



XXVI ASAMBLEA GENERAL DE LA ALAF

La Vigésimo Sexta Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) se celebró del 11 al 18 de agosto de 1990 en la ciudad de Antigua, Guatemala. Concurrieron a la Asamblea cerca de 150 personas entre representantes y observadores de 20 países de América Latina y otras regiones, tanto del sector público como privado, y de organismos internacionales gubernamentales y no gubernamentales.

En su discurso de apertura el Secretario General de la Asociación destacó, entre otros puntos, el nuevo papel del transporte en América Latina en la transformación de factores productivos asentada en un contexto de mayor competitividad de la región. Afirmó que el transporte debe concebirse como un gran sistema en el que tienen cabida todos los medios, con vistas a minimizar el costo total del traslado desde el punto de origen hasta el de destino.

En este contexto, señaló que el ferrocarril deberá servir los diversos corredores de transporte de cada nación aportando, en la parte que le compete, sus puntos fuertes y sus ventajas específicas, para favorecer así la competitividad internacional del país en que se halla establecido. Este enfoque significa que una vez identificados los tramos ferroviarios integrantes de los corredores de transporte, es necesario realizar serios esfuerzos de inversión y también de gestión para colocar al ferrocarril en condiciones de prestar los servicios requeridos por los usuarios de cada corredor.

Sin embargo, mencionó que factores como el deterioro y la obsolescencia de la mayoría de las infraestructuras físicas del transporte, en particular los ferrocarriles, sumados a la menguada capacidad financiera de los estados para revertir tal situación han llevado a los gobiernos de la región a explorar diversos mecanismos destinados a permitir e incluso a promover la participación del capital privado como medio de superar las limitaciones mencionadas. Por estas razones, el Secretario General de la ALAF estimó oportuno en esa ocasión la realización de un simposio referido a la privatización de empresas estatales de ferrocarriles.

Simposio de la ALAF

Privatización de los ferrocarriles

En su presentación de un marco conceptual para analizar la privatización de las empresas ferroviarias estatales, los representantes del Banco Mundial hicieron hincapié a la complejidad de dichas empresas. Por un lado, normalmente cada empresa mantiene su propia infraestructura y equipos, a la vez que proporciona servicios al público que son heterogéneos y muy dispersos en el espacio, lo que dificulta enormemente la coordinación interna en las empresas y la identificación de las verdaderas ventajas comparativas del ferrocarril. Por otro lado, los ferrocarriles se caracterizan por tener economías de escala, lo que justificó históricamente su reglamentación por los gobiernos para evitar actuaciones monopólicas y actualmente se utiliza como argumento para subvencionar los servicios ferroviarios. Además, hay externalidades asociadas con el transporte ferroviario que no pueden ignorarse.

Para el Banco Mundial es indiferente si una empresa es estatal o privada. Lo que importa es que los servicios ferroviarios sean eficientes, lo que depende en gran parte de las relaciones entre el ferrocarril y el gobierno. Si se privatiza un ferrocarril y el gobierno sigue imponiendo restricciones y controles de orientación política, no se lograrán los beneficios esperados de la privatización. De hecho, hay poca experiencia con la privatización, pero se estima que con dicho proceso se logra reducir la incidencia del déficit ferroviario sobre las finanzas públicas. Si no se privatiza, el gran desafío es dar una orientación comercial a las empresas ferroviarias estatales.

Privatización de los Ferrocarriles Nacionales de Japón

El representante de la CEPAL se refirió a la privatización de los Ferrocarriles Nacionales de Japón, la que se ha considerado como modelo en muchas partes del mundo. Hizo presente

que se trata más bien de una reestructuración, ya que se transformó la empresa estatal en siete sociedades anónimas (seis empresas regionales de pasajeros y una empresa nacional de carga), pero el Gobierno sigue siendo el dueño de todas las acciones. El verdadero valor de la reforma en Japón fueron la desreglamentación y la fijación de metas comerciales para las nuevas empresas, la transferencia de una parte importante de la deuda acumulada al Gobierno, una reducción significativa del personal y libertad para aprovechar comercialmente los bienes raíces de propiedad de las nuevas empresas, especialmente las estaciones.

