



BOLETIN

FAL

ISSN 1020-1017

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Diagnóstico sobre las restricciones al desarrollo y a una integración económica más profunda

Antecedentes

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, tanto a nivel nacional como regional. La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de los servicios, constituyen, por lo tanto, obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo social, la obtención de tasas de crecimiento económico por encima de los promedios internacionales y la concreción de los objetivos de integración.

En virtud de las exigencias de una mayor competitividad en los mercados internacionales y el desarrollo económico, vía incremento de la productividad de los agentes económicos, los países requieren ampliar y modernizar su infraestructura básica de acuerdo con los estándares tecnológicos internacionales, así como lograr niveles máximos de cobertura de cada territorio nacional y satisfacer eficazmente las necesidades asociadas a la prestación de los servicios de infraestructura.

Los servicios en red de la infraestructura energética, de transporte, telecomunicaciones y agua potable y saneamiento también constituyen un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible las transacciones con el exterior dentro de un espacio geográfico y económico determinado. Es decir, tales redes constituyen un elemento articulador de la estructura económica de los países y de sus mercados, y mecanismos concretos de acoplamiento de las economías nacionales con el resto del mundo, al hacer posible la materialización de los flujos de comercio.

El presente documento tiene por objeto exponer el diagnóstico de los servicios de infraestructura en América Latina y el Caribe elaborado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. Aun cuando una gran parte del diagnóstico presentado es aplicable al conjunto de los servicios de infraestructura económica, este documento tiene un énfasis marcado en la infraestructura y los servicios de transporte, los cuales por sus características, podrían actuar como una restricción al desarrollo económico y social de la región, como así también para su integración.

Para mayores antecedentes, contactar a: trans@cepal.org



Antecedentes



I. Provisión de servicios de infraestructura



II. Participación privada en la provisión de servicios de infraestructura



III. El estrés de la infraestructura económica en América Latina



IV. La brecha de infraestructura de transporte en América Latina



NACIONES UNIDAS

CEPAL

I. Provisión de servicios de infraestructura

La adecuada disponibilidad de infraestructura, así como la prestación eficiente de sus servicios conexos, permiten a un país paliar el déficit que pudiera tener en la dotación de determinados recursos naturales. Además, el desarrollo de la infraestructura en el marco de políticas de integración regional permite, en algunos casos, la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura, contribuyéndose a generar escalas de producción más eficientes. Junto con ello, la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura y la prestación eficiente de los servicios conexos, contribuyen a que un país o región pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva. Esto se relaciona con las ventajas de especialización que un país puede obtener en la segmentación del proceso productivo, de acuerdo con los nuevos parámetros de organización económica que el proceso de globalización ha difuminado internacionalmente. En la mayoría de los casos, la participación de empresas locales en sistemas internacionales de producción y/o de comercialización permite generar tanto economías de escalas como de aglomeración, lo que se traduce en una mayor productividad de los factores de producción.

En este sentido, las inversiones en obras de infraestructura facilitan la reducción de los costos asociados al consumo de los servicios, y contribuyen a mejorar el acceso a los mercados de bienes e insumos, y a incrementar la cobertura y calidad de los servicios provistos a la población, así como su bienestar. Sin embargo, algunos problemas observables en la región respecto a la provisión eficiente de servicios de infraestructura permiten afirmar que existe un gran campo de acción para mejorar su implementación y maximizar los efectos positivos antes señalados.

Al contrastar la marcada importancia que tiene la provisión eficiente de servicios de infraestructura para el desarrollo económico y social y la integración con la situación imperante en América Latina y el Caribe en la materia, el principal desafío de la región y los países que la conforman es alinear la concepción, el diseño, la ejecución y el seguimiento, la fiscalización y la evaluación de las políticas de infraestructura y servicios conexos con la maximización de sus efectos en relación al desarrollo. Es decir, que la región requiere una revisión de sus políticas para los servicios de infraestructura, y es recomendable que dicha revisión se incorpore de inmediato a la agenda del desarrollo en la región y sus países.

