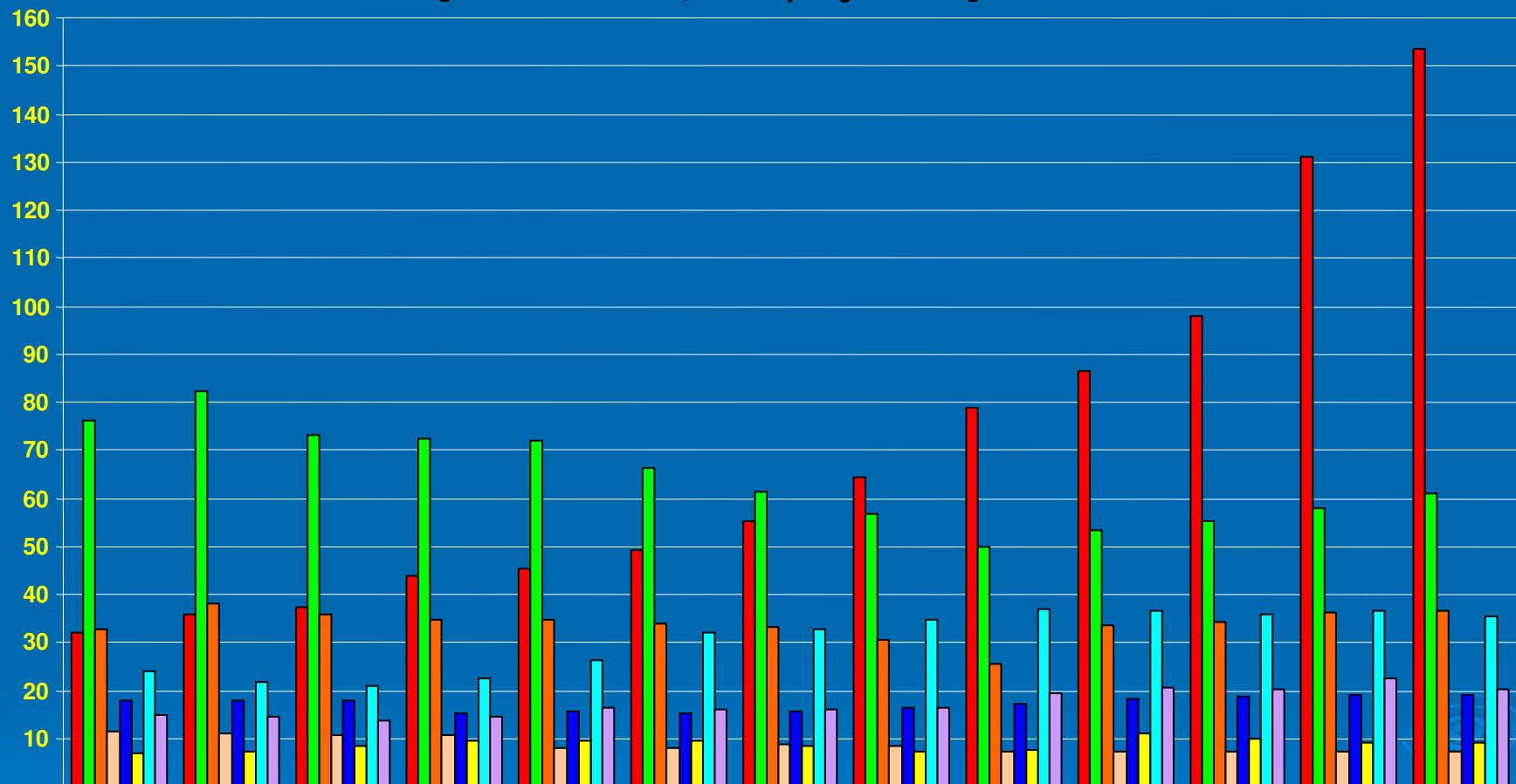


Toneladas CPSUAB promedio por tránsito de alto calado



Toneladas CP/SUAB por Segmento de Mercado

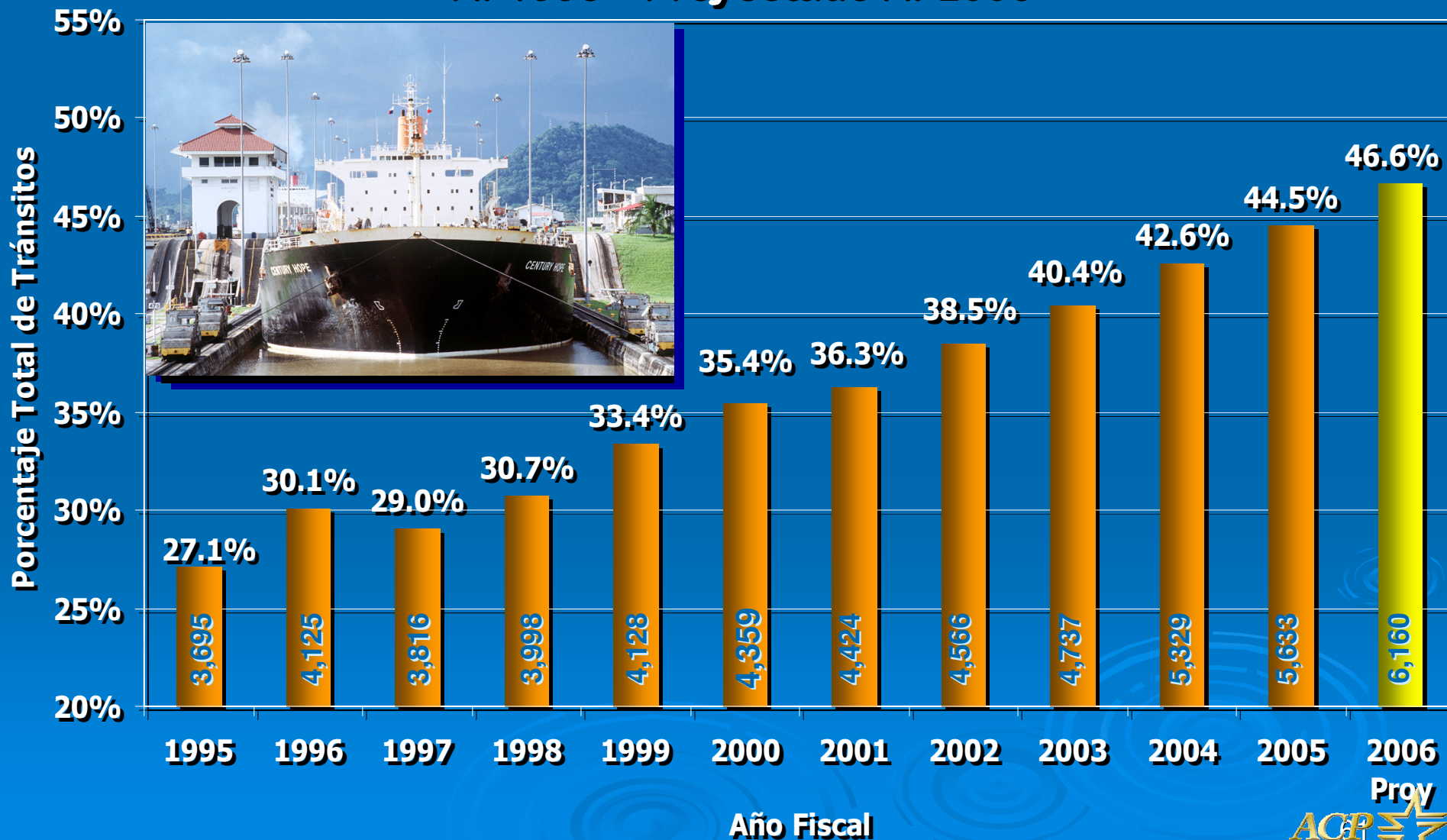
(en millones - AF 1995-2007)
[2006 estimado, 2007 proyectado]



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 (estimado)	2007 (proyectado)
Portacontenedores	32	36	37	44	45	49	55	65	79	86	98	131	153
Graneles Secos	76	82	73	72	72	66	61	57	50	53	55	58	61
Graneles Líquidos	33	38	36	35	35	34	33	30	26	33	34	36	36
Carga General	11	11	11	11	8	8	9	8	7	7	7	7	7
Refrigerados	18	18	18	15	16	15	16	16	17	18	19	19	19
Pasajeros	7	7	9	10	10	10	8	7	8	11	10	9	9
Portavehículos	24	22	21	22	26	32	33	35	37	37	36	37	60
Otros	15	14	14	14	16	16	16	16	19	20	20	22	20

Crecimiento de Tránsitos de Buques Panamax 100' (30.5m) + de Manga

AF1995 – Proyectado AF2006



Impacto y Requerimientos por el Tipo y Tamaño del Buque



< 80' MANGA

- ⚙️ Esclusaje de Gatún en 1 hora
- ⚙️ Requiere 4 locomotoras
- ⚙️ 3 asistencias de remolcadores
- ⚙️ 1 Práctico
- ⚙️ Sin restricción de tránsito

