



CHILE APRUEBA EL CONVENIO TIR

Por Ley Nº 18 157 de 17 de agosto de 1982, publicada en el *Diario Oficial* de 7 de septiembre, el Gobierno de Chile ha aprobado el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) y su anexo, establecido en Ginebra el 14 de noviembre de 1975.

Como saben los lectores del Boletín FAL, la República Oriental del Uruguay promulgó en octubre de 1980 el Convenio TIR,¹ de modo que Chile es el segundo país de América Latina en adoptar el sistema destinado a facilitar el tránsito internacional de mercaderías, el que se encuentra en vigencia desde hace años en todas las naciones europeas, en los Estados Unidos, en Canadá, y en numerosos países asiáticos y africanos.

La medida adoptada por el Gobierno de Chile se inscribe en el marco de las recomendaciones específicas formuladas en la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur de América (Cochabamba, Bolivia, mayo-junio de 1979) y en el encuentro de representantes de los organismos de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado en Buenos Aires en junio del mismo año. Según se ha informado en su oportunidad,² la CEPAL, que ha venido propiciando la adopción de este eficaz instrumento de facilitación aduanera, organizó siete seminarios nacionales entre noviembre de 1979 y enero de 1980 para analizar las posibilidades de aprobar el Convenio TIR. Dichos seminarios contaron con la cooperación de los respectivos gobiernos, la Comisión Económica para Europa (CEPE), la ALALC y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), y con la participación del Banco Mundial.

Parece oportuno destacar la conveniencia de que los demás países del Cono Sur decidan adoptar el Sistema TIR, cuyas ventajas han sido demostradas en numerosas naciones

¹ Véase *Boletín FAL*, Nº 30, octubre de 1980.

² Véanse *Boletín FAL*, Nº 23, julio de 1979; Nº 25, diciembre de 1979; Nº 26, febrero de 1980; Nº 28, junio de 1980, y Nº 29, agosto de 1980.

desarrolladas y en desarrollo, a fin de que éste alcance su verdadera trascendencia en la región.

Afortunadamente, se está creando el clima favorable en Sudamérica para la aplicación del Convenio TIR, como lo prueban las recomendaciones acordadas en la Reunión de Expertos de Facilitación del Comercio y Fortalecimiento Institucional del Transporte Internacional en Sudamérica (CEPAL, marzo de 1981), en la Mesa Redonda sobre el Transporte del Comercio Exterior del Paraguay (Asunción, junio de 1981), en la VI Asamblea del Grupo Empresarial Interregional del Centro-oeste Sudamericano, (GEICOS), (Antofagasta, Chile, junio-julio de 1981), en la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur (Santiago de Chile, octubre de 1981), en la Reunión de expertos sobre facilitación del tránsito aduanero entre los países de la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI (Montevideo, noviembre de 1981), en la Primera Conferencia Sudamericana de Transporte por Carretera (Montevideo, Uruguay, abril de 1982) y en el XVIII Congreso Mundial de la Unión Internacional de Transportes por Carretera, IRU (Montreal, Canadá, mayo de 1982). De todas estas decisiones se informó oportunamente en el *Boletín FAL*.³

Además, en la reciente reunión entre representantes de la Cámara de Comercio e Industrias de Valdivia, Chile, y de la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de San Martín de los Andes, Argentina, se adoptó una resolución similar. En efecto, en el «Acta de San Martín de los Andes», firmada en dicha ciudad el 2 de octubre de 1982, los empresarios privados de Valdivia y Neuquén acordaron, entre otras medidas conjuntas: «Recomendar la rápida implementación del sistema de transporte TIR, lo que permitirá utilizar una moderna herramienta con claras ventajas económicas para el mejor aprovechamiento de los saldos exportables».

³ Véanse *Boletín FAL*, Nº 33, abril de 1981; Nº 34, julio de 1981; Nº 35, septiembre de 1981; Nº 36, noviembre de 1981; Nº 37, enero de 1982; Nº 39, mayo-junio de 1982, y Nº 40, julio-agosto de 1982.

