

## **PERSPECTIVAS DE LA AERONAVEGACIÓN COMERCIAL EN SUDAMÉRICA**

### *Seminario ALADI-CEPAL*

Asociación Latinoamericana de Integración -

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

*Santiago de Chile, 15 al 17 de abril de 1997*

Participaron a título personal en un debate abierto especialistas de los sectores público y privado de Brasil, Chile, Colombia, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, además de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

Los temas analizados en el seminario fueron:

1. La situación y perspectivas del transporte aéreo internacional: políticas y tendencias en Estados Unidos y la Unión Europea.
2. Los acuerdos subregionales en América del Sur.
3. La evolución de las políticas nacionales en la región.
4. Los cambios estructurales en la gestión empresarial.
5. La utilización de los derechos de tráfico aerocomerciales.
6. La seguridad en la aeronavegación.
7. Los desafíos de las líneas aéreas de la región.

### **Principales Conclusiones y Recomendaciones**

#### **A. Conclusiones de carácter general**

Se reconoce la necesidad, conveniencia y utilidad de que la Región Sudamericana cuente en materia de transporte aéreo con un conjunto de criterios comunes de política aerocomercial que

le permita desenvolverse en el nuevo entorno de flexibilización y apertura de los mercados de una manera segura, eficiente y económica.

Se considera asimismo que la tutela de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil, constituyen los elementos esenciales en los que se sustenta el sistema de este modo de transporte, compromisos éstos adquiridos por los Estados Signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944.

Se constata que las ventajas competitivas derivadas de las nuevas tecnologías de gestión y comercialización, las nuevas fórmulas de cooperación y el estado actual en materia de transferencia de la titularidad de las líneas aéreas sudamericanas, exigen, entre otras acciones: una actualización del marco normativo vigente, particularmente en lo relativo al otorgamiento de los derechos de tráfico; el cumplimiento de las recomendaciones en materia de facilitación; el examen de la carga tributaria que pesa sobre las empresas y la actividad aérea de la región; y, una readecuación de la contribución de las autoridades nacionales al desarrollo del sector.

## **B. Elementos de una política común para la región en materia de aeronavegación comercial**

En el análisis de los posibles componentes de una política aérea regional que promueva las mejores condiciones competitivas para el sistema de transporte aéreo sudamericano, y teniendo en cuenta los acuerdos ya alcanzados y los que surjan de los trabajos de los diferentes foros especializados existentes en la región, se considera de especial interés el tratamiento de los siguientes asuntos:

### **1. Beneficios de los mercados ampliados**

Las experiencias recientes observadas en la apertura de mercados en rutas internacionales de la región permiten concluir que estos procesos son positivos tanto para las compañías como para los usuarios, es decir, para los estados en su conjunto.

En Sudamérica, la ampliación de frecuencias ha permitido incrementar considerablemente el volumen de los tráficos en determinadas rutas y ha dado oportunidad a las empresas de la región para enfrentar favorablemente a la competencia extrarregional en esas rutas. También la ampliación de frecuencias en rutas extrarregionales ha beneficiado a las empresas de la región que han visto aumentar su cuota de participación en estos tráficos.

Se recomienda, en este sentido, adoptar políticas de transporte aéreo dirigidas hacia una mayor apertura de los tráficos, para las empresas de la región y entre los países de la región, con vistas a fortalecer a las empresas regionales y, de esta forma, ayudarles a competir más y mejor en los mercados extrarregionales así como otorgarles un mejor ámbito de negociación en posibles futuras alianzas con compañías extrarregionales.

### **2. Convergencia de los procesos nacionales y acuerdos regionales**

La normativa vigente en el Grupo Andino, el acuerdo subregional adoptado por los países del Mercosur, Chile y Bolivia, que permite servir nuevos mercados de servicios aéreos regulares, y el marco institucional surgido en el plano nacional a raíz de los procesos de privatización, por una parte, y por otra, la multiplicación de acuerdos empresariales de operación y comercialización,

conforman un entorno propicio para una convergencia y una mayor homogeneidad regional para el transporte aéreo comercial.

Esta coyuntura debe constituir la base para avanzar hacia una mayor coordinación entre autoridades de la región en busca de un marco operativo uniforme, con sistemas normativos y reglamentarios más homogéneos.

Se recomienda en este sentido seguir progresando tanto en la ampliación como en la posible articulación de los acuerdos multilaterales existentes. Asimismo, se recomienda asegurar el cabal cumplimiento de las normas de facilitación del transporte aéreo de pasajeros y carga, adoptadas por la OACI y la CLAC.