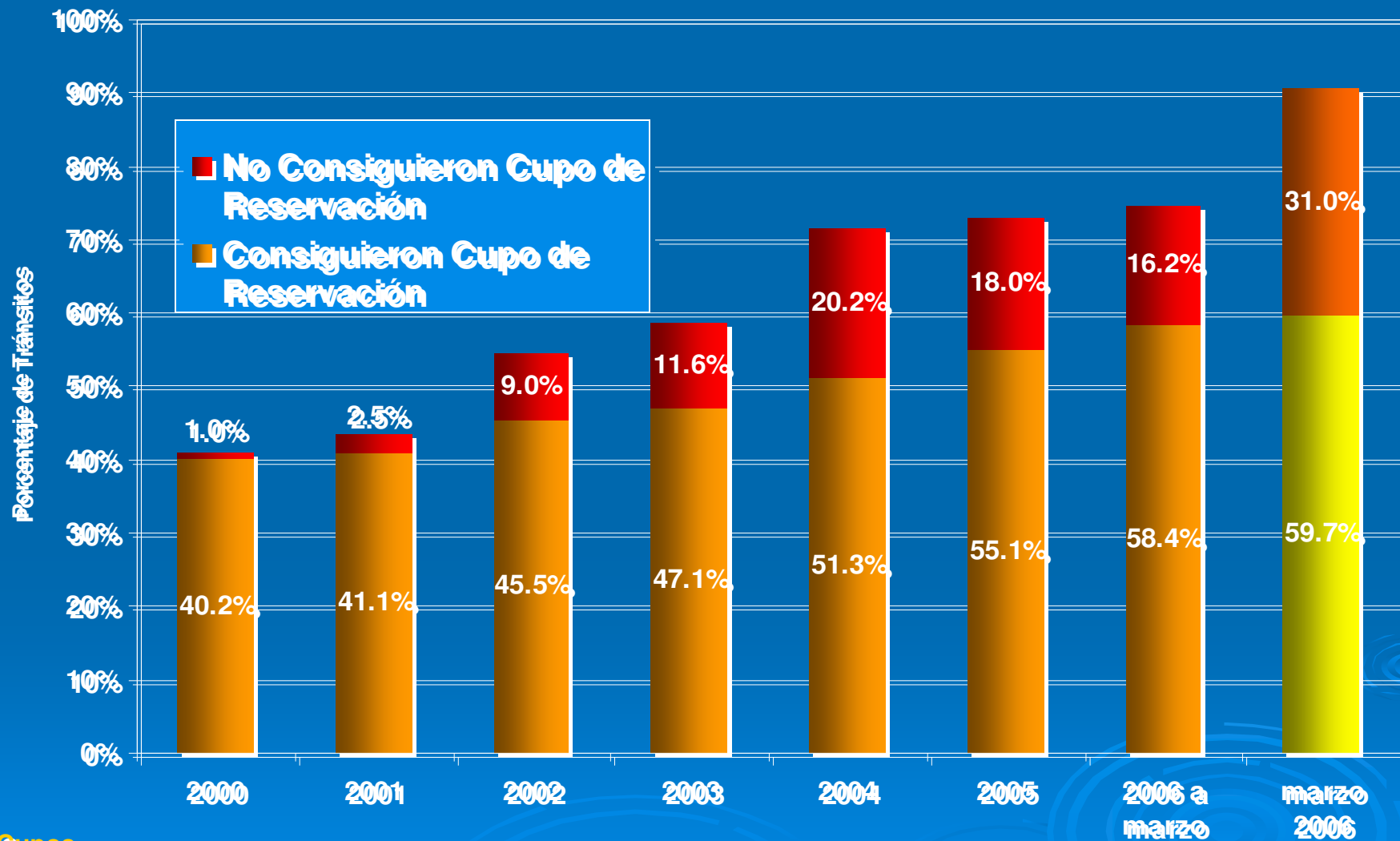


PANAMAX

- ⚙️ Esclusaje de Gatún en 2 horas
- ⚙️ Requiere 6-8 locomotoras
- ⚙️ 7-10 asistencias de remolcadores
- ⚙️ 2 a 3 Prácticos
- ⚙️ Tránsito diurno y solo en el Corte y de día en las esclusas para los de 900' de eslora

Tránsitos que Solicitaron Cupos de Reservación

Aumenta el número de solicitudes rechazadas....