Señaló, asimismo, que tanto la reestructuración y la regionalización como la desreglamentación llevaron a resultados muy positivos para los ferrocarriles de Japón y que no debe ser sorpresivo que el proceso no se haya iniciado con la privatización. Habría sido muy difícil vender acciones de una empresa con gran exceso de trabajadores, deudas abrumadoras, dificultades para actuar comercialmente, y un elevado déficit. Por esa razón, concluyó, casi siempre es conveniente reestructurar un ferrocarril antes de privatizarlo. Una vez que el ferrocarril se torne atractivo para un comprador privado, es muy probable que habrá desaparecido la mayor parte de las razones que lo llevaron a la privatización. No obstante, de no privatizarlo después de reestructurarlo, es probable que emerjan de nuevo las mismas dificultades que hicieron necesaria la reestructuración.

La privatización de los ferrocarriles argentinos

En su exposición, el representante de Ferrocarriles Argentinos afirmó que la privatización de los ferrocarriles en su país es una necesidad que el pueblo argentino entiende. Mencionó que en diciembre de 1989 la nueva administración encontró la red ferroviaria argentina con un déficit operacional de 500 millones de dólares, deterioro de tarifas y tráfico de pasajeros deficitario. En el área administrativa se constató la excesiva cantidad

de jefes, nivel gerencial desmotivado, nivel salarial bajo. Sumado a lo anterior, se detectó que un 42% de las locomotoras estaban inactivas y un 55% de las vías en estado precario.

Con el fin de subsanar esa situación el gobierno ha emitido varios decretos para cuya elaboración contó con la participación del gremio ferroviario y el apoyo legislativo del Congreso. Estos decretos apuntaron hacia la reducción de frecuencias interurbanas de pasajeros, centralización de actividades en una sola gerencia, jubilación adelantada y traslado de personal a otros entes estatales y la separación de los servicios suburbanos alrededor de Buenos Aires en una empresa aparte.

Próximamente, se licitarán tramos comercialmente viables de la red en concesiones al sector privado. Los Ferrocarriles Argentinos continuarán existiendo como empresa pública con una participación en las concesiones. Se ha cuantificado que para fines de 1990 el déficit de la empresa alcanzará los 300 millones de dólares, reduciéndose posteriormente a los 160 millones de dólares.

La modernización de los ferrocarriles mexicanos

La reestructuración de los ferrocarriles mexicanos está contemplada dentro del plan nacional de desarrollo que en la actualidad está impulsando el país para lograr la

modernización multisectorial. Entre los aspectos sobresalientes de ello se destacan: el aumento en la calidad y eficiencia de los servicios, el incremento en el uso del transporte multimodal con mayor gama de opciones para los usuarios y el mejoramiento en la eficiencia productiva de los puertos.

El expositor mexicano subrayó que no se ha contemplado la privatización del sistema ferroviario mexicano (considerado de carácter estratégico) sino la modernización y mayor eficiencia en la prestación de sus servicios. Básicamente, lo que se ha buscado es utilizar el capital privado para disminuir la insuficiencia de inversiones, agregó. Entre las formas utilizadas para instrumentar la modernización de los ferrocarriles mexicanos se pueden mencionar las siguientes: el arrendamiento financiero, el proyecto de electrificación de la red, la reparación del equipo de arrastre, la adquisición de equipos por parte de los usuarios y la asignación presupuestaria para dar mantenimiento adecuado a la vía y equipos.

¿A dónde van los ferrocarriles Centroamericanos?

El expositor, funcionario de la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA), subrayó la necesidad de que los ferrocarriles centroamericanos incrementen su trabajo

conjunto para optimizar sus esfuerzos técnico, financiero y comercial posibilitando en un porvenir la integración de la red ferroviaria centroamericana.

A su vez, el gerente-interventor de Ferrocarriles de Guatemala describió la difícil situación que en estos momentos atraviesa la empresa, destacando la privatización de los ferrocarriles guatemaltecos como una alternativa viable para salvarlos del costo social que ellos producen.

Cooperación técnica en el transporte ferroviario centroamericano

Durante la XXVI Asamblea General de la ALAF se firmó un Convenio de Cooperación Técnica entre la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER) y la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA). Ese convenio tiene como propósito básico vincular y coordinar las actividades de los organismos signatarios para facilitar la integración del transporte ferroviario en los países centroamericanos. Las acciones conjuntas de cooperación se destinarán a promover: a) la planificación y desarrollo de proyectos de inversión; b) la capacitación en la subregión y en el exterior; c) la organización institucional, administrativa y financiera y d) operaciones e ingeniería.