### **3. Mejoras en la gestión empresarial**

Las técnicas de gestión empresarial más recientes, basadas en la administración de rentas con sistemas informáticos (*Revenue Management*), han otorgado a las grandes empresas aéreas extrarregionales ventajas competitivas importantes. Estos sistemas permiten optimizar el ingreso de las compañías, mediante una compleja administración de costos y riesgos, así como ajustes en tiempo real de los sistemas de tarifas y de la oferta de asientos, los que se reflejan en los respectivos sistemas de reservas por computadora. Por otra parte, se están desarrollando nuevos sistemas de venta directa de pasajes que pueden así mismo otorgar ventajas adicionales a las líneas aéreas que estén en condiciones de ofrecerlos.

Las líneas aéreas de la región deberán ir ajustándose a estos profundos cambios en la gestión de sus costos y de su oferta, incorporar la tecnología que les permita mejorar su eficiencia, ser más competitivas en los mercados internacionales y ofrecer mejores servicios a sus usuarios.

En relación a este aspecto, se recomienda contribuir a una mayor difusión de estos nuevos sistemas de administración y fomentar la cooperación regional en éstos y otros aspectos de la gestión empresarial. También se recomienda que las autoridades contribuyan a que los beneficios que reportan estos nuevos sistemas de administración sean efectivamente trasladados al usuario.

### **4. Competencia comercial**

La competencia creciente en los mercados nacionales, regionales y extrarregionales, las nuevas tecnologías de gestión empresarial y las alianzas estratégicas mediante acuerdos de código compartido entre líneas aéreas, entre otros, plantean nuevos desafíos a la autoridad en el desempeño de sus labores de resguardo de condiciones equitativas de participación en los mercados así como en la defensa de los intereses de los usuarios del transporte aéreo.

Se considera que debe ser motivo de especial atención por parte de las autoridades nacionales de la región detectar, analizar e intervenir para corregir, las posibles prácticas de competencia desleal, y velar, en lo posible, por que las empresas de la región dispongan de condiciones de operación equivalentes a las de las empresas de fuera de la región. Para ello, es necesario desarrollar una mayor compenetración de las autoridades con el sector empresarial aéreo para adquirir un mejor conocimiento de las condiciones imperantes en los mercados nacionales, regionales y extrarregionales.

En este contexto, se recomienda una mayor cooperación entre autoridades para analizar y enfrentar los problemas y desafíos de la región en materia de competencia comercial y condiciones de acceso a los mercados. Estas incluyen, entre otros aspectos, los relativos a cargas tributarias, reglamentaciones laborales, contratos de arrendamiento de equipos y acceso a sistemas computarizados de reservas.

## **5. Derechos de tráfico: criterios de otorgamiento**

El aumento de la competitividad y la necesidad de dar un máximo aprovechamiento a la capacidad disponible de equipos y servicios, ha traído consigo situaciones de hecho que ponen en tela de juicio los principios rectores del otorgamiento de derechos de tráfico por parte de las autoridades aeronáuticas nacionales, cuando estos derechos son otorgados a fletadores de aviones que no revisten la calidad de operadores de aeronaves.

Ante el incremento de contratos de fletamento en los cuales no surge claramente la calidad de explotador, la autorización otorgada a empresas nacionales para utilizar derechos de tráfico, en el marco de operaciones amparadas por contratos de fletamento haciendo uso de aviones explotados por un transportador extranjero, plantea la duda de si un fletador de aviones puede ser titular de derechos de tráfico.

Se propone adoptar criterios uniformes que eviten el otorgamiento de derechos de tráfico, por parte de las autoridades de aeronáutica civil de la región, en favor de empresas que no revistan el carácter de explotadores de aeronave. Asimismo, cuando la autoridad decida el otorgamiento de derechos de tráfico a empresas explotadoras de naves para operar en el marco de contratos de fletamento, se propone que lo haga para responder a necesidades de capacidad accesoria, en forma transitoria y no permanente. Por otra parte, se recomienda que los países de la región que no lo hayan hecho, ratifiquen el artículo 83 bis del convenio de Chicago, relativo a la transferencia de responsabilidad del Estado de matrícula al Estado del explotador.