En tal sentido, a los efectos de fortalecer el rol de los servicios de infraestructura en la agenda del desarrollo,

los principales componentes del desafío enunciado en el párrafo anterior se pueden resumir como sigue:

- La dispersión y multiplicidad de las visiones públicas respecto a la infraestructura y los servicios, y la consecuente falta de integralidad en el abordaje de las políticas en sus diferentes procesos (concepción, diseño, implementación y seguimiento, fiscalización y evaluación).
- La estrechez física o escasez en la provisión de infraestructura y servicios.
- La presencia de fallas u obstáculos institucionales y regulatorios tanto en la conducción de las políticas como en la organización de los mercados.
- La ausencia de criterios de sostenibilidad en las políticas de los servicios de infraestructura, especialmente en el transporte.

El acceso al financiamiento, la calidad y funcionamiento de las asociaciones público-privadas, la institucionalidad y contabilidad regulatoria y las condiciones de funcionamiento y maduración de los mercados de infraestructura completan el espectro de cuestiones que deberán ser revisadas a los efectos de maximizar la potencialidad de los servicios de infraestructura para un mejor desarrollo económico y social en la región. Para el caso del transporte y la logística, además, debe ser mencionada la persistencia de problemas en la facilitación del transporte y el comercio, relacionada con las regulaciones técnicas y la burocratización de los procesos comerciales, entre otros aspectos.

II. Participación privada en la provisión de servicios de infraestructura

A partir de mediados de la década de 1980, la cobertura y calidad de los servicios relacionados con la disponibilidad de infraestructura física y de redes mejoró en la mayoría de países de América Latina. La expansión fue impactante, por ejemplo, en el mercado de teléfonos celulares e Internet, alcanzando uno de los mayores índices de desarrollo a nivel mundial. También creció la cobertura del servicio eléctrico, de agua y saneamiento, y se modernizaron muchos puertos a través de las reformas portuarias y las concesiones. Sin embargo, en el segmento vial, aunque se ha mejorado la prestación de las carreteras troncales, la cobertura no ha sufrido mayores variaciones, mientras que –en amplios sectores– el segmento ferroviario se ha deteriorado; el rezago en estas áreas sigue constituyendo un factor de gran preocupación (CEPAL, 2004; Fay y Morrison, 2005; Sánchez y Wilmsmeier, 2005; Doerr y Sánchez, 2006; Rozas, 2008a).

Sin embargo, al compararse el desarrollo obtenido respecto de los niveles alcanzados por otras economías emergentes (para no mencionar los estándares de las economías desarrolladas) y analizarse la capacidad de respuesta de los países de la región a la proyección de la demanda de servicios de infraestructura en los próximos años, se concluye que el crecimiento de las coberturas de los servicios de infraestructura ha sido insuficiente. La principal razón de esta insuficiencia radica en las dificultades que han tenido los países de América Latina para mantener un ritmo adecuado de inversión en las distintas áreas de infraestructura durante el período 1997-2006, lo que probablemente se haya agravado durante el trienio siguiente por efecto de la crisis internacional más reciente. La inversión en infraestructura en los países de la región –medida como porcentaje del producto interno bruto (PIB)– disminuyó progresivamente entre 1997 y 2006, a pesar que América Latina casi duplicó la tasa de crecimiento del PIB durante ese período respecto del promedio del período 1980-2002 (Rozas, 2008b).

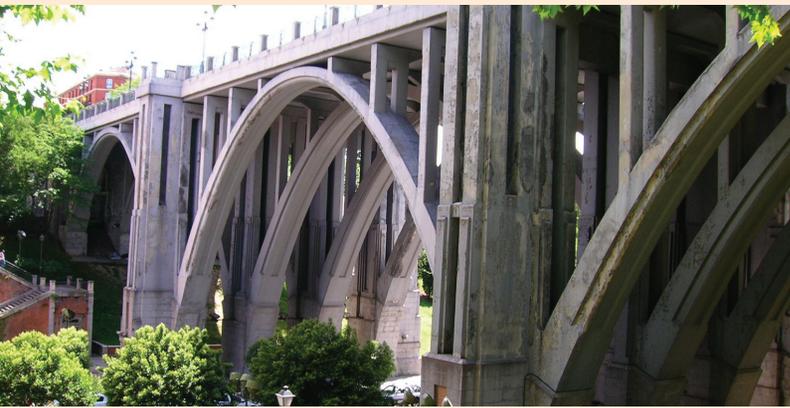
En el caso específico de la infraestructura de transporte vial, los niveles de inversión aplicados han contribuido a generar un complejo escenario caracterizado por dificultades asociadas a una demanda creciente de infraestructura de transporte y una oferta estancada, y a la aparición de numerosos cuellos de botella entre los cuales se destacan: insuficiente interconexión terrestre en los principales corredores; transporte terrestre insuficiente desde los principales centros de producción hacia los mercados de transformación, consumo y exportación; limitaciones físicas en la capacidad de puentes; problemas de acceso a las principales ciudades; y deficiencias físicas y organizacionales en los pasos de frontera. Asimismo, el desarrollo del sector enfrenta problemas asociados a lo que se ha denominado “descreme del mercado”, término que alude a la focalización de la inversión privada en los tramos más rentables de la red y principalmente en actividades de conservación y mejoras, lo que repercute en el poco crecimiento de la capacidad instalada del sector. Además, existen problemas de seguridad para equipos y bienes (“piratería del asfalto”), altos niveles de accidentabilidad, y problemas de financiamiento y casi nula capacidad operativa para la conservación de caminos terciarios, los cuales son acentuados por diversas prácticas de corrupción (Sánchez y Wilmsmeier, 2005).

