



PRIMER CONGRESO PANAMERICANO DEL TRANSPORTE

Como se informó oportunamente,¹ entre el 20 de mayo y el 5 de junio de 1983 se celebró en Buenos Aires el Primer Congreso Panamericano del Transporte, simultáneamente con Exposición-Feria Internacional del Transporte, sus industrias y servicios.

Participaron cerca de un millar de delegados e intervinieron destacadas figuras del transporte en el ámbito internacional, que por primera vez se reunían en América Latina; entre otros, el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el Secretario General de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, el Secretario General de la Unión Internacional de Ferrocarriles, el Director de la División de Transporte de la Comisión Económica para Europa, el Secretario Permanente del Congreso Panamericano de Carreteras y el Director de Integración Física de la SIECA.

Hubo un centenar de exposiciones sobre transporte aéreo, transporte automotor, transporte ferroviario, transporte marítimo, coordinación del transporte y transporte multimodal, transporte y medio ambiente, legislación sobre el transporte internacional, y transporte y ahorro de energía. Se realizó, además, un Seminario sobre Transporte e Integración, con intervención del Secretario General de la ALADI, Julio César Schupp, y de expertos de ese organismo, del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), de la SIECA, de la JUNAC y de la CEPAL.

La CEPAL dictó charlas sobre los siguientes temas: "La unitarización de cargas y su necesidad de apoyo institucional", "La factibilidad de emplear los modelos convencionales de transporte en el análisis de aspectos institucionales de la planificación del transporte", "Análisis comparado de la legislación latinoamericana en materia de transporte por agua," y "El transporte y la integración en el Caribe."

A continuación se extractan algunas de las conclusiones de las diferentes áreas que dicen relación directa con la facilitación del comercio y del transporte:

Coordinación del transporte y transporte multimodal

- A fin de favorecer el uso de contenedores, se estima conveniente recomendar la aprobación de las convenciones internacionales relativas al tratamiento aduanero, a la seguridad de los contenedores y a la normalización.
- Para facilitar el transporte multimodal, se considera necesario la adopción del Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías, así como la armonización, en el ámbito regional, de las disposiciones sobre tránsito aduanero y de responsabilidad de los operadores o empresarios de transporte multimodal.
- Tanto para favorecer el uso de los contenedores como para facilitar las operaciones de transporte multimodal, resulta

indispensable la disponibilidad de infraestructuras específicas en los puertos y la creación de terminales de carga interiores, en los cuales puedan ofrecerse los servicios complementarios que ordinariamente se prestan en los puertos.

- Simultáneamente, resulta indispensable considerar la simplificación y armonización de los requisitos, procedimientos y documentos comerciales y gubernamentales.
- Se recomienda fortalecer las empresas nacionales, y apoyar a los transportistas y operadoras de transporte multimodal, para que puedan asumir las responsabilidades a su cargo y estimular el desarrollo de tecnologías propias, en apoyo de las fábricas nacionales de equipos de transporte y manipuleo.
- Se propicia crear la Comisión para el Desarrollo del Transporte Multimodal en América Latina (CODETMAL), que funcionaría junto a la Secretaría Permanente del Congreso Panamericano del Transporte, con sede en Buenos Aires. CODETMAL estaría compuesta por representantes del Gobierno y de las asociaciones de empresas privadas, todos ellos vinculados al transporte multimodal.

Legislación sobre transporte internacional

- En relación con la importancia de la Marina Mercante y la política naviera en la región latinoamericana, se destacó la conveniencia de concertar posiciones a fin de remover los factores que mantienen a la flota de los países de la región en situación de estancamiento. A dichos efectos, se determinó la necesidad de aprovechar los foros existentes (SELA, CEPAL) para lograr, sobre la base de los estudios desarrollados por esos organismos, la armonización de las políticas navieras y el necesario apoyo de ALADI en forma permanente para la obtención de los acuerdos que fuere menester celebrar.
- Como metas inmediatas se propuso la creación de condiciones favorables en materia política, económica y jurídica, la relación genuina entre armador y la bandera de los buques en explotación, la atención preferente a los tráficos intrarregionales, la ratificación y activación de convenios que procuren establecer las bases de un desarrollo ordenado de la marina mercante latinoamericana en condiciones aceptables de competencia internacional.
- En torno al tratamiento de las consecuencias del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías, suscrito en Ginebra en 1980, se destacan las dificultades de ensamble o compatibilización con la situación operativa que ofrece el modo aéreo y el eventual régimen jurídico de ese transporte que sobrevendría con la ratificación del protocolo Nº 4 de

ámbito nacional, elaborar los instrumentos jurídicos que recojan las singularidades del transporte aéreo a fin de que éste pueda participar de manera adecuada en operaciones multimodales.

