
recursos naturales e infraestructura

Identificación de obstáculos al
transporte terrestre internacional
de cargas en el Mercosur

Ricardo J. Sánchez

Georgina Cipoletta Tomassian



División de Recursos Naturales e Infraestructura
Unidad de Transporte

Santiago de Chile, julio de 2003

Este documento fue preparado por Ricardo J. Sánchez y Georgina Cipoletta Tomassian, de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Los autores desean expresar su agradecimiento a las siguientes personas, por su cooperación en la elaboración de este informe: Ian Thomson, Jefe de la Unidad de Transporte de la CEPAL en Santiago de Chile; Bernardo Kosacoff y los miembros de la oficina de la CEPAL en Buenos Aires; Eva Sánchez Salvá y Alejandra Salvá, quienes participaron en las tareas de recabar información en las fronteras; a los colegas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), con lo que se tuvo la oportunidad de discutir esta problemática; los colegas de la División de Comercio e Integración de la CEPAL en Santiago, y María José Acosta. También agradecen a las autoridades de Gendarmería Nacional, a los miembros de las cámaras empresarias del transporte automotor de los países visitados, a Roberto Liatis y Silvia Sudol, de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), a sí como también a todos los camioneros y transportistas argentinos, brasileños y uruguayos entrevistados para la redacción de este informe.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN impreso: 1680-9017

ISSN electrónico: 1680-9025

ISBN: 92-1-322182-7

LC/L.1912-P

Nº de venta: S.03.II.G.70

Copyright © Naciones Unidas, julio de 2003. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N.Y.10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

| | |
|---|----|
| Resumen | 5 |
| Presentación | 7 |
| I. El Mercosur y el comercio intrasubregional | 9 |
| A. Fundamentos y desarrollo del Mercosur..... | 9 |
| II. El transporte en el Mercosur | 19 |
| El transporte del comercio entre los países de la subregión | 19 |
| III. Identificación de los principales obstáculos organizativos del transporte terrestre | 35 |
| A. Análisis del marco jurídico vigente | 35 |
| B. Identificación de los nodos fronterizos principales para el transporte automotor | 40 |
| Bibliografía | 55 |
| Anexo | 57 |
| Serie Recursos naturales e infraestructura: números publicados | 73 |

Índice de cuadros

| | |
|---|----|
| Cuadro 1 Argentina, Brasil y Uruguay: Evolución de los principales indicadores macroeconómicos, 1999 al 2001..... | 12 |
| Cuadro 2 Flujo de exportaciones al Mercosur y resto del mundo, 2000..... | 14 |
| Cuadro 3 Flujo de exportaciones a valores corrientes, en millones de dólares, 1990 y 2000 | 16 |
| Cuadro 4 Distribución modal del comercio dentro y fuera de América Latina y el Caribe, 2000..... | 59 |

| | | |
|-----------|---|----|
| Cuadro 5 | Exportaciones por modo en pares de países del Mercosur, 2000 | 60 |
| Cuadro 6 | Exportaciones entre países del Mercosur por modo, 2000..... | 62 |
| Cuadro 7 | Exportaciones terrestres en pares de países del Mercosur, 2000 | 21 |
| Cuadro 8 | Identificación de los principales corredores terrestres en el Cono Sur. 1999 | 23 |
| Cuadro 9 | Principales características de los corredores terrestres en el Cono Sur. 1999..... | 24 |
| Cuadro 10 | Principales características de los corredores terrestres en el Cono Sur. 2001..... | 24 |
| Cuadro 11 | Longitud de la red de carreteras del Mercosur (kilómetros) | 26 |
| Cuadro 12 | Argentina: Infraestructura vial, por tipo de calzada, 2000 | 26 |
| Cuadro 13 | Brasil: Infraestructura vial, por tipo de calzada, 2000..... | 26 |
| Cuadro 14 | Uruguay: Infraestructura vial, por tipo de calzada, 2000 | 27 |
| Cuadro 15 | Argentina: Índice de estado de los corredores viales nacionales, 2000..... | 28 |
| Cuadro 16 | Brasil: Clasificación de estado de la infraestructura vial, 2001 | 30 |
| Cuadro 17 | Uruguay: Estado general por tipo de calzada, (en kilómetros), 2000..... | 32 |
| Cuadro 18 | Argentina: Brasil y Uruguay: Inversiones en infraestructura vial | 32 |
| Cuadro 19 | Parque automotor de empresas de transporte internacional de cargas en el Mercosur, 2001 | 33 |
| Cuadro 20 | Exportaciones e importaciones, por pasos de frontera (en toneladas), 2000..... | 41 |
| Cuadro 21 | Clasificación de actividad por pasos de frontera entre los 3 países, (en toneladas) 2000 | 42 |
| Cuadro 22 | Movimientos de camiones cargados por pasos de frontera, (en unidades), 2000 | 43 |
| Cuadro 23 | Clasificación de camiones cargados por pasos de frontera, (en unidades), 2000..... | 44 |
| Cuadro 24 | Estado de la infraestructura en los pasos de frontera entre los 3 países | 46 |
| Cuadro 25 | Principales problemas en el transporte terrestre internacional | 47 |

Índice de recuadros

| | | |
|------------|---|----|
| Recuadro 1 | Tiempos de espera en frontera en Europa | 49 |
| Recuadro 2 | Tiempos de espera en frontera en Norteamérica | 49 |

Índice de gráficos

| | | |
|-----------|---|----|
| Gráfico 1 | Distribución intermodal de cargas terrestres en Europa..... | 22 |
| Gráfico 2 | Distancia media transporte carretero en Europa..... | 22 |

Índice de mapas

| | | |
|--------|--------------------------------------|----|
| Mapa 1 | Resumen principales corredores | 63 |
| Mapa 2 | Argentina: Red carretera básica..... | 27 |
| Mapa 3 | Brasil: Red carretera básica | 29 |
| Mapa 4 | Brasil..... | 64 |
| Mapa 5 | Brasil..... | 65 |
| Mapa 6 | Brasil..... | 66 |
| Mapa 7 | Uruguay: Red carretera básica..... | 31 |

Resumen

En general, se puede afirmar que, derivado de las características culturales de la propia estructura de las sociedades latinoamericanas, el funcionamiento de las instituciones y organismos involucrados en el transporte internacional camionero y en la operación fronteriza responde a la falta de incentivos para el buen desempeño de unos y otros. Factores tales como la falta de coordinación entre los organismos y funcionarios dentro del mismo país así como entre países y la corrupción que denuncian frecuentemente los propios transportistas impiden que el transporte terrestre avance de manera más fluida y dinámica, y retardan la marcha del proceso de integración regional.

Los acuerdos no siempre se cumplen y detrás de la asignación de culpas por las fallas de funcionamiento en los temas internacionales, se podría concluir que se oculta la falta de voluntad y escasa disposición para facilitar el transporte, impulsar el comercio y promover la integración regional.

Al calcular solamente el mayor costo directo de las ineficiencias y su cargo financiero, originados por problemas de organización burocrática, comercial, fronteriza y empresarial, más los costos especiales habitualmente involucrados, se llegó a una estimación de impacto que se sitúa entre un mínimo de 32.28 millones de dólares (a valores de mediados de 2002) y un máximo de 54.70 millones de dólares anuales, para los pasos fronterizos analizados entre Argentina, Brasil y Uruguay. Del valor mínimo, el 80% se genera en los pasos entre Argentina y Brasil, y sólo el 6.5% entre Uruguay y Argentina. En el caso del transporte entre Argentina y Brasil, esta ineficiencia es

equivalente a 170 dólares por camión, lo que guarda una relación muy alta con el precio de un flete típico entre Buenos Aires y São Paulo o Porto Alegre.

Los problemas relacionados con las estrecheces físicas de la infraestructura son menores que aquellos de organización. A modo de simple enumeración, estos últimos se resumen en los siguientes: trabas burocráticas, demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales a los transportistas; falta de continuidad en los organismos públicos y de los funcionarios; multiplicidad y superposición de normas nacionales, e incumplimientos manifiestos en las normativas sub-regionales; inconvenientes con la aplicación de la Normativa Mercosur; acumulación de sobretiempos y costos extraordinarios en las múltiples operaciones de frontera, a sí como de carga y descarga en origen y destino (vinculados con temas de organización del sector privado); notorias diferencias entre los países en el profesionalismo del sector transportista privado; excesiva cantidad de trasbordos de carga en frontera; desequilibrios direccionales y alta estacionalidad de los tráficó y del nivel de regresos en lastre; problemas con asimetrías fiscales y presiones tributarias entre los países y serios problemas de seguridad en las rutas.

Presentación

Este trabajo se desarrolló entre los meses de junio y agosto del año 2002, por iniciativa de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Naciones Unidas.

El objetivo básico del estudio es revisar los principales obstáculos al transporte internacional de cargas vía carreteras en el Mercosur, con especial atención a los tráficos entre Argentina, Brasil y Uruguay, a fin de realizar una medición preliminar del impacto directo de esos obstáculos en el mercado del transporte automotor.

Aun con deficiencias informativas, se ha podido establecer que, por ejemplo en los tráficos entre Argentina y Brasil, los impactos directos alcanzan a un mínimo de 170 dólares por cada camión que cruza la frontera más conflictiva. Sin perjuicio del carácter preliminar de esta medición, es suficiente para efectuar un severo llamado de atención sobre los daños que semejante sobre costo está provocando actualmente en los sectores involucrados en el transporte internacional y, principalmente, a los usuarios finales de los bienes intermedios o de consumo transportados.

Los obstáculos se abordan tanto desde el punto de vista de los estrangulamientos físicos de la infraestructura vial y fronteriza, como desde las fallas de organización detectadas y se llega a la conclusión de que es muy probable que sean estas últimas las principales responsables de tales problemas.

Distribuir culpas entre los participantes del conflicto, no es el propósito de este trabajo. Vista la complejidad de la situación, no sería prudente hacerlo: la acción convergente de factores culturales, organizacionales, económicos e incluso históricos sería la que entorpece la marcha del proceso integrador y del comercio. Es posible que, las raíces de estas trabas se encuentren profunda arraigadas en el seno de las sociedades latinoamericanas. De todos modos, aún cuando el sector privado exportador o transportista también es partícipe de la situación, resulta evidente que la mayor carga de responsabilidad recae en el sector público, nacional o internacional, muchas veces por el incumplimiento de los acuerdos.

La organización del documento es la siguiente: luego de esta introducción, en el capítulo primero se analiza la situación macroeconómica del Mercosur, como marco del comercio intrasubregional que es objeto del transporte terrestre internacional. En el capítulo siguiente se presentan las características del transporte terrestre intrasubregional, se identifica los principales corredores viales y se describe la infraestructura de cada país. Finalmente en el tercer capítulo, se desarrolla el objetivo central de este estudio, que es observar el conjunto de inconvenientes que presenta el transporte internacional, pero con especial atención en el análisis de la conflictividad que representa el cruce fronterizo, donde se confluyen casi todas las dificultades organizativas del transporte internacional terrestre. Este último capítulo se comienza con una descripción del marco jurídico vigente y la identificación de los nodos fronterizos principales y de los problemas centrales, para luego intentar una medición del impacto de las restricciones encontradas.

Para el desarrollo de esta labor se organizaron reuniones con autoridades y transportistas de los países involucrados. Las consultas a los transportistas, fueron individuales y también a través de sus cámaras empresariales, por medio de correo electrónico y entrevistas personales. Estas últimas también se realizaron en el marco de las visitas a los pasos fronterizos de la triple frontera (Puerto Iguazú-Foz de Iguazú, y esta última con Ciudad del Este); Santo Tomé-São Borja; Paso de los Libres-Uruguaiana; Concordia-Salto; Barra do Quaraí-Bella Unión, y Puerto Unzué-Fray Bentos.

I. El Mercosur y el comercio intrasubregional

A. Fundamentos y desarrollo del Mercosur

La formación del Mercosur puede entenderse como la respuesta de un grupo de países a las demandas impuestas por las nuevas reglas del mundo económico globalizado. Dado el delicado cuadro económico reinante en la subregión a principios de la década del noventa, era desventajoso que un país no se integre económicamente con sus vecinos.

El proceso de integración subregional se formalizó en 1991 con la firma del Tratado de Asunción entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Este fue un evento decisivo para la integración del Mercosur, que gradualmente se vería envuelto en objetivos de introducción de una zona de libre comercio, una unión aduanera y la creación de un mercado común entre los países miembros donde pudieran circular libremente bienes, servicios y factores de producción. Básicamente, con este tratado se intentaba enfatizar la promoción del comercio intrasubregional, la modernización de la economía local y el mejoramiento de la competencia subregional dentro de la economía mundial.

Formalmente, sus puntos fueron los siguientes:

- Un programa de liberalización del comercio basado en reducciones lineales y progresivas en los aranceles, la eliminación de cualquier restricción comercial y la supresión de todos los aranceles en el comercio intrasubregional.
- La adopción de acuerdos subregionales.
- Una gradual coordinación de las políticas macroeconómicas.
- La armonización de la legislación en áreas relevantes.
- El establecimiento de políticas comerciales y un arancel externo común.

De los puntos principales en los que se basaba el Mercosur, y a pesar de todos los conflictos de intereses entre sus miembros, ha sido la integración comercial donde más se ha avanzado. La unión aduanera ha generado grandes debates y controversias, y la formación de un mercado común genuino todavía requiere grandes esfuerzos y un compromiso mayor en lo que se refiere a las políticas monetarias y fiscales, los flujos de servicios, políticas laborales, etc.

Generalmente, los formatos de integración pueden clasificarse dentro de los siguientes grupos:

a) Zona de libre comercio

Hacia mediados de la década de los noventa, una importante cantidad de bienes ya circulaba bajo el régimen arancelario impuesto dentro de la subregión. Al mismo tiempo, se le permitía a cada país miembro mantener un régimen de transición con el propósito de proteger aquellos productos que se consideraran más vulnerables a la competencia externa.

Los datos empíricos muestran que la subregión tuvo éxito en su objetivo de promover el comercio intrasubregional. Particularmente las exportaciones intrasubregionales pasaron de US\$ 4 126 millones en 1990 a US\$ 17 697 millones en 2000; lo que representa un aumento por demás significativo del 329%. Entre 1990 y 2000, el mayor crecimiento en exportaciones intrasubregionales lo mostró Brasil (486%). Cabe mencionar que el comercio bilateral entre Argentina y Brasil representa el 75% de los flujos comerciales de la subregión, y que la participación en el intercambio intrasubregional para los países del Mercosur es de alrededor del 15% para Brasil, y más del 30% para Argentina, Paraguay y Uruguay.

b) Unión aduanera

La unión aduanera consiste en una serie de medidas, que tienen como objetivo armonizar las políticas comerciales de los países miembros del Mercosur, en relación con los que no pertenecen a la subregión. La base de esta unión es el “Arancel Externo Común”, que radica en una serie de aranceles para importaciones, similares para los países miembros, que se aplican a los productos provenientes de los países que no son parte de la subregión. Las alícuotas van desde el 0% al 23%, para el 90% de todos los productos, pasando el 10% restante, a formar parte de una lista de excepciones que debería armonizarse hacia el año 2006.

La lista de excepciones permite a los países adaptarse a las nuevas condiciones de competencia del mercado internacional a través de la aplicación de distintos aranceles, altos en aquellos productos considerados vulnerables a la competencia extranjera y bajos a bienes estratégicos (bienes de capital usados en manufacturas de exportación e insumos no producidos en el mercado doméstico).

c) *El mercado común*

En un mercado común, por definición, bienes, servicios, capital y trabajo circulan libremente entre los estados miembros, sin ninguna clase de obstáculos relacionados a nacionalidad o ciudadanía. La armonización de la legislación laboral y previsional también es esperable.

Aunque el Mercosur ha hecho considerables avances en materia comercial, le falta aún mucho por recorrer en los temas conjuntos, tales como sociales, impositivos, monetarios y de coordinación macroeconómica entre los miembros; en síntesis, no es posible aún hablar de un mercado común.

1. Desempeño macroeconómico en los países analizados

El proceso de integración económica del Mercosur ha hecho grandes avances en los últimos años, sin embargo, recientemente se ha entorpecido por discrepancias macroeconómicas entre los cuatro países miembros. Los principales temas de divergencia son la política monetaria y cambiaria, el nivel de déficit fiscal, y la tasa de inflación.

Aunque la conducta macroeconómica del Mercosur ha registrado avances y retrocesos, existen aspectos positivos a ser destacados, ocurridos en los primeros seis años de existencia, tales como el crecimiento promedio del PBI que alcanzaron los países miembros de la subregión, como así también la moderada tasa de inflación anual, la estabilización de los tipos de cambio reales, el significativo incremento en los flujos de inversión extranjera directa (IED)¹ y la enorme evolución del comercio intrasubregional.

Sobre los aspectos negativos, cabe mencionar que para mediados de los años noventa, el comportamiento macroeconómico de la subregión comenzó a registrar cambios sustanciales que afectaron el desempeño actual del Mercosur, introduciendo controversias en la zona. Algunos de los factores que incidieron en esta situación fueron: el *impacto de la crisis asiática* (especialmente en Argentina y Brasil), lo que llevó a un aumento en las tasas de interés locales y a la pérdida de confianza de los inversores extranjeros; la *crisis desatada por la devaluación de la moneda brasileña en 1999*, que disminuyó las importaciones de este país, generó dificultades en los sectores industriales de los países que debían competir con los productos brasileños —ocasionando una fuerte migración de actividad empresarial hacia el Brasil— e incentivó la aplicación de restricciones en el comercio intrasubregional —con medidas arancelarias y no arancelarias para frenar importaciones—; la *larga recesión, inadecuado manejo de políticas macroeconómicas y profunda dificultad de financiamiento en Argentina*; el *estancamiento de las economías locales*, entre otros puntos. La suma de estas situaciones y un fuerte déficit público y comercial, obligó a los países a adoptar medidas fiscales y monetarias restrictivas, lo que si bien mejoró las expectativas, aumentó el desempleo y exacerbó las tensiones políticas y las fricciones comerciales entre los países.

Tomando en cuenta estos avances y retrocesos, y al reconocer la existencia de un fuerte elemento de interdependencia subregional en la estabilidad macroeconómica de cada país, se alcanzó un acuerdo en diciembre de 2000 en el que los países se propusieron anunciar sus objetivos de déficit del sector público y sus objetivos inflacionarios a modo de convenio con la subregión (similar al tratado de Maastricht en Europa). Así, el país que se desviara de las directivas, debería

¹ Algunos factores que incentivaron esta IED fueron la mayor apertura de las economías locales, el sólido crecimiento económico y el proceso de privatizaciones y regulaciones llevadas a cabo tanto por Argentina como por Brasil, en los primeros años de la década del noventa. Pero con respecto a la inversión intrasubregional los datos no resultaron tan alentadores, ya que los flujos de inversión dentro de los países miembros fueron modestos en relación al total de la IED.

presentar una serie de medidas correctivas a discutir con las autoridades económicas del área. Desde el año 2002, debería haber de un 3% a un 3,5% de tope en el déficit fiscal y desde 2005, aquellos países con deudas públicas netas mayor al 40% del PBI deberían determinar trayectorias para poder reducir las a este nivel. Entre 2002 y 2005, los niveles de inflación deberían permanecer por debajo del 5%, para luego poder acordar un nuevo nivel inflacionario con un máximo anual de 4%.

Los trastornos monetarios y reales ocurridos a principio del nuevo siglo se derramaron con mayor intensidad entre los países de la subregión. Estos episodios crean, al mismo tiempo, incentivos para la cooperación y coordinación macroeconómica buscando reducir la vulnerabilidad a turbulencias comerciales, posibilitar el intercambio de información sobre las perspectivas deseables o posibles de cada economía nacional, limitar los comportamientos oportunistas y reducir los costos macroeconómicos derivados de las grandes fluctuaciones en los tipos de cambio.

En consecuencia, aunque el Mercosur ha hecho grandes progresos en la parte comercial, aún queda un arduo trabajo en lo que concierne a la unión aduanera y a la creación de un mercado común completamente integrado. Este planteo cobra notoriedad dentro del conjunto de problemas que presenta el transporte terrestre intrasubregional —como veremos a lo largo de este trabajo— en los efectos que tiene sobre la integración física entre los países.

Cuadro 1

**ARGENTINA, BRASIL Y URUGUAY: EVOLUCIÓN DE PRINCIPALES INDICADORES
MACROECONÓMICOS, 1999 AL 2001**

| | Tasas de variación anual | | | | | | | | |
|---|--------------------------|------|-------------------|--------|------|-------------------|---------|-------|-------------------|
| | Argentina | | | Brasil | | | Uruguay | | |
| | 1999 | 2000 | 2001 ^a | 1999 | 2000 | 2001 ^a | 1999 | 2000 | 2001 ^a |
| Producto Bruto Interno | -3.4 | -0.6 | -3.8 | 0.7 | 4.5 | 1.7 | -2.9 | -1.5 | -2.5 |
| Precios al Consumidor | -1.8 | -0.7 | -1.6 | 8.4 | 5.3 | 9.2 | 4.2 | 5.1 | 3.5 |
| Salario real | 1.1 | 1.5 | 0.0 | -4.4 | -1.0 | -3.1 | 1.6 | -1.3 | -0.4 |
| Dinero (M1) | -0.3 | -5.7 | -18.8 | 13.3 | 13.5 | 6.9 | 4.8 | -10.3 | -2.2 |
| Tipo de Cambio real efectivo ^b | -6.9 | 0.6 | -2.8 | 50.6 | -7.1 | 16.8 | -6.2 | 2.0 | 1.2 |
| Relación del Intercambio | -5.2 | 10.4 | -1.0 | -9.7 | -3.1 | -0.3 | -7.9 | -9.1 | 1.6 |

Fuente: CEPAL sobre base de cifras oficiales expresadas en dólares a precios constantes de 1995.

^a Estimaciones preliminares

^b Una tasa negativa significa una apreciación real

En el Cuadro 1 se presentan algunos indicadores macroeconómicos de los países involucrados en el presente estudio.

A mediados de 2002, Argentina atraviesa una profunda crisis económica y financiera, que pone de manifiesto la falta de capacidad del país para hacer frente a los pagos de su deuda pública. Tanto el contexto internacional —que no ha sido favorable durante los últimos años de sucesión de crisis internacionales como la mexicana, asiática, rusa, y brasileña— como el contexto económico interno de profunda y prolongada recesión (iniciada a fines de 1998), más los constantes errores de política económica, no han hecho más que colaborar en el desencadenamiento de esta gran crisis, cuyo impacto y contagio pone en peligro la estabilidad de los países de la subregión.

El escenario macroeconómico argentino incluye, entre otros factores, una caída acumulada del producto entre 1999 y 2001 de alrededor del 7%², importantes retracciones en la producción manufacturera y en el sector de la construcción, un peligroso deterioro de la inversión y el coeficiente de formación de capital (debajo del 16%), un aumento de la tasa de desocupación —que pasó de 15.1% en 2000 a 21.5% en mayo de 2002— y la merma de la demanda que

² y probablemente una caída del 15% durante el año 2002.

contribuyó a la persistencia de la deflación de precios al consumidor³. Con un marco tan inestable, las autoridades adoptaron una serie de controvertidas medidas, con consecuencias que también alcanzaron el ámbito de la integración regional del Mercosur.

Con respecto a la evolución en el Brasil, durante el transcurso del año 2001, se fueron desvaneciendo las expectativas positivas que se habían formado a principio de año, en torno al crecimiento de la economía brasileña. El impacto de la crisis económica Argentina y ciertas contingencias internas, como la depreciación del real, los problemas fiscales, la crisis energética desatada en mayo y algunos escándalos políticos, contribuyeron al deterioro del cuadro.

El comercio exterior, a pesar de los impactos negativos tanto de las crisis argentina e internacional, como el del conflicto energético, exhibió algunos avances en la cuenta corriente y resultados adversos en la de capital. En los diez primeros meses del año 2001, las exportaciones aumentaron en más de un 7%, y las importaciones, en más de un 4%. Es importante destacar que si bien las exportaciones con destino a Argentina se vieron severamente afectadas a partir de la devaluación del peso argentino a principios de 2002, los resultados en el saldo de la cuenta corriente continúan con una tendencia favorable, ya que los resultados han registrado la siguiente evolución (en miles de millones de US\$): -25.4 (1999); -24.6 (2000); -23.2 (2001) y -18.2 (hasta junio de 2002).

La inestabilidad regional repercutió en el aumento del riesgo país (que alcanzó los 2000 puntos básicos en agosto de 2002), y en la depreciación del real (que pasó la barrera de los 3 reales por dólar en dicho mes) provocando una caída del real frente al dólar de un 23%, en lo que iba del año. De todas maneras, la crisis actual no condujo, por lo menos hasta es momento, a un colapso macroeconómico. Quizás el multimillonario socorro financiero del Fondo Monetario Internacional —de US\$ 30 mil millones— ayude a detener el avance de la crisis brasileña; pero de todas maneras, la recuperación de la estabilidad será el desafío de las nuevas autoridades resultantes de las elecciones de octubre.

En Uruguay, las expectativas de repunte del PBI se vieron derrumbadas con el estallido de la crisis argentina y su impacto en la subregión. La reaparición de la aftosa colaboró en la severa caída tanto de la demanda externa, como de la interna; y el ajuste fiscal provocó una reducción en el gasto de consumo público, que acompañó la caída del consumo privado y de la inversión, tanto pública como privada.

En el comercio exterior, éste se vio duramente afectado por la situación crítica de la subregión, ya que la mitad de las exportaciones uruguayas se destinan al Mercosur. De esta manera, se registraron intercambios comerciales negativos con casi todos sus socios comerciales relevantes. En 2001, las exportaciones cayeron un 7% y las importaciones un 5%, acrecentando el déficit de la cuenta corriente del balance de pagos en un 7% (564 millones de dólares).

Uruguay atraviesa su cuarto año de recesión —con una previsión oficial de caída del PBI para 2002 de un 7%— y posee una tasa de desempleo que alcanzó el 15.6% en mayo, lo que equivale a 218 000 personas desocupadas. A raíz de esta situación crítica, Uruguay se ha beneficiado con operaciones de rescate del Tesoro estadounidense, con un adelanto de 1.500 millones de dólares a cuenta de créditos del FMI y el Banco Mundial.

³ Luego de la devaluación de principios de 2002, se produjo un proceso de aumento de precios, que revirtió y complicó aún más la situación.