Cupos Disponibles por año

21

21

21

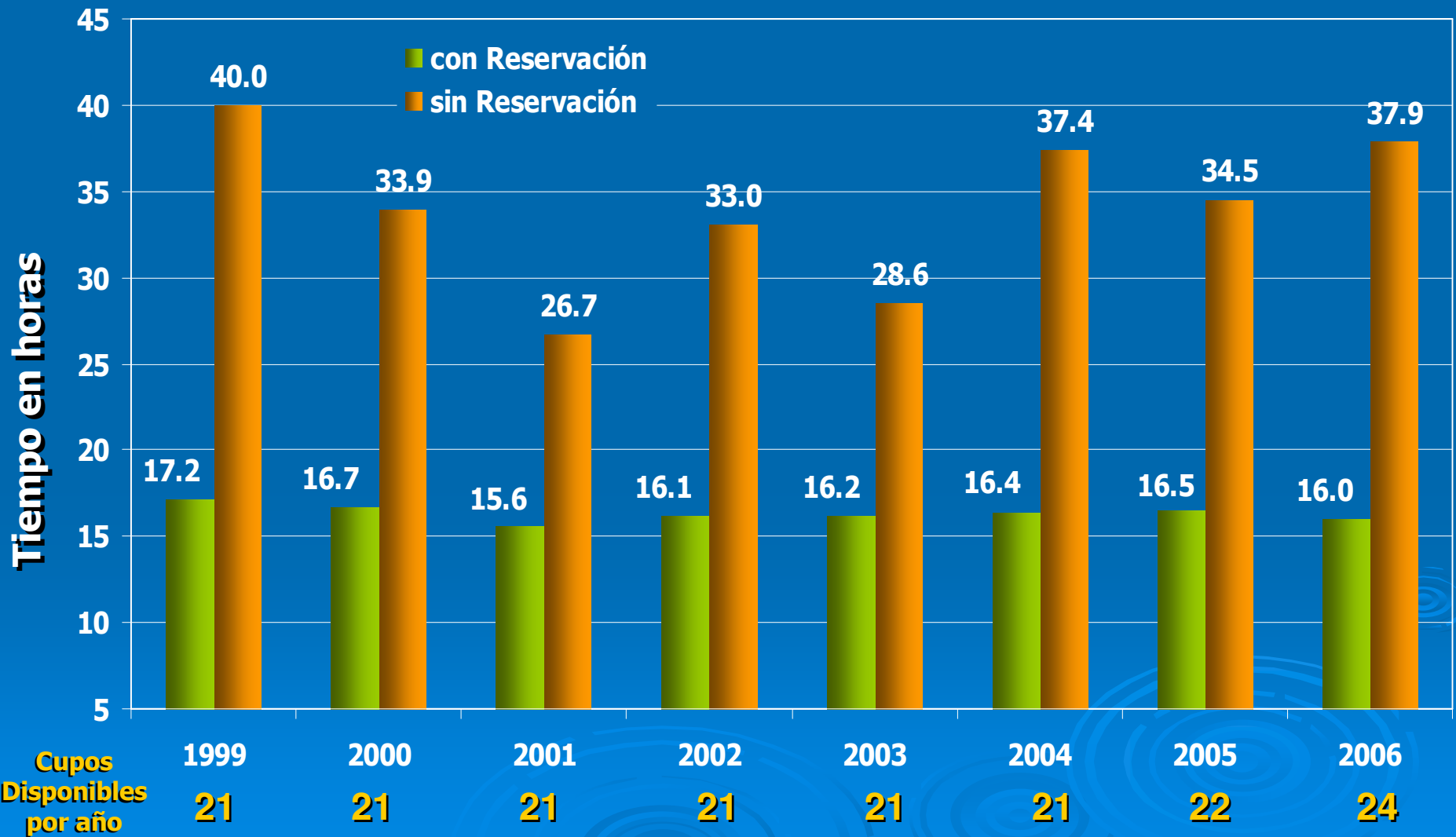
21

21

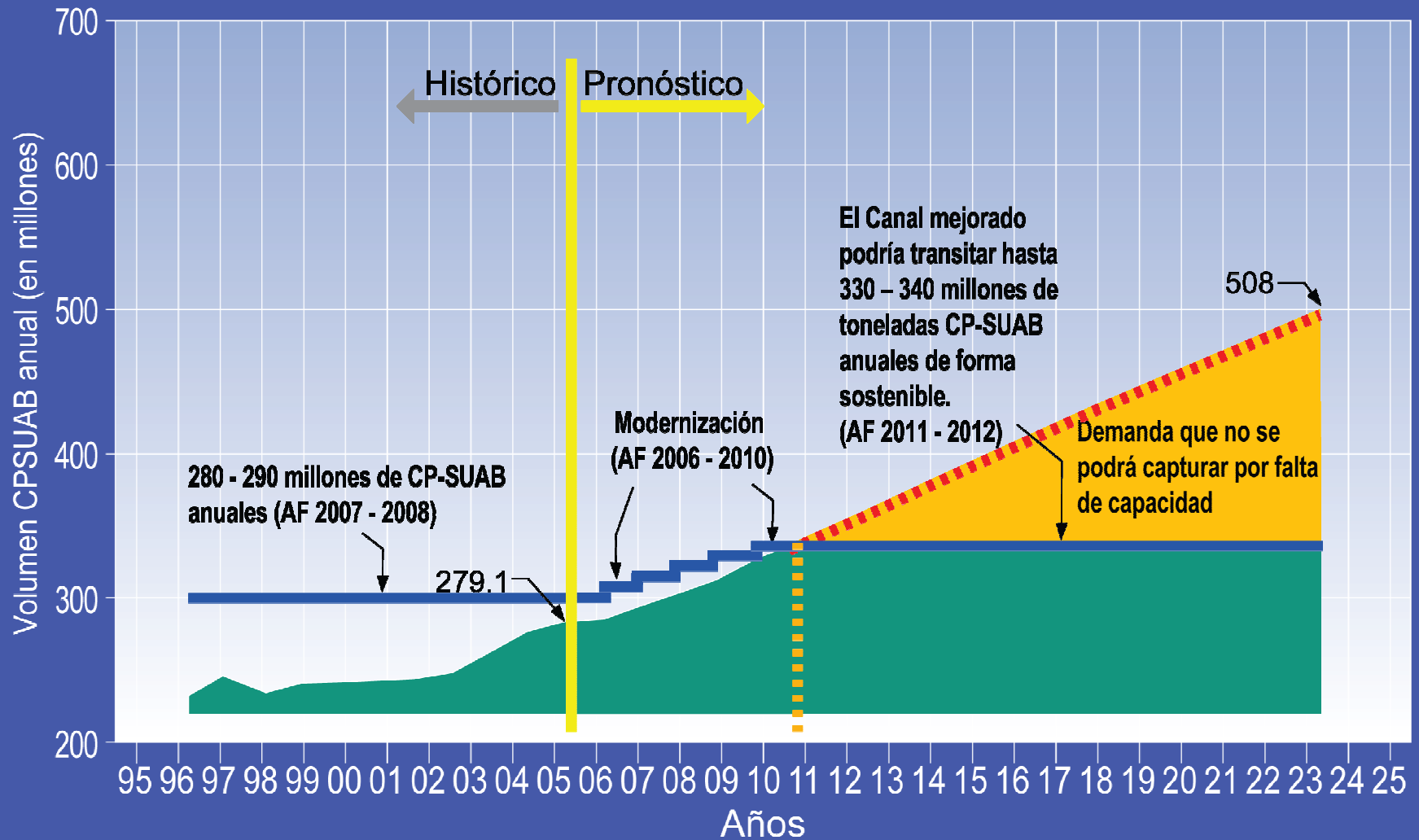
22

24