- A fin de lograr como meta final la vigencia en la región del Código Latinoamericano de Derecho Aeronáutico, se aconsejó que el organismo permanente del Congreso Panamericano del Transporte efectúe oportunamente las gestiones necesarias para obtener la cooperación de la ALADI en la ejecución de las tareas encaminadas a la vigencia de un Código Latinoamericano de Derecho Aeronáutico.

El transporte y la integración

Los problemas esenciales del transporte desde el punto de vista de los procesos de integración fueron analizados en dos niveles: problemas de base estructural, entre los que se cuentan los de orden político-económico y los de orden institucional, y problemas de carácter técnico y operacional.

Entre los problemas de orden político-económico se encuentran:

- a) Los problemas concernientes a la estructura del intercambio entre países.
- b) Los problemas relacionados con las políticas de transporte.
- c) Los problemas de consolidación de cargas, al no existir mecanismos de concertación entre las demandas y ofertas de cargas en la escala regional.

En relación con los problemas de orden institucional, se destacan aquéllos que afectan a la circulación y al tráfico entre países.

En cuanto a los problemas de naturaleza técnico-operativa, se observan los siguientes:

- a) La carencia de sistemas de informática y de seguimiento de indicadores de transporte, en coordinación con los indicadores de comercio exterior.
- b) La desarticulación regional de las Conferencias de transporte marítimo, las que se negocian fuera del contexto de la problemática y tendencias de los procesos de integración regional.
- c) La falta de coordinación entre los sistemas y facilidades de equipo y de operación multimodal, el empalme y continuidad intrazonal de los sistemas de transporte.
- d) La discontinuidad de corredores transversales de transporte, los que tienen una gran proyección de efectos sobre el reforzamiento intracontinental del proceso de integración.

La relación del transporte con la integración en la Región Andina se puede caracterizar como sigue:

- a) La sobreestimación del Arancel Común como mecanismo de integración provocó, en el decenio de 1960, un estancamiento del proceso, al no considerar los aspectos no arancelarios.
- b) Se observó un gran vacío en las comunicaciones, que impidió la oportuna circulación y recepción de los documentos de comercio y de transporte.
- c) El transporte marítimo es predominante en el comercio. El transporte ferroviario no representó alternativa de transporte. En cuanto al transporte carretero, las decisiones 56 y 94 tuvieron dificultades para su aplicación.
- d) El incumplimiento de las decisiones 56 y 94 se ha debido, entre otras causas, a problemas de estructura de los intercambios; además, no representaron una solución suficientemente práctica a los problemas aduaneros.
- e) Los problemas de facilitación del transporte se consideran de segundo orden frente a otro tipo de dificultades que se presentan en la región en la estructura de flujos de carga y otros factores, como pillaje y almacenamiento, entre otros.

La situación del transporte y la integración en el Área del Caribe se puede caracterizar de la siguiente manera:

- a) El Caribe es relativamente pequeño en términos de superficie, población y comercio potencial.
- b) La región es fuertemente dependiente de la ayuda externa,

que a veces se expresa en inversiones que no son prioritarias para la región.

- c) Se ha observado históricamente falta de planeamiento del transporte.
- d) Las posibilidades de integración exitosa se ven limitadas por los intereses económicos. Resulta necesario aumentar el comercio y desarrollar los servicios de transporte. El sistema de transporte en el área puede adaptarse para alcanzar estos objetivos.

En el caso del Cono Sur, la situación del transporte y la integración se caracterizan de la siguiente manera:

- a) El transporte en general continuará siendo realizado mayoritariamente entre los países más próximos.
- b) El transporte por agua continuará siendo preponderante en el intercambio total entre los países del Cono Sur.
- c) El transporte internacional por carretera proseguirá siendo importante en el intercambio entre los países vecinos. La falta de carreteras económicamente accesibles, como en Bolivia y Perú, y las grandes distancias y dificultades geográficas con esos dos países y con Chile, constituyen obstáculos para una mayor integración por carretera.
- d) En el transporte por carretera deben ser solucionados urgentemente los problemas de orden institucional relacionados con la aplicación práctica de los convenios existentes.
- e) Los problemas de infraestructura física y de operación son especialmente válidos en el transporte ferroviario internacional.
- f) Para un aumento mayor y dinámicamente sostenido del transporte terrestre, es preciso un desarrollo mayor y más equilibrado en el interior de los países.
- g) El transporte terrestre internacional, especialmente el ferroviario, deberá superar sus problemas institucionales en el mediano plazo.
- h) El transporte de carga unitaria, especialmente en contenedores, está siendo impuesto gradualmente en todo el mundo por el comercio exterior de los países industrializados.