Los problemas que afectan a la infraestructura vial no son los únicos que están presentes en la infraestructura de transporte. Sucintamente puede identificarse, asimismo, problemas en las demás áreas de infraestructura de transporte tales como: restricciones regulatorias o de capacidad en los corredores marítimos, problemas de conectividad, insuficiencias y “missing links” en las redes ferroviarias, incapacidad de la red ferroviaria para soportar

el peso de trenes empleados a plena capacidad, o para operar trenes de mayor tamaño o a mayor velocidad; accesos terrestres insuficientes en los principales puertos de la región, además de su escasez de calado y de patios (Sánchez y Wilmsmeier, 2005). El riesgo de congestión es uno de los que causa mayor preocupación actualmente, al observarse un detenimiento de los proyectos de desarrollo portuario. De todos modos, es preciso destacar que en materia de infraestructura y servicios portuarios: i) la región muestra un contrapunto entre un continuo crecimiento del tráfico soportada con aumentos en la productividad de sus activos frente a escasos aumentos o mejoras en infraestructura de acceso marítimo, logística y conectividad interior y ii) los puertos principales en América Latina y el Caribe presentan, en términos generales, una adecuación a la evolución de la actividad económica de los últimos años, aunque se observa con preocupación cierta lentitud en completar las reformas necesarias para hacer sostenible su desarrollo hacia el futuro. En comparación, la conectividad hacia el interior de los países presenta moras y fallas de organización que cargan los costos logísticos totales y constituyen un obstáculo al mejoramiento de la competitividad y la productividad de las economías de la región.

No siempre el desarrollo del transporte y del comercio se ven frenados por una infraestructura deficitaria, lo que destaca la importancia de aspectos relacionados con la institucionalidad del sector. Algunos análisis de los obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el MERCOSUR (Cipoletta y Sánchez, 2003), han concluido que el peso relativo de los problemas institucionales era mayor a los provocados por las estrecheces físicas de la infraestructura. Entre estos problemas institucionales se destacan: las trabas burocráticas, las demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales, la falta de continuidad en los organismos públicos y de los funcionarios, la multiplicidad y superposición de normas nacionales, los incumplimientos en las normativas subregionales, la acumulación de sobretiempos y costos extras en las operaciones de frontera, y de carga y descarga en los puntos de origen y destino, las diferencias entre países en el profesionalismo de las empresas transportistas, la excesiva cantidad de trasbordos de carga en las fronteras, la unidireccionalidad y alta estacionalidad de los tráficos y nivel de regresos en lastre, las asimetrías fiscales y presiones tributarias entre los países, y los problemas de seguridad en las carreteras.

El desarrollo insuficiente de infraestructura de transporte se traduce en costos logísticos y de transporte elevados. Además se señala frecuentemente que, para la mayor parte de los países, los costos logísticos constituyen un componente más importante que los aranceles dentro de los gastos comerciales totales. Varios estudios han hecho el ejercicio de estimar estos costos. Por un lado el Banco



Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (2009) estiman que los costos logísticos en los países de América Latina se sitúan entre el 16% y el 25%, lo que contrasta negativamente con el promedio de 9% registrado en los países de la OCDE. Ambos organismos han puesto de relieve que estos costos han alcanzado una gravitación mayor que las tradicionales barreras comerciales, lo cual afecta, por cierto, una mejor inserción de las economías de la región en el comercio internacional, en la medida que erosiona la competitividad de los productores latinoamericanos y encarece el acceso a los bienes que se importan. Así, por ejemplo, en la nota citada se señala que los aranceles ad valorem en el rubro alimentos oscilan entre el 3% y el 12%, pero cuando el producto llega al consumidor final, el componente de la logística supera a veces el 50% del precio final. Por cierto, los agentes económicos que más sufren los elevados costos logísticos son las pequeñas empresas –el motor del crecimiento y empleo en la región–, que representan en promedio el 48% del valor total de sus ventas. Por otro lado, según González, Guasch y Serebrisky (2008), los costos logísticos en América Latina varían entre el 18% y el 32% del valor del producto mientras que en Estados Unidos ronda el 9,5% y en Singapur el 8,5%. Finalmente, un estudio más reciente, estima el costo de la logística entre el 10% y el 15% del producto final, sin embargo el autor calcula que en el caso de los países en desarrollo este valor puede superar el 20% (Martínez Rivas, 2010).

Asimismo, un desarrollo débil e insuficiente de la infraestructura de transporte ha constituido una de las razones para explicar las dificultades del proceso de integración de los países de América, al no permitir adecuadamente la integración física de los territorios y mercados de la región, restando fuerza a las diversas iniciativas emprendidas en este plano, que en no pocas ocasiones han carecido de un soporte real para su implementación.

La magnitud del problema relacionado con el déficit de infraestructura, así como la importancia que este ha alcanzado en la discusión sobre las políticas de desarrollo, hace posible sostener que va siendo necesario, cada vez con mayor premura, que los países se avoquen al análisis de los principales aspectos involucrados en el comportamiento de la inversión en infraestructura y de los servicios provistos, especialmente en relación con la infraestructura de transporte. Resulta primordial que

las inversiones en infraestructura y servicios asociados sean analizadas y ejecutadas atendiendo a: i) el grado de cobertura brindado; ii) la calidad de las prestaciones; iii) la sostenibilidad, y iv) la articulación con los servicios de infraestructura complementarios (en el caso de transporte, la intermodalidad). Asimismo, es preciso considerar que las inversiones en infraestructura deben contemplar no solamente la expansión de la capacidad sino también su mantenimiento. En la situación actual, las malas políticas de conservación o mantenimiento suelen agravar los problemas derivados del uso intensivo o excesivo que se le da a la infraestructura existente.

Parte importante del problema es el resultado de las políticas aplicadas en las últimas cuatro décadas en relación con la creación, conservación y expansión de la infraestructura de transporte y de las actividades de apoyo del sector, las cuales significaron en la mayoría de los casos que se disminuyera ostensiblemente la inversión pública y se adjudicara la responsabilidad del desarrollo del sector a los agentes privados, quienes se focalizaron en los segmentos más rentables de la actividad y estuvieron lejos de aportar los recursos financieros que los países y las necesidades del desarrollo demandaban.

El debilitamiento del rol del Estado significó no solo la disminución de la inversión pública sino que representó también que el Estado mitigara el uso de instrumentos y herramientas del planeamiento estratégico, lo que se tradujo en la potenciación de dos problemas esenciales, antes mencionados, que hoy aparecen con toda su fuerza en la evaluación del desarrollo del sector: i) la ausencia de visiones integradas de las políticas de transporte, infraestructura y logística, y ii) la falta de aplicación de criterios de sostenibilidad en el diseño y ejecución de las políticas de desarrollo y regulación de servicios de infraestructura, especialmente de transporte. En consecuencia, las políticas emprendidas han segmentado el desarrollo de actividades que están interrelacionadas en su propia naturaleza, han carecido de una visión de largo plazo y no han contado con una institucionalidad adecuada que incluya marcos normativos regulatorios eficaces e instrumentos de fiscalización adecuados.