## **6. Cooperación en materia de seguridad aérea**

En varias administraciones de aeronáutica civil de la región, se han podido constatar importantes deficiencias de recursos humanos, técnicos y financieros para efectuar los controles necesarios a la seguridad operacional. También ha sido comprobado por la OACI, en el marco del programa de supervisión de la seguridad operacional, que se dan casos en que las líneas aéreas de un país alcanzan niveles de cumplimiento de las normas internacionales de seguridad operacional muy superiores a los que sus administraciones respectivas, por falta de recursos, estarían en condiciones de certificar.

Estas deficiencias y la reciente clasificación en categorías 2 y 3 dictada por la FAA de los Estados Unidos, con la consecuente suspensión de los servicios aerocomerciales de líneas aéreas regionales hacia y desde ese país, hacen aún más patente la necesidad de asegurar el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad operacional, tanto por razones de protección del usuario y de las poblaciones, como por motivos comerciales y de operación de las compañías afectadas en la región.

Se propone, en esta materia, fomentar la cooperación mutua entre las administraciones de aeronáutica civil de la región y recurrir a los programas de vigilancia de la seguridad operacional y de asistencia técnica que la OACI pone a disposición de sus Estados Contratantes. Asimismo,

se considera necesaria una concertación regional para analizar soluciones que aseguren que las insuficiencias detectadas en la puesta en ejecución de las normas internacionales, por parte de las administraciones encargadas de supervisar la seguridad operacional, no tengan por efecto la suspensión de servicios aerocomerciales del país afectado.

### Biblioteca de Transporte

La Unidad de Transporte de la División de Comercio Internacional, Transporte y Financiamiento mantiene una biblioteca especializada con cerca de 5 500 volúmenes sobre transporte marítimo, urbano, ferroviario, multimodal, carreteras, además de manuales, revistas especializadas en transporte, directorios, tratados, etc., que sirven de apoyo a la labor de investigadores internos y externos de los sectores público y privado.

Se está empleando un plan de trabajo a través del cual esta biblioteca está ampliando y elevando el nivel de su servicio documental externo, mediante la utilización de recursos computacionales modernos. Los interesados pueden acceder a esta biblioteca a través de e-mail:

[bdonosos@eclac.cl](mailto:bdonosos@eclac.cl) - responsable: Bárbara Donoso, teléfono: 56-2-210-2217, Unidad de Transporte, CEPAL, Santiago de Chile.

A continuación se presenta información relativa a algunos documentos publicados por la CEPAL.

## TRANSPORTE MARITIMO

91.130 (1899) XC NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe -\*- Structural changes in ports and the competitiveness of Latin American and Caribbean foreign trade; Cuaderno 65. Santiago: CEPAL, 1991. 140 p.*

**Resumen:** A comienzos del siglo XVI, los puertos no distaban más de 50 millas marinas unos de otros. Debido a lo inexacto de los sistemas de navegación, los barcos se limitaban a navegar de día a la vista del litoral entre el puerto de Venecia y otras ciudades del Mediterráneo, Europa occidental y el Báltico, y al Mar Rojo, a través del istmo de Suez. Al desarrollarse la navegación marítima, los barcos empezaron a recalar en puertos con mejores instalaciones y mayores volúmenes de carga, y con esto se iniciaron las tendencias a la concentración de la carga y la consolidación de los puertos. En el decenio de 1890, los trabajadores portuarios comenzaron a reaccionar a la índole ocasional del empleo y a las tecnologías que permitían ahorrar mano de obra, organizándose en sindicatos y haciendo intensos esfuerzos para evitar la adopción de tales tecnologías. Tales tendencias en materia de carga, puertos, mano de obra y tecnología son más vigorosas hoy en día, y los puertos han de hacer frente a buques especializados de gran tamaño, equipo de manipulación de carga de elevada capacidad, transporte terrestre de larga distancia, privatización, descentralización y liberalización del transporte, computadoras y sistemas de comunicaciones. LC/G.1633-P <TRANSPORTE MARITIMO> <PUERTOS> <PLANIFICACION DEL TRANSPORTE>

92.062 (2875) XL NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

*La reestructuración de empresas públicas: el caso de los puertos de América Latina y el Caribe* -\*- *The restructuring of public-sector enterprises: the case of Latin American and Caribbean ports; Cuaderno 68. Santiago: CEPAL, 1992. 148 p.*

**Resumen:** Los puertos del sector público de América Latina y el Caribe se enfrentan a una crisis en casi todos los aspectos de sus actividades. Las consecuencias del hecho de que los puertos sean de propiedad estatal y explotados también por el Estado pueden verse en la crónica sobredotación de personal, las limitaciones políticas a la construcción de instalaciones en nuevos emplazamientos y al desplazamiento de ciertas actividades a lugares más adecuados, las costosas medidas laborales, la baja productividad y las tarifas muy por encima de los niveles internacionales. Sin la reducción de los costos y el mejoramiento de la productividad en muchos puertos de la región, se perderá una oportunidad decisiva de incrementar la competitividad de las exportaciones de la región en los mercados internacionales. Los gobiernos de América Latina y el Caribe intentan reestructurar sus puertos para que puedan apoyar en mejor forma las metas nacionales de crecimiento económico.