2. Análisis del comercio intrasubregional

El Cuadro 2 muestra el flujo comercial de exportaciones⁴ de los países miembros del Mercosur durante el año 2000, tanto a valores corrientes en dólares, como en toneladas.

A nivel total Mercosur, lo más destacable es la relación entre Argentina y Brasil, que conforman el mayor volumen comercializado. Las exportaciones argentinas a Brasil alcanzan, en valor, el 83.2% del total a la subregión, mientras que las de Brasil llegan al 80.6%.

Podría decirse que las mayores exportaciones del año 2000, dentro del Mercosur fueron realizadas por Argentina (dólares 8 402 066 951), Brasil aparece en segundo lugar (dólares 7 733 069 745), seguido de Uruguay y Paraguay con una menor incidencia dentro de la subregión.

El total de exportaciones realizadas durante el año 2000 por los cuatro miembros del Mercosur alcanza un valor cercano a los 85 mil millones de dólares. El 65% de este total, es exportado por Brasil, el 31% por Argentina, el 3% por Uruguay y el 1% por Paraguay. A su vez, alrededor del 21% de este total de exportaciones, es parte del flujo comercializado en el ámbito intrasubregional. El valor de estas exportaciones intra-Mercosur es de 17 700 millones de dólares y la participación de cada miembro en este subtotal es la siguiente: Argentina con un 47%, Brasil con un 44%, Uruguay con un 6% y el restante 3%, Paraguay.

Cuadro 2
FLUJO DE EXPORTACIONES A MERCOSUR Y RESTO DEL MUNDO, 2000

| País | Comercio con: | Exportaciones (miles de US\$) | Exportaciones (Tn) | País | Comercio con: | Exportaciones (miles de US\$) | Exportaciones (Tn) |
|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|---------------------|
| ARGENTINA | Brasil | 6 991 317 | 19 153 205 | PARAGUAY | Argentina | 93 582 | 409 166.33 |
| | Paraguay | 592 166 | 1 354 601 | | Brasil | 336 562 | 1 528 444.38 |
| | Uruguay | 818 583 | 1 154 724 | | Uruguay | 122 984 | 543 329.03 |
| | TOTAL Mercosur | 8 402 066 | 21 662 530 | | TOTAL Mercosur | 553 128 | 2 480 940.18 |
| | Resto A. Latina y Caribe | | 16 742 761 | | Resto A. Latina y Caribe | 96 011 60 | 208 934.95 |
| | EEUU | 3 155 718.60 | 6 636 603 | | EEUU | 33 653.60 | 41 879.33 |
| | Europa | 4 948 346.90 | 16 758 385 | | Europa | 120 793.90 | 457 369.49 |
| | Resto del Mundo | 5 641 601.10 | 22 791 225 | | Resto del Mundo | 67 353.70 | 226 982.44 |
| | TOTAL | 26 409 741.20 | 84 591 503 | | TOTAL | 870 941 00 | 3 416 106 39 |
| | BRASIL | Argentina | 6 232 745.7 | | 9 699 969 | URUGUAY | Argentina |
| Paraguay | | 831 784.9 | 1 168 005 | Brasil | 530 668 00 | | 1 140 972.75 |
| Uruguay | | 668 539.1 | 807 200 | Paraguay | 82 478 60 | | 87 366 24 |
| TOTAL Mercosur | | 7 733 069.7 | 11 675 174 | TOTAL Mercosur | 1 023 86940 | | 2 198 875 37 |
| Resto A. Latina y Caribe | | | 9 530 487.16 | Resto A. Latina y Caribe | 221 962.50 | | 214 082.27 |
| EEUU | | 5 922 979.9 | 23 041 320 | EEUU | 192 307.70 | | 60 921.95 |
| Europa | | 13 366 060.2 | 98 432 178 | Europa | 402 912.10 | | 702 551.99 |
| Resto del Mundo | | 16 594 694.5 | 101 947 331 | Resto del Mundo | 458 406.10 | | 456 810.70 |
| TOTAL | | 55 085 595.3 | 244 626 490 | TOTAL | 2 299 457 80 | | 3 633 242 28 |

Fuente: Elaborado en base a datos de ALADI. Datos de comercio

⁴ Como criterio metodológico, se optó por usar los valores de exportaciones entre países, en todos los casos. Las fuentes de información comercial, por defectos en la información brindada por cada país, suelen presentar diferencias en los valores cruzados entre exportaciones e importaciones. Para evitar dicho problema, se toman las exportaciones en todos los sentidos.

3. El Mercosur como potenciador del comercio

El Mercosur comprende un territorio de alrededor de 12 millones de kilómetros cuadrados y el 65% de la población de América del Sur, es decir aproximadamente 200 millones de habitantes, de los cuales un 79.2% es población urbana y un 86.9% es alfabetizada. La subregión también cuenta con un producto bruto superior a los quinientos mil millones de dólares⁵ y un crecimiento demográfico del 1.3%, convirtiéndose así en un mercado de importante consumo potencial y en el bloque de países en desarrollo con mejores posibilidades de crecimiento.

En la etapa actual de unión aduanera incompleta, el Mercosur en tanto zona de libre comercio, puede considerarse globalmente como un bloque económico comercial “relativamente pequeño” medido en términos de participación en el comercio mundial (entre el 3 y 4% del PBI mundial). Sin embargo, sus efectos positivos sobre las economías miembros en el corto y mediano plazo son notorios. Algunos indicadores del proceso son bastantes elocuentes: el comercio global de la subregión se cuadruplicó entre 1990 y 2000, registrando un importante aumento de la intensidad del comercio interno de los países socios, que ya existía como tendencia previa al Mercosur, pero también incrementando la participación del Mercosur en el comercio mundial, que ascendió un 58% con respecto a 1990.

El Mercosur es parte de la estrategia externa de los Estados participantes para mejorar su inserción en la economía global. Durante la década del noventa, la participación del Mercosur en el comercio intrasubregional aumentó sostenidamente, y a pesar del desempeño reciente⁶, las exportaciones del bloque registran niveles muy superiores a los observados al comenzar los años noventa.

El Cuadro 3 muestra el flujo de exportaciones de los países miembros del Mercosur para los años 1990 y 2000, a valores corrientes en millones de dólares. En lo referente a las exportaciones totales, éstas pasaron de US\$ 46 431 millones a US\$ 84 661 millones, incrementando un 82%. Es de destacar que el mayor crecimiento de la década lo tuvo Argentina pasando de un valor de US\$ 12 353 millones a otro de US\$ 26 410 millones lo que implica una variación del 114%. Cabe mencionar que a excepción de Paraguay, cuyas exportaciones cayeron un 9%, tanto Brasil como Uruguay mostraron guarismos positivos (75% y 34% respectivamente).

En lo que respecta al comercio intra-Mercosur, las exportaciones pasaron de US\$ 4 126 millones a US\$ 17 697 millones, logrando una variación incremental del 329%. En este contexto, el país que obtuvo el mayor beneficio comercial fue Brasil cuyas exportaciones aumentaron un 486% durante el período de estudio, Argentina se ubica en segundo lugar con un crecimiento del 358%, seguida por Uruguay y Paraguay con cifras menos significativas (72% y 42% respectivamente).

Es destacable dentro de la subregión, el crecimiento comercial entre Uruguay y Paraguay, registrándose una variación del 1 267% en las importaciones paraguayas desde Uruguay.

Referente a las exportaciones a la Comunidad Andina, nuevamente el mayor crecimiento lo registró Brasil con una variación del 139%, seguido por Argentina con un 89%.

Son destacables las variaciones negativas sufridas por Paraguay con Chile, EEUU, y principalmente la Unión Europea. Por otro lado, el comercio de Argentina con Chile ha alcanzado niveles muy satisfactorios, pudiendo apreciarse un importante aumento en las exportaciones argentinas en un 478%.

⁵ Valores al año 2000, estimados por los tipos de cambio de los países miembros, al final del año.

⁶ Las exportaciones intrasubregionales alcanzaron su máximo nivel en 1998 (25% del total de exportaciones del Mercosur), luego registraron una caída en 1999 (19,9%), para repuntar en el año 2000 (21,1%) y volver con una tendencia a la baja en el año 2001 (17,5%) (CEPAL, Panorama de la inserción internacional 2000-2001).

Cuadro 3

FLUJO DE EXPORTACIONES A VALORES CORRIENTES, EN MILLONES DE DÓLARES, 1990 Y 2000

| Países Importadores | 1990 | 2000 | Var. 1990- 2000 | 1990 | 2000 | Var. 1990- 2000 | 1990 | 2000 | Var. 1990- 2000 | 1990 | 2000 | Var. 1990- 2000 | 1990 | 2000 |
|-------------------------------|---------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|-----------------------|------------|------------|-----------------------|--------------|--------------|-----------------------|-------------------|---------------|
| | Argentina | | | Brasil | | | Paraguay | | | Uruguay | | | Total Mercosur | |
| Argentina | | | | 645 | 6.232 | 866% | 55 | 94 | 71% | 82 | 410 | 400% | 782 | 6 736 |
| Brasil | 1 423 | 6 990 | 391% | | | | 312 | 337 | 8% | 506 | 530 | 5% | 2 241 | 7 857 |
| Paraguay | 147 | 592 | 303% | 380 | 831 | 119% | | | | 6 | 82 | 1267% | 533 | 1 505 |
| Uruguay | 263 | 808 | 207% | 295 | 668 | 126% | 12 | 123 | 925% | | | | 570 | 1 599 |
| Total Intra Mercosur | 1.833 | 8.391 | 358% | 1.320 | 7.731 | 486% | 379 | 553 | 46% | 594 | 1.022 | 72% | 4.126 | 17.697 |
| Bolivia | 66 | 266 | 303% | 182 | 364 | 100% | 4 | 2 | -50% | 2 | 2 | 0% | 254 | 634 |
| Colombia | 73 | 131 | 79% | 163 | 515 | 216% | 1 | 1 | 0% | 12 | 5 | -58% | 249 | 652 |
| Ecuador | 42 | 63 | 50% | 126 | 133 | 6% | 0 | 1 | | 1 | 2 | 100% | 169 | 199 |
| Perú | 187 | 293 | 57% | 146 | 353 | 142% | 4 | 5 | 25% | 9 | 18 | 100% | 346 | 669 |
| Venezuela | 144 | 218 | 51% | 268 | 751 | 180% | 6 | 14 | 133% | 2 | 15 | 650% | 420 | 998 |
| Total Comunidad Andina | 512 | 970 | 89% | 885 | 2.116 | 139% | 15 | 22 | 47% | 26 | 43 | 65% | 1.438 | 3.151 |
| Chile | 462 | 2 670 | 478% | 484 | 1 246 | 157% | 30 | 29 | -3% | 17 | 56 | 229% | 993 | 4 001 |
| México | 321 | 326 | 2% | 505 | 1 711 | 239% | 1 | 2 | 100% | 33 | 88 | 167% | 860 | 2 127 |
| Estados Unidos | 1 699 | 3 111 | 83% | 7 717 | 13 181 | 71% | 41 | 21 | -49% | 161 | 180 | 12% | 9 618 | 16 493 |
| Unión Europea | 3 799 | 4 691 | 23% | 9 925 | 14 784 | 49% | 304 | 79 | -74% | 422 | 371 | -12% | 14 450 | 19 925 |
| Resto del Mundo | 3 726 | 6 250 | 68% | 10 577 | 14 316 | 35% | 188 | 165 | -12% | 455 | 537 | 18% | 14 946 | 21 268 |
| Total Extra Mercosur | 10 519 | 18 019 | 71% | 30 093 | 47 354 | 57% | 579 | 318 | -45% | 1 114 | 1 273 | 14% | 42 305 | 66 964 |
| Total general | 12 352 | 26 410 | 114% | 31 413 | 55 085 | 75% | 958 | 871 | -9% | 1 708 | 2 295 | 34% | 46 431 | 84.661 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Centro de Economía Internacional (CEI), en base a información del Instituto Nacional de Estadísticas (INDEC), Argentina

Por último, y a modo de resumen:

- Las exportaciones totales de los cuatro países registraron una variación del 82%, durante el período 1990-2000. Pero las exportaciones intrasubregionales crecieron un 329%.
- Las exportaciones intrasubregionales representan, en el año 2000, un 21% de las exportaciones totales efectuadas por los cuatro países. Mientras que en el año 1990, estas representaban sólo el 9% del total de exportaciones efectuadas por los cuatro países.
- Con la Comunidad Andina de Naciones, el comercio de los cuatro países se multiplicó por dos y con Chile se multiplicó por cuatro.
- Brasil, con una variación del 866%, fue el país cuyas exportaciones con destino a Argentina, más crecieron en la década del noventa.
- Paraguay intensificó sus exportaciones con Uruguay, sin embargo en sus exportaciones totales, es el único país del Mercosur que experimentó una variación negativa entre el año 1990 y el año 2000.
- La República Oriental del Uruguay registró la mayor variación por sus exportaciones a Paraguay (1267%).
- El mayor crecimiento de las exportaciones argentinas fue con Chile (478%), y dentro del Mercosur con Brasil (391%).
- Hasta el momento, el Mercosur ha demostrado ser un verdadero potenciador del comercio entre los países miembros.

De esta manera, se observa que desde la firma del Tratado de Asunción las exportaciones intrasubregionales crecieron cuatro veces, potenciando el comercio entre los países miembros; pero también es importante notar que las carreteras han constituido uno de los medios de transporte más utilizados en el comercio subregional, poniendo bajo presión la inapropiada infraestructura de transportes y comunicaciones que vincula a las economías de la subregión. Por lo tanto, al considerar que la mayoría de los análisis de perspectiva de comercio coinciden en que los intercambios intrasubregionales registrarán a mediano y largo plazo un importante crecimiento; se torna evidente la importancia del análisis de los principales problemas que presenta el transporte carretero de cargas en el Mercosur, para así poder arribar a posibles soluciones que maximicen la eficiencia de este comercio.

II. El transporte en el Mercosur

El transporte del comercio entre los países de la subregión

El Cuadro 4, en el Anexo exhibe la distribución modal del transporte de todo el comercio de los tres países dentro y fuera de América Latina y el Caribe. En ella puede apreciarse que el barco es el modo de transporte más utilizado para las exportaciones tanto dentro como fuera de América Latina y Caribe (ALC). Este modo carga alrededor del 76% del total de toneladas comercializadas por Argentina dentro de ALC el 75% de las de Brasil y el 58% de las de Uruguay.

El transporte automotor ocupa el segundo lugar en transporte de exportaciones en los tres países el tren y el avión se ubican en un tercer puesto pero su participación es exigua en comparación con el modo marítimo y carretero.

El camión participa del comercio intra-ALC en un 24% en Argentina un 21% en Brasil y un 34% en Uruguay. Así el total del comercio exterior de carga automotor en estos tres países del Mercosur alcanza un total de 774 225 153 toneladas en el año 2000.

El Cuadro 5, en el Anexo muestra el comercio de exportación de los países del Mercosur por pares detallando valores y volúmenes por modo. Puede apreciarse que a excepción de Uruguay-Argentina y Uruguay-Paraguay los medios de transporte más utilizados en las relaciones comerciales son el barco y el automotor.

Argentina concentra a través del medio marítimo el 88% de sus exportaciones —en toneladas— a Brasil y por medio automotor, el 12%. Hacia Paraguay exporta un 67% vía mar y un 31% vía carretera; y hacia Uruguay un 45% y un 53% respectivamente.

Brasil exporta a Argentina por modo marítimo un 67% y por automotor un 19%. Con Paraguay y Uruguay comercia principalmente por carreteras (un 65% y 73% respectivamente).

Paraguay realiza sus exportaciones principalmente por camión hacia Argentina (66%) y Brasil (95%). Hacia Uruguay, las moviliza fundamentalmente por río (un 88%) y luego por carretera (12%).

Uruguay, utiliza el camión para el 28% de sus exportaciones a Argentina, el 39% de las destinadas a Brasil y el 34% de las de Uruguay. Con Argentina comercia principalmente con otros modos (sobre todo por río), con Brasil en un 61% por mar y con Paraguay un 45% por tren.

Así puede verse que todos los países utilizan el medio automotor para transportar una más que considerable cantidad de toneladas para ser comercializadas con los restantes miembros del Mercosur. La vía marítima participa como medio de transporte preponderante sólo en las relaciones Argentina-Paraguay, Uruguay-Brasil y Brasil-Argentina (bilateralmente), Paraguay concentra el mayor volumen de exportaciones hacia Uruguay a través del río.

El Cuadro 6 resume el comercio de exportación por modo de transporte de cada país del Mercosur, hacia el resto de los países de la subregión, tanto en valor como en volumen.

Debe notarse que tanto Argentina como Brasil concentran la mayor parte de sus exportaciones intra-Mercosur —en toneladas— por la vía marítima (84% y 57% respectivamente), mientras que la vía carretera ocupa el siguiente puesto (con 16% y 27% respectivamente). Paraguay, por su parte, utiliza el medio automotor para el 72% del total de sus exportaciones intrasubregionales, mientras el 26% se transporta por río. Finalmente, en Uruguay el modo marítimo abarca el 35% de sus exportaciones y el carretero, el 34%.

Cabe destacar que del total exportado por el Mercosur (38.017.711 t), el modo marítimo concentra el 67% (25.621.716 t), ubicándose en segundo lugar el modo automotor con 24% (9.116.082 t).

1. Transporte terrestre de cargas entre países del Mercosur

El Cuadro 7, recoge los movimientos terrestres de las exportaciones de los países del Mercosur con sus socios.

Los datos muestran que el 96% del total de toneladas transportadas por vía terrestre dentro del Mercosur, se movilizan a través de carreteras; revelando así que sólo el 4% restante se transporta por modo ferroviario.

Si esta comparación es medida según los valores comercializados, la preponderancia del modo automotor es aún mayor, ya que US\$ 8.388.928.000 corresponden a las carreteras (98.8%) mientras tan sólo US\$ 100.908.000 conciernen al ferrocarril (1.2%).

Dentro de los flujos que registra el transporte automotor, las mayores exportaciones son realizadas desde Brasil hacia Argentina (US\$ 3.017.039.000) y desde Argentina hacia Brasil (US\$ 2 303 984.000); representando juntos el 63% del total comercializado en la subregión.

Realizando el mismo análisis para los flujos a través del ferrocarril encontramos que nuevamente las exportaciones de Brasil hacia Argentina ocupan el primer lugar (US\$ 56 539 900),

seguidas por las de Uruguay hacia Argentina (US\$ 22 141 900), representando ambos el 78% del total comercializado en la subregión.

Cuadro 7

EXPORTACIONES TERRESTRES EN PARES DE PAÍSES DEL MERCOSUR, 2000

| País Exportador | País Importador | CARRETERAS | | FERROCARRILES | |
|-----------------------|-----------------|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------|
| | | Valor FOB. en miles de US\$ | Volumen (Tn) | Valor FOB. en miles de US\$ | Volumen (Tn) |
| Argentina | Brasil | 2 303 983.60 | 2 336 818.13 | 477.80 | 1 185.25 |
| Argentina | Paraguay | 327 601.30 | 422 284.41 | 320.40 | 545.10 |
| Argentina | Uruguay | 574 335.40 | 608 202.91 | - | - |
| Brasil | Argentina | 3 017 038.80 | 1 855 747.34 | 56 539.90 | 122 715.57 |
| Brasil | Paraguay | 666 926.10 | 761 478.71 | 5 506.70 | 29 051.70 |
| Brasil | Uruguay | 536 906.80 | 586 041.19 | 1 213.50 | 2 674.20 |
| Paraguay | Argentina | 67 596.20 | 271 129.30 | 10.90 | 20.30 |
| Paraguay | Brasil | 320 898.30 | 1 461 162.38 | 7 706.40 | 49 500.00 |
| Paraguay | Uruguay | 25 752.10 | 63 904.03 | - | - |
| Uruguay | Argentina | 263 931.80 | 275 313.34 | 22 141.90 | 148 948.90 |
| Uruguay | Brasil | 266 028.30 | 443 860.02 | - | - |
| Uruguay | Paraguay | 17 928.90 | 30 141.47 | 6 990.40 | 39 297.30 |
| TOTAL | | 8 388 927.60 | 9.116.083.23 | 100 907 90 | 393 938.32 |
| VALOR UNITARIO | | US\$ 920.23 | | US\$ 256.15 | |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de CEPAL

Nota: Todas las exportaciones e importaciones excluyen la clasificación CUCI 3

Tanto los datos observados en el comercio automotor como ferrocarril, reafirman la fuerte interdependencia Argentina-Brasil y los destacan como los dos socios fundamentales dentro del Mercosur.

Por último vale la pena destacar que del total de exportaciones transportadas por los modos terrestres, aéreo y acuático, que ascienden a 35 796 478 t el transporte automotor cubrió el 25.4%. Por otro lado, el valor unitario registrado por vía carretera, alcanza los US\$ 920 por tonelada en comparación con US\$256 en el caso del ferrocarril.

2. Comparación con las distribuciones intermodales de transporte de los países europeos

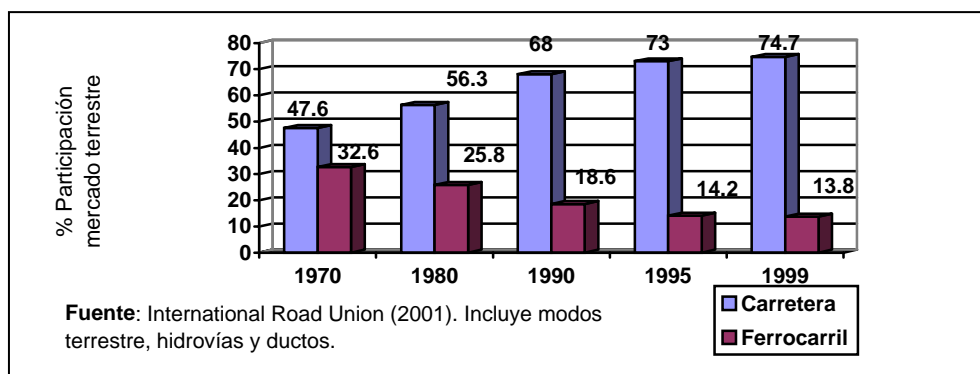
El Gráfico 1 muestra la evolución de la distribución intermodal de cargas terrestres domésticas e internacionales en toneladas dentro de Europa.

Es destacable como se ha desarrollado en forma consecuente la participación de la carretera, en detrimento del ferrocarril, cuya intervención ha disminuido de manera sistemática en los últimos treinta años.

Entre los años 1970 y 1999 la participación del ferrocarril cayó aproximadamente un 20% mientras que, en contraposición, el modo automotor mostró un crecimiento de alrededor del 27%. En 1999, el 75% del total transportado en Europa por vía terrestre, se realizó por carretera; mientras que en 2000, el 96.2% del total de toneladas transportadas por vía terrestre dentro del Mercosur, se movilizaron a través de carreteras.

Gráfico 1

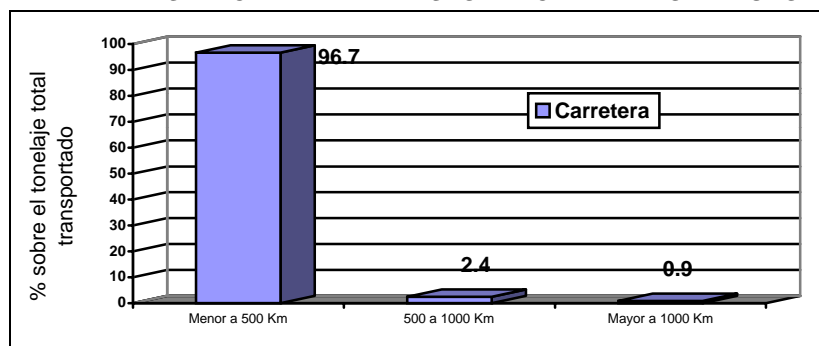
DISTRIBUCIÓN INTERMODAL DE CARGAS TERRESTRES EN EUROPA



De todos modos, es de destacar que al año 2001 la tendencia de las participaciones en el transporte terrestre entre camiones y ferrocarriles en Europa se ha estabilizado.

Gráfico 2

DISTANCIA MEDIA TRANSPORTE CARRETERO EN EUROPA



Fuente: International Road Union (2001)

El Gráfico 2 muestra como varía la participación del modo carretero en el transporte total de toneladas de cargas domésticas e internacionales según la distancia media recorrida en Europa. Es evidente que a medida que crece la distancia recorrida, el modo automotor transporta una menor cantidad de toneladas. Esto puede explicarse dado que la carretera suele ser la vía más eficiente para el transporte de cargas de mediana y corta distancia, pero cuando las distancias son grandes, los costos convierten al camión en un medio menos efectivo en comparación con otros modos. Puede apreciarse como para distancias menores a 500 km la carretera concentra casi la totalidad del transporte de toneladas (97%) mientras que a partir de recorridos mayores a 500 km esta contribución al total cae drásticamente (2%) alcanzando para distancias mayores a 1000 km sólo el 1% del total del tonelaje a transportar.