Promedio de Tiempo de Aguas del Canal



Capacidad Máxima Sostenible del Canal Actual

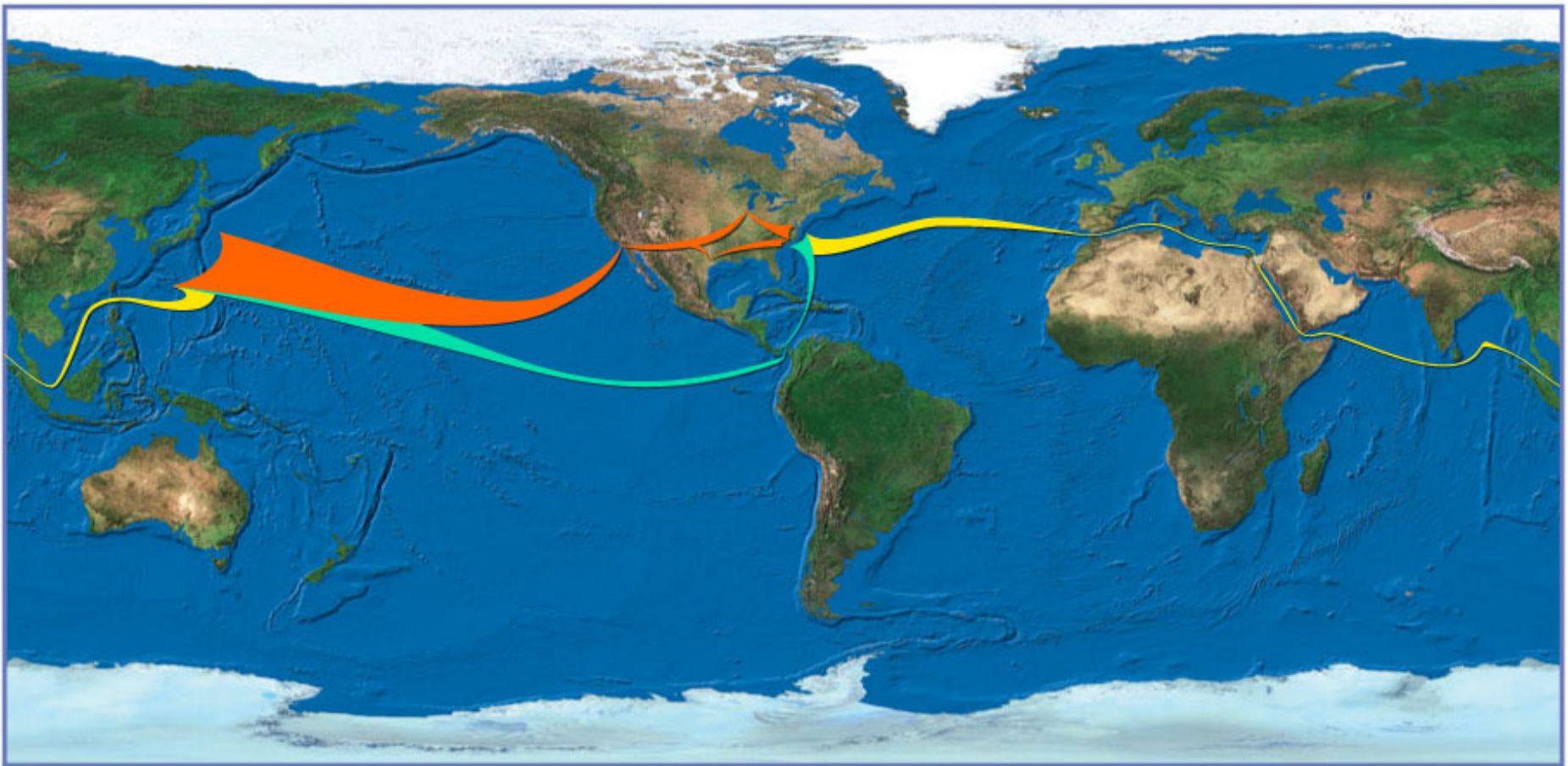


— Capacidad Máxima Sostenible