En el Mercado Común Centroamericano la situación del transporte y la integración presentan las siguientes características:

- a) El Programa de Integración Económica de las naciones centroamericanas ha propiciado desde el año 1953 que se cree una zona de libre comercio. El comercio exterior de Centroamérica se ha beneficiado con el establecimiento del mercado de libre comercio.
- b) La red vial tiene acceso a todos los puertos principales de los países; cada país dispone de ferrocarriles que también llegan a dichos puertos. El sistema de aeropuertos modernos presta servicio adecuado.
- c) Tanto los consultores como los contratistas privados de la construcción en la región han venido aumentando significativamente su participación en las obras de transporte.
- d) Existe un gran vacío institucional, tanto en el ámbito nacional como regional, en material de desarrollo integrado de los diversos modos de transporte, situación que no permite considerar, ni menos poner en práctica, una política global de transporte.

Asimismo, se subrayó la necesidad de fomentar reuniones técnicas de los encargados del sector transporte en los esquemas de integración, con el objeto de intercambiar información y coordinar medidas cuando se estime conveniente.

Se convino en señalar la consideración de aspectos relativos a los costos del transporte cuando se negocian preferencias arancelarias.

Por último, se analizó la relación entre facilitación y transporte, la que fue caracterizada de la siguiente manera:

- a) La facilitación del transporte internacional debe desarrollarse paralelamente a la facilitación del comercio.
- b) La facilitación del comercio y el transporte, así concebida, se traduce en un proceso multidisciplinario de carácter dinámico y permanente, que abarca a distintos sectores dentro de los países y se expresa mediante acciones concretas en campos específicos.
- c) Por lo tanto, la facilitación del comercio y el transporte

constituye un factor coadyuvante al proceso de integración de América Latina.

- d) Con el objeto de que cumpla dicho papel de factor coadyuvante, la facilitación del comercio y el transporte debe ser encarada en el marco de un programa de acción de carácter regional, a través del cual los países alcancen una más adecuada inserción en el movimiento que existe en esta materia a nivel mundial y obtengan resultados concretos a nivel de intercambios recíprocos y de operaciones de transporte.
- e) Dentro del programa de acción aludido precedentemente, es fundamental contemplar la participación de los sectores privados interesados, tanto para la determinación de

las acciones de facilitación como para acompañar su cumplimiento mismo y evaluar sus resultados.

- f) Para hacer efectiva tal participación, es preciso establecer, a nivel nacional y regional, mecanismos institucionales adecuados, dentro de los cuales puedan compatibilizarse los intereses y requerimientos de los sectores públicos y privados y sean útiles para continuar la acción de los gobiernos y de los organismos internacionales interesados.

En conformidad con el propósito de continuidad del Congreso, se acordó aceptar el ofrecimiento hecho por el Gobierno del Perú en el sentido de realizar el Segundo Congreso Panamericano del Transporte en la ciudad de Lima, el año 1985.

NUEVOS SEMINARIOS TIR EN LIMA, LA PAZ Y ASUNCION

Con el fin de facilitar el conocimiento más a fondo del Convenio Aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), la CEPAL realizó últimamente nuevos seminarios en Bolivia, Paraguay y Perú, como complemento de los efectuados en enero en 1980 en dichos países.²

Los seminarios —organizados por el Ministerio de Industria, Turismo e Integración del Perú y los Direcciones Generales de Aduanas de Bolivia y Paraguay, respectivamente,— se llevaron a cabo en Lima, del 25 al 29 de abril; en La Paz, del 2 al 5 de mayo, y en Asunción, del 6 al 11 de mayo. Todos ellos contaron con la valiosa colaboración de altos funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas e Impuestos Especiales de España y con la asistencia financiera del Instituto de Cooperación Iberoamericana (ICI).

Al programar los seminarios en los tres países, se consideró fundamental la intervención de personal de alto nivel de

las aduanas y la participación de todos los sectores relacionados con el transporte internacional de mercancías, teniendo en cuenta que el Convenio TIR es un instrumento de cooperación aduanera que tiene incidencia en el transporte.