3. Los corredores principales del transporte entre los países del Mercosur. Presentación cuantitativa y cualitativa

En función de los movimientos de mercaderías y personas entre los países de la subregión, el estudio DITIAS de ALADI (2000) identifica los principales corredores terrestres de la zona sur de América. En orden de importancia, determinada por el volumen del tráfico de cargas, los principales corredores de la subregión son presentados en el siguiente cuadro:

Cuadro 8

IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES CORREDORES TERRESTRES EN EL CONO SUR. 1999

| Identificación del corredor | Itinerario y alternativas | Tráfico promedio 1997-1999. en miles de toneladas |
|---|--|---|
| 1. - São Paulo (Brasil) – Buenos Aires (Argentina) | São Paulo – Curitiba – Porto Alegre – Santa María – Uruguiana – Paso de Los Libres – Zárate – Buenos Aires. Alternativa a Santa María: Florianópolis. | 1900 |
| 2. Buenos Aires (Argentina) – Valparaíso (Chile) | Buenos Aires – Mercedes – Mendoza – Las Cuevas – Caracoles – Santiago – Valparaíso. | 865 |
| 3. São Paulo (Brasil) – Montevideo (Uruguay) | São Paulo – Curitiba – Florianópolis – Porto Alegre – Pelotas – Río Grande – Chuí – Chuy – Montevideo. Alternativas a partir de Porto Alegre: (a) Pelotas – Río Branco – Minas – Montevideo; (b) Santa María – Livramento – Rivera – Montevideo. | 815 |
| 4. Paranaguá (Brasil) – Asunción (Paraguay) | Paranaguá – Curitiba – Foz de Iguazú – Ciudad del Este – Asunción. | 572 |
| 5. Montevideo (Uruguay) – Buenos Aires (Argentina) | Montevideo – Fray Bentos – Puerto Unzué – Zárate – Buenos Aires. | 542 |
| 6. Buenos Aires (Argentina) - Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) | Buenos Aires – Zárate – San Francisco – Salta – Pocitos – Yacuiba – Santa Cruz. Alternativa a Pocitos-Yacuiba: Aguas Blancas – Bermejo | 400 |
| 7. Río de Janeiro (Brasil) – Valparaíso (Chile) | Río de Janeiro – Santos – São Paulo – Curitiba – Santa María – Uruguiana – Paso de Los Libres – Santa Fe – San Francisco – Río Cuarto – Mercedes – Mendoza – Las Cuevas – Caracoles – Santiago – Valparaíso. Alternativa: dentro de Argentina. seguir la ruta de Paso de los Libres a Zárate y desde allí combinar hacia Mendoza | 370 |
| 8. Buenos Aires (Argentina) – Asunción (Paraguay) | Buenos Aires – Zárate – Santa Fe – Resistencia – Clorinda – Puerto Falcón – Asunción. | 300 |
| 9. São Paulo (Brasil) – La Paz (Bolivia) | São Paulo – Ourinhos – Campo Grande – Corumbá – Santa Cruz – Cochabamba – La Paz. | 100 |
| 10. Valparaíso (Chile) – Asunción (Paraguay) | Valparaíso – Santiago – Caracoles – Las Cuevas – Mendoza – Mercedes – Río Cuarto – San Francisco – Santa Fe – Resistencia – Clorinda – Puerto Falcón – Asunción. | 40 |

Fuente: Elaborado en base al estudio de ALADI (2000); "DITIAS". Deliberadamente se excluyeron los dos corredores de la costa del Pacífico que están incluidos en el mencionado estudio, por no relacionarse con el área de interés del presente trabajo.

Dentro de este conjunto de corredores, los países de la zona bajo estudio son participantes de los principales flujos de tráfico. Los cuatro corredores destacados (São Paulo – Buenos Aires, São Paulo – Montevideo, Montevideo – Buenos Aires y Río de Janeiro - Valparaíso) más el itinerario Paranaguá – Asunción, representan el 69% de los tráficos totales de cargas de los 12 corredores identificados como los principales de la región en el estudio DITIAS.

El corredor Río-Valparaíso, aunque no tiene destino final en alguno de los tres países involucrados en el presente estudio, ha sido incluido por la importancia que tiene al atravesar el congestionado paso de Uruguiana - Paso de los Libres. Con similar criterio se incluyó el corredor Paranaguá-Asunción, que atraviesa la triple frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay. Cabe destacar que los pasos fronterizos combinados de la triple frontera se ubican en el segundo lugar de importancia dentro del conjunto de los pasos de la subregión, luego de Paso de los Libres - Uruguiana, como se verá en la siguiente sección.

A su vez, los cinco corredores analizados presentan las peores *performances* entre todos por las combinaciones de magnitud de los transbordos, tiempos muertos y regresos en lastre. Esta situación ha sido destacada gráficamente en el Cuadro 9.

Cuadro 9

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CORREDORES TERRESTRES EN EL CONO SUR, 1999

| Identificación Inicio – final | Orientación Geográfica | Grado de importancia de: | | |
|--|--------------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------|
| | | Transbordos en frontera | Tiempos muertos | Regresos en lastre |
| São Paulo – Buenos Aires | Norte – Sur y viceversa | 67% | Alta | 37% |
| Buenos Aires – Valparaíso | Este – Oeste y viceversa | 23% | Alta | 42% |
| São Paulo – Montevideo | Norte – Sur y viceversa | 57% | Media | 44% |
| Paranaguá – Asunción | Este – Oeste y viceversa | 5% | Media | 38% |
| Montevideo – Buenos Aires | NorEste – SurOeste y viceversa | 0 | Baja | 28% |
| Buenos Aires – Santa Cruz de la Sierra | Sur- Norte y viceversa | 0 | Baja | N/d |
| Río de Janeiro – Valparaíso | Noreste – Suroeste y viceversa | 74% | Alta | 40% |
| Buenos Aires – Asunción | Sur – Norte y viceversa | 0 | Media | 23% |
| São Paulo – La Paz | Este – Oeste y viceversa | 69% | Media | 0 |
| Valparaíso – Asunción | Suroeste – Noreste y viceversa | 0 | Media | 0 |

Fuente: Elaborado sobre la base de ALADI (2000); "DITIAS"

Nota 1: Los valores que DITIAS estima para las demoras en las fronteras, son objeto de revisión en este trabajo. En el presente cuadro hemos respetado los valores que menciona el citado estudio, clasificando las demoras en "Alta" cuando superan las 24 horas, "Baja" cuando es menor o igual a 6 horas, y "Media" cuando se ubica entre los límites de las otras dos clasificaciones.

Deliberadamente se excluyeron los dos corredores de la costa del Pacífico que están incluidos en el estudio antes citado, por no relacionarse con el área de interés del presente trabajo.

Nota 2: En todos los casos, los tráficos considerados son de tipo bilateral.

Cuadro 10

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CORREDORES TERRESTRES EN EL CONO SUR, 2001

| Identificación Inicio – final | Tráfico Tipo | Orientación Geográfica | Grado de importancia de: | | |
|----------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------|
| | | | Transbordos en frontera | Tiempos muertos | Regresos en lastre |
| São Paulo – Buenos Aires | Bilateral | Norte – Sur y viceversa | 40% | Alta | 29% |
| São Paulo – Montevideo | Bilateral | Norte – Sur y viceversa | 35% | Media | 34% |
| Montevideo – Buenos Aires | Bilateral | NorEste – SurOeste y viceversa | Muy pequeño | Baja | 28% |
| Río de Janeiro – Valparaíso | Bilateral | Noreste – Suroeste y viceversa | 43% | Alta | 26% |

Fuente: Elaborado en base a consultas a transportistas.

Nota: Las demoras se clasifican en "Alta" cuando superan las 24 horas, "Baja" cuando es menor o igual a 6 horas, y "Media" cuando se ubica entre los límites de las otras dos clasificaciones.

El Cuadro 10 refleja las características de los principales corredores terrestres en el Cono Sur para el año 2001. La información contenida en el cuadro es preliminar y fue elaborada en base a consultas a transportistas y autoridades fronterizas.

Los datos muestran que aunque los transbordos en frontera, regresos en lastre y tiempos muertos siguen siendo elevados en 2001 se han registrado mejorías con respecto al año 1999, referido en el Cuadro 9. Los corredores São Paulo–Buenos Aires, São Paulo–Montevideo y Río de Janeiro–Valparaíso han logrado una reducción de alrededor del 40% en los transbordos de frontera

mientras que en el corredor Montevideo–Buenos Aires éstos continúan siendo muy pequeños. Con respecto a los regresos en lastre, se obtuvieron mejoras de entre un 20% y un 35% exceptuando el caso de Montevideo–Buenos Aires que no ha registrado variaciones aunque continúa siendo el que presenta un mejor desempeño general.

Es de destacar que a pesar de la caída de los niveles de actividad económica en los países de la subregión, las demoras en frontera no han acompañado dicha caída, evidenciando que los problemas de organización son de mayor importancia que los de orden físico.

4. São Paulo (Brasil) – Buenos Aires (Argentina), ampliado a Río de Janeiro (Brasil) – Valparaíso / Santiago (Chile)

Es el gran corredor de todo el sur de América, reuniendo las principales aglomeraciones de población y los centros comerciales y productivos de los tres países: el eje Río de Janeiro– São Paulo junto con toda la zona sureste de Brasil, la región litoral y central de Argentina hasta Cuyo y la zona central de Chile, con el estratégico eje Valparaíso–Santiago. A su vez conecta los principales puertos de la subregión.

El corredor atraviesa los más congestionados pasos fronterizos con los principales estrangulamientos físicos (Paso de los Libres Uruguiana y Cristo Redentor) y normativos.

En orientación norte–sur, la carga transportada es de alto valor por tonelada transportada; en orientación sur–norte es de bajo valor por tonelada transportada.

5. São Paulo (Brasil) – Montevideo (Uruguay)

Este corredor, de tráfico bilateral, presenta estrangulamientos en la frontera como producto de los controles establecidos por los países.

A finales de los años '90, los mayores volúmenes de carga se registraban en el tramo norte–sur; y en ambos sentidos se registra cierta paridad entre el valor por tonelada transportada de la carga transportada.

6. Paranagua (Brasil) – Asunción (Paraguay)

Se trata de un corredor bilateral, que une regiones de producción agrícola, teniendo en un extremo un importante puerto de ultramar en Brasil (Paranagua) y la zona del Río Paraguay, con potencial crecimiento como parte de la Hidrovía. Los tráficos son estacionales, de grandes volúmenes y bajo valor por tonelada transportada.

7. Montevideo (Uruguay) – Buenos Aires (Argentina)

El corredor presenta algunos síntomas menores de estrangulamiento físico en el paso de frontera Puerto Unzué – Fray Bentos, fundamentalmente por la persistencia de algunos problemas de coordinación en los controles que realizan los diversos organismos intervinientes (aduana, transporte, fito y zoo sanitarios, etc.). De todos modos, este paso presenta las mejores *performances* operativas del conjunto de corredores analizados en este estudio.

Hacia finales de los años '90, los volúmenes de carga estaban medianamente nivelados tanto en valor como en volumen.

8. Resumen de los corredores viales en la subregión y sus problemas

El conjunto de los corredores principales presenta una determinada configuración física y posee las características que se enuncian en el Mapa 1 del Anexo, tal como fuera presentado en el estudio DITIAS.

9. Descripción de la infraestructura vial

En las siguientes secciones se presentan los cuadros que especifican las características de la infraestructura vial en Argentina, Brasil y Uruguay, al año 2000. Por otro lado, se exhibe la información descriptiva de las principales redes de carreteras que forman parte del presente estudio, incluyendo los índices de estado de las mismas.

Cuadro 11
LONGITUD DE LA RED DE CARRETERAS DEL MERCOSUR
(Kilómetros)

| País | Año | Total | Porcentaje pavimentado |
|-----------|------|-----------|------------------------|
| Argentina | 2000 | 231 095 | 30.2% |
| Brasil | 2000 | 1 724 929 | 9.6% |
| Paraguay | 2000 | 25 901 | 11.8% |
| Uruguay | 2000 | 8 769 | 35.0% |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de la República Argentina. Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay. Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay y Anuario Estadístico 2001. GEIPOT.

Cuadro 12
ARGENTINA: INFRAESTRUCTURA VIAL POR TIPO DE CALZADA, 2000

| TIPO DE CALZADA* | TOTAL | |
|------------------|----------------|-------------|
| | Km | % |
| PAVIMENTADA | 69 690 | 30.2% |
| RIPIO | 49 300 | 21.3% |
| TIERRA | 112 105 | 48.5% |
| TOTAL | 231 095 | 100% |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

* No se incluye la red municipal de aproximadamente 280.000 km.

Cuadro 13
BRASIL: INFRAESTRUCTURA VIAL POR TIPO DE CALZADA, 2000

| TIPO DE CALZADA | TOTAL | |
|-----------------|------------------|-------------|
| | Km | % |
| PAVIMENTADA | 164 988 | 9.6% |
| NO PAVIMENTADA | 1 559 941 | 90.4% |
| TOTAL | 1 724 929 | 100% |

Fuente: GEIPOT

Cuadro 14

URUGUAY: INFRAESTRUCTURA VIAL POR TIPO DE CALZADA, 2000

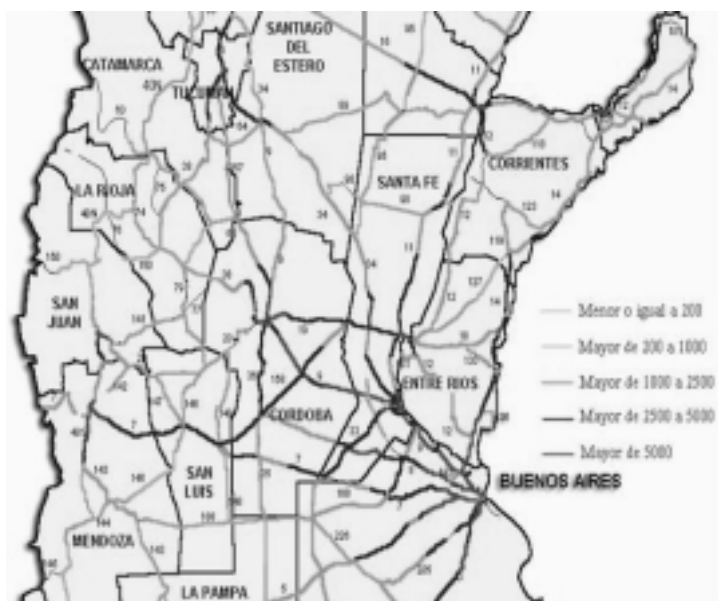
| Tipo de calzada | TOTAL | |
|------------------------|--------------|-------------|
| | Km | % |
| HORMIGÓN | 353 | 4.0% |
| ASFÁLTICA | 2 727 | 31.1% |
| TRATAMIENTO BITUMINOSO | 4 725 | 53.9% |
| TOSCA | 964 | 11.0% |
| TOTAL | 8 769 | 100% |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay

9.1 Argentina. Principales corredores: Rutas, longitudes, estado

El siguiente mapa representa la red troncal centro-norte del país, dentro de la cual ocurren los principales tráficos relacionados con el objeto de estudio del presente trabajo. Los tonos del mapa indican el tránsito medio diario anual al año 2001. Como se observa gran parte de los tramos de interés en el comercio internacional con Uruguay y Brasil figuran entre los de mayores tráficos. Para una mayor descripción de los corredores principales, ver Anexo.

Mapa 2

ARGENTINA: RED CARRETERA BÁSICA

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad. República Argentina

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas

Los problemas de orden físico se relacionan con la congestión vial, como puede apreciarse en el mapa. Los tramos ubicados en el Litoral del río Uruguay —de gran importancia para este estudio— presentan serios problemas de congestión.

El índice de estado de los principales corredores —estudiados en el Anexo— puede observarse en el cuadro siguiente:

Cuadro 15

ARGENTINA: ÍNDICE DE ESTADO DE LOS CORREDORES VIALES NACIONALES, 2000

| Principales corredores viales del área en estudio. | Índice de estado | | |
|--|------------------|-------------|-------------|
| | 1990 | 1996 | 2000 |
| Argentina | | | |
| Ruta 8 y R.193 | 3.32 | 6.87 | 6.50 |
| Ruta 7 (último tramo) | 4.80 | 7.49 | 7.70 |
| Ruta 7 | 5.46 | 7.98 | 8.00 |
| Ruta 188 | 3.80 | 6.70 | 7.50 |
| Ruta 9 (primer tramo) y R.A012 | 5.08 | 7.89 | 7.30 |
| Ruta 9 (tramo intermedio) | 4.64 | 7.68 | 8.30 |
| Rutas 11 y R.A09 | 4.32 | 7.11 | 7.50 |
| Ruta 33 | 5.18 | 7.68 | 7.40 |
| Ruta 12 (tramo norte) y R.16 | 5.01 | 8.04 | 8.40 |
| Ruta 19 | 4.60 | 6.84 | 7.30 |
| Rutas 12 (tramo sur) y R.193 R.14 R.135 R.A015 R.117 | 4.67 | 7.23 | 7.40 |
| Ruta 36 y R.38 R.A05 | 5.03 | 7.36 | 8.50 |
| Promedio | 4.66 | 7.41 | 7.65 |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

El Cuadro 15 muestra la evolución del estado de los corredores viales nacionales de la Argentina. Para tal propósito, las autoridades de la vialidad instrumentaron el Índice de Estado de los corredores, esta información nos permite ver como han evolucionado las principales rutas entre los años 1990 y 2000, reflejándose el desarrollo y mejoramiento de estas carreteras durante el citado período, a medida que el índice aumenta.

Como puede observarse, la totalidad de las rutas han mostrado resultados favorables en el lapso de estudio, obteniéndose un valor promedio del índice de 7.65; lo que representa una evolución del 64.2% durante la década.

Es provechoso para el estudio separar aquellos corredores con mayor valor absoluto actual en el índice, de aquellas rutas que más han evolucionado. Dentro del primer grupo encontramos los corredores con las siguientes rutas: la R.36, R.38 y R.A05 (8.50); la R.12 (tramo norte) y R.16 (8.40); la R.9 (tramo intermedio) (8.30); y por último la R.7 (8.00). Con respecto al segundo grupo encontramos que la ruta con mayor desarrollo en la década fue la R.188 con una variación relativa del 97.4%, seguida por la R.8 y R.193 (95.8%); la R.9 (tramo intermedio) (78.9), y la R.11 y R.A09 (73.6).

Con respecto a los corredores que menos se desarrollaron en el período, encontramos la R.33 y la R.9 (primer tramo), aunque no siempre las rutas menos desarrolladas son las de peor estado en la actualidad, ya que algunas, debido a que estando en buen estado en el año 1990, no experimentaron grandes mejoras relativas, no registrándose aumentos tan abruptos en el índice. Ejemplos son: la R.7 y la R.12 (tramo norte).

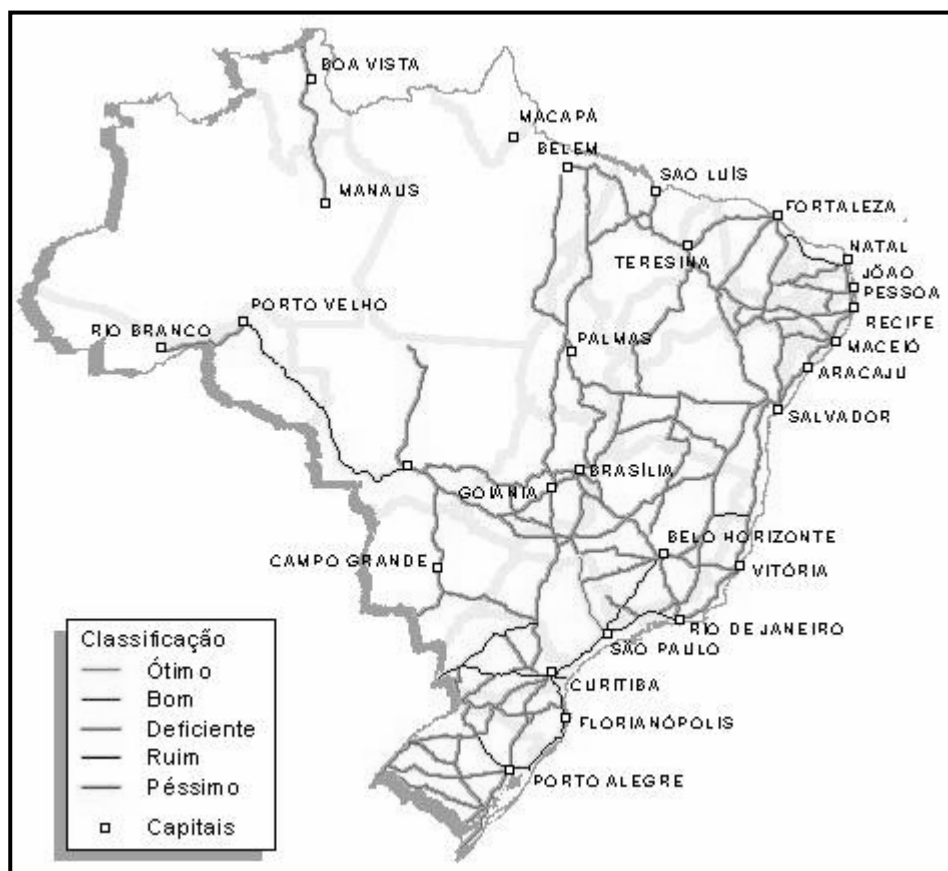
Por último, no se puede dejar de mencionar que el promedio de estado de ruta registrado en el año 1990 fue de 4.6; mientras que para el año 2000 éste se ubicó en 7.65; lo que implica una importante variación de 64.2%.

9.2 Brasil. Principales corredores: Rutas, longitudes. estado

El Mapa 3 representa la red troncal del país.

En el Anexo se pueden observar los Mapas 4, 5 y 6 de los principales corredores viales de Brasil.

Mapa 3
BRASIL: RED CARRETERA BÁSICA



Fuente: <http://www.cnt.org.br/pesquisas/2002/liqacoes/mapabrasil.htm> (julio 2002)

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas

Según CNT (2002), el 52% de la extensión de las rutas analizadas se encuentra con pavimento en estado deficiente, malo o pésimo (23.667 km) y el 38.4% no cuenta con adecuada señalización, mientras que el 20% no posee banquetas.

A pesar de estos resultados, se destaca que hubo una mejora de la red respecto al año anterior. En resumen mientras que en la evaluación del año 2000 el 19.7% de las rutas tenían un satisfactorio estado general de conservación⁷, en la del año 2001 esta cantidad aumentó al 31%.

Si sólo se considerara el estado del pavimento, el 47.7% de las rutas estaban en buenas u óptimas condiciones. Al considerar que en 1999 el 62% de las rutas evaluadas alcanzaban aquella clasificación, y en 2000 sólo el 34%, se concluye que la mejora observada es parte de un proceso de recuperación, que aún no es suficiente para lograr una ubicación a valores históricos.

También hubo mejorías en el último segmento de clasificación, dado que en 2000 el 16.7% de los trayectos evaluados estaba en pésimo estado (con pozos profundos o totalmente destruidos), mientras que en 2001 esa cantidad se redujo al 12%. En cuanto a la señalización, en el conjunto de rutas evaluadas, en 1999 un 39.2% tuvo clasificación buena u óptima; dicha cifra ascendió a 54% en 2000 y a 61.6% en 2001. Por su parte, el diseño de ingeniería mantuvo menores desempeños. El

⁷ Estado general involucra: las características del pavimento, la señalización y la ingeniería de diseño.

91% de la red fue clasificada como mala o deficiente, siendo uno de los mayores problemas de la red vial brasileña dado el enorme esfuerzo financiero que supone su mejoramiento.

En líneas generales, las rutas bajo administración tercerizada presentaron mejores resultados que aquellas que continúan bajo gestión estatal.

A pesar de las mejoras analizadas, la situación de las rutas que acceden a los pasos fronterizos en los corredores viales principales hacia Argentina, Chile y Uruguay está en estado deficiente (esto incluye el acceso a la principal conexión hacia el oeste en Uruguiana Paso de los Libres y al sur, Chui, Santana y las demás en la frontera con Uruguay), mientras que el corredor entre São Paulo y Porto Alegre aparece como bueno, del mismo modo que el que parte de Curitiba hacia Cascabel y Foz, accediendo a la triple frontera con Paraguay y Argentina. Los resultados de la evaluación de las principales rutas puede observarse en el siguiente cuadro:

Cuadro 16
BRASIL: CLASIFICACIÓN DE ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, 2001

| Ranking | Trayecto | BR's | Nota | Clasificación |
|---------|---------------------------------------|--------------------------------|------|---------------|
| 1º | São Paulo SP - Uberaba MG | SP-330 - 050 | 4.53 | Óptimo |
| 2º | Río de Janeiro RJ - São Paulo SP | 101 - 116 | 4.44 | Bueno |
| 3º | Ourinhos SP - Cascavel PR | 369 - 376 - 369/PR317 - 369 | 4.27 | Bueno |
| 4º | São Paulo SP - Curitiba PR | 116 | 4.22 | Bueno |
| 5º | Curitiba PR - Porto Alegre RS | 376 - 101 - 290 | 4.16 | Bueno |
| 6º | Paranaguá PR - Foz do Iguaçu PR | 277 | 4.07 | Bueno |
| 7º | Belo Horizonte MG - São Paulo SP | 381 | 4.04 | Bueno |
| 11º | Curitiba PR - Barra do Quaraí RS | 476 - 153 - RS-135 - 285 - 472 | 3.84 | Deficiente |
| 13º | São Miguel D'Oeste SC - Itajaí SC | 282 - 470 | 3.83 | Deficiente |
| 14º | Ponta Grossa PR - São Miguel D'Oeste | 373 - SC-469 - 163 | 3.77 | Deficiente |
| 17º | Carazinho RS - Porto Alegre RS | 386 | 3.72 | Deficiente |
| 18º | Ourinhos SP - Ponta Porã MS | 163 - 463 - 267 - SP-270 | 3.72 | Deficiente |
| 20º | Jaguarão RS - Curitiba PR | 116 | 3.7 | Deficiente |
| 21º | Arapongas PR - Curitiba PR | 376 | 3.69 | Deficiente |
| 22º | Ourinhos SP - Uberlândia MG | 153 - 497 | 3.69 | Deficiente |
| 23º | Governador Valadares MG - Nova Era | 381 | 3.67 | Deficiente |
| 30º | Ponta Grossa PR - Ourinhos SP | PR-151 - PR-092 | 3.62 | Deficiente |
| 31º | Río Grande RS - Chui RS | 471 | 3.6 | Deficiente |
| 33º | Barracão SC - Cascavel PR | 163 | 3.58 | Deficiente |
| 36º | Uruguiana RS - Porto Alegre RS | 290 | 3.53 | Deficiente |
| 37º | Ribeirão Preto SP - Belo Horizonte MG | 334 - SP-351 - 265 - MG-050 | 3.52 | Deficiente |
| 38º | Carazinho RS - BR 282 SC | 386 - 158 | 3.51 | Deficiente |
| 39º | BR 386 RS - São Borja RS | RS287 - 287 | 3.5 | Deficiente |
| 41º | Pelotas RS - Quaraí RS | 293 - 153 | 3.48 | Deficiente |
| 55º | Panambi RS - Río Grande RS | 158 - 392 | 3.03 | Deficiente |

Fuente: DNER

Nota: Como se observa por la columna de ranking, las discontinuidades se deben a que fue eliminada la información correspondiente a los tramos que no son relevantes para el análisis. Se han destacado los tramos especialmente relevantes en el acceso a los pasos fronterizos.