III El estrés de la infraestructura económica en América Latina

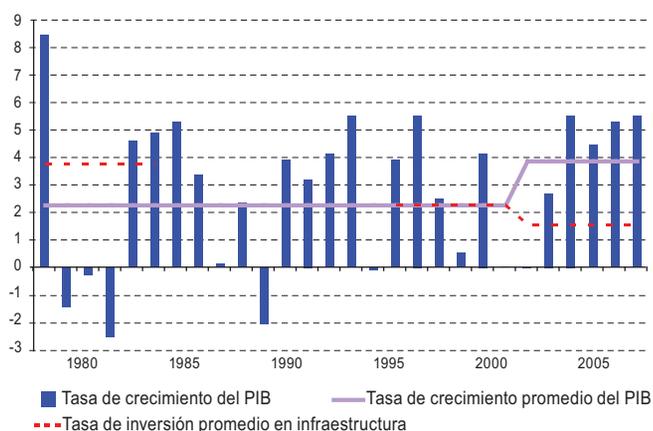
La infraestructura económica en América Latina ha estado expuesta a un fuerte estrés en las últimas décadas, especialmente por la volatilidad de las inversiones dirigidas al sector, la inestabilidad de las políticas tanto las económicas como las de infraestructura y mantenimiento –factores que condicionan la evolución de la oferta de infraestructura– y por un continuo crecimiento de la demanda de la misma. El desajuste observado entre evolución de oferta y demanda se agrega a la falta de integralidad de las políticas y algunos problemas institucionales y regulatorios, profundizando el

estrés de la infraestructura. Un resultado de este estrés ha sido el crecimiento de la brecha de la infraestructura medida como diferencias de la evolución entre la oferta y la demanda de la misma. Como resultado, la declinación de la inversión en infraestructura ha provocado dos tipos de efectos:

- un creciente rezago en la dotación de infraestructura y de servicios conexos respecto no solo de los países desarrollados, sino también, respecto de otras economías en desarrollo, que a comienzos de los años setenta exhibían niveles de provisión de servicios por debajo de América Latina, y
- con la sola excepción de las telecomunicaciones, se han producido diversos efectos sobre la calidad de los servicios prestados, cuya percepción por parte de los usuarios también los ubica por debajo de los observados en otras economías emergentes.

América Latina presenta una declinación de su inversión en infraestructura (véase el gráfico 1) que es notoria desde mediados de los años ochenta. Esto ha llevado como consecuencia que la infraestructura, en general y en particular de transporte, presenta importantes deficiencias. Más aún, si se compara la región con otras economías emergentes, queda de manifiesto que este rezago es tanto en términos cuantitativos como cualitativos. Una de las razones que explica este retraso es que la inversión total en transporte en la región se ha reducido a la mitad durante las últimas dos décadas y en términos del PIB, representa un tercio de su nivel a mediados de los ochenta, a diferencia de por ejemplo los países asiáticos, que durante este período han incrementado su inversión en infraestructura (Rozas, 2008c).

Gráfico 1
AMÉRICA LATINA (SIETE PAÍSES ^a): INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y TASAS ANUALES DE CRECIMIENTO DEL PIB, 1980-2007
(En porcentajes y porcentajes del PIB)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la CEPAL para las tasas de crecimiento del PIB y Rozas (2008c) para las tasas promedio de inversión en infraestructura.

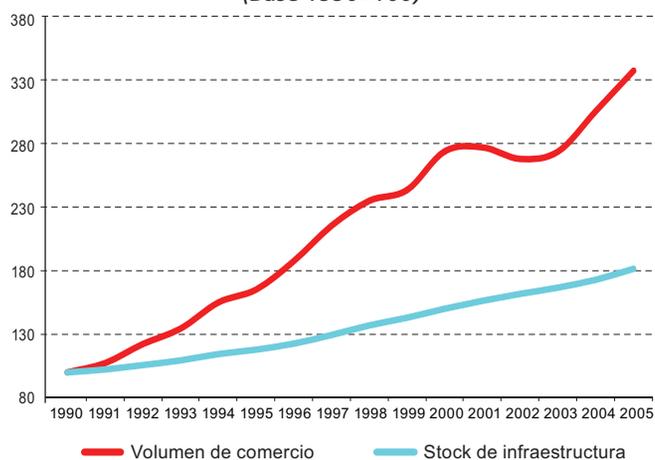
^a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Estado Plurinacional de Bolivia, México y Perú.

Para estimar la evolución de la brecha de infraestructura, se analiza la evolución seguida por el stock de la infraestructura (entendido como oferta) y, la evolución del volumen de comercio (como aproximación de la demanda). Con relación a la evolución de la oferta de infraestructura se contó con información del stock de capital en maquinaria y equipos y construcción no residencial, proveniente del proyecto KLEMS-CEPAL. En cuanto a la demanda, las reformas tendientes a la apertura comercial de las últimas décadas y el papel de nuevos actores económicos, han inducido a un importante volumen de comercio, cuya movilización constituye una porción relevante de la infraestructura total de los países de la región.