II CONVENCION EXTRAORDINARIA DE LA FELACUTI

Durante los días 20 y 21 de septiembre de 1982 se realizó en Ciudad de México la Segunda Convención Extraordinaria de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI). Estuvieron representados los consejos de usuarios de Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua y República Dominicana, y asistieron delegados de la CEPAL y de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

- Resolución Nº 1. Pedir a los consejos de usuarios de los países de América Latina cuyos gobiernos aún no han ratificado el Código de Conducta de las conferencias marítimas, aprobado por la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas el 6 de abril de 1974, que soliciten a dichos gobiernos su aprobación utilizando los procedimientos que mejor estimen convenientes;
- Resolución Nº 2. Respalda la Resolución 46 (X) de la

de junio de 1982, relativa a la protección de los intereses de los usuarios, y manifestar su complacencia al Secretario General de la UNCTAD. Instar a los gobiernos miembros, a las compañías de transporte marítimo y a las conferencias marítimas, a que den cumplimiento a la resolución 46 (X). Pedir a los consejos y organizaciones de usuarios situados en los otros extremos de las rutas que sirven al tráfico con América Latina, que acepten un diálogo institucional con la FELACUTI, a fin de que se acuerden mecanismos y acciones conjuntos frente a las conferencias marítimas, en beneficio de los usuarios de ambos extremos de dichas rutas;

- Resolución Nº 3. Reconocer el interés del Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT por contribuir en lo que esté a su alcance, con el pedido y propósitos formulados por la FELACUTI. Solicitar al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que apruebe el Proyecto Regional titulado Sistema de Información sobre Transporte Internacional de Carga, preparado por el Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, que

beneficiará ampliamente a los países de la región latinoamericana.

En el orden interno, se acordó por Resolución Nº 4, cambiar transitoriamente los estatutos de la FELACUTI, en el sentido de que la institución trabajará de acuerdo con los consejos nacionales de usuarios, mientras no se integren las federaciones subregionales.

En la reunión quedó de manifiesto la falta de apoyo de muchos gobiernos y entidades privadas a los consejos de usuarios y la necesidad que tiene la FELACUTI de establecer mayores vínculos con las organizaciones de usuarios de otras áreas y del apoyo de las Naciones Unidas para éste y otros fines. El representante de la CEPAL hizo presente que entre los objetivos de la institución figura este tipo de apoyo y que sería interesante que se realizaran contactos para examinar las posibilidades de cooperación.

Se acordó finalmente reelegir como Presidente de la FELACUTI al Embajador Fernando Castro y Castro, de México, y como Secretario Ejecutivo al Licenciado Hernando Arciniegas Serna, de Colombia.

REUNION DE GRUPOS ZONALES DE LA ALAF

La reunión de los Grupos Zonales de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, (ALAF) se llevó a cabo en la ciudad de Concordia, Argentina, los días 23 al 25 de agosto de 1982. Participaron representantes de Ferrocarriles Argentinos (FA), Ferrovías Paulistas S.A. (FEPASA), Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA), Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López, del Paraguay (FCPCAL), Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguay (AFE), el Secretario General de la ALAF y personeros de la empresa consultora Ingeniería y Economía de Transporte de España (INECO) y de CEPAL.

El principal objetivo de la reunión consistió en analizar el segundo informe del Estudio de flujos ferroviarios en el eje Sao Paulo-Buenos Aires, que INECO está realizando como una contribución del Gobierno de España al proyecto conjunto ALAF/CEPAL sobre Transporte Ferroviario Internacional (TIF). Este segundo informe corresponde a los estudios individualizados por mercancías para los productos elegidos (fruta, productos siderúrgicos y trigo).

El estudio incluía un análisis sobre los antecedentes de producción, comercialización y exportación, así como sobre la oferta de los distintos modos de transporte dentro del eje, la demanda de transporte y la vinculación oferta-demanda. En cada caso se proyectó la evolución posible de la demanda de transporte y se determinó el tráfico que potencialmente podría ser ferroviario.

Hubo consenso en que la Secretaría General de la ALAF y la CEPAL convocaran dentro del marco del Proyecto TIF una reunión, que podría llevarse a cabo en marzo o abril de 1983, con el objeto de informar a todos los sectores interesados sobre las conclusiones del estudio sobre flujos ferroviarios y sobre el programa de acción acordado por los ferrocarriles de Argentina y Brasil al respecto, a fin de evaluar sus posibilidades de aplicación. En dicha reunión podrían participar los usuarios potenciales identificados en el estudio de flujos, los ferrocarriles de ambos países, las aduanas y otros organismos gubernamentales y privados vinculados al transporte internacional.

Ambas delegaciones destacaron que al intervenir la CEPAL en la convocatoria, se garantizaba la participación de los sectores ajenos al ámbito ferroviario.

Por otra parte, la reunión aprobó definitivamente el formulario de Carta de Porte Internacional preparado por la CEPAL en relación con el Convenio MULTILAF.