10. Uruguay. Principales corredores: Estado general de la red vial nacional

Mapa 7

URUGUAY: RED CARRETERA BÁSICA



Fuente: DNER

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas

Cuadro 17

URUGUAY: ESTADO GENERAL POR TIPO DE CALZADA. EN KILÓMETROS, 2000

| | Excelente | Muy Bueno | Bueno | Regular | Malo | TOTAL |
|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| HORMIGÓN | 47.6 | 54.9 | 119.4 | 123.9 | 7.4 | 353.0 |
| CARP. ASFÁLTICA | 837.0 | 1 164.6 | 380.4 | 315.3 | 29.0 | 2 726.3 |
| TRAT. BITUMINOSO | 1 026.3 | 1 244.0 | 1355.4 | 692.2 | 406.6 | 4 724.4 |
| TOSCA | 0.0 | 414.1 | 100.0 | 388.6 | 61.0 | 963.6 |
| TOTAL | 1 910.8 | 2 877.5 | 1 955.2 | 1 519.9 | 503.9 | 8 767.3 |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay

La red vial nacional del Uruguay cuenta con 8.768 kilómetros de red, que se distribuyen en los 175.016 km² de territorio y sirven a alrededor de 3.200.000 habitantes, lo que representa uno de los indicadores de accesibilidad más altos de América Latina.

Con respecto al estado de la red, un 22% del total se encuentra en excelentes condiciones, un 33% está en muy buen estado, un 22% está bueno, un 17% regular y finalmente sólo un 6% presenta una mala situación en la calidad del camino.

11. Inversiones realizadas en infraestructura de transporte vial

El siguiente cuadro muestra los valores de inversiones en infraestructura vial registrados en los tres países a partir del año 1995. Los valores del año 2000 son parciales.

Como se desprende del cuadro, Brasil es el país que mayor cantidad de inversiones viales realizó, sumando 5113 millones de dólares, seguido por Argentina con 3376 millones y Uruguay con 685. Esto implica que en el quinquenio 1995-1999 en los tres países se invirtieron más de 9000 millones de dólares en las redes nacionales solamente (incluye inversión privada).

Cuadro 18

ARGENTINA, BRASIL Y URUGUAY: INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA VIAL

(en millones de US\$)

| Año | ARGENTINA VIAL* | BRASIL** VIAL*** | URUGUAY VIAL**** |
|------|-----------------|------------------|------------------|
| 1995 | 526 | 557 | 100 |
| 1996 | 511 | 971 | 120 |
| 1997 | 571 | 1140 | 125 |
| 1998 | 715 | 1459 | 160 |
| 1999 | 621 | 986 | 180 |
| 2000 | 432 | Sin datos | Sin Datos |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de la República Argentina. Anuario Estadístico GEIPOP 2001 de Brasil. Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay

*Corresponde a inversión pública (Dirección Nacional de Vialidad) y privada (Concesiones).

** Fuente original en reales. Datos calculados en US\$, al tipo de cambio correspondiente a cada año, según información del FMI.

*** Inversión Federal de las entidades públicas DNER y Ministério dos Transportes.

**** Corresponde a inversión pública y privada.

12. Descripción del parque móvil aplicado a cargas

El cuadro siguiente muestra las unidades de transporte terrestre automotor que en cada uno de los países del Mercosur, están destinados al transporte internacional hacia el resto de los miembros del bloque. El cuadro contiene también información de la cantidad de permisos otorgados. De los valores del cuadro surge una capacidad estática de transporte verdaderamente importante, que llega a 821.4 miles de toneladas en las 55.8 miles de unidades habilitadas en todas

las categorías. Tomando solamente las unidades de carga, entre los cuatro países, la capacidad media es de 22 toneladas por unidad⁸.

También se observa que Uruguay es el país que tiene la menor relación media entre cantidad de equipos y permisos de explotación, con 8.3 unidades por permiso. Le siguen Argentina y Paraguay con 15.2 y 15.4 unidades por permiso y el de mayor relación es Brasil, casi duplicándolos, con 29.4 equipos por permiso otorgado.

Similar relación se observa en el tonelaje medio por permiso otorgado, adonde en Uruguay encontramos 116 toneladas por permiso, 198 en Argentina, 210 en Paraguay y —nuevamente— en Brasil se observa la mayor escala: cada permiso otorgado tiene en promedio 504 toneladas de capacidad estática.

Cuadro 19

**PARQUE AUTOMOTOR DE EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE CARGAS EN EL MERCOSUR, 2001**

| Empresas de: | Destino | Permisos | Camiones | Acoplados | Semirremolques | Tractores | Total equipos | Capacidad (Tn) |
|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| Argentina | Brasil | 730 | 2 023 | 2 014 | 3 790 | 2 875 | 10 702 | 139 466 |
| | Paraguay | 423 | 1 125 | 1 089 | 1 841 | 1 465 | 5 520 | 71 066 |
| | Uruguay | 324 | 997 | 965 | 2 443 | 1 855 | 6 260 | 82 642 |
| | Total | 1 477 | 4 145 | 4 068 | 8 074 | 6 195 | 22 482 | 293 174 |
| Brasil | Argentina | 657 | 1 178 | 33 | 8 652 | 6 899 | 16 762 | 224 236 |
| | Paraguay | 4 | 0 | 0 | 717 | 408 | 1 125 | 16 368 |
| | Uruguay | 21 | 27 | 5 | 1 285 | 818 | 2 135 | 30 530 |
| | Total | 682 | 1 205 | 38 | 10 654 | 8 125 | 20 022 | 344 396 |
| Paraguay | Argentina | 204 | 181 | 64 | 1 229 | 1 081 | 2 555 | 34 278 |
| | Brasil | 220 | 150 | 95 | 1 803 | 1 498 | 3 545 | 49 010 |
| | Paraguay | 88 | 60 | 38 | 721 | 599 | 1 418 | 19 604 |
| | Uruguay | 103 | 117 | 71 | 914 | 834 | 1 936 | 26 286 |
| | Total | 615 | 508 | 268 | 4 667 | 4 012 | 9 454 | 129 178 |
| Uruguay | Argentina | 261 | 471 | 406 | 582 | 490 | 1 949 | 24 254 |
| | Brasil | 147 | 358 | 335 | 442 | 359 | 1 494 | 18 796 |
| | Paraguay | 63 | 108 | 90 | 143 | 109 | 450 | 5 612 |
| | Total | 471 | 937 | 831 | 1 167 | 958 | 3 893 | 54 720 |
| Total MERCOSUR | | 3 245 | 6 795 | 5 205 | 24 562 | 19 290 | 55 851 | 821 468 |

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad de la República Argentina. Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay. Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay y Anuario Estadístico 2001. GEIPOT

⁸ El cálculo excluye tractores.

III. Identificación de los principales obstáculos organizativos del transporte terrestre

A. Análisis del marco jurídico vigente

Como veremos a continuación existe una tradición, largamente centenaria, en el establecimiento de normativa internacional para la regulación del transporte terrestre entre los países de la subregión y para ampliar la inserción internacional de nuestros países.

A partir de la instauración del Mercosur luego del Tratado de Asunción, esta tradición se ha consolidado llegándose a dictar normas internacionales avanzadas, con el diseño apuntando a facilitar la integración y el comercio entre las partes, pero la aplicación efectiva de dichas normas —en casi todos los casos— dista enormemente de alcanzar los objetivos pretendidos.

El Tratado de Asunción⁹, de 1991, representa un esfuerzo para lograr ambiciosas metas de coordinación de las políticas sectoriales y de la armonización legislativa y normativa, que incluyen naturalmente al transporte y a las metas de apertura común. En orden a lo primero, se establece el Subgrupo N° 5 —transporte terrestre— en base a las facultades del Grupo Mercado Común para organizar unidades de trabajo relacionados con los temas fundamentales de la integración.

⁹ Se denomina: Tratado para la Constitución de un Mercado Común entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

En materia de internacionalización, el Tratado de Asunción, señala que los Estados Partes tienen en cuenta la “importancia de lograr una adecuada inserción internacional para sus países” como objetivo para formar el Mercado Común del Sur. A esto le debemos añadir que el Protocolo de *Ouro Preto* establece que Mercosur tiene “personalidad jurídica de Derecho Internacional”, facultándolo por lo tanto para negociar como bloque ante terceros países o agrupaciones de países¹⁰.

Estos marcos jurídicos prevén diferentes instrumentos, comerciales y no comerciales, para el establecimiento de una Zona de Libre Comercio entre las Partes, a través de un programa de desgravación arancelaria sobre todo el universo de mercaderías, clasificadas en diversas categorías, en función de las características y sensibilidades propias de cada sector. También se encuentran contemplados los servicios, previendo el establecimiento de un marco jurídico que permita su posterior liberación, la facilitación del transporte, promoviendo servicios en las modalidades terrestre, marítima y aérea, para favorecer la libre circulación de bienes y personas, la defensa de la competencia y del consumidor, la doble imposición internacional, la propiedad intelectual y la cooperación científica y tecnológica.

A su vez, en ambos instrumentos existen compromisos en materia de integración física, que consisten en el desarrollo, ampliación, perfeccionamiento y mantenimiento de interconexiones de tránsito bioceánicas con sus correspondientes pasos de frontera, que faciliten el libre tránsito de personas, bienes y mercancías¹¹.

Ambos aspectos, el transporte y las metas de internacionalización, cruzan normas que tienen vigencia entre los países del Mercosur, entre un subconjunto parcial de dichos países, y/o con otros países vecinos firmantes de acuerdos de asociación al Mercosur (como Bolivia y Chile), que veremos en la sección siguiente.

1. Breve presentación de la normativa de transporte internacional terrestre

El transporte internacional terrestre entre los países actualmente signatarios del Mercosur, reconoce antecedentes importantes en convenios internacionales de primera y segunda generación¹². Entre los primeros se destacan el Tratado de Derecho Comercial Internacional de Montevideo de 1889, el de 1940 y el denominado Código de Bustamante (que sentaron bases relevantes para la regulación del transporte internacional terrestre, y las normas jurídicas aplicables a cada caso), y el Tratado de 1980 por el que se creó la Asociación Latinoamericana de Integración.

Dentro de los tratados de segunda generación, se destacan (a) el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); (b) el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación de Comercio entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay (Acuerdo de Recife); (c) el Acuerdo

¹⁰ Los primeros países en suscribir acuerdos con el Mercosur fueron Chile y Bolivia, por lo que se los pasó a denominar “Estados Asociados” al bloque. Con relación a Chile, en ocasión de la Cumbre de Presidentes de San Luis (junio ‘96), se firmó el Acuerdo de Complementación Económica Mercosur-CHILE, que sienta las bases fundamentales para la conformación de un “espacio económico ampliado”. En el caso particular de Bolivia, el Acuerdo de Complementación Económica Mercosur - Bolivia se firmó en la Cumbre de Presidentes celebrada en Fortaleza (diciembre ‘96).

¹¹ Rápidamente el bloque avanzó en la materia, aprobando importante normativa relacionada con el uso común del Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanero, el Reglamento Único de Tránsito y Seguridad Vial, el Acuerdo de Alcance Parcial sobre el Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas, el Acuerdo sobre Transporte Multimodal, el Convenio sobre Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Transportista en Viaje Internacional, etc.

¹² Gran parte de estas consideraciones en este sentido han sido extraídas de ALADI (2000).

de Alcance Parcial sobre el Contrato de Transporte Internacional y las Normas sobre Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre (CRT); (d) el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Reglamentación Básica Unificada de Tránsito; (e) el Acuerdo de Alcance Parcial sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas.

Otras normas con incidencia en el funcionamiento del transporte internacional terrestre en el Cono Sur, son: (a) el Acuerdo Tripartito N° 1 (tratado de primera generación) reconocido por los órganos judiciales y administrativos con competencia en el transporte por carretera de Argentina, Brasil y Uruguay; (b) la Normativa Mercosur, como por ejemplo el Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur, las resoluciones del Grupo Mercado Común sobre los Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del Mercosur, la Norma sobre operaciones aduaneras para el transporte de correspondencia y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular en viajes internacionales, las de Facilitación Fronteriza, etc.; (c) las Resoluciones de la Comisión para el Seguimiento del ATIT; (d) las Resoluciones de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur.

Como puede apreciarse, la normativa plantea entre los países complejas cuestiones operativas y jurídicas. Entre ellas, los trámites y procedimientos necesarios para el desarrollo habitual u ocasional de la actividad del transporte terrestre internacional.

2. Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)

En el ámbito del Mercosur, el transporte terrestre entre los países está regido por este Acuerdo, suscripto por los gobiernos de los cuatro países del Mercosur, Bolivia y Chile. Esta norma internacional fue posteriormente ratificada dentro de los países signatarios, no alcanzando igual grado de reconocimiento, cumplimiento y aplicación en el ámbito jurídico legal de los mismos.

El ATIT es parte del reconocimiento que los países hacen del transporte terrestre internacional como un servicio de interés público y fundamental para la integración, dentro del cual la reciprocidad debe ser entendida como el régimen más favorable para optimizar la eficiencia del servicio. Instituye una norma jurídica respecto a los aspectos administrativos del transporte carretero, común para la subregión, en la que se reflejan los principios generales y esenciales para desarrollar un servicio de transporte internacional, en una estructura conformada por cuatro capítulos y cuatro anexos.

En el Capítulo I —Disposiciones Generales— se determina que el ATIT sólo se aplica a las operaciones de transporte internacional terrestre, efectuadas entre los países signatarios. A su vez, se establecen los principios generales en base a los cuales la norma pretende desarrollar el transporte en la subregión: a) la empresarización de la prestación del servicio de transporte; b) la territorialidad de la ley como cuerpo legal subsidiario del ATIT para los aspectos tributarios, impositivos y aduaneros inherentes a la operación de transporte; c) la reciprocidad y d) la flexibilidad, ambos como medios para optimizar los diferentes aspectos de la operación de transporte; e) el reconocimiento de la validez de los documentos emitidos por un país signatario en todos los restantes; f) la preeminencia técnica del ATIT. El ATIT sólo establece tráfico bilaterales directos entre dos países o en tránsito por un tercero y prohíbe el transporte entre dos puntos de un mismo país efectuado por empresas de otro; establece un régimen de tránsito aduanero internacional; e impone la obligación de contratar seguros por las responsabilidades contractuales y extra-contractuales emergentes de toda operación de transporte internacional terrestre.

Un aspecto considerable de esta norma, es el establecimiento de una Comisión especial cuya función es el seguimiento, interpretación y la propuesta de modificaciones al contenido y alcance de las normas del ATIT.

En el Capítulo II —Transporte Internacional por Carretera— se establecen una serie de definiciones de las que se deducen que el ATIT consagra una operación de transporte por carretera regular y permanente, de cargas o de personas, con dos excepciones específicas, el transporte propio y el transporte ocasional. También establece taxativamente cuáles son las condiciones para acceder a una habilitación para efectuar transporte internacional por carretera.

El Anexo I —Aspectos Aduaneros— establece un régimen aduanero especial, el de tránsito aduanero internacional, bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero se transportan desde la jurisdicción de un recinto aduanero ubicado en un país hacia la jurisdicción de otro recinto aduanero ubicado en otro país, en una misma operación de transporte que cruza una o varias fronteras y en vehículos lacrados o precintados. Las mercancías así transportadas, gozan de una suspensión del pago de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigible.

El Anexo II —Aspectos Migratorios— básicamente instituye un sistema especial para los tripulantes del medio de transporte, por el que gozan de una estada legal particular y específica en los países signatarios del acuerdo.

El Anexo III —Aspectos de Seguros— reglamenta la obligación prescrita por el artículo 13 del cuerpo principal y establece los montos mínimos de las coberturas, la obligación del control fronterizo sobre los certificados de cobertura que cada asegurador debe emitir a los asegurados y el mecanismo por el que se instrumenta este Anexo (convenios mutuos entre entidades aseguradoras).

El Anexo IV —Infracciones y Sanciones— identifica las infracciones básicas de toda operación de transporte internacional terrestre y establece las sanciones que a cada una de ellas corresponde, categorizándolas en gravísimas, graves, medianas y leves.

3. Acuerdo de Recife: Acuerdo de Alcance Parcial para la facilitación del comercio (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)

Establece las medidas técnicas y operativas que regulan todas las operaciones de los controles integrados en frontera entre sus países signatarios. El Acuerdo de Recife es un exponente de la intención de aplicar normas de fomento a la integración, planteadas y desarrolladas por los países miembros, pero están lejos de cumplir los objetivos para las que fueron diseñadas, generalmente por su incumplimiento por parte de las mismas autoridades signatarias.

4. CRT: Acuerdo de Alcance Parcial sobre el Contrato de Transporte Internacional y las Normas sobre Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre.

Tiene competencia en el transporte por carretera de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay; sin embargo no alcanza igual grado de aceptación en el ámbito judicial de los mismos, ocasionando severas distorsiones al transporte. Se establece que las relaciones privadas internacionales en materia de transporte, se resuelvan por la aplicación del método directo o sustantivo, independientemente del país que se trate.

El CRT es un acuerdo de alcance parcial que resulta sustancial para consolidar definitivamente la seguridad jurídica del sistema de transporte regional. Dentro de las definiciones que asume el Acuerdo, están las que se ocupan del contrato en sí mismo y de las personas que intervienen o pueden intervenir en el transporte. El principal objetivo del contrato en sí mismo es aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar un transporte de mercancías desde el territorio de un estado al territorio de otro, utilizando vehículos de transporte por carretera en todo o parte del recorrido.

El propio convenio identifica a las partes del contrato de transporte: a) el porteador, que es la persona natural o jurídica que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera; b) el remitente, que es la persona natural o jurídica que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, celebra con el porteador un contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entregue efectivamente las mercancías al porteador; c) el destinatario, que es la persona natural o jurídica a quien se le envían las mercancías; d) y el consignatario, que es la persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías.

5. Reglamentación básica unificada de tránsito

Aunque se trata de una norma reconocida por los órganos administrativos con competencia en el transporte por carretera de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, como Acuerdo de Alcance Parcial, no alcanza igual grado de aceptación en el ámbito judicial de los mismos y no se tiene la certeza jurídica de que actualmente forme parte del derecho positivo nacional vigente y aplicable, de todos los países signatarios del mismo.

Esta reglamentación tiene por objeto fundamental el favorecer la seguridad de la circulación internacional por carretera, caminos y calles, uniformizando las normas básicas de tránsito en los respectivos países signatarios. Abarca toda la temática sustancial inherente al tránsito vehicular internacional y las reglas generales de circulación.

Este es otro caso donde las normativas declaradas, no se aplican debidamente generando gravosas diferencias entre los países y entre las distintas jurisdicciones dentro de cada país.

6. Acuerdo de Alcance Parcial sobre el transporte de mercancías peligrosas

Tiene competencia en el transporte por carretera de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Se trata de un complejo cuerpo normativo, por el que los países adheridos al ATIT dieron cumplimiento al compromiso oportunamente asumido respecto a la seguridad en el transporte internacional de mercancías por carretera. Es un instrumento idóneo para “asegurar” las operaciones de transporte de mercancías peligrosas.

7. Acuerdo Tripartito N° 1 (Argentina, Brasil y Uruguay)

El Acuerdo tiene por objeto implantar todas las medidas tendientes a lograr un transporte terrestre trilateral eficiente, que simplifique las operaciones y controles e incremente las opciones para los usuarios. Consta de una parte inicial general, conformada por siete artículos (convenio marco) y de una parte específica integrada por cinco anexos.

Cada uno de estos anexos tiene relación con: a) el establecimiento de la póliza única de seguro de responsabilidad civil del transportista terrestre en viaje internacional por daños causados a personas o cosas, transportadas o no, sin contar la propia carga, b) normas y procedimientos de inspección fitosanitaria para el comercio de productos vegetales; c) el manifiesto único internacional de cargas por carretera y por ferrovías; d) el formulario único de conocimiento – carta de porte – TIF; y e) el reconocimiento de la facultad del país transitado a participar en los tráficos entre terceros países.

Respecto al contenido de este último anexo, puede afirmarse que se trata de un mecanismo en el que los operadores de transporte terrestre internacional de otros países compensan al país al que le utilizan sus carreteras e infraestructura de transporte. Este acuerdo es actualmente la manifestación más avanzada de integración en materia de transporte por carretera, dentro de la subregión, aunque su cumplimiento efectivo es escaso.

8. Normativa Mercosur

Se reconocen bajo esta denominación a las principales normas generadas en los ámbitos de negociación vinculados con el transporte carretero de la subregión, tales como:

a) Protocolo de Montevideo sobre el Comercio de Servicios del Mercosur: Acuerdo-marco que regula la liberalización del comercio de servicios en el ámbito del Mercosur. Establece la liberalización del comercio en un plazo de diez años a partir de la entrada en vigor del Protocolo, el cual implica la eliminación de las barreras al comercio de servicios intrazona, y ruedas anuales de negociación.

b) Resolución sobre Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su Ejercicio en el Ámbito del Mercosur. Consagra las reglas básicas de acceso al mercado de transporte carretero y la empresarización del transportista.

c) Resolución sobre operaciones aduaneras para el transporte de correspondencia y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular en viajes internacionales.

d) Normativas que faciliten la operación fronteriza, como controles integrados en frontera, atención permanente de las aduanas, la utilización del Formulario MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga-Declaración de Tránsito Aduanero Internacional), reglamentaciones de los despachos aduaneros, valoración aduanera, cuestiones migratorias del personal involucrado en operaciones de transporte, etc.

La plena aplicación de este importante conjunto normativo internacional es una cuestión pendiente entre los países del bloque. Esta situación carga con una parte importante de la responsabilidad de la ineficiencia registrada en el funcionamiento de las fronteras que, más allá de los resultados parciales logrados hasta el presente, han conseguido el efecto contrario al esperado, sin lograr funcionar como facilitadores del comercio.

B. Identificación de los nodos fronterizos principales, para el transporte automotor

En esta sección se identifican y analizan los principales pasos de frontera por donde circula el transporte automotor que moviliza las cargas de comercio exterior entre los países del Mercosur. Para determinar la importancia relativa entre los nodos fronterizos se analizarán tanto los movimientos en volumen (toneladas), como en cantidad de unidades de transporte (camiones) que transitan por cada paso.

1. Volumen físico a través de la frontera

El volumen físico a través de las fronteras bajo estudio, se investigó desde las fuentes oficiales de información, las cuales se verificaron con otras fuentes privadas, y en las visitas hechas a los pasos fronterizos. Diversas diferencias fueron encontradas entre las distintas fuentes¹³.

Los flujos comerciales de exportaciones entre los países analizados, descriptos en el Cuadro 20, se concentran en los pasos fronterizos que exhibe el Cuadro 21, en la cual se ordenaron los tráficó de mayor a menor.

Cuadro 20

| EXPORTACIONES E IMPORTACIONES. POR PASOS DE FRONTERA (EN TONELADAS), 2000 | | | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| País | Tráfico entre | Paso de Frontera | Exportaciones | Importaciones | Total |
| Uruguay | Uruguay-Argentina | Colonia - Buenos Aires | 52 290 | 14 869 | 67 159 |
| | | Fray Bentos - Puerto Unzué | 274 875 | 627 310 | 902 185 |
| | | Paysandú - Colón | 155 042 | 45 187 | 200 229 |
| | | Salto - Concordia | 109 073 | 55 912 | 164 985 |
| | Total Uruguay-Argentina | | 591 280 | 743 278 | 1 334 558 |
| | Uruguay-Brasil | Artigas - Quaraí | 38 153 | 1 207 | 39 360 |
| | | Bella Unión - Barra do Quaraí | 45 819 | 41 883 | 87 702 |
| | | Rivera - Santana do Livramento | 130 798 | 123 666 | 254 464 |
| | | Aceguá - Aceguá | 33 640 | 5 629 | 39 269 |
| | | Río Branco - Jaguarao | 491 720 | 198 018 | 689 738 |
| Chuy - Chui | 269 838 | 333 740 | 603 578 | | |
| Total Uruguay-Brasil | | 1 009 968 | 704 143 | 1 714 111 | |
| Total Uruguay | | | 1 601 248 | 1 447 421 | 3 048 669 |
| Argentina | Argentina-Brasil | Puerto Iguazú - Foz de Iguazú | 674 662 | 242 626 | 917 288 |
| | | B. Irigoyen - Dionisio Cerqueira | 148 709 | 95 013 | 243 722 |
| | | Alvear - Itaqui | 78 951 | 0 | 78 951 |
| | | Santo Tomé - São Borja | 183 745 | 139 321 | 323 066 |
| | | Paso de los Libres - Uruguaiana | 905 527 | 1 478 426 | 2 383 953 |
| | | San Javier - Porto Xavier | 50 647 | 25 003 | 75 650 |
| | Total Argentina-Brasil | | 2 042 241 | 1 980 389 | 4 022 630 |
| | Argentina-Uruguay | Buenos Aires - Colonia | 14 869 | 52 290 | 67 159 |
| | | Puerto Unzué - Fray Bentos | 627 310 | 274 875 | 902 185 |
| | | Colón - Paysandú | 45 187 | 155 042 | 200 229 |
| Concordia - Salto | | 55 912 | 109 073 | 164 985 | |
| Total Argentina-Uruguay | | 743 278 | 591 280 | 1 334 558 | |
| Total Argentina | | | 2 785 519 | 2 571 669 | 5 357 188 |

¹³ Nota metodológica: Analizados los datos de las fuentes de los tres países involucrados se encontraron gran cantidad de diferencias entre volúmenes de cargas y cantidad de camiones en los pasos de frontera estudiados. Con estas diferencias, si bien en algunos puntos eran significativas, se observó que en el acumulado de cada una de las tres fronteras (Brasil-Argentina, Brasil-Uruguay y Uruguay-Argentina), éstas no superaban el 3,5% entre lo publicado por las distintas fuentes. Por lo tanto, se las consideró aceptables en el total, significando que las diferencias se registran principalmente en la distribución entre los distintos pasos de cada una de las fronteras. Dado que esta clase de diferencia no afecta los objetivos del presente trabajo, se optó por usar, en cada caso, la fuente que brindara mayor detalle de la información suministrada, obviando la diferencia existente entre las fuentes de los países.