En Lima participaron 63 representantes de los sectores público y privado, especialmente de los ministerios y direcciones correspondientes, de las empresas de importación y exportación y de las compañías de seguros y empresas de transporte internacional. En calidad de observadores asistieron representantes de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Además, se efectuó una exposición sobre el Convenio TIR ante la Comisión Multisectorial Permanente de Coordinación para la facilitación del tránsito de personas, vehículos y mercaderías del Perú, a pedido expreso de esa entidad.

En La Paz asistieron 39 personeros del sector público y de empresas de transporte internacional y agentes de aduanas.

En Asunción el seminario contó con la asistencia de 39 participantes, tanto del sector público como del privado, entre los cuales había despachantes de aduanas, transportistas de carga internacional y fabricantes de carrocerías de camiones.

²Véase *Boletín FAL*, Nº 26, febrero de 1980.

REUNION DE EXPERTOS EN OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DEL CONO SUR

Los días 24 al 26 de mayo de 1983 se celebró en Asunción, Paraguay, la Reunión de Expertos, preparatoria de la XIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur. Asistieron delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú y Uruguay, y observadores de la CEPAL, del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), de las Naciones Unidas y de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

El temario, relacionado principalmente con el examen de los acuerdos cuya ejecución estaba pendiente, fue abordado en dos comisiones: la primera de Transportes y la segunda de Obras públicas e integración tecnológica.

En la primera comisión, la CEPAL informó que está próxima a aparecer la publicación de los trabajos presentados al Primer Seminario de Planificación del Transporte, realizado en Buenos Aires en junio de 1982.

La ALAF hizo entrega de su informe sobre el estado de avance del proyecto de Convenio sobre Transporte Ferroviario, dejando constancia que dicho estudio será entregado a la Mesa de turno con la debida antelación para que sea examinado en la Reunión de Ministros.

Brasil entregó a la Mesa de turno y a las delegaciones sus informaciones acerca del transporte de mercaderías perecederas, y Perú dio cuenta de que ya había remitido su trabajo sobre el tema. Se acordó que en la próxima Reunión de Ministros se encomiende a un país o a algún organismo internacional el estudio de esta tarea.

Chile informó que su Gobierno había ratificado el nuevo Convenio de Transporte Internacional Terrestre y que pronto depositaría ante el Gobierno del Uruguay los instrumentos correspondientes.

Brasil, Chile y Paraguay hicieron presente que se encuentran aprobado el "Modelo único bilingüe de lista de pasajeros", con el cual Argentina y Bolivia manifestaron su acuerdo; Perú y Uruguay informaron que se encontraba en trámite en sus

países la correspondiente decisión administrativa sobre dicho modelo, el que en principio no les merecía observación.

Chile y Uruguay confirmaron que sus Gobiernos ya han adherido al Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR). Los restantes países informaron que sus respectivos Gobiernos aún no han adoptado decisión alguna sobre el tema.

La CEPAL hizo entrega del proyecto de Acuerdo aduanero de alcance parcial relativo al transporte internacional de mercaderías, elaborado conjuntamente con ALADI. Al respecto, Chile presentó una moción proponiendo que los Ministros de Obras Públicas y Transportes instaran a los países miembros a que analizaran la proposición formulada por la CEPAL y la ALADI, y que los invitaran, asimismo, para que informasen, antes de cada reunión de Ministros y de Expertos, acerca de las gestiones realizadas sobre la materia. Dicha moción será examinada en la próxima reunión de Ministros.

La segunda Comisión, de Obras públicas e integración tecnológica, tomó conocimiento de las observaciones formuladas por Argentina y Brasil al documento titulado *Aspectos institucionales del transporte fluvial en la Cuenca del Plata* (E/CEPAL/R.309). El delegado argentino informó que, de conformidad con lo recomendado por los Cancilleres de la Cuenca del Plata, se formó en la Argentina un grupo permanente de trabajo para analizar los aspectos institucionales, operacionales y de infraestructura del transporte fluvial, con el objeto de mejorar su rendimiento y economía. Reconoció asimismo la conveniencia de que los demás países involucrados adopten una medida similar.

El INTAL presentó su informe sobre el avance del estudio titulado "Unificación de normas de diseño geométrico y de seguridad en las carreteras". Se acordó que ese organismo entregue su trabajo el próximo mes de agosto y que la reunión de expertos se realice en septiembre, a fin de poder llevar propuestas concretas a la XIII Reunión de Ministros.

CORREDOR FERROVIARIO CHILE-ARGENTINA-BOLIVIA-BRASIL

El Gerente General del Ferrocarril del Norte de Chile y su colega del Ferrocarril General Belgrano de la Argentina firmaron recientemente un convenio para la explotación del corredor ferroviario Chile-Argentina-Bolivia-Brasil.