■ Demanda Manejable

▬ Demanda Potencial Probable

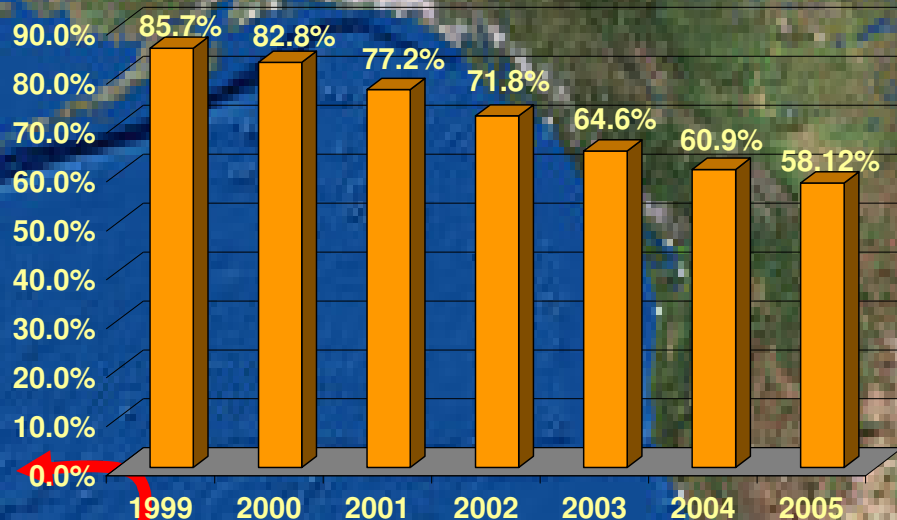
Principales Rutas de Asia a la Costa Este de Estados Unidos