XVII REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR

Entre el 10 y el 14 de septiembre de 1990, se llevó a cabo en Asunción, Paraguay, la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, que contó con la participación de representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Asimismo, asistieron a la reunión observadores de varias organizaciones empresariales y de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y la Unión de Transportistas Internacionales (UTI).

En su discurso inaugural, el señor Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay aludió al avance que han logrado los grandes bloques continentales y regionales hacia la conformación de mercados de alta competitividad. Eso representa para los países del Cono Sur desafíos que debemos enfrentar con objetividad y realismo, para plasmar nuestra propia integración regional, como la única respuesta válida para aspirar alcanzar los beneficios del desarrollo, afirmó.

Agregó que, la voluntad de integración regional reiteradamente expuesta y ratificada a través de los documentos emanados de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transportes, debe surgir en todas nuestras fronteras, en todas nuestras redes viales, en todos los cauces de nuestras vías navegables, a todo lo largo de nuestros trazados ferroviarios.

Asimismo, se debe ofrecer las máximas facilidades posibles para que el transporte de los productos de nuestra región circulen hacia los mercados internacionales en condiciones competitivas y ventajosas.

Invitación a Colombia, Ecuador, Guyana, Surinam y Venezuela

Entre las varias deliberaciones de la reunión está el Acuerdo 1.86 (XVII), que invita a los ministros de transporte y obras públicas de Colombia, Ecuador, Guyana, Surinam y Venezuela para que asistan en calidad de invitados especiales en carácter permanente a las reuniones de ministros de transporte y obras públicas de los países del Cono Sur. Con esta medida se espera poder integrar y armonizar las políticas de transporte, obras públicas y tecnología de todos los países de América del Sur.

Creación de una subcomisión de transporte multimodal

Destácase, asimismo, el Acuerdo 1.71 (XVII) que aprueba la creación de una subcomisión de especialistas en transporte multimodal en el marco de las reuniones de ministros de obras públicas y transporte de los países del Cono Sur. Los antecedentes para llegar a este acuerdo tuvieron como fundamento el acelerado avance que ha tenido el transporte

multimodal en la región, lo que lleva necesariamente a extender los servicios integrados de transporte fuera de los límites jurisdiccionales de la región y el Continente. Es muy importante uniformar las legislaciones nacionales que regulen el transporte multimodal para acordar una posición continental que contemple los intereses comunes de los países de la región frente a operadores transnacionales de los países desarrollados. El objetivo de la subcomisión será intercambiar informaciones sobre los aspectos operacionales, coordinar y proponer soluciones que coadyuven al desarrollo del transporte multimodal en la región.

Reunión extraordinaria de ministros en Brasilia - marzo de 1991

En vista de la necesidad de adecuar el sistema de transporte a las exigencias de la integración económica del Cono Sur; efectuar una evaluación de los convenios ya firmados, y su grado de implantación, el Acuerdo 1.87 (XVII) convoca la realización de una reunión extraordinaria de ministros de obras públicas y transporte de los países del Cono Sur que se realizará en Brasilia, Brasil, en la primera quincena de marzo de 1991.

La próxima edición del Boletín FAL proporcionará mayores informaciones sobre los demás acuerdos aprobados durante la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur.

CRECIENTE IMPORTANCIA DE LOS PERIODICOS REGIONALES ESPECIALIZADOS EN TRANSPORTE

En una época en que el comercio internacional juega un papel cada vez más protagónico en las economías de los países de América y el Caribe, la competitividad se transforma en un elemento clave en las transacciones comerciales más allá de las fronteras. Por lo tanto, resulta indispensable para que el empresario pueda tomar decisiones adecuadas en los mercados externos, que cuente con fuentes de informaciones confiables y en forma oportuna, que conozca las nuevas investigaciones, pudiendo así ampliar su visión sobre el sector y los mercados.

Como se sabe, el uso insuficiente o inadecuado de informaciones sobre los complejos sistemas modernos de distribución física de mercaderías podrá ocasionar frustraciones a los usuarios como también impedir la llegada a los mercados externos en situación de ventaja competitiva. El transportista, el exportador o el importador podrá preguntarse: ¿Qué impacto podrá tener la aprobación de un convenio en mis negocios?. ¿Cuál es la mejor alternativa entre los servicios de transporte disponibles para colocar mi producto en un cierto país? Por otro, el transportista querrá saber cómo lograr mejor seguridad en su vehículo y la protección del medio ambiente. ¿Cómo beneficiarse de programas de capacitación y formación disponibles?