Cuadro 20 (Conclusión)

| | | | | | |
|--------|------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Brasil | Brasil-Argentina | Foz de Iguazú – Puerto Iguazú | 242 626 | 674 662 | 917 288 |
| | | D. Cerqueira - B. Irigoyen | 95 013 | 148 709 | 243 722 |
| | | Itaqui - Alvear | 0 | 78 951 | 78 951 |
| | | São Borja – Santo Tomé | 139 321 | 183 745 | 323 066 |
| | | Uruguaiana – Paso de los Libres | 1 478 426 | 905 527 | 2 383 953 |
| | | Porto Xavier – San Javier | 25 003 | 50 647 | 75 650 |
| | | Total Brasil-Argentina | 1 980 389 | 2 042 241 | 4 022 630 |
| | Brasil-Uruguay | Quarai - Artigas | 1 207 | 38 153 | 39 360 |
| | | Barra do Quarai - Bella Unión | 41 883 | 45 819 | 87 702 |
| | | Santana do Livramento - Rivera | 123 666 | 130 798 | 254 464 |
| | | Aceguá - Aceguá | 5 629 | 33 640 | 39 269 |
| | | Jaguarao - Río Branco | 198 018 | 491 720 | 689 738 |
| | | Chui - Chuy | 333 740 | 269 838 | 603 578 |
| | | Total Brasil-Uruguay | 704 143 | 1 009 968 | 1 714 111 |
| | | Total Brasil | 2 684 532 | 3 052 209 | 5 736 741 |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) y Anuario Estadístico de Transporte 2001 de la República Oriental del Uruguay.

En el primero de los sentidos, dentro del conjunto de los pasos de frontera entre los tres países, debe notarse que los 6 primeros concentran el 82% de las cargas movilizadas. Los dos puntos principales de las importaciones y exportaciones entre los tres países se concentran en el cruce entre Paso de los Libres–Uruguaiana y los dos pasos que se encuentran en la llamada Triple Frontera entre Paraguay, Brasil y Argentina, que reúnen el 57.5% de los movimientos y una fracción sumamente importante dentro de los cuatro países del Mercosur. El Cuadro 20 presenta los movimientos de toneladas comercializadas por carretera entre los tres países, en ambos sentidos, incluyendo todos los pasos de frontera regular, que ocurrieron durante el año 2000.

Cuadro 21

**CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDAD POR PASOS DE FRONTERA ENTRE LOS 3 PAÍSES,
(En toneladas, 2000)**

| Paso de frontera | Exportaciones | Importaciones | Total |
|-------------------------------------|---------------|---------------|------------------|
| Paso de los Libres - Uruguaiana | 905 527 | 1 478 426 | 2 383 953 |
| Foz de Iguazú - Ciudad del Este (*) | | | 1 800 021 |
| Foz de Iguazú – Puerto Iguazú | 242 626 | 674 662 | 917 288 |
| Fray Bentos – Puerto Unzué | 274 875 | 627 310 | 902 185 |
| Jaguarao – Río Branco | 198 018 | 491 720 | 689 738 |
| Chui – Chuy | 333 740 | 269 838 | 603 578 |
| Santo Tomé – São Borja | 183 745 | 139 321 | 323 066 |
| Rivera-Santana do Livramento | 130 798 | 123 666 | 254 464 |
| B. Irigoyen-D. Cerqueira | 148 709 | 95 013 | 243 722 |
| Colón – Paysandú | 45 187 | 155 042 | 200 229 |
| Concordia – Salto | 55 912 | 109 073 | 164 985 |
| Barra do Quarai - Bella Unión | 41 883 | 45 819 | 87 702 |
| Alvear - Itaqui | 78 951 | | 78 951 |
| Porto Xavier – San Javier | 25 003 | 50 647 | 75 650 |
| Buenos Aires – Colonia | 14 869 | 52 290 | 67 159 |
| Artigas – Quarai | 38 153 | 1 207 | 39 360 |
| Aceguá – Aceguá | 33 640 | 5 629 | 39 269 |
| Total pasos analizados | | | 8 871 320 |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) y Anuario Estadístico de Transporte 2001 de la República Oriental del Uruguay. Nota: Debe entenderse como exportaciones, las realizadas por la primera ciudad mencionada en la columna "Paso de Frontera". Las exportaciones e importaciones son referentes al país de la primera ciudad fronteriza citada. (*) datos disponibles solo para el total del año sin discriminar exportaciones e importaciones

2. Movimiento de camiones por los pasos de frontera

Por su parte, el Cuadro 22 exhibe los movimientos de camiones que durante el mismo año cruzaron los puestos fronterizos en ambos sentidos. Los totales de entradas y salidas de camiones cargados, registrados en los pasos fronterizos de los países examinados en el Cuadro 22, pueden observarse en un orden que va de mayor a menor cuantía de movimiento, en el Cuadro 23. Dentro del total de pasos analizados, debe notarse que los seis primeros que concentran el 85% de las cargas movilizadas son: Paso de los Libres-Uruguaiana, Foz de Iguazú-Puerto Iguazú, Fray Bentos-Puerto Unzué, Chui-Chuy, Jaguarao-Río Branco y Santo Tomé - São Borja. Los puntos principales de importación y exportación entre los tres países se concentran en el cruce entre Paso de los Libres-Uruguaiana y los pasos de la Triple Frontera, con el 56.2% de los movimientos, mostrando así una correspondencia con los datos de toneladas transportadas analizadas sobre el Cuadro 21.

Cuadro 22

MOVIMIENTOS DE CAMIONES CARGADOS POR PASOS DE FRONTERA, (EN UNIDADES), 2000

| País | Tráfico entre | Paso de Frontera | Exportaciones | Importaciones | Total |
|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Uruguay | Uruguay-Argentina* | Colonia-Buenos Aires | 5 669 | 978 | 6 647 |
| | | Fray Bentos-Puerto Unzué | 15 620 | 29 896 | 45 516 |
| | | Paysandú-Colón | 5 416 | 1 947 | 7 363 |
| | | Salto-Concordia | 5 714 | 3 984 | 9 698 |
| | Total Uruguay-Argentina | | 32 419 | 36 805 | 69 224 |
| | Uruguay-Brasil* | Artigas-Quaraí | 1 085 | 39 | 1 124 |
| | | Bella Unión-Barra do Quaraí | 1 565 | 1 409 | 2 974 |
| | | Rivera-Santana do Livramento | 5 358 | 5 801 | 11 159 |
| | | Aceguá-Aceguá | 1 492 | 311 | 1 803 |
| | | Río Branco-Jaguarao | 17 985 | 9 249 | 27 234 |
| Chuy-Chui | | 11 958 | 17 043 | 29 001 | |
| Total Uruguay-Brasil | | 39 443 | 33 852 | 73 295 | |
| Total Uruguay | | | 71 862 | 70 657 | 142 519 |
| Argentina | Argentina-Brasil** | Puerto Iguazú-Foz de Iguazú*** | 40 103 | 43 538 | 83 641 |
| | | B. Irigoyen-D. Cerqueira | 6 926 | 5 336 | 12 262 |
| | | Alvear-Itaqui | 3 334 | 0 | 3 334 |
| | | Santo Tomé- São Borja | 8 847 | 8 709 | 17 556 |
| | | Paso de los Libres-Uruguaiana | 53 568 | 96 423 | 149 991 |
| | | San Javier-Porto Xavier | 3 195 | 2 986 | 6 181 |
| | Total Argentina-Brasil | | 115 973 | 156 992 | 272 965 |
| | Argentina-Uruguay* | Buenos Aires-Colonia | 978 | 5 669 | 6 647 |
| | | Puerto Unzué-Fray Bentos | 29 896 | 15 620 | 45 516 |
| | | Colón-Paysandú | 1 947 | 5 416 | 7 363 |
| Concordia-Salto | | 3 984 | 5 714 | 9 698 | |
| Total Argentina-Uruguay | | 36 805 | 32 419 | 69 224 | |
| Total Argentina | | | 152 778 | 175 353 | 342 189 |
| Brasil | Brasil-Argentina** | Foz de Iguazú - Puerto Iguazú*** | 43 538 | 40 103 | 83 641 |
| | | D. Cerqueira-B. Irigoyen | 5 336 | 6 926 | 12 262 |
| | | Itaqui-Alvear | 0 | 3 334 | 3 334 |
| | | São Borja-Santo Tomé | 8 709 | 8 847 | 17 556 |
| | | Uruguaiana-Paso de los Libres | 96 423 | 53 568 | 149 991 |
| | | Porto Xavier-San Javier | 2 986 | 3 195 | 6 181 |
| | Total Brasil-Argentina | | 156 992 | 115 973 | 272 965 |

Cuadro 22 (Conclusión)

| | | | | |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| Brasil-Uruguay* | Quaraí - Artigas | 39 | 1 085 | 1 124 |
| | Barra do Quaraí - Bella Unión | 1 409 | 1 565 | 2 974 |
| | Santana do Livramento - Rivera | 5 801 | 5 358 | 11 159 |
| | Aceguá - Aceguá | 311 | 1 492 | 1 803 |
| | Jaguarao - Río Branco | 9 249 | 17 985 | 27 234 |
| | Chui - Chuy | 17 043 | 11 958 | 29 001 |
| Total Brasil-Uruguay | | 33 852 | 39 443 | 73 295 |
| Total Brasil | | 190 844 | 155 416 | 346 260 |

* Fuente: Anuario Estadístico de Transporte 2001 de la República Oriental del Uruguay

** Fuente: Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI)

*** Corresponde al dato de la triple frontera publicado en ABTI

Nota: En los pasos de frontera entre Brasil y Uruguay se utilizó la información del Anuario del Uruguay, por mayor disponibilidad de datos; ya que la diferencia encontrada en el agregado entre esta fuente y la de ABTI es poco significativa (menor al 4%). Las exportaciones e importaciones son referentes al país de la primera ciudad fronteriza citada.

Cuadro 23

CLASIFICACIÓN DE CAMIONES CARGADOS POR PASOS DE FRONTERA, (EN UNIDADES), 2000

| Paso de Frontera | Exportaciones | Importaciones | Total |
|----------------------------------|---------------|---------------|----------------|
| Paso de los Libres - Uruguaiana | 53 568 | 96 423 | 149 991 |
| Foz de Iguazú - Puerto Iguazú* | 43 538 | 40 103 | 83 641 |
| Fray Bentos - Puerto Unzué | 15 620 | 29 896 | 45 516 |
| Chui - Chuy | 17 043 | 11 958 | 29 001 |
| Jaguarao - Río Branco | 9 249 | 17 985 | 27 234 |
| Santo Tomé - São Borja | 8 847 | 8 709 | 17 556 |
| B. Irigoyen - Dionisio Cerqueira | 6 926 | 5 336 | 12 262 |
| Rivera - Santana do Livramento | 5 358 | 5 801 | 11 159 |
| Concordia - Salto | 3 984 | 5 714 | 9 698 |
| Colón - Paysandú | 1 947 | 5 416 | 7 363 |
| Buenos Aires - Colonia | 978 | 5 669 | 6 647 |
| Porto Xavier - San Javier | 2 986 | 3 195 | 6 181 |
| Alvear - Itaqui | 3 334 | 0 | 3 334 |
| Barra do Quaraí - Bella Unión | 1 409 | 1 565 | 2 974 |
| Aceguá - Aceguá | 1 492 | 311 | 1 803 |
| Artigas - Quaraí | 1 085 | 39 | 1 124 |
| Total pasos analizados | | | 415 484 |

Fuente: Elaboración propia. en base a datos de Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) y Anuario Estadístico de Transporte 2001 de la República Oriental del Uruguay.

Nota: Las exportaciones e importaciones son referentes al país de la primera ciudad fronteriza citada.

* Corresponde al dato de la triple frontera publicado en ABTI.

3. Principales problemas que obstaculizan el transporte terrestre entre los tres países

Los cuadros a continuación refieren a los problemas, tanto físicos como organizativos, verificados en los principales pasos de frontera analizados en la sección anterior.

El Cuadro 24 presenta, en orden decreciente de acuerdo a la cantidad de toneladas movilizadas durante 2000, una descripción de las características de los pasos y del estado de la infraestructura vial de acceso a dichos pasos, y de continuidad en el país adyacente, mientras que el Cuadro 25, describe los principales problemas de orden organizativo en cada uno de ellos.

Se observa la convergencia de dos fenómenos: ciertas estrecheces de la infraestructura y problemas de organización del sector y de las autoridades, en un marco de desincentivos al correcto

desempeño de los organismos y funcionarios (descoordinación, corrupción) para que el transporte terrestre avance de manera más fluida y dinámica.

En el primer sentido encontramos que del lado de Brasil se observa, en forma comparada, un amplio dispositivo logístico de asistencia y tratamiento a las cargas por automotor junto con más amplias instalaciones para el desarrollo de la tarea de control fronterizo, pero un estrangulamiento en la infraestructura vial —considerada como un conjunto de estado del pavimento, la señalización y el diseño de ingeniería (Ver Cuadro 13)— y en el segundo sentido, una relativamente mejor organización burocrática, mayores economías de escala a nivel empresario y más alto nivel de profesionalismo en los transportistas.

En Argentina se observa una mejor infraestructura vial (Ver Cuadro 15) pero congestionable (Ver Mapa 2), pobre infraestructura fronteriza, severos desincentivos al desempeño de funcionarios y entes públicos (corrupción, descoordinación, manejos), pobre organización burocrática, menor profesionalización, excesivo impacto de los problemas de tiempos muertos, si bien registran una mejora en los últimos años. En efecto, en 1987, el tiempo promedio de demora de los camiones con carga en algunas fronteras “conflictivas” era de tres días. En 1989, la demora media se había acrecentado, alcanzando a cuatro días, o incluso más como lo señala en estudio DITIAS de la ALADI que menciona hasta cinco días de demora. Posteriormente, el tiempo atribuible a demoras en los trámites se ha reducido aunque, a veces, las esperas son todavía muy grandes, debido a fallas de organización e incentivos. Se ha estimado que el 65% de las cargas que trasponen la frontera más complicada de Uruguaiana/Paso de los Libres, tienen retrasos de entre 30 y 36 horas, con una mínima fracción de vehículos cuyas demoras se sitúan alrededor de las 11 horas, o a veces menos.

En Uruguay, la infraestructura de transporte automotor tiene gran importancia para el comercio exterior del país, ya que la mayor parte del intercambio de productos comercializados se efectúa por carretera. Pero a pesar de que en el orden administrativo y organizacional se registran destacables mejoras, en comparación con sus vecinos de Argentina y Brasil, Uruguay presenta algunas vías de acceso en precarias condiciones; por lo que es fundamental que se realicen avances en la inversión de tareas de construcción y mantenimiento de carreteras, para poder lograr la imperiosa rehabilitación de los corredores deteriorado. La red de carreteras del Uruguay, posee puentes con restricciones de capacidad, ya que en el interior, éstos soportan un tránsito de vehículos con cargas de hasta 12 o 15 toneladas solamente. Por otro lado, si el estado de las carreteras interiores del Uruguay fuera considerablemente mejor, facilitaría el tránsito de camiones que actualmente transitan entre Argentina y Brasil —efectuando la conexión entre Buenos Aires y Porto Alegre— acortando camino y reduciendo la congestión. Así, por medio de los adelantos en la infraestructura en Uruguay, se podría no sólo mejorar su propio desarrollo comercial, sino que posibilitaría dinamizar parte del sistema de economías integradas de la subregión. Otra parte fundamental para lograr el dinamismo, es reducir las diferencias de especificaciones técnicas entre los países, completar la integración de las actividades de control aduanero, simplificar los trámites burocráticos y optimizar la labor de los funcionarios.

Como se ha señalado, los problemas relacionados con el transporte terrestre del Mercosur, especialmente los que relacionan al comercio entre Argentina, Brasil y Uruguay, se deben a la confluencia de problemas de orden físico y organizativo. En el cuadro anterior, presentamos una breve descripción física de los pasos de frontera, mientras que el siguiente resume los problemas de organización, y de políticas públicas e internacionales en este sector del transporte.

Cuadro 24

ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA EN LOS PASOS DE FRONTERA ENTRE LOS 3 PAÍSES

| Paso de frontera | Total Tn movilizadas Año 2000, en miles | Estado del paso | Estado del tramo vial a ambos lados del paso | | |
|--|--|---|--|--------------------------------|-----------------------|
| | | Principales características | Argentina (*) | Brasil | Uruguay (**) |
| Paso de los Libres - Uruguiana | 2 383.9 | Acceso: carretera, ferrocarril. Principal paso de la región, en cantidad de camiones y toneladas, Deficiencias estructurales en Argentina, Falta de coordinación. Importantes demoras. Único punto de frontera que conecta la Argentina con Brasil por modo ferroviario regular pero hay problemas por diferencia de trocha entre ambos países. | Bueno. congestionado | Deficiente. desde Porto Alegre | - |
| Foz de Iguazú - Ciudad del Este (Paraguay) | 1 800.0 | Acceso: carretera. Muy importantes pasos, uniendo los tres países. Mejor estado de la infraestructura de acceso, deficiencias estructurales fronterizas (Argentina). Fallas de coordinación. Demoras. | - | Bueno. desde Curitiba | - |
| Foz de Iguazú - Puerto Iguazú | 917.3 | | Bueno. congestionado | Bueno. desde Curitiba | - |
| Fray Bentos - Puerto Unzué | 902.2 | Acceso: carretera y ferrocarril (inactivo) Pasaje de ruta terrestre más corta entre Montevideo y Buenos Aires. Tiene integración de controles de frontera. Mejor funcionamiento relativo que los pasos de la frontera con Brasil. | Bueno. congestionado | - | Entre regular y bueno |
| Jaguarao - Río Branco | 689.7 | Acceso: carretera y ferrocarril (inactivo). Problemas de saturación en puente. Vías de acceso precarias del lado uruguayo, pero hay problemas por diferencia de trocha entre ambos países. | - | Deficiente, desde Curitiba | Regular |
| Chui - Chuy | 603.6 | Acceso: carretera. Problemas estructurales, de acceso y circulación de camiones. | - | Deficiente, desde Río Grande | Entre regular y bueno |
| Santo Tomé - São Borja | 323.1 | Acceso: carretera. Puente concesionado, con peaje. Este paso suele servir como sustituto de Uruguiana - Paso de los Libres, con cierto éxito. Demoras marcadamente menores que su alternativo. Paso con todos los controles integrados. | Bueno. congestionado | Deficiente, tramo previo | - |
| Rivera - Santana do Livramento | 254.5 | Acceso: carretera, ferrocarril (no activo). Frontera seca con conexión carretera y ferroviaria. Problemas de acceso y circulación de camiones. Diferencia de trocha ferroviaria. | - | S/d | Entre regular y bueno |
| Colón - Paysandú | 200.2 | Acceso: carretera. | Bueno, congestionado | - | Entre regular y bueno |
| Concordia - Salto | 164.9 | Acceso: carretera y ferrocarril (inactivo). | Bueno, congestionado | - | Entre regular y bueno |
| Barra do Quarai - Bella Unión | 87.7 | Acceso: carretera y ferrocarril (inactivo). | - | Deficiente, desde Curitiba | Entre regular y bueno |
| Buenos Aires - Colonia | 67.2 | Acceso: barco, ferry. Tránsito fluvial Existe una continua investigación para el desarrollo de la construcción de un puente. | Bueno | - | Bueno |
| Artigas - Quaraí | 39.4 | Acceso: carretera. Existen limitaciones en el acceso | - | Deficiente, desde Pelotas | Entre regular y bueno |
| Total pasos analizados | 8 433.5 | | | | |

Fuentes: Estado de rutas: Argentina: Órgano de Control de las Concesiones Viales (OCCV) y Dirección Nacional de Vialidad. 2001. Brasil: Pesquisa Rodoviária 2002. CNT. Uruguay: Dirección Nacional de Vialidad. Uruguay, varios.

Notas: (*) Exceptuando los tramos de acceso a Colonia, y la Ruta 3, relevados durante el desarrollo del estudio, para el resto de los tramos en Uruguay se usó información de la DNV de 1999, que señalaba que el estado de los pavimentos y la capacidad de circulación, varía de regular a bueno, debido a algunos problemas de diseño y de deficiencias en obras de arte (antigüedad de las obras, angostura, o problemas estructurales).

(**) La información se corresponde con los índices de estado de los corredores nacionales informados por el OCCV y DNV para el año 2000 y el registro de TMDA (posibles congestionamientos) del año 2001 informado por la DNV, verificado en el terreno durante el transcurso de este trabajo de investigación (mes de junio/julio 2002), en forma coincidente con lo informado por la Gendarmería Nacional Argentina (ver <http://www.gendarmeria.gov.ar>), mismo periodo.

Cuadro 25
PRINCIPALES PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

| Definición | Descripción | Responsabilidad | Impacto | Medidas de Solución |
|---|--|---|--|--|
| Trabas burocráticas en autorizaciones internacionales a los transportistas Demoras. Alta incertidumbre. Falta de continuidad en los organismos públicos y de los funcionarios Superposición de Normas | Diversidad documentación requerida. Resolución 15 (AR) facilita la documentación dado que se elimina un paso importante en el trámite del permiso internacional. Pero, en Argentina no se ha logrado que las autoridades lo implementen adecuadamente: Los permisos de operación internacional son caros y lentos (gran incertidumbre de los tiempos). En Uruguay y Brasil es más ágil y dinámico. Cambios frecuentes de funcionarios, falta de decisión y continuidad de los funcionarios a cargo de los temas, carencia de profesionalismo. Nuevos trámites realizados ante las autoridades (p.e.: renovación de permisos) implican una pesada carga burocrática al requerirse documentación ya presentada. | Oficial. Incumplimiento de pautas acordadas entre los países | Incertidumbre. Pérdida de la carga. Sobre costos. | Parece simple desde el punto de vista organizativo, pero es muy difícil desde el punto de vista institucional |
| Acumulación de sobretiempos en las múltiples operaciones de frontera (burocrático-oficial) y de carga y descarga en origen y destino (organización – privado). Cantidad de trasbordos de carga en frontera | Problemas de organización de la actividad de control fronterizo, incluyendo limitaciones horarias en el funcionamiento, incorrectos incentivos al mejor desempeño de los funcionarios entre organismos del mismo país, descoordinación de horarios entre países. Incumplimiento de las normas internacionales de control y documentación. Falta de integración en el área de control fronterizo. Congestión. Restricciones regulatorias, comerciales u organizativas que originan trasbordos en frontera (*). Tratamiento migratorio a los choferes provoca demoras. Problemas de organización privada en la carga y descarga en origen y destino. | Oficial: nacional e internacional Privada | El tiempo que los vehículos ocupan en esperas (incluyendo las que responden a decisiones privadas) supera al tiempo operativo del camión: ineficacia del uso del capital. Sobre costos. Riesgo de oportunismo y corrupción entorpeciendo el funcionamiento de la frontera y provocando demoras innecesarias. | Aparece como de simple resolución desde el punto de vista organizativo, pero es muy difícil desde el punto de vista institucional. Aplicación de las resoluciones del Grupo Mercado Común que establecen la integración de los controles fronterizos. Ampliación de los horarios y coordinación entre organismos y entre países, según Resoluciones GMC. Agilización trámites migratorios. |
| Regresos en lastre | Unidireccionalidad de los tráficos | | Negativo, agrega costos al tramo cargado | |
| Inconvenientes de la Aplicación de la Normativa Mercosur | Diferencias de aplicación entre las jurisdicciones de los distintos países. Complejidad en la documentación requerida. Falta de implementación o errores en la aplicación de los Documentos de Transporte Internacional (Manifiesto Internacional de Cargas / Documento de Tránsito Aduanero) como documentación fiscal (**). Largas demoras en internalizar la normativa. Incumplimiento de la misma una vez internalizada (Ej: Inspección Técnica Vehicular). | Oficial/ internacional | Negativo, suma gran cantidad de pequeños inconvenientes. Fuente importante de demoras. Riesgo de oportunismo. Los países intentan solucionarlo, pero discuten sin avanzar, y cuando lo logran aún se es difícil su cumplimiento e internalización en cada país. | Internacional, para facilitar y profundizar la integración regional: asumir la unificación y simplificación de los documentos de transporte y control fiscal para las aduanas de origen y destino. Mayor dinamismo regional en el funcionamiento de los Comités Técnicos del Mercosur involucrados en el transporte internacional. |

Conclusión Cuadro 25

| Definición | Descripción | Responsabilidad | Impacto | Medidas de Solución |
|---|---|-------------------|--|--|
| Asimetrías y Presión Tributaria | Diferencias en las presiones tributarias entre los países. ♣ Cargas impositivas excesivas. | Oficial | Quita competitividad | Tratamiento impositivo según exportaciones e importaciones |
| Responsabilidad Civil del Transportista | Aumento del costo del seguro. Acuerdo CRT (Contrato de Responsabilidad del Transporte). Argentina no suscribió, pero sí lo hizo el resto de los países del Mercosur. | Oficial | | Unificar y armonizar el sistema de seguros, a través de la Póliza Única. Implementación del acuerdo CRT |
| Seguridad en las Rutas | Robo de camiones y carga Contrabando | Oficial | Inseguridad. Aumento de los costos de seguro. Disminuye la credibilidad de las compañías | |
| Escasa Profesionalidad y Atomización del Sector | Por la falta de control tanto en la entrega de permisos como el control de rutas, y dado que los países muchas veces no cumplen con las exigencias del Acuerdo Internacional o con lo acordado en Mercosur, se distorsiona la profesión y se observa escasa profesionalidad del sector (proliferación de informales). Gran parte del sector se muestra reticente a competir, a incorporar nueva tecnología y parece descansar en eventuales soluciones provenientes del Estado. Mejor situación relativa en Brasil y Uruguay que en Argentina | Oficial y Privado | Competencia desleal con los profesionales Desincentivo de la eficiencia | Aplicación de la Resolución GMC 58/94, sobre acceso a la profesión del transportista. Permisos ocasionales autorizados solo a permisionarios, que no deberían otorgarse discriminadamente. |

♣ Siguiendo el estudio de DITIAS sobre el tratamiento impositivo, la presión tributaria total del Mercosur a inicios del año 2000, sobre su PBI es de un 20.6% en términos generales y se distribuye de la siguiente forma: 25.7% en Argentina, 23.1% en Brasil, 9.6% en Paraguay y 24% en Uruguay. Con respecto a la *imposición a la renta*, en Uruguay no existe impuesto a las rentas de las personas físicas, y en Argentina, Brasil y Paraguay existe aunque sus mínimos no imposables son distintos. Uruguay optó por la proporcionalidad. Brasil y Paraguay optaron por la progresividad y Argentina la adoptó en materia de renta de las personas físicas y la proporcionalidad en materia de imposición a las rentas de las personas jurídicas. Con respecto a la *imposición al capital*. Brasil no tiene un impuesto al patrimonio o a los activos en general y Paraguay sólo lo tiene para las personas jurídicas, Argentina tiene un sistema de imposición a los activos y Uruguay tiene un tributo muy mal estructurado por cuanto está a mitad de camino de la tendencia a la imposición sobre activos. Con respecto a la *imposición indirecta al consumo (IVA)*, el sistema político federal imperante en Brasil y Argentina, es un factor de distorsión en materia de las alícuotas del impuesto (Brasil) porque varían según el Estado y el Municipio y en materia de superposición (Argentina) porque conviven dos impuestos generales al consumo disímiles, el IVA y el Impuesto Provincial a los Ingresos Brutos. En Paraguay existe una multiplicidad de impuestos sobre el valor pleno. Excepto en Uruguay, en los restantes países se desconsidera el concepto de exportación de servicios, que implica tratar a los servicios prestados en el país a sujetos del exterior de manera similar a las exportaciones de bienes, desgravándolos y permitiendo al prestador de los servicios recuperar el impuesto facturado por proveedores o pagado en la importación. Las alícuotas registran importantes diferencias. Mientras Uruguay y Argentina desgravan los transportes asociados a exportaciones, en Brasil y Paraguay se los grava. En Argentina, el régimen de devolución de IVA vigente hasta el momento no ha dado resultado, provocando enormes dificultades a los transportistas ante la falta de cobro correcto de los reintegros. Con respecto a la *imposición sobre seguridad social*, los montos de las alícuotas son totalmente diferentes; Argentina 49%, Brasil 43.2%, Paraguay 25% y Uruguay 44.5%.