Serie: Cuadernos de la CEPAL, n. 68 LC/G.1691-P <TRANSPORTE MARITIMO> <MARCO INSTITUCIONAL> <PLANIFICACION DEL TRANSPORTE> <DESREGLAMENTACION> <DESCENTRALIZACION> <PRIVATIZACION> <CONCESIONES> <PUERTOS>

93.001 (3327) CL MX NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Los servicios de transporte de carga entre Chile y México. Santiago: CEPAL, 1993. 44 p. LC/L.725*

**Resumen:** Una de las conclusiones del Seminario Regional sobre Comercialización y Competitividad de las Exportaciones Latinoamericanas, que tuvo lugar en Santiago, Chile, del 9 al 12 de septiembre de 1991, fue que la acción pública debería estar orientada a apoyar acertadamente el proceso de promoción de exportaciones en el que están empeñados los países de la región. Con el fin de lograr esto, se debería aumentar la productividad y reducir los costos de todas las actividades y funciones que engloban el manejo de los productos en los corredores de servicios de transporte. En este sentido, se planteó la conveniencia de realizar un estudio de los corredores de servicios de transporte entre México y Chile, reconociendo que la reciente firma del Acuerdo de Complementación Económica entre ambos países ofrece un contexto propicio para intensificar sus intercambios comerciales. Dado que el análisis de un corredor tiene que hacerse necesariamente a nivel de los medios de transporte específicos, y ante la necesidad de fortalecer las corrientes comerciales entre ambos países, se ha enfocado el análisis en los servicios aéreos y oceánicos, como el marco más apropiado de investigación inicial. Dentro de esta óptica, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) convinieron en llevar a cabo una primera fase exploratoria del corredor Chile-México en lo que se refiere a los intercambios comerciales de dichos países y a los servicios de transporte aéreo y marítimo involucrados. Este documento tiene por objeto proporcionar un panorama general del corredor correspondiente cuyo rol, considerando todos sus componentes en forma global, es de una importancia primordial en el desarrollo del intercambio comercial entre ambos países. Las actividades que han llevado a cabo la CEPAL y el IMT se dividen en cuatro áreas. En primer término, se considera el comercio entre México y Chile, con el

objeto de conocer su magnitud, características, composición y comportamiento en el pasado y, de ser posible, establecer algunas perspectivas para su evolución futura. Los resultados de esta primera evaluación se presentan en la sección I. La segunda área de investigación, la constituye un análisis de la oferta y de la demanda de los servicios aéreos y marítimos entre ambos países. En este sentido, se han identificado las principales rutas atendidas, las compañías que ofrecen servicios y la participación de cada una en los respectivos intercambios comerciales. Esta área está orientada a caracterizar las condiciones de competencia entre los transportistas y la libertad con la cual también otros puedan iniciar servicios, a fin de precisar la estructura del mercado dentro del que se desenvuelven los diferentes actores. Los resultados están presentados en las secciones II y III. En la tercera área, desarrollada en la sección IV, se examinan los puertos que prestan servicios en los intercambios comerciales entre Chile y México. Dicha evaluación incluye tanto los volúmenes de las cargas que se comercializan bilateralmente como el equipamiento, rendimiento y problemas de cada puerto. Por último, en la sección V se presentan las conclusiones. <TRANSPORTE MARITIMO> <TRANSPORTE AEREO> <PUERTOS> <COMERCIO> <CARGA> <SERVICIOS DE TRANSPORTE>

96.021 (0525) XL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*La reforma laboral y la participación privada en los puertos del sector público -\*- Labour reform and private participation in public sector ports; Cuaderno 77. Santiago: CEPAL, 1996. 167 p. Serie: Cuadernos de la CEPAL, n. 77 LC/G.1889-P*