Reconocimiento a las publicaciones

El Boletín FAL -en su propósito de mantener al día a los lectores sobre el desarrollo de actividades pertinentes, estudios recientes, conferencias y reuniones profesionales- se complace en expresar su reconocimiento a las publicaciones editadas en la región. Ellas constituyen un eslabón vital para el transporte y el comercio, ya que por su medio profundizan en el conocimiento del sector y contribuyen a la divulgación de materias que favorecen el fortalecimiento institucional y la facilitación del transporte en la región.

A modo de ejemplo, la Cámara de Asociaciones de Transportistas de Cargas Internacional de Buenos Aires, Argentina, con el fin de dar mayor difusión a las preocupaciones e inquietudes que sostienen sus transportistas afiliados, publicó en su Revista ATACI (nº 21, marzo-abril de 1990) el artículo titulado "Temas que esperan soluciones" de cual destacan algunos puntos a continuación:

a) Mejoras en los controles en pasos de frontera y en rutas nacionales

La Revista ATACI plantea que el control deficiente por parte de autoridades viene ocasionando el deterioro prematuro de sus carreteras. Además, se han verificado la circulación de vehículos de carga extranjeros no habilitados para prestación de servicios; evasión de las tasas fijadas por el Estado y menor recaudación de gravámenes.

b) Demoras en la Terminal de Cargas del INFAZ

Según la Revista, uno de los problemas que más preocupan en este momento a los transportistas internacionales, es sobre las

excesivas demoras que se vienen registrando en el despacho de los vehículos y por ende de las cargas de exportación argentina, en la Terminal del INFAZ ubicada en Uruguiana-Brasil. Entre las falencias que explican tal situación, se puede mencionar, i) la falta de una infraestructura adecuada para atender un importante y creciente volumen de carga internacional y, ii) una atención deficiente y morosa de los distintos servicios que en el mismo se presentan.

c) Estadísticas

La falta de estadísticas oficiales, confiables y actualizadas, implica no contar con un elemento indispensable para poder mensurar el volumen de los transportes de cargas internacionales que se realizan por carretera, el grado de participación de la bandera argentina en cada uno de los tráficos bilaterales, así como para evaluar el uso que cada empresa autorizada hace de la habilitación otorgada.

d) Subutilización de las flotas habilitadas

Se ha constatado una baja ocupación (de cupos acordados) de varias flotas habilitadas de Argentina autorizadas a prestar servicios en los distintos tráficos de carga bilaterales. Esta falencia trae como consecuencia un desorden en los tráficos que favorece a los oportunistas, empresarios o no, y desalienta las inversiones de las auténticas empresas autorizadas, tanto en equipos como en instalaciones, pues en tales condiciones no tienen posibilidad de programar sus futuras actividades.

e) Deficiencias en el servicio de télex

La falta de personal para mantener, como mínimo, una prestación regular durante 12 horas diarias de lunes a viernes en el servicio de télex, es una inquietud que viene siendo planteada por ATACI desde el año 1987, pues al empresario argentino, que opera en el transporte de carga como en el de pasajeros, le es imprescindible que exista una comunicación ágil y oportuna entre las autoridades del transporte de los distintos países. Esta situación anula los avances logrados en reuniones internacionales, en términos de eliminar trámites burocráticos adoptando en su reemplazo comunicaciones vía télex, dada las demoras en transmitir las solicitudes de servicios y de su correspondiente respuesta.

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, se presentan informaciones acerca de periódicos regionales especializados en los distintos sistemas de transporte que se reciben en la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL.