(*) Los trasbordos son la simple operación de cambio de la carga entre unidades de transporte. En la frontera, esto reconoce distintos motivos, que obedecen a: (i) decisiones comerciales u operativas del transportista; (ii) restricciones normativas. Dentro del primer grupo se destacan las operatorias comerciales u organizativas relativas al comercio exterior, por las cuales resulta conveniente a las partes hacer un trasbordo en frontera, o cuando el transportista prefiere evitar la circulación por territorio extranjero por diversas causas. Dentro del segundo grupo se destacan las restricciones impuestas por los gobiernos a la circulación de vehículos de otros países o la obligación de practicar un trasbordo cuando el transportista no ha cumplido con todas los requisitos para el cruce. En las fronteras entre los tres países la mayor parte de los trasbordos ocurren con operaciones a y desde Brasil, por razones operativas y comerciales, y también como un paliativo a las demoras ocasionadas en el paso de frontera. Según los datos de 1999, aproximadamente el 65% de las operaciones implicaba al menos un trasbordo, incluyendo trasbordos por incumplimientos procedimentales, pero mayoritariamente por razones comerciales u operativas del transporte del comercio internacional. Según estimaciones preliminares, al 2001 aquella cifra se habría reducido, aunque no significativamente. En el resto de los países analizados, los trasbordos son menores y también suelen responder a problemas aduaneros o decisiones de los transportistas.

(**) La documentación denominada "Manifiesto Internacional de Cargas-Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)" fue aprobada con la finalidad de facilitar las operaciones de tránsito por terceros países o para iniciar una operación en aduana interior o bien nacionalizar la mercadería en el lugar de destino final. Actualmente se presentan fallas de implementación o desconocimiento del MIC/DTA, que agregan demoras en la operación fronteriza, yendo en la dirección contraria a la pretendida para el documento (aliviar a la frontera de tareas de emisión de documentación de exportación y de verificación y despacho de la mercadería en las importaciones que podría realizarse en origen o en destino).

4 Situaciones comparadas en otras regiones del mundo

A los efectos de poder comparar la situación del Mercosur —en la que hemos detectado que alrededor del 65% de los camiones sufren demoras de entre 30 y 36 horas— con los casos de otras regiones del mundo, se presentan a continuación los Recuadros 1 y 2, que contienen la información sobre los tiempos de espera en frontera.

Recuadro 1

TIEMPOS DE ESPERA EN FRONTERA EN EUROPA

Dentro de Europa, se analizaron 51 pasos de frontera. El promedio de espera fue de 2 horas y 20 minutos, con un desvío estándar de 2,28. Este desvío tan importante, está determinado por la presencia de cinco pasos con promedios de entre 6 y 11 horas de espera promedio, correspondientes tres de ellos, a la frontera entre Polonia y Alemania y otros dos a la frontera entre Polonia y la República Checa. Otros cinco pasos registran esperas promedio de entre 4 y cinco horas. Los valores utilizados corresponden al periodo entre enero de 1998 y diciembre de 2001, para 51 pasos entre Europa Central con Europa Oriental y Occidental, correspondientes a las siguientes fronteras:

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Polonia y Federación Rusa | Rumania y Bulgaria |
| Polonia y Lituania | Macedonia y Bulgaria |
| Polonia y Bielorrusia | Grecia y Bulgaria |
| Polonia y Ucrania | Alemania y limítrofes |
| Hungría y Ucrania | Austria y limítrofes |
| Yugoslavia y Bulgaria | Italia y limítrofes |

Recuadro 2

TIEMPOS DE ESPERA EN FRONTERA EN NORTEAMÉRICA

Los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos, ocasionaron la adopción de fuertes medidas de seguridad en las fronteras, que llevaron inicialmente a unos promedios de espera de entre 10 y 11 horas en la frontera entre EE.UU. y Canadá, y de alrededor de 8 horas en la frontera con México.

Actualmente, a pesar de continuar trabajando al Nivel 1 de alerta de seguridad, las esperas se han reducido enormemente, gracias a la adopción de medidas adicionales en las aduanas y otros controles fronterizos, atendiendo al objetivo de mantener el resguardo de seguridad y agilizar el paso. Durante el desarrollo de este trabajo (junio/julio 2002), se han verificado diariamente las esperas en los pasos de ambas fronteras, registrándose demoras de hasta 2 horas en un pequeño grupo de pasos, mientras que la mayoría de los mismos registra demoras que nunca han excedido los 60 minutos.

5. Una estimación del impacto de las ineficiencias

En base a consultas al sector transportista, a expertos de Argentina y Brasil, y a autoridades aduaneras y fronterizas en los tres países, se han realizado estimaciones acerca de los costos variables operativos y los de la frontera, incluyendo pagos con o sin contraprestación específica, o no regulares.

Además del costo directo en que incurre el transporte debido a la organización del comercio y los controles aduaneros y fronterizos, interesa estimar el costo financiero adicionado al considerar el capital del transportista. Para hacerlo hemos considerado los valores de mercado de un semiremolque con tractor, amortizado en 7.5 años, con el 50% del valor residual a los cinco años, descontado al 10% anual. Así, la cantidad de horas de demora, originadas en problemas de organización burocrática y fronteriza más los costos especiales habitualmente involucrados, junto con el costo financiero de las demoras, entre las tres fronteras, suponen un costo de ineficiencia de 32.28 millones de dólares anuales (a valores de mediados de 2002), para los pasos analizados entre los tres países¹⁴. Del mencionado valor, el 80% es generado en los pasos entre Argentina y Brasil, y solo el 6.50% entre Uruguay y Argentina. Se han considerado para el cálculo, estrictamente, los extra-costos originados en las demoras en que se ven envueltos los camiones a la salida de sus países de origen.

Esta ineficiencia, prorrateada por la cantidad de camiones afectados por los problemas entre Argentina y Brasil –la parte mayoritaria de la ineficiencia- es equivalente a 170 dólares¹⁵ por camión, por viaje y representa el 45.6% de las renovaciones anuales de tractores y semiremolques en Argentina, significando un fuerte deterioro del uso del capital.

Los 170 dólares calculados en la prorrata de la ineficiencia entre Argentina y Brasil, es una relación superior al 10% con el precio de un flete típico entre Buenos Aires y São Paulo o Porto Alegre. Siguiendo estos cálculos, los extra-costos entre Uruguay y Brasil alcanzan a 70.65 dólares por camión, y a 38.27 dólares por unidad entre Uruguay y Argentina.

Ahora bien, otras demoras deben ser consideradas en forma adicional a las que ocurren a la salida. Entre ellas, se han considerado las siguientes: las demoras que los mismos camiones incurren al momento de retornar. Se contaron entre 8.5 y 10 horas al regreso entre Brasil y Argentina, cuatro horas entre Brasil y Uruguay y la misma cifra entre Argentina y Uruguay. También deben ser consideradas ciertas ineficiencias organizacionales que son responsabilidad del transportista, relacionadas con las prácticas de manejo de los vehículos y pérdidas de tiempo incurridas ante la carga y la descarga. Estos últimos tiempos fueron relevados en las entrevistas realizadas, estimándose una media de 8 horas por tramo.

Al mismo costo diario antes utilizado, esta sumatoria de demoras importa un extra-costo de 22.4 millones de dólares entre los tres países. En consecuencia, la agregación de ambas estimaciones arroja un extra-costo total de 54.7 millones de dólares por año. Entre Argentina y Brasil, de considerar este valor agregativo, el extra-costo por camión alcanza a 273 dólares. Para

¹⁴ Para arribar a este cálculo se consideraron las demoras en el límite inferior, del 65% de los camiones que operaron entre Argentina y Brasil, mientras que entre Argentina y Uruguay la estimación es de 6.5 horas para el 80%, y de 12 horas (80%) entre Brasil y Uruguay. En todos los casos, estas demoras se consideraron para las idas, con una sensible reducción para los regresos. Por su parte, se estimaron pérdidas en destino de unas 8 horas en cada caso. Al respecto, las distintas fuentes atribuyeron estas demoras en destino o en origen en dos grupos diferenciados. Mientras una parte de los consultados lo atribuyó a la incertidumbre del paso fronterizo que impide planificar el horario de arribo y descarga, otro grupo de consultados lo atribuyó a ineficiencias organizativas propias del sector transportista. Finalmente, de la combinación de dichas demoras anuales, con los valores monetarios y financieros antes mencionados, se arriba a un mínimo de US\$ 32,28 millones de pérdidas anuales de eficiencia y bienestar conjuntas.

¹⁵ Estos 170 dólares incluyen tanto el costo directo por la demora, como el costo financiero antes explicado.

las otras dos fronteras, las cifras de extra costo son de: 129.5 dólares por unidad entre Brasil y Uruguay y 97.14 dólares entre Uruguay y Argentina.

En el caso más severo, Argentina-Brasil, a pesar de los avances registrados en los últimos años en materia de reducción de tiempos muertos en frontera (en 1987, tres días en promedio, en 1989 cuatro días, y en 1994, aún un poco más), en la actualidad ese tiempo de espera sigue siendo muy grande, por fallas de organización e incentivos. Se ha estimado que el 65% de los camiones que pasan la frontera más complicada —Paso de los Libres-Uruguaiana— demoran entre 30 y 36 horas, con una pequeña fracción de vehículos cuyas demoras no superan las 11 horas. Como contrapartida, otro paso de la misma frontera —Santo Tomé- São Borja—registra promedios sustancialmente menores. Para una comparación con la situación internacional, puede verse el Recuadro 1 y el Recuadro 2, de la subsección anterior, adonde se detallan las características de los tiempos de espera en frontera tanto en Europa como en Norteamérica.

En el caso del transporte carretero entre Argentina y Brasil, se registra, en promedio, un movimiento de 650 camiones por día, contabilizando los tráficlos principales que ocurren entre los dos pasos preponderantes. Aquí, el cálculo estimativo del costo de las demoras en frontera arroja un valor aproximado de US\$ 90 en concepto de costo operativo diario, y US\$ 51 en concepto de costo financiero diario por camión. Es importante destacar la convergencia obtenida en las respuestas de los distintos transportistas consultados en los dos países, ya que más allá de las diferencias en los tipos de cambio, luego de descartar los valores extremos¹⁶, todos arribaron a conclusiones similares en lo que respecta a los costos de estas demoras.

Por otro lado, se evaluó cuál sería el costo financiero de las mercaderías demoradas. Para ello, sabiendo que el valor total del comercio bilateral asciende a US\$ 5 321 millones, se tomaron los pasos de frontera entre Foz de Iguazú—Puerto Iguazú y Paso de los Libres—Uruguaiana, ya que son los dos puntos estratégicos del movimiento de importaciones y exportaciones entre ambos países y reúnen el 56.2% de los movimientos de camiones efectuados en el año 2000. De esta manera, conociendo que el 65% de las operaciones resultan afectadas por estas demoras, y utilizando la tasa de interés vigente en Brasil para colocaciones de empresas (7%), se obtuvo que el costo financiero de las mercaderías demoradas (con un promedio de 30 horas de tiempo muerto), es de alrededor de US\$ 464 mil.

Como una corroboración de la problemática creciente en los últimos años en el transporte terrestre en nuestra región, se ha observado que estas ineficiencias han provocado que el recorrido mensual promedio de un vehículo afectado a los trayectos más comunes entre ambos países, se haya reducido un 30%, desde los más de 12.000 Km registrados en 1970. Si esta proporción se extiende a todo el Mercosur, podemos arribar a la conclusión de que el camión se encuentra más tiempo parado esperando carga o cruzar la frontera, que circulando.

Una parte no menor de las ineficiencias calculadas corresponden a ineficiencias organizativas del sector transportista, por fallas propias o por el desincentivo que causa la incertidumbre operativa y también la existencia de una alta rotación de empresas transportistas. Pero estas ineficiencias no sólo se deben a errores de los transportistas, sino que en gran medida, también son ocasionadas por fallas institucionales.

6. Consideraciones finales

Como parte de la tarea de investigación realizada, distintos pasos de frontera fueron visitados durante los meses de julio y agosto del año 2002. En el transcurso de dichas visitas, se realizaron

¹⁶ Algunas respuestas han llegado a mencionar un valor de US\$ 300 diarios de sobre costos por los tiempos muertos en frontera y fallas de organización del comercio internacional.

entrevistas con transportistas y funcionarios, y se hizo la observación de los fenómenos que se habían relevado en las etapas anteriores de la investigación, comprobándose —en general— las distintas problemáticas descritas en los Cuadros 24 y 25.

En efecto, se ha destacado la convergencia de dos fenómenos: un cierto grado de escasez de la infraestructura de acceso a los pasos fronterizos, combinado con problemas en las instalaciones dispuestas para los trámites (con severidad marcada en Argentina) y problemas de organización del sector y de las autoridades. En general, se puede afirmar que, derivado de distorsiones culturales que provienen de la propia estructura de nuestras sociedades, el funcionamiento de las instituciones y organismos involucrados en el transporte internacional terrestre y en la operación fronteriza, responde a un conjunto de desincentivos al buen desempeño de unos y otros. Factores tales como la falta de coordinación entre los organismos y funcionarios dentro del mismo país y entre países, y la corrupción que denuncia frecuentemente los propios transportistas, impiden que el transporte terrestre avance de manera más fluida y dinámica y la marcha del proceso de integración regional se haga más lenta. Quizás en este punto estemos frente a uno de los problemas de fondo, si esta región se dirige hacia una unión más profunda —por ejemplo como la que se vive en Europa— este funcionamiento de la transición de un país a otro y las reiteradas trabas burocráticas que apenas disimulan lo que realmente son: verdaderas barreras comerciales, son puntos que las autoridades y las sociedades deberán superar para que el proceso de integración sea efectiva y derrame todos sus efectos positivos.

Es de destacar que no es por falta de instrumentos que estos problemas persisten; tal como hemos visto, los acuerdos subregionales cubren razonablemente la solución a los problemas más destacados relacionados con la coordinación y la operación del transporte. Aunque sean claramente perfeccionables o profundizables, los acuerdos otorgan herramientas idóneas para que la operación sea más fluida. Lo que ocurre en la práctica es incontrovertible: los acuerdos no se hacen efectivos, no son puestos en práctica y detrás de la asignación de culpas por las fallas de funcionamiento a los “temas internacionales”, se oculta la poca voluntad y la escasa vocación de facilitación al transporte, al comercio y a la integración regional. Resulta claramente llamativa, y sujeta a investigación por las ciencias políticas, sociológicas o antropológicas, la motivación de países que se han enfrentado históricamente en cruentas guerras y que luego han podido integrar una unión aduanera o un mercado común, a diferencia de otros, como los nuestros, que a pesar de la diferencia enunciada, siguen tratando al vecino como un adversario al que se debe “molestar” cada vez que sea posible. “Molestar” al funcionamiento del transporte es la sensación que se recoge luego de observar las prácticas burocráticas y operativas comunes en los países analizados.

Esta situación se aprecia diariamente en el transporte internacional automotor en países del Mercosur, quienes hacen efectiva la vinculación día a día a través de las fronteras. Ello se ve a simple vista en los campamentos de camiones que —muchas veces de manera inexplicable— deben permanecer por días a la espera de la autorización para continuar viaje, la mayoría de las veces en pobres o malas condiciones físicas y de salubridad. Decenas de transportistas fueron entrevistados en dichas esperas, de todas las nacionalidades involucradas en este estudio, encontrándose regularidades destacables: el cohecho (“siempre te encuentran algo...”, “con platita en la mano todo se hace más rápido...”), la falta de instalaciones físicas apropiadas, el exceso de burocracia y la falta de coordinación (inexplicables demoras en la implementación de controles unificados, trámites migratorios de choferes idénticos a los de turistas, multiplicidades de controles fitosanitarios y burocráticos, etc.), *que provocan ineficiencias por extra-costos relacionados con el tiempo perdido y la corrupción.*

Con el fin de poder comparar el funcionamiento operativo de las fronteras, se recabó información de tiempos de espera en otras regiones. El hecho contrastante, resultó de la constatación de las demoras de camiones en la frontera entre Canadá y Estados Unidos, el primer

día en el que el paso fue habilitado nuevamente luego de los atentados del 11 de setiembre de 2001, cuando actuando en el máximo nivel de seguridad nacional (esto implica controles severísimos a cada vehículo) las demoras fueron de unas once horas, declinando luego a un promedio de dos a tres horas en la actualidad. En el mismo sentido, en todas las fronteras de Europa Central y Este se registran esperas en promedio de 2.5 horas por vehículo.

En cambio, en nuestras fronteras, los problemas son muy serios especialmente entre Argentina y Brasil, aunque se reconocen importantes avances en los últimos años en materia de reducción de tiempos muertos en frontera (que estuvo entre cuatro y cinco días promedio hace pocos años atrás). En el caso más grave, se ha estimado que el 65% de los camiones que pasan la frontera por Paso de los Libres—Uruguiana, demoran entre 30 y 36 horas¹⁷ en promedio, con una pequeña fracción de vehículos cuyas demoras no superan las 11 horas. Esta situación no incluye los casos de demoras justificadas por falta de documentación en regla. En la frontera entre Uruguay y Brasil persisten deficiencias físicas, y también otras de orden organizativo. En líneas generales, un funcionamiento relativamente mejor podía observarse en los pasos entre Argentina y Uruguay.

Calculando solamente el extra-costo directo de las ineficiencias y su costo financiero, originados en problemas de organización burocrática, comercial, fronteriza y empresaria, más los costos especiales habitualmente involucrados, se arribó a una estimación de impacto de entre 32.28 millones y 54.7 millones de dólares anuales (a valores de mediados de 2002), para los pasos analizados entre los tres países¹⁸. Del mencionado valor, el 80% es generado en los pasos entre Argentina y Brasil, y sólo el 6.5% entre Uruguay y Argentina. Esta ineficiencia, prorrateada por la cantidad de camiones afectados por los problemas entre Argentina y Brasil —la parte mayoritaria de la ineficiencia— es equivalente a 170 a 273 dólares por camión —de acuerdo a los componentes involucrados—, que guarda una relación de dos dígitos porcentuales con el precio de un flete típico entre Buenos Aires y São Paulo o Porto Alegre.

Se ha mencionado que una parte no menor de los problemas corresponde a ineficiencias organizativas del sector transportista, por fallas propias o por el desincentivo que causa la incertidumbre operativa y también a la existencia de una alta rotación de empresas transportistas.

Por otra parte, los casi 10 mil millones de dólares de inversión vial acumulados entre los tres países en los últimos años (Ver Cuadro 18), han mejorado las condiciones de las rutas, aunque quedan tareas pendientes tal como se ha desarrollado en el capítulo correspondiente. Además, especialmente en Brasil, las instalaciones de frontera han avanzado notablemente y el plan de inversiones viales del país contiene planes ambiciosos que seguramente mostrarán avances efectivos en las rutas del sur del país (cruciales en el comercio con Argentina y Uruguay), en los próximos años. Planes importantes se han recogido también en Uruguay, en materia vial para los próximos años. Por su parte, Argentina tiene planteado para el 2003 el vencimiento de las concesiones viales, momento que será oportuno para su replanteo, aunque en las rutas vinculadas con el Mercosur las mejoras de la prestación han sido destacadas y se relacionan con importantes

¹⁷ Es imperioso destacar que otros pasos de la misma frontera —como Santo Tomé- São Borja o B. Irigoyen - Dionisio Cerqueira o Comandante Andresito— registran mejores performances.

¹⁸ Para arribar a este cálculo se consideraron las demoras en el límite inferior, del 65% de los camiones que operaron entre Paso de los Libres – Uruguiana (30 horas) y Iguazú-Iguaçu (27 horas), mientras que entre Argentina y Uruguay la estimación es de 6.5 horas para el 80%, y de 12 horas (80%) entre Brasil y Uruguay. En todos los casos, estas demoras se consideraron para las idas, con una sensible reducción para los regresos. Por su parte, se estimaron pérdidas en destino u origen de unas 8 horas en cada caso. Al respecto, las distintas fuentes atribuyeron estas demoras en destino o en origen en dos grupos diferenciados. Mientras una parte de los consultados lo atribuyó a la incertidumbre del paso fronterizo que impide planificar el horario de arribo y descarga, otro grupo de consultados lo atribuyó a ineficiencias organizativas propias del sector transportista. Finalmente, de la combinación de dichas demoras anuales, con los valores monetarios y financieros antes mencionados, se arriba a la cifra de 32.28 a 54.7 millones de dólares de pérdidas anuales de eficiencia y bienestar conjuntas.

inversiones verificadas en los últimos años. Las inversiones relacionadas con el mejoramiento de la infraestructura fronteriza, en cambio, aunque muy retrasadas, son de escaso valor y solamente dependen de decisiones de las autoridades políticas.

Estas breves referencias son para destacar que, si bien están presentes, los problemas relacionados con las estrecheces físicas de la infraestructura son menores con relación a las de organización, que a modo de simple enumeración, se resumen en los siguientes: trabas burocráticas, demoras e incertidumbres en las autorizaciones internacionales a los transportistas; falta de continuidad en los organismos públicos y de los funcionarios; multiplicidad y superposición de normas nacionales, e incumplimientos manifiestos en las normativas subregionales; inconvenientes con la aplicación de la Normativa Mercosur; acumulación de sobre-tiempos y extra-costos en las múltiples operaciones de frontera (de mayor peso en la responsabilidad al sector burocrático-oficial-internacional) y de carga y descarga en origen y destino (relacionados con temas de organización del sector privado); notorias diferencias entre los países en el profesionalismo del sector transportista privado; excesiva cantidad de trasbordos de carga en frontera; unidireccionalidad y alta estacionalidad de los tráficos y nivel de regresos en lastre; problemas con asimetrías fiscales y presiones tributarias entre los países; serios problemas de seguridad en las rutas.

Bibliografía

- ALADI (2000); Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS); Asociación Latinoamericana de Integración; CD-ROM; Montevideo, septiembre.
- Averbug, André (1999); “MERCOSUL: Economic Trends and Outlook”; publicado por Brazilian Development Bank en: <http://www.bndes.gov.br/english/studies.asp>
- Cámaras de Transporte Internacional: Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI). Asociación de Empresarios de Transporte Internacional (AETI). y Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC). Asociación Brasileña de Transporte Internacional (ABTI); <http://www.abti.com.br/.htm>. Consejo Empresarial de Transporte de Cargas por Carreteras del Mercosur. CONDESUR. Consultas y documentos varios.
- Centro de Economía Internacional (CEI); <http://www.cei.mrecic.gov.ar/.html/estadistica.htm>
- CEPAL (2001); “Panorama de la inserción internacional de América Latina y El Caribe 2000-2001”; CEPAL, Santiago de Chile
- (2002); “Balance preliminar de las economías de América Latina y El Caribe”; CEPAL, Santiago de Chile
- (2002); Base de Datos del Transporte internacional; <http://www.eclac.cl>
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte. CNRT, (2002); <http://www.cnrt.gov.ar/> República Argentina.
- Dirección Nacional de Vialidad de la República Argentina; <http://www.vialidad.gov.ar>
- Dirección Nacional de Vialidad de la República Oriental del Uruguay; <http://www.dnvuruguay.com/>
- GEIPOT (2002); “Anuario Estadístico 2001”, Ministerio dos Transportes, Brasilia.

- Heymann, Daniel (2001), "Regional Interdependencies and Macroeconomic Crises: Notes on Mercosur", ECLAC Office in Buenos Aires - SERIE Estudios y perspectivas N° 5, November
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INDEC (2002); "Estadísticas del Comercio Exterior Argentino", en diskettes.
- JBIC (2001), "Mercosur Experience in Regional Freight Transport Development", Research Paper N°13, March.
- Ministerio de Transporte de la República Oriental del Uruguay (2002); "Anuario Estadístico de Transporte 2001"; Buenos Aires, Argentina.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de la República del Paraguay; <http://www.mopc.gov.py/>
- OEA - Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay (1999); "Estudio de Integración Regional en el Transporte de Carga", mimeo; Montevideo, Uruguay.
- Secretaría de Transporte de la República Argentina (2002); "Compendio Estadístico del Transporte 2001"; Buenos Aires, Argentina.

Anexo

A. Distribución modal del transporte

Cuadro 4
DISTRIBUCIÓN MODAL DEL COMERCIO DENTRO Y FUERA DE AMÉRICA LATINA Y CARIBE, 2000

| Modo de transporte | | Argentina | | Brasil | | Uruguay | |
|--------------------|------------|------------|-------|-------------|-------|-----------|-------|
| | | Tn | % | Tn | % | Tn | % |
| Avión | Dentro ALC | 23 928 | 0.12 | 38.921 | 0.22 | 7.119 | 0.31 |
| | Fuera ALC | 51 643 | 0.13 | 436.319 | 0.2 | 4.636 | 0.37 |
| Agua | Dentro ALC | 15 166 271 | 75.93 | 12.922.691 | 74.5 | 1.310.804 | 57.69 |
| | Fuera ALC | 40 527 178 | 98.98 | 220.927.119 | 99.23 | 1.258.220 | 99.17 |
| Postal | Dentro ALC | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 |
| | Fuera ALC | 184 979 | 0.45 | 79 | 0 | 0 | 0 |
| Tren | Dentro ALC | 20 538 | 0.1 | 371 619 | 2.14 | 188 246 | 8.29 |
| | Fuera ALC | 1 017 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ductos | Dentro ALC | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Fuera ALC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Camión | Dentro ALC | 4 761 261 | 23.84 | 3 697 892 | 21.32 | 765 766 | 33.71 |
| | Fuera ALC | 140 208 | 0.34 | 656 | 0 | 5 922 | 0.47 |
| Otro | Dentro ALC | 1 877 | 0.01 | 313 994 | 1.81 | 0 | 0 |
| | Fuera ALC | 41 430 | 0.1 | 1 278 390 | 0.57 | 2 | 0 |
| Total | Dentro ALC | 19 973 879 | 100 | 17 345 126 | 100 | 2 271 935 | 100 |
| | Fuera ALC | 40 94 655 | 100 | 222 642 563 | 100 | 1 268 780 | 100 |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la BTI de CEPAL

Nota 1: Los valores cero indican que el comercio ha sido poco significativo o nulo.