Como parte del programa de la Reunión del Grupo Zonal, se tuvo la oportunidad de participar en la ceremonia de inauguración de la central hidroeléctrica binacional de Salto Grande, acto que fue presidido por los Cancilleres de Argentina y Uruguay. En el coronamiento de la represa se encuentra la unión ferroviaria argentino-uruguaya, que hará posible la integración de las redes de ambos países y permite el acceso del Paraguay a puertos uruguayos.

1983: AÑO MUNDIAL DE LAS COMUNICACIONES

La Asamblea General de las Naciones Unidas ha proclamado 1983 como Año Mundial de las Comunicaciones (AMC), con el propósito de desarrollar la infraestructura de las comunicaciones. La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), que planifica, reglamenta, coordina y normaliza las telecomunicaciones internacionales, ha quedado designada como el organismo rector de las Naciones Unidas para la preparación y celebración de este año a nivel mundial.

Los esfuerzos en el marco del AMC se centrarán en el desarrollo de la infraestructura de las comunicaciones en el plano nacional, para lo cual se crearán en los Estados Miembros comités nacionales de coordinación de este Año Mundial. En dichos comités estarán representados al máximo

nivel todos los sectores interesados en el desarrollo y la explotación de las comunicaciones: telecomunicaciones del sector público, radiodifusión y televisión, navegación marítima y aérea, transportes, meteorología, educación, agricultura, sanidad, correos e industria.

El Año Mundial de las Comunicaciones brindará a todos los Estados la oportunidad de realizar un análisis a fondo de su política en materia de desarrollo de las comunicaciones y de estimular el crecimiento acelerado de su infraestructura en esa esfera. En colaboración con sus 155 Países Miembros y con los organismos especializados del Sistema de las Naciones Unidas, la UIT ha preparado un programa práctico de acción para el AMC, a fin de que el Año tenga una influencia duradera y contribuya al desarrollo social y económico de todos los países.

EL DIRECTOR DE FALPRO VISITA LA CEPAL

El Director del Programa Especial de Facilitación del Comercio de la UNCTAD (FALPRO), señor Gosta Roos, visitó la CEPAL entre el 4 y 5 de octubre de 1982 para revisar el programa de cooperación mutua en el campo de la facilitación del transporte y del comercio en América Latina.

Como se informó en el *Boletín FAL* Nº 8, de octubre de 1976, FALPRO fue creada en 1975 como una unidad secretarial

asuntos de facilitación y administrar proyectos de asistencia técnica en este campo.

Durante su visita, el señor Roos realizó un seminario interno para el personal de la División de Transporte y Comunicaciones, en el que se pasó revista a las recomendaciones adoptadas por FALPRO, algunas de las cuales ya han sido publicadas en este Boletín.⁴ Se tomaron acuerdo, en

principio, sobre los campos de acción conjunta a los que se daría preferencia, sin perjuicio de que se prosiguieran las labores coordinadas en todas las actividades relacionadas con la facilitación.

El Director de FALPRO informó que está ya en prensa el Código de Puertos y Localidades de las Naciones Unidas (*United Nations LOCODE*), que consta de unos 10 000 nombres y que fuera adoptado por el Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional en su decimosegunda sesión, realizada el 16 de septiembre de 1980. Como es sabido, el mencionado código mantiene la estructura del *Código de Puertos* de la CEPAL, preparado por el

ex-Programa de Transportes OEA/CEPAL y publicado en abril de 1975, que fuera el primero en su género en el mundo. Por último, hizo referencia a los avances en la redacción del *Manual de facilitación*, cuya publicación debería materializarse a principios del próximo año, y a los programas establecidos por la UNCTAD con el financiamiento del PNUD para prestar asesoría a los países en desarrollo sobre facilitación de los procedimientos y la documentación comerciales. Entre los países latinoamericanos que han recibido esta asesoría se encuentran Colombia, Ecuador, México, Paraguay y Venezuela.

REACCIONES POSITIVAS FRENTE AL PROYECTO REMAIN

Según se informó en varias oportunidades,⁵ la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, con el financiamiento del Gobierno de los Países Bajos, inició en mayo de 1980 un proyecto denominado Cooperación Económica entre los Países Latinoamericanos y del Caribe en el Establecimiento de Empresas de Reparación y Mantenimiento de Contenedores, conocido como *Proyecto REMAIN*.