■ Transporte en general

Consultor

Centro de Informaciones del Transporte Internacional (C.I.T.I.)
Reconquista 385 - 2º piso
1003 Buenos Aires, Argentina

Revista Chilena de Transportes

Avda. Bulnes 80, Of. 94
Santiago, Chile

Temas de Transporte

Subsecretaría de Transporte
Centro de Información Técnica del Transporte
Av. 9 de Julio 1925 - 13 º
1332 Buenos Aires, Argentina

Transporte e Integración

Secretaría Permanente del Congreso Panamericano del Transporte
Maipú 459 - 8 "A"
1006 Buenos Aires, Argentina

Transportes

Ministerio de Transporte
Dirección de Divulgación
Gaveta 130
Habana 1, Cuba

■ Transporte Ferroviario

Boletín de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles
Av. 9 de Julio 1925, Of. 1301
1332 Buenos Aires, Argentina

Revista ALAF

ALAF
Córdoba 883, 6º piso
1054 Buenos Aires, Argentina

Revista Ferroviária

Rua México, 41 - 9º andar
20031 Rio de Janeiro - RJ, Brasil

■ Transporte marítimo

Boletín de la Marina Mercante Mexicana
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Avda. Municipio Libre Nº 377
03310 México, DF, México

Caribbean Shipping

Caribbean Shipping Association
P.O. Box 195
Kingston 10, Jamaica

Informativo

Cámara Marítima de Chile
Blanco 869
Valparaíso, Chile

Informativo ALAMAR

ALAMAR
Río Negro 1394, Of. 502
Montevideo, Uruguay

Navitecnía y Comercio Marítimo

NAVITECNIA
Adolfo Alsina 1170 - 2º piso
1088 Buenos Aires, Argentina

Portos e Navios

Rua Leandro Martins, 10 - sala 901 20080
Rio de Janeiro - RJ, Brasil

Puertos

Empresa Puertos de Colombia
COLPUERTOS
Apartado Aéreo 13037
Bogotá, Colombia

PROAMAR: la Revista del Empresario Marítimo

Poligráfik
San Juan 939
1147 Buenos Aires, Argentina

Puertos y Marina Mercante: Revista Interamericana

Quisquis 116-A
Guayaquil, Ecuador

Revista CENAV: Revista Técnica de Transporte Internacional

Centro de Estudios Navieros (CENAV)
Errázuriz 1090
Valparaíso, Chile

Revista de Marina

Armada de Chile
Casilla 220, Correo Central
Valparaíso, Chile

Sistema Portuario Nacional

Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario
Municipio Libre 377, 6º piso-B
03310 México D.F., México

SOMARCO Chile: Monthly Report

SOMARCO Ltda.
Avda. Bulnes 317, 7º Piso
Casilla 14775, Correo 21,
Santiago, Chile

Técnica y Puertos

Administración General de Puertos
Julio A. Roca 734
Buenos Aires, Argentina

Transporte por carretera**ATACI**

Asociación Transportistas Argentinos de Carga Internacional
San José 334, 9º piso
1076 Buenos Aires, Argentina

ATI Chile: Transporte de Carga por Carretera

Asociación Gremial de Dueños de Camiones Fleteros del Transporte Interurbano e Internacional
Merced 832, Of. 105
Santiago, Chile

Brasil Transportes

Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC)
Rua Borges Lagoa, 1341
04038 Sao Paulo - SP, Brasil

Camión

Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR)
Apartado Aéreo 241480
Bogotá, Colombia

Carga Internacional. Organó Técnico Informativo del CUTMA

Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA)
Apartado Aéreo 21340
Bogotá, Colombia

Gaceta del Transporte

Federación Argentina de Transportadores por Automotor de Pasajeros (FATAP)
Diag. Julio A. Roca 751, 7º piso
1067 Buenos Aires, Argentina

CAPATIT

Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT)
Avenida Artigas 3670
Asunción, Paraguay

CATAC. Organó de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas

Confederación Argentina del Transporte Automotor de Carga
Av. Belgrano 1870, 7º piso
1094 Buenos Aires, Argentina

Rutas de Perú y del Mundo

Carabaya 933 Of. 301
Lima 1, Perú

Rutas: Transporte Internacional

Leoncio Prado 1004, Of. 202-203
Magdalena, Lima, Perú

Sabemos que esta lista no es exhaustiva y que hay otros periódicos especializados que se publican en la región, razón por la cual agradeceríamos que nuestros lectores nos proporcionaran cualquier información acerca de ellos.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones
Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)
Edificio Naciones Unidas
Avenida Dag Hammarskjöld
Casilla 179-D
Santiago de Chile



02304:FAL

MXU

DIRECTOR
CENTRO DE INFORMACION DE LAS NACIONES UNIDAS
AV PRESIDENTE MASARIK 29, PISO 7
MEXICO, DF 5
MEXICO

IMPRESOS
VIA AEREA