Nota 2: Todas las exportaciones e importaciones excluyen la clasificación CUCI 3

Cuadro 5

EXPORTACIONES POR MODO EN PARES DE PAÍSES DEL MERCOSUR, 2000

| País Exportador | País Importador | Modo | Volumen (Tn) | Participación por Modo (Tn) | Valor FOB (US\$) |
|---------------------------------|-----------------|-------------|----------------------|-----------------------------|-------------------------|
| Argentina | Brasil | Avión | 6 708.01 | 0.03% | 181 654 869 |
| Argentina | Brasil | Marítimo | 16 793 437.54 | 87.68% | 4 401 244 638.00 |
| Argentina | Brasil | Otros Modos | 14.539.61 | 0.07% | 97 381 142.00 |
| Argentina | Brasil | Tren | 1 185.25 | 0.01% | 477 802.00 |
| Argentina | Brasil | Camión | 2 336 818.13 | 12.20% | 2 303 983 555.00 |
| Total Argentina/Brasil | | | 19 152 688.54 | 100.00% | 6 984 742 006.00 |
| Argentina | Paraguay | Avión | 565.06 | 0.04% | 22 152 805.00 |
| Argentina | Paraguay | Marítimo | 931 202.48 | 68.74% | 241 994 126.00 |
| Argentina | Paraguay | Otros Modos | 3.47 | 0.01% | 97 521.00 |
| Argentina | Paraguay | Tren | 545.09 | 0.04% | 320 463.00 |
| Argentina | Paraguay | Camión | 422 284.41 | 31.17% | 327 601 347.00 |
| Total Argentina/Paraguay | | | 1 354 600.51 | 100.00% | 592 166 262.00 |
| Argentina | Uruguay | Avión | 1 476.81 | 0.13% | 61 555 976.00 |
| Argentina | Uruguay | Marítimo | 519 808.50 | 45.02% | 150 661 347.00 |
| Argentina | Uruguay | Otros Modos | 25 235.26 | 2.19% | 32 030 723.00 |
| Argentina | Uruguay | Tren | - | 0.01% | 0.00 |
| Argentina | Uruguay | Camión | 608 202.92 | 52.67% | 574 335 356.00 |
| Total Argentina/Uruguay | | | 1 154 723.49 | 100.00% | 818 583 402.00 |
| Brasil | Argentina | Avión | 11 569.57 | 0.12% | 641 704 453.00 |
| Brasil | Argentina | Marítimo | 6 504 237.55 | 67.05% | 2 487 058 302.00 |
| Brasil | Argentina | Otros Modos | 1 205 698.49 | 12.43% | 30 404 269.00 |
| Brasil | Argentina | Tren | 122 715.57 | 1.26% | 56 539 867.00 |
| Brasil | Argentina | Camión | 1 855 747.35 | 19.13% | 3 017 038 784.00 |
| Total Brasil/Argentina | | | 9 699 968.52 | 100.00% | 6 232 745 675.00 |
| Brasil | Paraguay | Avión | 368.39 | 0.03% | 18 035 810.00 |
| Brasil | Paraguay | Marítimo | 1 209.50 | 0.10% | 3 032 169.00 |
| Brasil | Paraguay | Otros Modos | 375 896.90 | 32.18% | 138 224 156.00 |
| Brasil | Paraguay | Tren | 29 051.68 | 2.49% | 5 566 744.00 |
| Brasil | Paraguay | Camión | 761 478.72 | 65.19% | 666 926 082.00 |
| Total Brasil/Paraguay | | | 1 168 005.18 | 100.00% | 831 784 961.00 |
| Brasil | Uruguay | Avión | 1 329.73 | 0.17% | 33 075 739.00 |
| Brasil | Uruguay | Marítimo | 10 480.71 | 12.89% | 42 877 985.00 |
| Brasil | Uruguay | Otros Modos | 113 074.37 | 14.01% | 54 465 158.00 |
| Brasil | Uruguay | Tren | 2 674.20 | 0.33% | 1 213 462.00 |
| Brasil | Uruguay | Camión | 586 041.19 | 72.60% | 536 906 765.00 |
| Total Brasil/Uruguay | | | 807 200.20 | 100.00% | 668 539 109.00 |
| Paraguay | Argentina | Avión | 18.63 | 0.01% | 2 241 725.00 |
| Paraguay | Argentina | Marítimo | - | 0.00% | 0.00 |
| Paraguay | Argentina | Río | 137 998.11 | 33.72% | 23 732 801.00 |
| Paraguay | Argentina | Tren | 20.29 | 0.01% | 10 945.00 |
| Paraguay | Argentina | Camión | 271 129.31 | 66.26% | 67 596 206.00 |
| Total Paraguay/Argentina | | | 409 166.33 | 100.00% | 93 581 677.00 |
| Paraguay | Brasil | Avión | 74.68 | 0.01% | 911 709.00 |
| Paraguay | Brasil | Marítimo | - | 0.00% | 0.00 |

Cuadro 5 (Conclusión)

| | | | | | |
|--------------------------------|-----------|-------------|---------------------|----------------|-----------------------|
| Paraguay | Brasil | Río | 17 707.77 | 1.16% | 7 045 998.00 |
| Paraguay | Brasil | Tren | 49 500.00 | 3.24% | 7 706 396.00 |
| Paraguay | Brasil | Camión | 1 461 162.38 | 95.60% | 320 898 307.00 |
| Total Paraguay/Brasil | | | 1 528 444.83 | 100.00% | 336 562 410.00 |
| Paraguay | Uruguay | Avión | 43.45 | 0.01% | 2 230 627.00 |
| Paraguay | Uruguay | Marítimo | - | 0.00% | 0.00 |
| Paraguay | Uruguay | Río | 479 381.55 | 88.23% | 95 001 412.00 |
| Paraguay | Uruguay | Tren | - | 0.00% | 0.00 |
| Paraguay | Uruguay | Camión | 63 904.03 | 11.76% | 25 752 090.00 |
| Total Paraguay/Uruguay | | | 543 329.03 | 100.00% | 122 984 129.00 |
| Uruguay | Argentina | Avión | 714.41 | 0.07% | 16 137 899.00 |
| Uruguay | Argentina | Marítimo | 58 980.24 | 6.07% | 20 016 416.00 |
| Uruguay | Argentina | Otros Modos | 486 784.74 | 50.15% | 88 389 018.00 |
| Uruguay | Argentina | Tren | 148 948.92 | 15.34% | 22 141 938.00 |
| Uruguay | Argentina | Camión | 275 313.35 | 28.36% | 263 931 781.00 |
| Total Uruguay/Argentina | | | 970 741.66 | 100.00% | 410 617 052.00 |
| Uruguay | Brasil | Avión | 4 501.39 | 0.39% | 31 714 483.00 |
| Uruguay | Brasil | Marítimo | 692 919.59 | 60.71% | 232 287 335.00 |
| Uruguay | Brasil | Otros Modos | - | 0.00% | 0.00 |
| Uruguay | Brasil | Tren | - | 0.00% | 0.00 |
| Uruguay | Brasil | Camión | 443 860.03 | 38.89% | 266 028 258.00 |
| Total Uruguay/Brasil | | | 1 141 281.01 | 100.00% | 530 030 076.00 |
| Uruguay | Paraguay | Avión | 355.67 | 0.41% | 3 532 569.00 |
| Uruguay | Paraguay | Marítimo | 15 839.28 | 18.01% | 52 658 230.00 |
| Uruguay | Paraguay | Río | 1 927.55 | 2.20% | 953 223.00 |
| Uruguay | Paraguay | Tren | 39 297.26 | 44.88% | 6 990 405.00 |
| Uruguay | Paraguay | Camión | 30 141.47 | 34.42% | 17 928 855.00 |
| Total Uruguay/Paraguay | | | 87 561.23 | 100.00% | 82 063 282.00 |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de CEPAL

Nota : Todas las exportaciones e importaciones excluyen la clasificación CUCI 3

Cuadro 6

EXPORTACIONES ENTRE PAÍSES DEL MERCOSUR POR MODO, 2000

| País Exportador | País Importador | Modo | Total Valor FOB (US\$) | Total Volumen (Tn) |
|--------------------------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|----------------------|
| | Resto Mercosur | Avión | 265 363 650 | 8 750 |
| | | Marítimo | 4 793 900 111 | 18 244 449 |
| | | Otros Modos | 129 509 386 | 39 778 |
| | | Tren | 798 265 | 1 730 |
| | | Camión | 3 205 920.258 | 3 367 305 |
| Total Exportaciones Argentina | | | 8 395 491 670.00 | 21 662 012.54 |
| Brasil | Resto Mercosur | Avión | 692 816 002.00 | 13 267.69 |
| | | Marítimo | 2 532 968 456.00 | 6 609 527.75 |
| | | Otros Modos | 223 093 583.00 | 1 694 669.76 |
| | | Tren | 63 320 073.00 | 154 441.44 |
| | | Camión | 4 220 871 631.00 | 3 203 267.25 |
| Total Exportaciones Brasil | | | 7 733 069 745.00 | 11 675 173.89 |
| Paraguay | Resto Mercosur | Avión | 5 384 061.00 | 136.76 |
| | | Marítimo | 0.00 | 0.00 |
| | | Río | 125 780 211.00 | 635 087.42 |
| | | Tren | 7 717 341.00 | 49 520.29 |
| | | Camión | 414 246 603.00 | 1 796 195.72 |
| Total Exportaciones Paraguay | | | 553 128 216.00 | 2 480 940.18 |
| Uruguay | Resto Mercosur | Avión | 51 384 951.00 | 5 571.47 |
| | | Marítimo | 304 961 981.00 | 767 739.11 |
| | | Río/Otros Modos | 89 342 241.00 | 488 712.30 |
| | | Tren | 29 132 343.00 | 188 246.18 |
| | | Camión | 547 888 894.00 | 749 314.84 |
| Total Exportaciones Uruguay | | | 1 022 710 410.00 | 2 199 583.90 |
| Total Exportaciones Mercosur | | | 17 704 400 041.00 | 38 017 710.51 |

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de CEPAL

Nota : Todas las exportaciones e importaciones excluyen la clasificación CUCI 3

B. Principales corredores viales en la subregión y sus problemas

Mapa 1

RESUMEN PRINCIPALES CORREDORES



| ESTRANGULAMIENTOS FÍSICOS |
|--|
| 1 - Uruguayana - Paso de los Libres |
| 2 - Pocitos - Yacuiba |
| 4 - Chui - Chuy |
| 5 - Fray Bentos - Puerto Unzué |
| 6 - Clorinda - Puerto Falcón |
| Tiempos muertos por controles fronterizos |
| 3 - Complejo Cristo Redentor |
| Tiempos muertos por factores climáticos |

| ESTRANGULAMIENTOS OPERATIVOS |
|---|
| A. Corredor San Pablo - Buenos Aires |
| B. Corredor Río de Janeiro - Valparaíso |
| C. Corredor San Pablo - Montevideo |
| Alto registro de Tráspases y Lastres |

Fuente: ALADI (2000)

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas

1. Brasil. Principales corredores viales

Mapa 4
BRASIL



Fuente: DNER

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

Mapa 5
BRASIL



Fuente: DNER

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

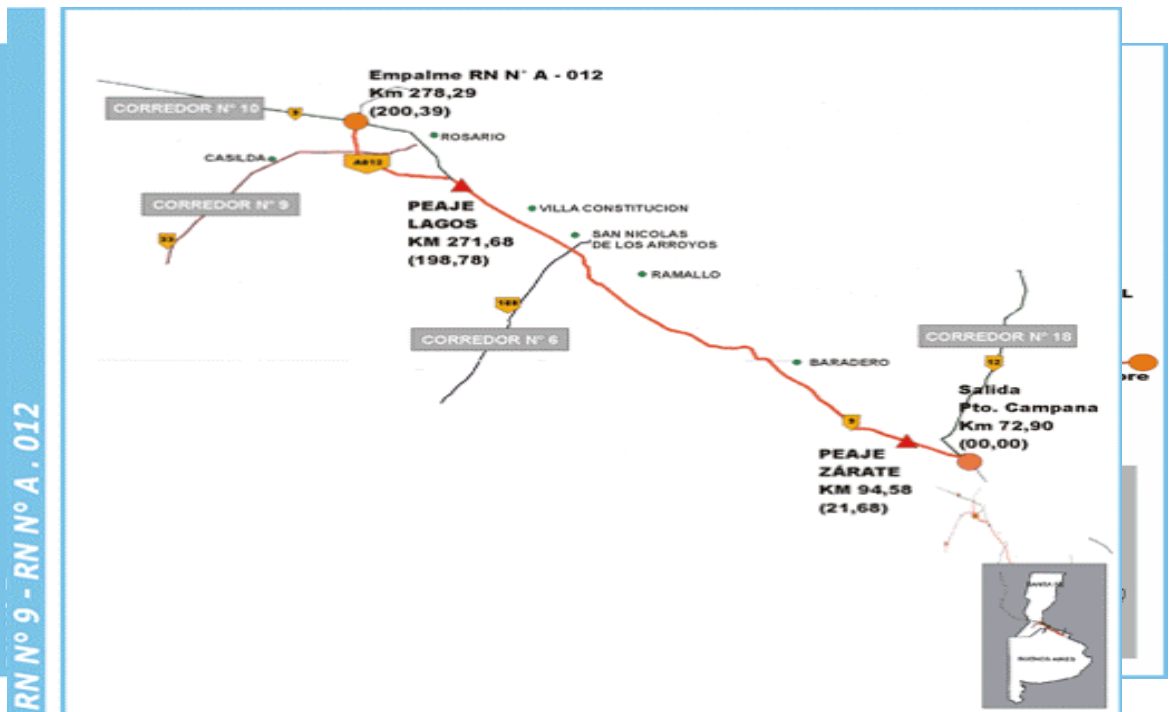
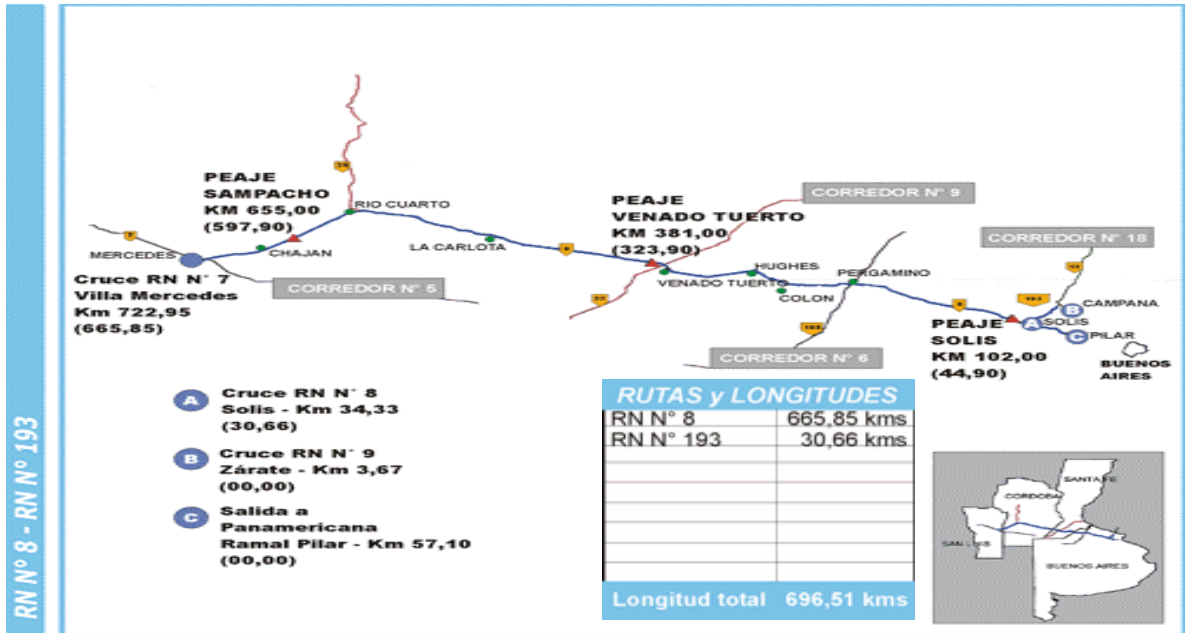
Mapa 6
BRASIL



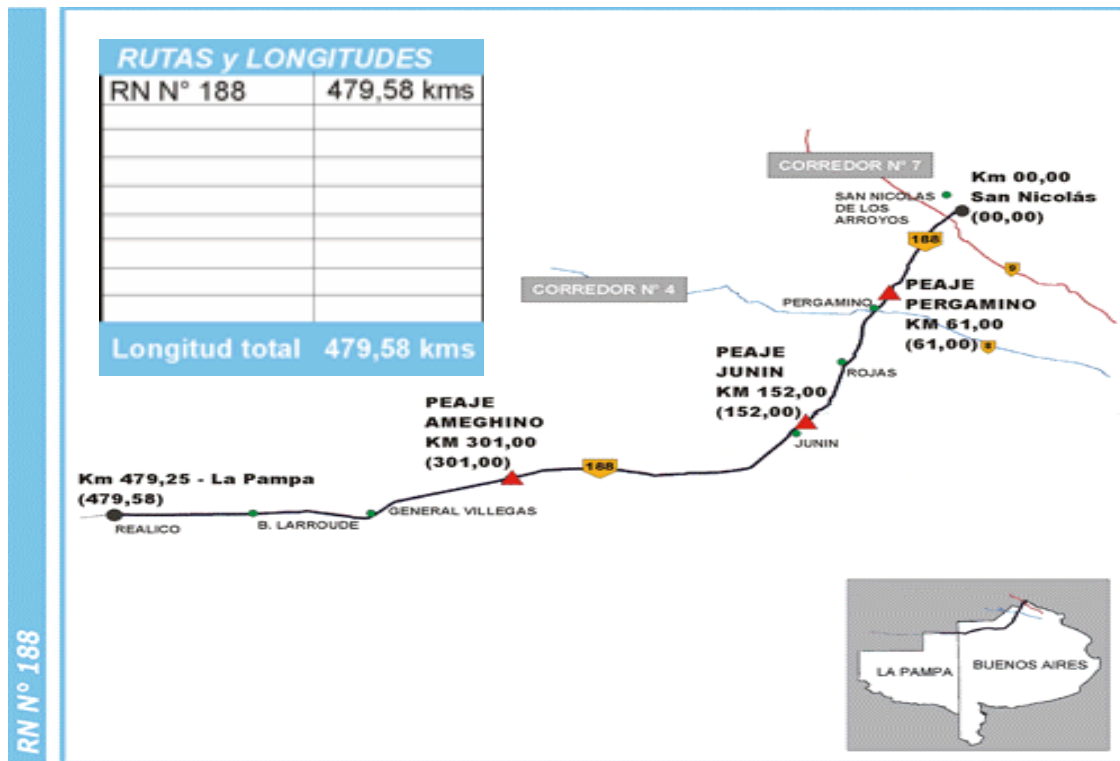
Fuente: DNER

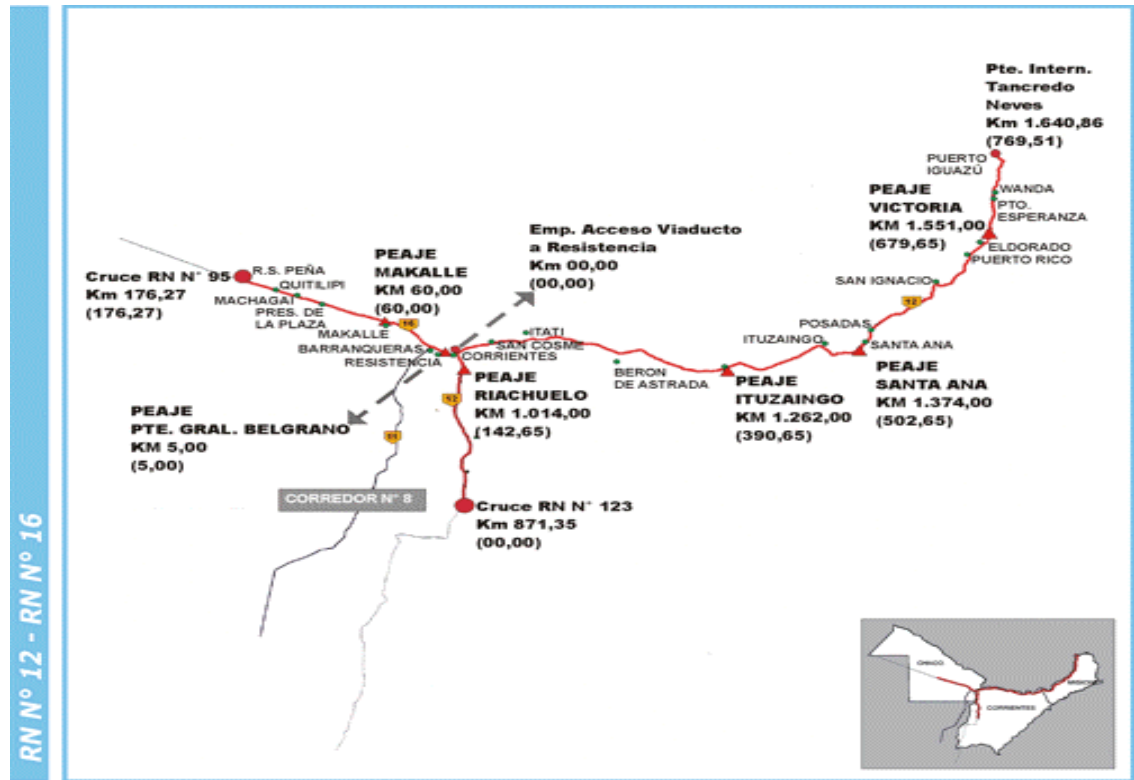
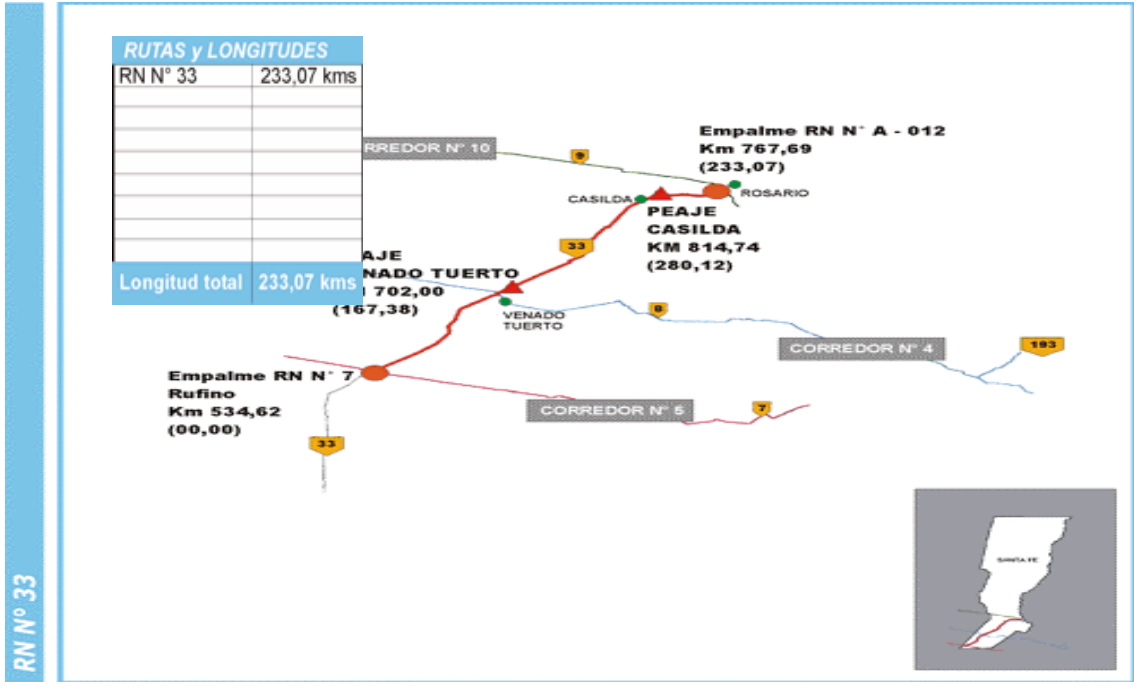
Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