Las estimaciones se presentan con información de ocho países de la región¹ para el período 1990-2005. Las series son a valores constantes, considerando un índice con base 1990=100. Por construcción, en 1990 la brecha es igual a cero, pero esto no implica que fuese nula en ese año. En esta metodología lo que se busca es mostrar su evolución a lo largo del tiempo y no su estimación en valores puntuales. Por lo tanto, un valor positivo de la brecha no debe interpretarse necesariamente como un déficit en la infraestructura sino que la demanda (el volumen de comercio) crece más rápido que la oferta (el stock de capital).

El resultado del análisis —presentado en el gráfico 1— muestra que para el conjunto de los países seleccionados, el ritmo de crecimiento del stock en infraestructura ascendió al 5,4% anual, mientras el ritmo de crecimiento de la demanda fue de 15,8%, ambos valores para el período 1990-2005.

Gráfico 2
BRECHA DE INFRAESTRUCTURA: ÍNDICE DE PAÍSES SELECCIONADOS ^a
(Base 1990=100)



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, DRNI, CEPAL 2010. El índice de stock se construyó según las ponderaciones de cada país en el PIB agregado.

^a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Perú y República Bolivariana de Venezuela.

¹ Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Perú y República Bolivariana de Venezuela.

Este retraso en la dotación de infraestructura (como también en la operación de los servicios) puede restringir seriamente el desarrollo de los países de América Latina, al limitar las posibilidades de expansión económica en el tiempo, impidiendo los beneficios derivados de las economías de escala y la especialización, tanto a nivel subnacional, nacional y regional, lo que implica que la productividad de los agentes económicos como la competitividad de las industrias y de las economías de la región sean erosionadas, a la par de obstruir una mejor calidad de vida de las personas.

En este contexto, es importante poder detectar la saturación de la infraestructura económica de América Latina, que pudiesen imponer restricciones al desarrollo futuro de la región. La Unidad de Servicios de Infraestructura, se encuentra trabajando en este tema y próximamente el *Boletín FAL* de enero 2011 resume los hallazgos encontrados al respecto.

IV. La brecha de infraestructura de transporte en América Latina

La infraestructura de transporte también ha sido sometida al mismo estrés general antes mencionado, con un resultado similar en términos de crecimiento de la brecha de infraestructura, tal como fue analizado en el *Boletín FAL* N° 276 de Agosto del 2009. Para estimar la evolución de la brecha de infraestructura de transporte, se calcula por un lado la evolución del "stock disponible" de la infraestructura de transporte (oferta) y por otro lado del nivel necesario de infraestructura de transporte para alcanzar un determinado objetivo de comercio internacional (demanda).

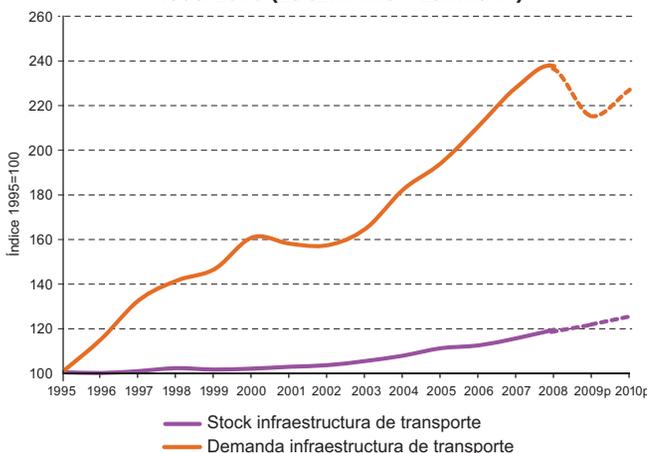
Las estimaciones se realizaron para cuatro países de la región (Argentina, Brasil, Chile y México) y el período de análisis es 1995-2008, con proyecciones para los años 2009 y 2010. Por un lado, se define el "stock efectivo de transporte" como el stock de capital de transporte o material de transporte disponible en un país. Se usaron series provenientes de estudios a nivel nacional para cada país. Por otro lado, se define la "demanda de infraestructura de transporte" como el ritmo de crecimiento del volumen de comercio internacional en un país. El argumento subyacente es que una de las principales manifestaciones del proceso de crecimiento latinoamericano ha sido la expansión del comercio. Así pues, la infraestructura empleada para transportar directa o indirectamente bienes que se comercializan internacionalmente constituye una porción relevante y representativa de la infraestructura de transporte total de los países. Es por ello que cabe preguntarse si la infraestructura ha crecido

en las magnitudes necesarias para movilizar el mayor volumen de comercio².