Ya se han cumplido las tres etapas del programa de trabajo contemplado en dicho proyecto. En la primera etapa se realizaron misiones para recoger información sobre las empresas del ramo en América Latina, América del Norte y Europa. En la segunda, se preparó el documento didáctico titulado. *Una evaluación de las circunstancias bajo las cuales sería factible establecer empresas de reparación y mantenimiento de contenedores* (E/CEPAL/L.257). Por último, en el mes de abril de 1982, se celebraron los tres seminarios subregionales programados: en Río de Janeiro, Brasil, con participantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay; en Bogotá, Colombia, con representantes de Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela, y en Santo Domingo, República Dominicana, con delegados de las Antillas Neerlandesas, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, República Dominicana, Santa Lucía, Suriname y Trinidad y Tabago. Con anterioridad al inicio de dichos seminarios se distribuyeron documentos adicionales (E/CEPAL/R.307 y E/CEPAL/R.307/Add.1) para ampliar el citado documento didáctico.

⁵ Véase *Boletín FAL*, Nº 31, abril de 1981; Nº 36, noviembre de 1981; Nº 37, enero de 1982; Nº 38, marzo de 1982, y Nº 39, mayo-junio de 1982.

Durante los debates, se hizo evidente que muchos de los participantes en los seminarios creían que era imposible la participación de América Latina en la industria del contenedor o que se requería alguna asistencia de las compañías arrendadoras (*leasing companies*) y de los gobiernos para crear la adecuada base de inversiones. Sin embargo, a medida que se hacían las exposiciones, los participantes empezaron a comprender la factibilidad y conveniencia de establecer empresas de reparación y mantenimiento de contenedores, en virtud de la escasa demanda de capital, la naturaleza intensiva del empleo de mano de obra en las reparaciones, falta de competencia internacional, etc.

Después de los seminarios, la CEPAL distribuyó un cuestionario entre todos los asistentes; en la actualidad, aproximadamente 40% de las respuestas recibidas indican que la documentación del proyecto ha sido utilizada para evaluar la factibilidad de establecer empresas de reparación y mantenimiento de contenedores. A raíz de estos resultados, la División de Transporte y Comunicaciones está considerando las diversas posibilidades de ofrecer asistencia técnica dentro del concepto de cooperación técnica entre países en desarrollo (CTPD).

Cabe señalar, además, entre las reacciones positivas que ha suscitado el Proyecto REMAIN, la experimentada por la Comisión Económica para África, de las Naciones Unidas, (CEPA). El Director de la División de Transporte, Comunicaciones y Turismo de dicha Comisión, Tchoutap Moussa, en carta reciente, expresa su completa satisfacción por el estudio de la CEPAL, que «ha cubierto exhaustivamente todo posible aspecto técnico de la reparación y mantenimiento del contenedor» e informa que la CEPA estará muy agradecida de poder organizar conjuntamente con la CEPAL uno o dos seminarios sobre la materia en un futuro próximo.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Seatrade Academy anuncia la realización de dos nuevos cursos de una semana de duración, con el sistema de internado, uno sobre Anatomía del Transporte en Contenedores (*Anatomy of Container Transportation*), que se efectuará entre el 14 y el 20 de noviembre de 1982 en el Swan Hotel, Lavenham, Reino Unido, y el otro sobre Economía de Combustible en el Transporte Marítimo (*Fuel Economy in Shipping*), que se llevará a cabo en el Robinson College, Cambridge, Reino Unido. El registro de candidatos a alumnos debe dirigirse a Seatrade Academy, 66/68 Hills Road, Cambridge, CB 2 1LA, Inglaterra.
- Entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 1982 se celebrará en The Rai Congress Centre, Amsterdam, Holanda, la 4a. Conferencia Tecnológica y Exposición del Contenedor, organizada por Cargo Systems. Entre los temas que se tratarán figuran los siguientes: Política global en transporte marítimo de contenedores, Análisis del crecimiento del comercio contenerizado, El auge del mer-

cado de segunda mano, El contenedor de 20 años de vida, El empleo de cajas ventiladas, Resultados de reparación de contenedores, El deterioro de las normas de la ISO, Los problemas especiales de la operación de barcos Ro-Ro, y Conceptos futuros en la construcción de contenedores. Para mayores informaciones, los interesados deben ponerse en contacto con: CS Publications Ltd., Conferences & Exhibitions Division, McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.

- La 6a. Conferencia Internacional y Exposición de Transporte Marítimo por método de Autotransbordo (Ro-Ro'83) se realizará en Gotenburgo, Suecia, del 17 al 19 de mayo de 1983, bajo los auspicios del Puerto de Gotenburgo y con la cooperación de la Asociación Sueca de Armadores. Los interesados en presentar ponencias a la Conferencia, pueden dirigirse al Sr. Ronald Sim, Conference Director, Ro-Ro Secretariat, 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, Inglaterra.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- Por decreto Nº 380, publicado en el *Diario Oficial* de 4 de agosto de 1982, el Gobierno de Chile ha promulgado el

fecha 24 de mayo de 1980, y que había sido ratificado por Chile el 7 de abril de 1982. Este es el segundo país

multimodal adecuados, económicos y eficientes que permitan atender las necesidades del comercio mundial. México había ratificado dicho Convenio el 11 de febrero de 1982.