**Resumen:** Durante siglos quienes establecieron unilateralmente las condiciones de empleo de la mano de obra portuaria fueron los empresarios marítimos, pero en las últimas décadas en América Latina y el Caribe han sido los gobiernos, que son a la vez los empleadores y los sindicatos. Los regímenes laborales vigentes atienden a la aspiración de los estibadores a un sustento adecuado, pero los aíslan de las señales del mercado y originan servicios monopolísticos de manipulación de la carga, con la consiguiente ineficiencia y sobredotación de personal. En una economía globalizada, es imperioso eliminar tales costos. <TRANSPORTE MARITIMO><PUERTOS> <PRIVATIZACION> <PLANIFICACION DEL TRANSPORTE> <RELACIONES LABORALES>

97.004 (0148) XL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Curso sobre modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados -\*- Course on port modernization: a pyramid of interrelated challenges. Santiago: CEPAL, 1997. 31 p. LC/R.1655/Rev. 1*

**Resumen:** El curso sobre modernización portuaria: una pirámide de desafíos entrelazados tiene por objeto incentivar a los participantes a analizar una amplia gama de distintos factores, como los mercados, los servicios, las tecnologías y el entorno jurídico, que inciden en la administración y el funcionamiento de los puertos. <TRANSPORTE MARITIMO><PUERTOS> <ADMINISTRACION PORTUARIA>

## TRANSPORTE MULTIMODAL

91.036 (0717) XL NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

*Transporte multimodal en el Cono Sur de América Latina. Santiago: CEPAL, 1991. 28 p. Conferencia: Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, 18, Lima, PE, 18-22 noviembre 1991. LC/R.1070*

**Resumen:** La operación de transporte que contempla la intervención de varios modos ha sido apodada con expresiones como transporte combinado, intermodal o multimodal. De hecho, estos términos hacen referencia a actos y conceptos distintos. Por transporte combinado se entiende la operación que consiste en juntar elementos de transporte de modos distintos para el transporte de una misma partida, un ejemplo común lo da el transporte de remolques de camión en plataformas ferroviarias. El transporte intermodal es el que se efectúa mediante el uso de varios modos de transporte en el marco de una misma operación. El transporte multimodal se diferencia del transporte intermodal en los aspectos documentales y legales: en el transporte intermodal cada porteador emite un documento y responde individualmente ante el dueño de la carga, por el servicio que presta; en el transporte multimodal, la carga viaja bajo la responsabilidad de un solo operador que emite un solo documento, actuando con un solo contrato que, de hecho, se superpone a los subcontratos que celebra con cada modo separadamente. <MODOS DE TRANSPORTE> <TRANSPORTE MULTIMODAL><MARCO INSTITUCIONAL> <ASPECTOS JURIDICOS> <ASPECTOS OPERACIONALES>

92.084 (3499) XL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Canales, cadenas, corredores y competitividad: un enfoque sistémico y su aplicación a seis productos latinoamericanos de exportación. Santiago: CEPAL, 1992. 183 p.*

**Resumen:** Para analizar el desfase espacial y temporal y los obstáculos que hay que superar para que los productos latinoamericanos lleguen en condiciones competitivas a los mercados internacionales, se elaboró un modelo para la comercialización de las exportaciones latinoamericanas. Este sirve como marco analítico que permite categorizar a los agentes económicos que participan en el comercio internacional y las actividades que realizan, con el fin de examinar las interrelaciones entre ellos y con el entorno en que se desarrolla el comercio. El modelo permite identificar problemas y obstáculos y provee no sólo una base para formular soluciones sino también para evaluarlas y prever los efectos que podrían tener. Asimismo, el modelo permite apreciar con mayor claridad el complejo proceso de la comercialización de las exportaciones, de modo que al aplicarlo, puede entenderse mejor tanto el proceso en sí mismo, como los elementos que más influyen en la competitividad de los productos de exportación latinoamericana.