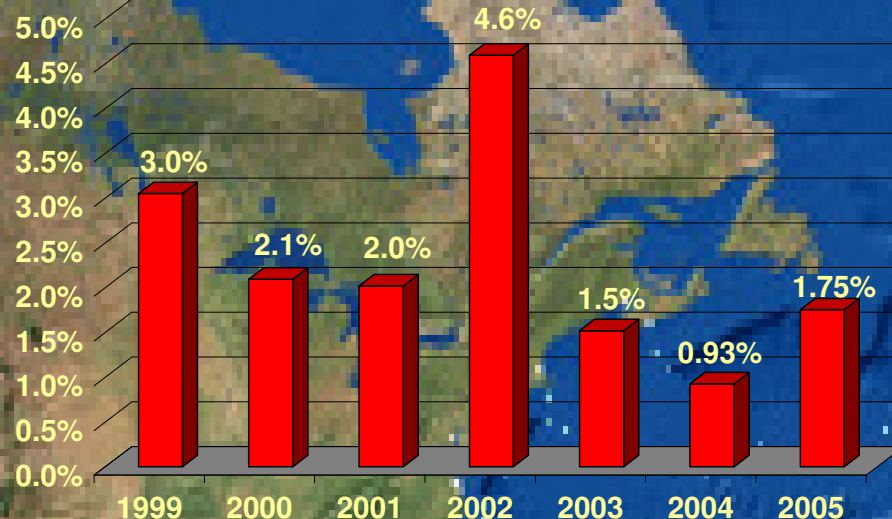
- Ruta Intermodal de los Estados Unidos
- Ruta por el Canal de Panamá
- Ruta por el Canal de Suez

Participación de Mercado del Canal de Panamá en la Ruta Noreste de Asia - Costa Este de Estados Unidos