- Con fecha 25 de agosto de 1982 ha entrado en servicio el moderno puente ferroviario-carretero sobre la represa hidroeléctrica de Salto Grande, entre Argentina y Uru-

guay. A la ceremonia inaugural concurren los cancilleres de Argentina, Embajador Juan Ramón Aguirre Lanari, y del Uruguay, Dr. Estanislao Valdés Otero, así como altos representantes de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALALF), del Ferrocarril General Urquiza, de Argentina, de la Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguay y de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Bajo el auspicio de la Cámara Marítima de Chile, Asociación Gremial, se ha publicado recientemente la memoria para optar al título de Geógrafo de la Universidad del Norte de Carlos Cantero Ojeda, titulada *Impacto de la función corredor de transporte en el puerto de Antofagasta*. El trabajo pretende demostrar la importancia del sector transporte en el desarrollo económico y social de una región, y específicamente, sugerir una ruta alternativa para los productos del centro-oeste de Sudamérica que se dirijan al mercado internacional, lo que permitirá reducir costos y hacer más competitivos los precios de las mercaderías, con el uso del corredor de transportes de Antofagasta.
- El Centro Latinoamericano de Documentación Económica y Social (CLADES), de la CEPAL ha empezado a publicar, tres veces al año, su *Informativo Terminológico*, cuyo objetivo es diseminar la información sobre experiencias y proyectos en América Latina en relación con la terminología para el desarrollo. La publicación está abierta a quienes deseen colaborar en difundir información respecto de actividades relacionadas con la elaboración de tesauros, glosarios, vocabularios, etc., en América Latina y el Caribe. Los interesados pueden dirigirse a CEPAL/CLADES, Casilla de Correo 179-D, Santiago, Chile.
- Se ha recibido el catálogo de libros de Fairplay Publications Ltd., editado en septiembre de 1982. Entre las novedades que pueden interesar a los lectores del Boletín FAL figuran las siguientes: *Bills of Lading Law*, de W.E. Astle, publicado por primera vez en julio de 1982, al precio de 18.00 dólares; *International Cargo Carriers' Liabilities*, del mismo autor, que aparecerá en diciembre de 1982, al precio de 29.00 dólares, y *The Fairplay Book of Shipping Abbreviations*, de Peter Kapoor, que contiene más de 3 000 términos náuticos, abreviaturas, códigos y símbolos usados en transporte marítimo y cuyo costo es de 13.00 dólares. Para obtener dichos libros, los interesados deben dirigirse a Fairplay Publications Ltd., 52-54 Southwark Street, London SE1 1UJ, Inglaterra.
- La Cámara Internacional de Navegación Marítima (*International Chamber of Shipping*) ha editado últimamente *Recommendations for the Format of Bills of Lading*, un folleto de 39 páginas que contiene indicaciones sobre los tipos de conocimientos de embarque, sus propósitos, empleo y contenido. Su precio, de £ 4.00, incluye el franqueo por vía marítima. Los pedidos deben hacerse a: Whiteby & Co. Ltd. (Marine Publishing), 32-36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, Inglaterra.
- La reciente publicación de Cargo Systems, *Container Port/Terminal Facilities and Trade Grows*, analiza la situación actual en marcha y futura de las instalaciones portuarias para contenedores en el mundo, así como el futuro del transporte de carga unitarizada. Su precio es de 225.00 dólares por vía aérea y puede solicitarse a: Publication Sales Division, CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.
- El profesor Julio C. Musso, de Uruguay, tiene en preparación el segundo tomo del *Manual práctico de transporte internacional por carretera, de carga y pasajeros*, cuyo primer tomo fue editado por CENCI, de Montevideo, con motivo de celebrarse la Primera Conferencia Sudamericana de Transporte por Carretera (abril de 1982). La primera parte ha sido completada con la incorporación y comentarios de las Declaraciones 56 y 56-A de la JUNAC. La segunda parte contiene las normas que regulan el transporte internacional por carretera de carga y pasajeros en Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Para mayores informaciones sobre esta obra, primera en su tipo en América del Sur, los interesados pueden dirigirse a: Prof. Julio C. Musso, Casilla de correo 6760, Montevideo, Uruguay.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

Impreso en Naciones Unidas
Santiago de Chile

IMPRESOS
VIA AEREA

00660:FAL

MXU

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