Serie: Cuadernos de la CEPAL, n. 70 LC/G.1732-P <TRANSPORTE MULTIMODAL> <TRANSPORTE MARITIMO> <TRANSPORTE POR CARRETERA><ESTUDIOS DE CASOS> <MODELOS ECONOMICOS> <COMERCIALIZACION> <EXPORTACIONES> <COMPETITIVIDAD> <CORREDORES>

93.009 (4092) XL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Seminario Regional sobre la Normativa del Transporte Multimodal: síntesis y conclusiones (Montevideo, Uruguay, 21 al 23 de junio de 1993). Santiago: CEPAL, 1993. 32 p. Conferencia: Seminario Regional sobre la Normativa del Transporte Multimodal, Montevideo, UY, 21-23 junio 1993. LC/R.1324*

**Resumen:** El presente seminario debe ser considerado como un intento de analizar en América Latina la convergencia posible de procesos reguladores en consonancia con la nueva visión que con las Reglas UNCTAD/CCI ha surgido en el comercio internacional. El enfoque normativo dado al seminario, no significa otorgar preponderancia a los aspectos legales sobre los de la operación, sino que refleja la mencionada situación regional en la que varios países y esquemas subregionales del continente han emprendido procesos legislativos paralelos sobre la operación y el operador del transporte multimodal. Este enfoque dejó de lado el análisis pormenorizado de los componentes funcionales del transporte multimodal como los seguros, las prácticas bancarias y comerciales de compraventa, los controles aduaneros, los aspectos tributarios y de control de divisas, el intercambio electrónico de datos, la tecnología del transporte multimodal y su comparación con el transporte unimodal, la operación de terminales interiores de carga y el marco de la economía de los mercados de servicios de transporte y del comercio de importación y exportación. Estos aspectos merecen especial atención porque son los que en la práctica van a determinar la viabilidad del transporte multimodal en la región, y fueron abordados en el marco del seminario en la medida en que la práctica operativa pudiera conducir a una u otra opción normativa. El presente documento reúne una síntesis de seis de las presentaciones efectuadas en el seminario y las conclusiones más destacadas de los debates que se dieron en el transcurso del encuentro. <TRANSPORTE MARITIMO> <TRANSPORTE MULTIMODAL> <PUERTOS> <NORMAS> <EMPRESAS DE TRANSPORTE>

96.001 (0689) AR CL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Una primera aproximación al estudio de los servicios de transporte en los espacios de integración: el caso de Argentina y Chile. Santiago: CEPAL, 1996. 38 p.*

**Resumen:** El marco jurídico-administrativo que rige el intercambio entre Argentina y Chile está conformado por acuerdos bilaterales y acuerdos multilaterales. En estos dos ámbitos, múltiples instancias sectoriales de negociación acuerdan periódicamente las modalidades prácticas de aplicación de los acuerdos gubernamentales sin que existan mecanismos formales de coordinación entre ellas. El desarrollo del comercio entre Chile y Argentina ha conocido una fuerte inflexión en los años 90. Hasta entonces, el comercio bilateral había sufrido altibajos que no permitían el crecimiento estable de los servicios de transporte. En la actualidad, el comercio bilateral se efectúa por cuatro modos de transporte: marítimo, ferroviario, carretero y aéreo, aunque la distribución modal indica un fuerte predominio del transporte carretero. Con la intensificación del comercio bilateral, se hicieron patentes los obstáculos al transporte carretero internacional, como controles fronterizos inadecuados y una infraestructura deficiente, que inciden negativamente en los tiempos de viaje, los ritmos de rotación y la rentabilidad de la actividad. LC/R.1633 <TRANSPORTE MULTIMODAL> <TRANSPORTE POR CARRETERA> <CORREDORES DE TRANSPORTE> <CORREDORES BIOCEANICOS> <INTEGRACION>

96.007 (3019) XL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

*Seminario sobre transporte multimodal en América Central: síntesis y conclusiones. Santiago: CEPAL, 1996. 24 p.*

*Conferencia: Seminario sobre Transporte Multimodal en América Central: Síntesis y Conclusiones, San Salvador, 5-7 septiembre 1995 LC/R.1646*

**Resumen:** En la XVI Reunión del Comité Coordinador del Transporte, llevada a cabo en la Secretaría del Tratado de Integración Centroamericana (SIECA), en la ciudad de Guatemala en febrero de 1995, se estableció, dentro de sus puntos varios el auspicio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), para realizar conjuntamente con la Comisión Centroamericana del Transporte Marítimo (COCATRAM) en Centroamérica, un Seminario de Transporte Multimodal durante 1996. El evento fue realizado en San Salvador, El Salvador, del 5 al 7 de septiembre de 1995, reuniéndose especialistas en este campo de la región de Centroamérica, Latinoamérica y Europa, con el objeto de analizar los obstáculos y desafíos que enfrenta dicha modalidad en Centroamérica e identificar las áreas de actividad que necesiten prioritariamente la intervención de sectores empresariales estatales y de usuarios. <TRANSPORTE MULTIMODAL><ADUANA> <PUERTOS>