Sistema Intermodal EU

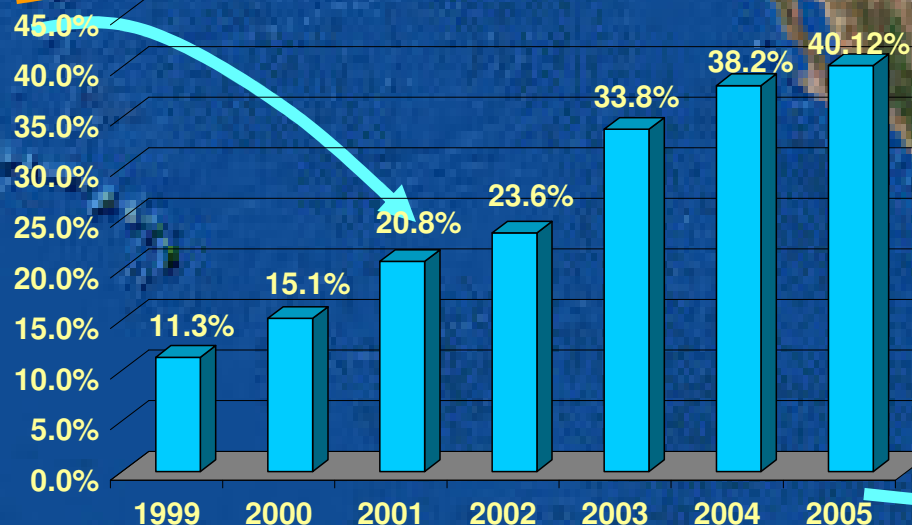


Canal de Suez

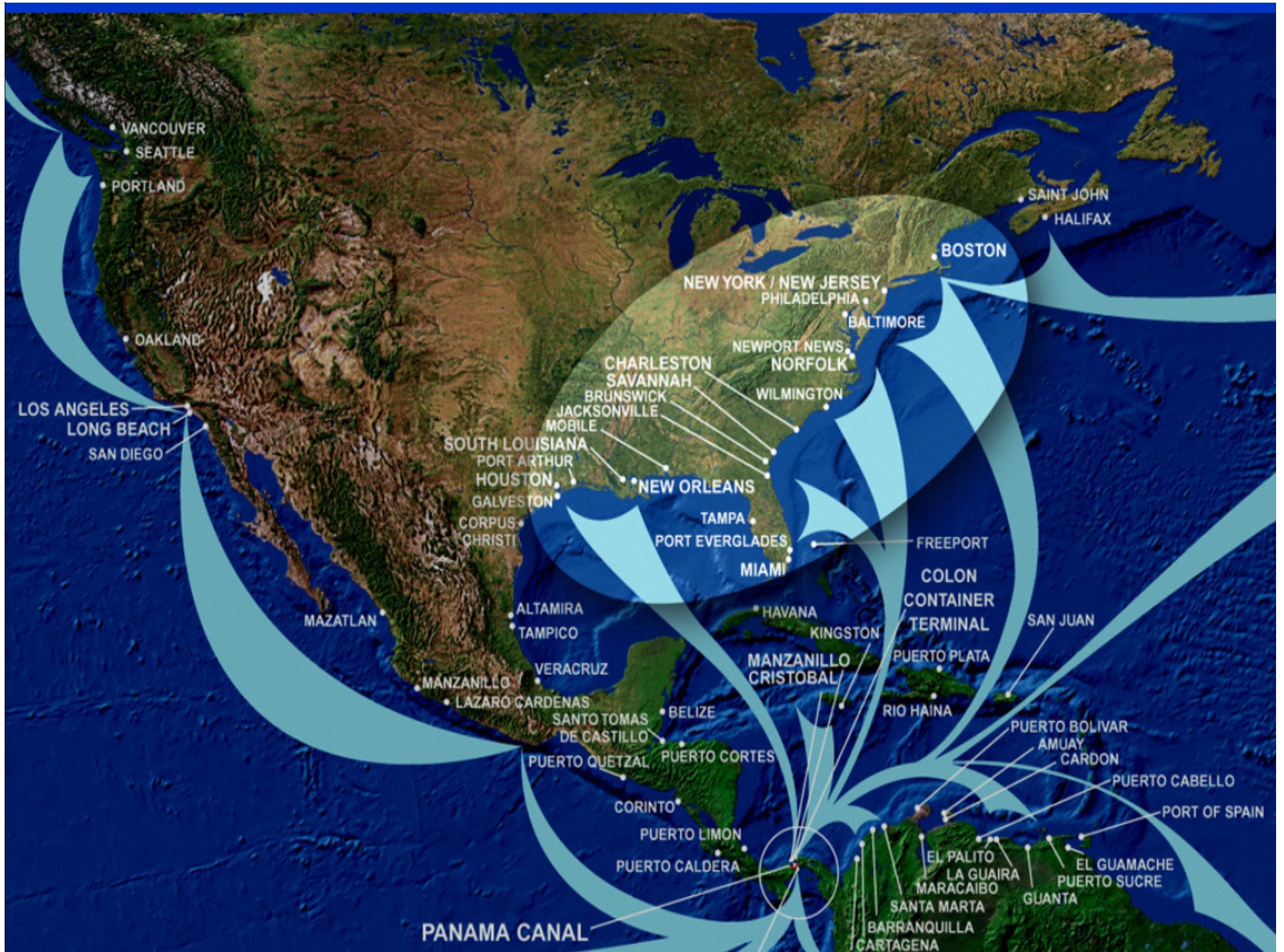


100%

Canal de Panamá



Fuente: Estimado basado en diferentes fuentes de la industria (PIERS, AAR, Banco de Datos Corporativo de la ACP)



Principales Puertos de la Costa Este de los Estados Unidos

Puerto	Movimiento año 2005 (M. TEU)	Capacidad (M. TEU)		Inversiones	Profundidad Máxima Actual*	Mejoras
		Actual	Futura			
NY/NJ	4.40	4.60	6.20	B/. 1,700 M.	14m (46')	Profundización de canales a 15.24m (50') de calado, espacio adicional, 4 grúas pospanamax
Savannah	1.70	2.41	4.37	B/. 707 M.	12.8m (42')	640m (2,100') lineales de muelle, área de almacenamiento, grúas pospanamax, profundización a 14.6m (48')
Charleston	1.98	2.00	4.00	B/. 823 M.	13.7m (45')	Construcción nueva terminal, 4 grúas super pospanamax, equipo de patio
Virginia	1.98	2.40	10.22	B/. 2,756 M.	13.7m (45')	La nueva terminal estará lista para Julio 2007, dragado de canales de acceso de 15.2 m (50') a 16.8m (55'), 29 grúas pospanamax, puerto seco (inland port), a largo plazo la construcción de la terminal Craney Island (2017 - 2032)

*Profundidad máxima actual de muelle en pies

Fuente: Autoridades Portuarias, abril de 2006



Ruta por el Canal de Panamá es 3 días más corta

Resumen de costos - opciones Panamá & Suez

Ruta	Panamá	Suez	Suez
Tamaño del buque (teu)	4,600	6000	6000
Tipo de buque	Panamax	Pospanamax	Pospanamax
No. de buques	8	9	10
Costo del Servicio por Viaje Completo (US\$)			
Costo de Provisiones al buque	1,568,000	2,094,750	2,327,500
Costo de Combustible - Mar	1,795,997	2,461,430	2,484,381
Costo de Combustible - Puerto	26,914	55,386	75,582
Costo de Combustible - Canal	27,716	38,251	38,251
Costo de Canal	500,000	740,000	740,000
Costo de Puerto	175,000	270,000	390,000
Total	4,093,627	5,659,817	6,055,714
Costo por teu - una vía	\$445	\$472	\$505

Fuente: Drewry Shipping Consultants Ltd

CONCLUSIONES

- La falta de capacidad del Canal deteriorará la competitividad de la ruta y de la región
- Existe la posibilidad real de que los navieros utilicen como alternativa la ruta por el Canal de Suez entre Asia y la Costa Este de Estados Unidos
- Esto comprometería seriamente la conectividad que la ruta por Panamá ofrece a la región
- El proyecto de ampliación del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas es una opción viable desde todo punto de vista para mantener la competitividad de la ruta y la conectividad que ésta ofrece a la región