Las autoridades chilenas se comprometieron formalmente a encarar un estudio de costos destinados a fijar la tarifa de carga para las exportaciones del noroeste argentino, a través de puertos del Pacífico. También se puntualizó la necesidad de crear un mecanismo que permita la utilización coordinada de vagones de ambas empresas y el intercambio de material de tracción.

El corredor ferroviario se iniciará en los puertos chilenos de Iquique y Antofagasta, tendrá como eje central la provincia argentina de Salta y pasará en territorio boliviano por Santa Cruz de la Sierra, para empalmar luego con Corumbá (Brasil) hasta el puerto de Santos.

Simultáneamente con este compromiso, la delegación chilena analizará la instalación y operación de un coche-motor turístico entre Antofagasta y Salta, que hará la travesía cordillerana en 22 horas. (*Informativo ALAMAR*, Montevideo, Nº 411, semana del 23 al 29 de mayo de 1983).

PUBLICACIONES DE INTERES

- Ha aparecido recientemente la publicación *Container Technology-Volume IV*, que contiene los documentos relativos a la Cuarta Conferencia Tecnológica del Contenedor, organizada por Cargo Systems y celebrada en Amsterdam, Holanda, entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 1982. La obra puede solicitarse a: Publications Sales Division, CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.
- Se encuentra en circulación la séptima edición de la *Guía colombiana del transporte*, correspondiente al año 1983. Esta es una realización conjunta del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Internacional (CUTMA) y de Publicar S.A., como elemento de consulta para usuarios y transportadores. Contiene interesantes antecedentes sobre el CUTMA e información general y una guía alfabé-

tica de empresas y servicios colombianos de transporte aéreo, marítimo, ferroviario, fluvial, carretero y multimodal, como asimismo de puertos, automotores, seguros al transporte, equipos y repuestos para transporte y servicios complementarios. Su distribución es gratuita y puede solicitarse a CUTMA, apartado aéreo 21340, Bogotá, D.E., Colombia.

- Se ha publicado últimamente el libro *Ships and Shipping of Tomorrow*, el tercer volumen de una trilogía editada bajo los auspicios de la Fundación Henri Kummerman, establecida por el Presidente de la MacGregor Organisation para fomentar la educación y la investigación en el campo del transporte marítimo. Su precio es de £ 18.00 por ejemplar más £ 1.62 para franqueo y embalaje, y es distribuido por MacGregor Publications Limited, 50 Salisbury Road, Hounslow TW4 6JP, Inglaterra.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- La Segunda Feria Portuaria Internacional y Congreso de Puertos *PORTEX'83*, originalmente programada por Hamburg Messe and Congress GmbH para realizarse entre el 27 y el 30 de septiembre de 1983, ha sido postergada hasta 1985. En definitiva, se llevará a cabo del 6 al 11 de mayo de 1985, conjuntamente con la Conferencia Portuaria Mundial, organizada por la Asociación Internacional de Puertos (AIPH) en el Hamburg Congress Centre. Al postergar la realización de dicho Congreso, los organizadores han tenido en cuenta la situación económica que afecta a los puertos de todo el mundo y con ello, a las empresas relacionadas con mercancías y servicios.
- Entre el 26 y el 28 de agosto de 1983 se efectuará en Louisville, Kentucky, Estados Unidos, la Conferencia Internacional de Navegación Interior y Feria-Exhibición, auspiciada por la Fundación Nacional de Navegación Inte-

rior, *The Waterways Journal* y la *Inland Waterways Educational Services, Inc.* Los formularios de registro pueden solicitarse a: *International Inland Waterways Conference and Trade-Show*, 818 West Main, Louisville, Ky. 40202, Estados Unidos.

- El Director Ejecutivo del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Internacional (CUTMA), Hernando Arciniegas Serna, prestó asesoría al Gobierno del Uruguay, en calidad de Consultor de Naciones Unidas para la creación de un Consejo de usuarios, durante un período de cuatro semanas en el mes de mayo de 1983.
- Entre el 1º y el 5 de agosto de 1983 se realizará en la sede de la CEPAL en Santiago de Chile, el Seminario sobre Experiencias de Mantenimiento Vial en América Latina, organizado en conjunto por la CEPAL y el Banco Mundial.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago — Chile

Impreso en Naciones Unidas
Santiago de Chile

IMPRESOS
VIA AEREA

00660:FAL

MXV

GUSTAVO SILVA ARANDA
REPRESENTANTE RESIDENTE
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DESARROLLO
APARTADO POSTAL 6-719
06600 MEXICO, DF
MEXICO