En base a las estimaciones y proyecciones del stock efectivo en infraestructura de transporte y del crecimiento de la demanda de transporte se calcula una brecha de infraestructura de transporte. Esta última es simplemente la diferencia entre las dos series estimadas. Por construcción, en 1995 la brecha es igual a cero pero esto no implica que la brecha de infraestructura fuese nula en ese año. Lo que se busca es mostrar la evolución de la brecha a lo largo del tiempo y no su estimación en valores absolutos. Por lo tanto, un valor positivo de la brecha no debe interpretarse necesariamente como un déficit en la infraestructura de transporte sino que la demanda de infraestructura de transporte (el volumen de comercio en este caso) crece más rápido que la oferta de infraestructura de transporte (el stock de capital en infraestructura de transporte por habitante).

Para América Latina en su conjunto, se calcula que el ritmo de crecimiento del stock efectivo en infraestructura de transporte por habitante fue de 1,6% anual para el período 1995-2008, mientras el ritmo de crecimiento de la demanda de infraestructura de transporte fue de 6,8% anual para el mismo período. Esto nos indica que la brecha de crecimiento es importante. Se insiste en que las estimaciones indican un mayor crecimiento de la demanda de infraestructura de transporte que de la oferta y lo más preocupante es que la evolución de la brecha en infraestructura de transporte aumenta durante todo el período analizado tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 3
AMÉRICA LATINA (CUATRO PAÍSES)^a: EVOLUCIÓN DE LA BRECHA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, 1995-2010 (ESCENARIO PESIMISTA)



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2009b).
^a Argentina, Brasil, Chile y México.

² Se entiende que el volumen de comercio internacional es una aproximación a la demanda de infraestructura de transporte, la que es aceptable aunque tienda a subestimarla, dado que no tomamos en cuenta los otros usos de la infraestructura de transporte de un país.

Otro aspecto que hay que subrayar es el comportamiento de la brecha de crecimiento de la oferta y demanda de infraestructura de transporte con respecto al ciclo económico. Lo que se observa es que la brecha aumenta durante la fase expansiva del ciclo económico (especialmente en la fase 2002-2007), mientras se reduce en la fase recesiva (2008-2009). Si bien la brecha se reduce en 2009 debido a la contracción del PIB mundial y de los países latinoamericanos, a partir de 2010 volvería a incrementarse. Además, en la medida en que la región retome un sendero de expansión de largo plazo y se recupere la demanda externa, la brecha continuaría incrementándose.

Se observa una brecha en todos los países de la muestra entre el ritmo de crecimiento de la oferta y demanda de stock de infraestructura. Por un lado, la estimación del stock de infraestructura de transporte por habitante tuvo un ritmo de crecimiento anual de 4,4% para Argentina, 0,9% para Brasil, 7,0% para Chile y 5,5% para México todos para el período 1995-2008. Por otro lado la estimación

de la demanda de infraestructura de transporte por habitante presenta un crecimiento anual de 6,1% para Argentina; 6,6% para Brasil; 7,0% para Chile y 8,3% para México para el mismo período. Las estimaciones y proyecciones realizadas ponen en evidencia la necesidad de profundizar las inversiones para incrementar el stock disponible de infraestructura de transporte, e incrementar la productividad de esas inversiones mediante mejoras logísticas, incorporación de sistemas inteligentes de transporte y mejoras en la operación de los servicios de infraestructura que hacen uso de ella.

Si bien las estimaciones realizadas deben ser consideradas solamente a título orientativo y constituyen una primera aproximación a la estimación de la brecha de infraestructura de transporte en América Latina por parte de la CEPAL, resulta evidente que pese al crecimiento del PIB y del comercio en los países de América Latina durante los últimos años, la inversión en capital de transporte no tuvo el mismo dinamismo, pese a la incorporación del sector privado en cada uno de los países analizados.