2. Argentina: Principales corredores viales

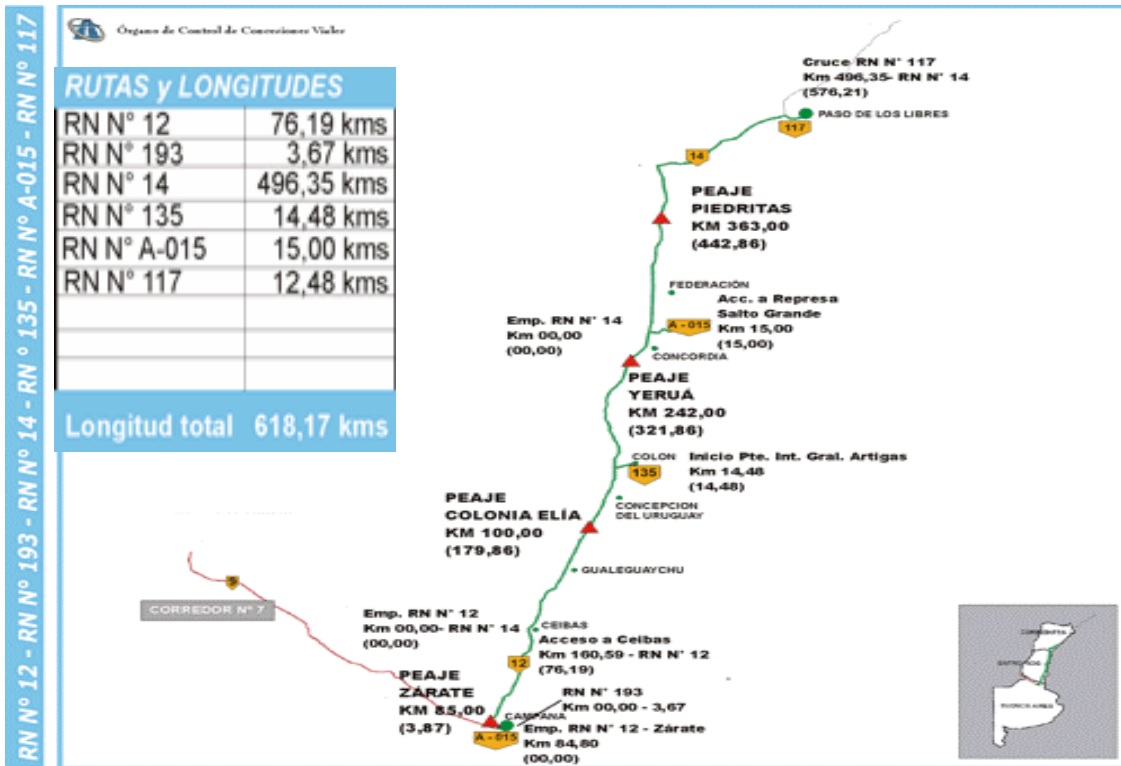
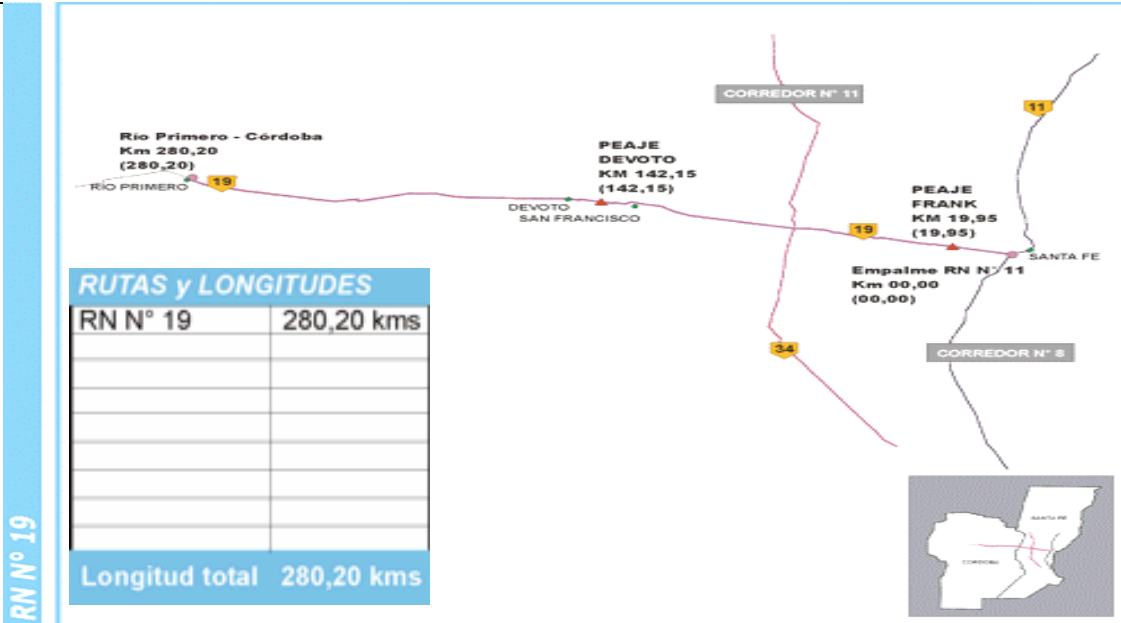


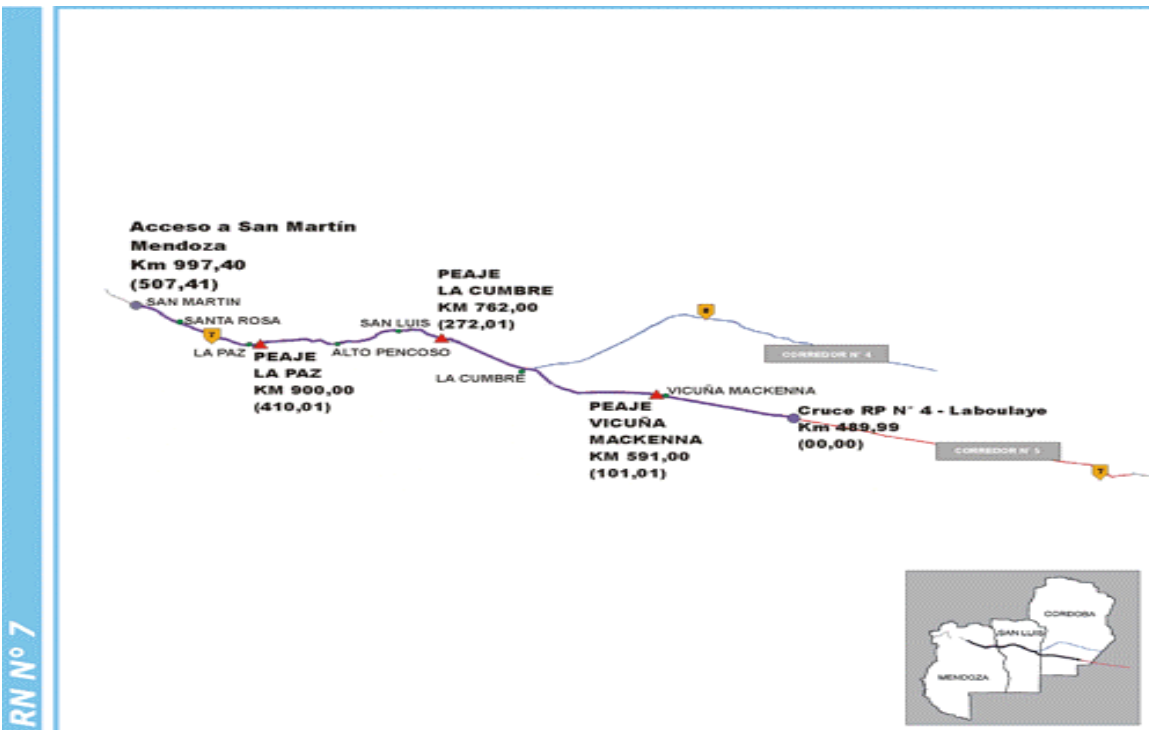
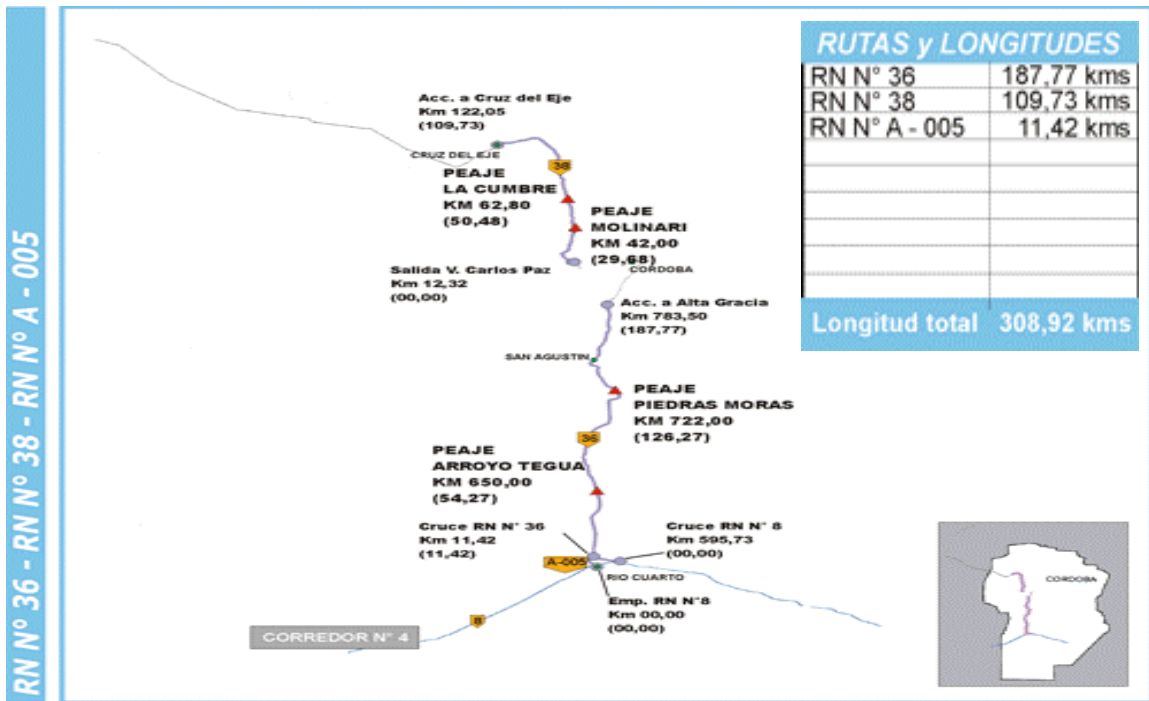
| RUTAS y LONGITUDES | |
|---------------------------|------------|
| RN N° 9 | 242,21 kms |
| RN N° A - 012 | 41,82 kms |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| Longitud total 284,03 kms | |

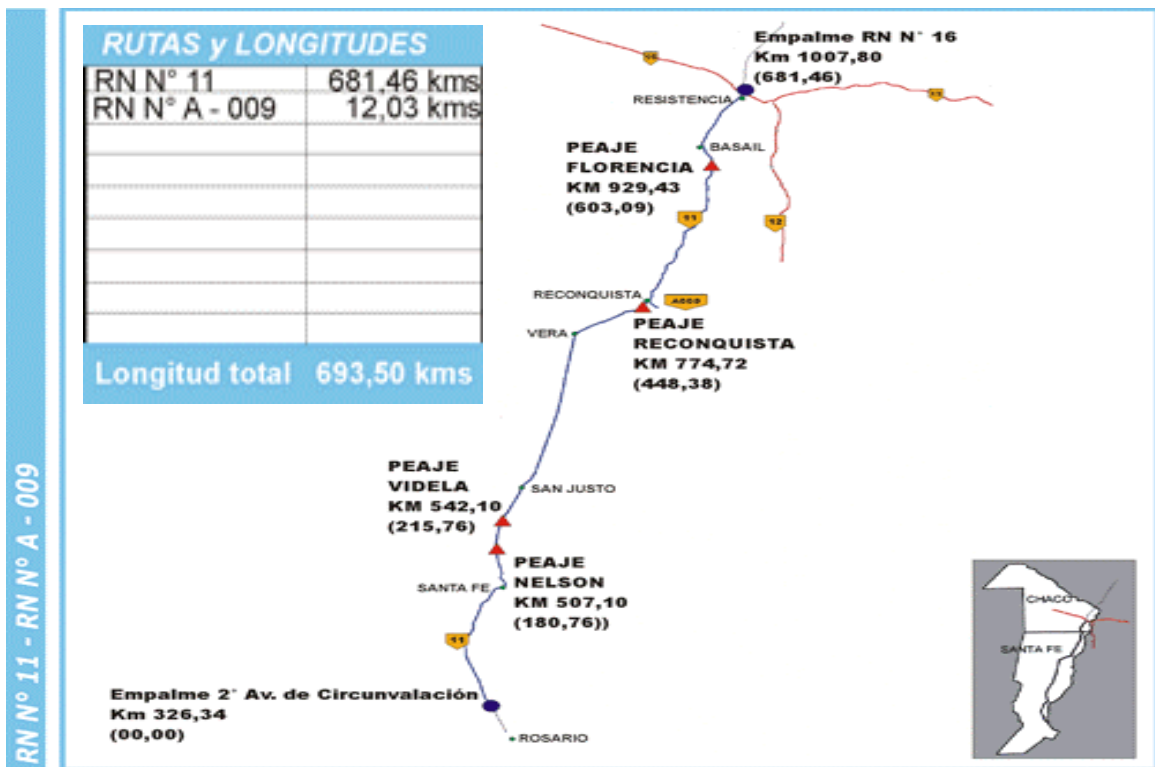




Error!









NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

recursos naturales e infraestructura

Números publicados

1. Panorama minero de América Latina a fines de los años noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortiz y Nicole Moussa (LC/L.1253-P), N° de venta S.99.II.G.33 (US\$10,00), 1999. [www](#)
2. Servicios públicos y regulación. Consecuencias legales de las fallas de mercado, Miguel Solanes (LC/L.1252-P), N° de venta S.99.II.G.35 (US\$10,00), 1999. [www](#)
3. El código de aguas de Chile: entre la ideología y la realidad, Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1263-P), N° de venta S.99.II.G.43 (US\$10,00), 1999. [www](#)
4. El desarrollo de la minería del cobre en la segunda mitad del Siglo XX, Nicole Moussa, (LC/L.1282-P), N° de venta S.99.II.G.54 (US\$10,00), 1999. [www](#)
5. La crisis eléctrica en Chile: antecedentes para una evaluación de la institucionalidad regulatoria, Patricio Rozas Balbontín, (LC/L.1284-P), N° de venta S.99.II.G.55 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
6. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: un nuevo espacio para el aporte del Grupo de Países Latinoamericanos y Caribeños (GRULAC), Carmen Artigas (LC/L.1318-P), N° de venta S.00.II.G.10 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
7. Análisis y propuestas para el perfeccionamiento del marco regulatorio sobre el uso eficiente de la energía en Costa Rica, Rogelio Sotela (LC/L.1365-P), N° de venta S.00.II.G.34 (US\$ 10,00), 1999. [www](#)
8. Privatización y conflictos regulatorios: el caso de los mercados de electricidad y combustibles en el Perú, Humberto Campodónico, (LC/L.1362-P), N° de venta S.00.II.G.35 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
9. La llamada pequeña minería: un renovado enfoque empresarial, Eduardo Chaparro, (LC/L.1384-P), N° de venta S.00.II.G.76 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
10. Sistema eléctrico argentino: los principales problemas regulatorios y el desempeño posterior a la reforma, Héctor Pistonesi, (LC/L.1402-P), N° de venta S.00.II.G.77 (US\$10,00), 2000. [www](#)
11. Primer diálogo Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Huberto Campodónico (LC/L.1410-P), N° de venta S.00.II.G.79 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
12. Proyecto de reforma a la Ley N°7447 “Regulación del Uso Racional de la Energía” en Costa Rica, Rogelio Sotela y Lidette Figueroa, (LC/L.1427-P), N° de venta S.00.II.G.101 (US\$10,00), 2000. [www](#)
13. Análisis y propuesta para el proyecto de ley de “Uso eficiente de la energía en Argentina”, Marina Perla Abruzzini, (LC/L.1428-P, N° de venta S.00.II.G.102 (US\$ 10,00), 2000. [www](#)
14. Resultados de la reestructuración de la industria del gas en la Argentina, Roberto Kozulj (LC/L.1450-P), N° de venta S.00.II.G.124 (US\$10,00), 2000. [www](#)
15. El Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP) y el mercado de los derivados en Chile, Miguel Márquez D. (LC/L.1452-P) N° de venta S.00.II.G.132 (US\$10,00), 2000. [www](#)
16. Estudio sobre el papel de los órganos reguladores y de la defensoría del pueblo en la atención de los reclamos de los usuarios de servicios públicos, Juan Carlos Buezo de Manzanedo R. (LC/L.1495-P), N° de venta S.01.II.G.34 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
17. El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte, Ian Thomson (LC/L.1504-P), N° de venta S.01.II.G.49 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
18. Perfil de la cooperación para la investigación científica marina en América Latina y el Caribe, Carmen Artigas y Jairo Escobar (LC/L.1499-P), N° de venta S.01.II.G.41 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
19. Trade and Maritime Transport between Africa and South America, Jan Hoffmann, Patricia Isa, Gabriel Pérez (LC/L.1515-P), Sales Number E.00.G.II.57 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
20. La evaluación socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: caso Túnel El Melón – Chile, Francisco Ghisolfo (LC/L.1505-P), N° de venta S.01.II.G.50 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
21. El papel de la OPEP en el comportamiento del mercado petrolero internacional, Ariela Ruiz-Caro (LC/L.1514-P), N° de venta S.01.II.G.56 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
22. El principio precautorio en el derecho y la política internacional, Carmen Artigas (LC/L.1535-P), N° de venta S.01.II.G.80 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)

23. Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre ésta y un caso del presente, Ian Thomson (LC/L.1538-P), N° de venta S.01.II.G.82 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
24. Consecuencias del "shock" petrolero en el mercado internacional a fines de los noventa, Humberto Campodónico (LC/L.1542-P), N° de venta S.00.II.G.86 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
25. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales, Ian Thomson y Alberto Bull (LC/L.1560-P), N° de venta S.01.II.G.105 (US\$10,00), 2001. [www](#)
26. Reformas del sector energético, desafíos regulatorios y desarrollo sustentable en Europa y América Latina, Wolfgang Lutz. (LC/L.1563-P), N° de venta S.01.II.G.106 (US\$10,00), 2001. [www](#)
27. Administración del agua en América Latina y el Caribe en el umbral del siglo XXI, Andrei Jouravlev (LC/L.1564-P), N° de venta S.01.II.G.109 (US\$10,00), 2001. [www](#)
28. Tercer Diálogo Parlamentario Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Humberto Campodónico (LC/L.1568-P), N° de venta S.01.II.G.111 (US\$10,00), 2001. [www](#)
29. Water management at the river basin level: challenges in Latin America, Axel Dourojeanni (LC/L.1583-P), Sales Number E.II.G.126 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
30. Telemática: Un nuevo escenario para el transporte automotor, Gabriel Pérez (LC/L.1593-P), N° de venta S.01.II.G.134 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
31. Fundamento y anteproyecto de ley para promover la eficiencia energética en Venezuela, Vicente García Dodero y Fernando Sánchez Albavera (LC/L.1594-P), N° de venta S.01.II.G.135 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
32. Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: El caso de Chile, Jan Hoffmann (LC/L.1598-P), N° de venta S.01.II.G.139 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
33. Mejores prácticas de transporte internacional en las Américas: Estudio de casos de exportaciones del Mercosur al Nafta, José María Rubiato (LC/L.1615-P), N° de venta S.01.II.G.154 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
34. La evaluación socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: Caso acceso norte a la ciudad de Buenos Aires, Argentina, Francisco Ghisolfo (LC/L.1625-P), N° de venta S.01.II.G.162 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
35. Crisis de gobernabilidad en la gestión del agua (Desafíos que enfrenta la implementación de las recomendaciones contenidas en el Capítulo 18 del Programa 21), Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1660-P), N° de venta S.01.II.G.202 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
36. Regulación de la industria de agua potable. Volumen I: Necesidades de información y regulación estructural, Andrei Jouravlev (LC/L.1671-P), N° de venta S.01.II.G.206 (US\$ 10,00), 2001, Volumen II: Regulación de las conductas, Andrei Jouravlev (LC/L.1671/Add.1-P), N° de venta S.01.II.G.210 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
37. Minería en la zona internacional de los fondos marinos. Situación actual de una compleja negociación, Carmen Artigas (LC/L. 1672-P), N° de venta S.01.II.G.207 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
38. Derecho al agua de los pueblos indígenas de América Latina, Ingo Gentes (LC/L.1673-P), N° de venta S.01.II.G.213 (US\$ 10,00), 2001. [www](#)
39. El aporte del enfoque ecosistémico a la sostenibilidad pesquera, Jairo Escobar (LC/L.1669-P), N° de venta S.01.II.G.208, (US\$ 10,00), diciembre 2001. [www](#)
40. Estudio de suministro de gas natural desde Venezuela y Colombia a Costa Rica y Panamá, Víctor Rodríguez, (LC/L.1675-P; LC/MEX/L.515), N° de venta S.02.II.G.44, (US\$ 10,00), junio de 2002. [www](#)
41. Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el Transporte Público: Investigación preliminar en ciudades de América Latina, Ian Thomson (LC/L.1717-P), N° de venta S.02.II.G.28, (US\$ 10,00), marzo de 2002. [www](#)
42. Resultados de la reestructuración energética en Bolivia, Miguel Fernández y Enrique Birhuet (LC/L.1728-P), N° de venta S.02.II.G.38, (US\$ 10,00), mayo 2002. [www](#)
43. Actualización de la compilación de leyes mineras de catorce países de América Latina y el Caribe, Volumen I, compilador Eduardo Chaparro (LC/L.1739-P) N° de venta S.02.II.G.52, (US\$ 10,00) junio de 2002 y Volumen II, (LC/L.1739/Add.1-P, N° de venta S.02.II.G.53, (US\$ 10,00) junio de 2002. [www](#)
44. Competencia y complementación de los modos carretero y ferroviario en el transporte de cargas. Síntesis de un seminario, Myriam Echeverría (LC/L.1750-P) N° de venta S.02.II.G.62, (US\$ 10,00), junio de 2002. [www](#)
45. Sistema de cobro electrónico de pasajes en el transporte público, Gabriel Pérez (LC/L.1752-P), N° de venta S.02.II.G.63, (US\$ 10,00), junio de 2002. [www](#)
46. Balance de la privatización de la industria petrolera en Argentina y su impacto sobre las inversiones y la competencia en los mercados minoristas de combustibles, Roberto Kozulj (LC/L.1761-P), N° de venta: S.02.II.G.76, (US\$10,00), julio de 2002. [www](#)
47. Gestión del agua a nivel de cuencas: teoría y práctica, Axel Dourojeanni, Andrei Jouravlev y Guillermo Chávez (LC/L.1777-P), N° de venta S.02.II.G.92 (US\$ 10,00), septiembre de 2002. [www](#)
48. Evaluación del impacto socio-económico del transporte urbano, en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo transmilenio, Irma Chaparro (LC/L.1786-P), N° de venta S.02.II.G.100, (US\$ 10,00) septiembre de 2002. [www](#)

49. Características de la inversión y del mercado mundial de la minería a principios de la década de 2000, H. Campodónico y G. Ortiz (LC/L.1798-P), N° de venta S.02.II.G.111, (US\$ 10,00), octubre de 2002. [www](#)
50. La contaminación de los ríos y sus efectos en las áreas costeras y el mar, Jairo Escobar (LC/L.1799-P), N° de venta S.02.II.G.112, diciembre de 2002. [www](#)
51. Evolución de las políticas hídricas en América Latina y el Caribe, Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1826-P), N° de venta S.02.II.G.133, diciembre de 2002. [www](#)
52. Trade between Caribbean Community (CARICOM) and Central American Common Market (CACM) countries: the role to play for ports and shipping services, Alan Harding y Jan Hofmann (LC/L.1899-P), N° de venta E.03.II.G.58, mayo de 2003. [www](#)
53. La función de las autoridades en las localidades mineras, Patricio Ruiz (LC/L.1911-P), N° de venta S.03.II.G.69, junio de 2003. [www](#)
54. Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el Mercosur, Ricardo J. Sánchez y Georgina Cipoletta Tomasian (LC/L.1912-P), N° de venta S.03.II.G.70, julio de 2003. [www](#)

Otros títulos elaborados por la actual División de Recursos Naturales e Infraestructura y publicados bajo la Serie Medio Ambiente y Desarrollo

1. Las reformas energéticas en América Latina, Fernando Sánchez Albavera y Hugo Altomonte (LC/L.1020), abril de 1997. [www](#)
2. Private participation in the provision of water services. Alternative means for private participation in the provision of water services, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1024), mayo de 1997 (inglés y español). [www](#)
3. Procedimientos de gestión para un desarrollo sustentable (aplicables a municipios, microrregiones y cuentas), Axel Dourojeanni (LC/L.1053), septiembre de 1997 (español e inglés). [www](#)
4. El Acuerdo de las Naciones Unidas sobre pesca en alta mar: una perspectiva regional a dos años de su firma, Carmen Artigas y Jairo Escobar (LC/L.1069), septiembre de 1997 (español e inglés). [www](#)
5. Litigios pesqueros en América Latina, Roberto de Andrade (LC/L.1094), febrero de 1998 (español e inglés).
6. Prices, property and markets in water allocation, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1097), febrero de 1998 (inglés y español). [www](#)
8. Hacia un cambio en los patrones de producción: Segunda Reunión Regional para la Aplicación del Convenio de Basilea en América Latina y el Caribe (LC/L.1116 y LC/L.1116 Add/1), vols. I y II, septiembre de 1998. [www](#)
9. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. La industria del gas natural y las modalidades de regulación en América Latina, Humberto Campodónico (LC/L.1121), abril de 1998. [www](#)
10. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Guía para la formulación de los marcos regulatorios, Pedro Maldonado, Miguel Márquez e Iván Jaques (LC/L.1142), septiembre de 1998. [www](#)
11. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Panorama minero de América Latina: la inversión en la década de los noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortiz y Nicole Moussa (LC/L.1148), octubre de 1998. [www](#)
12. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Las reformas energéticas y el uso eficiente de la energía en el Perú, Humberto Campodónico (LC/L.1159), noviembre de 1998. [www](#)
13. Financiamiento y regulación de las fuentes de energía nuevas y renovables: el caso de la geotermia, Manlio Coviello (LC/L.1162), diciembre de 1998. [www](#)
14. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Las debilidades del marco regulatorio eléctrico en materia de los derechos del consumidor. Identificación de problemas y recomendaciones de política, Patricio Rozas (LC/L.1164), enero de 1999. [www](#)
15. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Primer Diálogo Europa-América Latina para la Promoción del Uso Eficiente de la Energía (LC/L.1187), marzo de 1999. [www](#)
16. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Lineamientos para la regulación del uso eficiente de la energía en Argentina, Daniel Bouille (LC/L.1189), marzo de 1999. [www](#)

17 Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la Energía en América Latina”. Marco Legal e Institucional para promover el uso eficiente de la energía en Venezuela, Antonio Ametrano (LC/L.1202), abril de 1999. **www**

-
- El lector interesado en adquirir números anteriores de esta serie puede solicitarlos dirigiendo su correspondencia a la Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile, Fax (562) 210 2069, correo electrónico: publications@eclac.cl.
 - **www** Disponible también en Internet: <http://www.cepal.org/> o <http://www.eclac.org>

| |
|--------------------------------------|
| Nombre: |
| Actividad: |
| Dirección: |
| Código postal, ciudad, país: |
| Tel.: Fax: E.mail: |