



BOLETÍN

FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



www.eclac.cl

Edición No. 194, octubre 2002

LA INTEGRACIÓN FÍSICA DE AMÉRICA DEL SUR: LOS AVANCES RECIENTES

Los procesos de regionalismo abierto y la globalización deberían estar acompañados por una mayor atención a la integración física, cuyo actual limitado alcance restringe la efectividad de dichos procesos y pone América del Sur en desventaja en comparación con otras regiones del mundo.

Esta edición del Boletín da conocer las resoluciones adoptadas en la II Cumbre de Jefes de Estado de los países Sudamericanos, Guayaquil, del 26 al 27 de julio de 2002, como asimismo algunas ponencias presentadas en la Reunión técnica del 5 de agosto de 2002 y las conclusiones alcanzadas en dicho encuentro.

Para mayores antecedentes, sírvase visitar los sitios web de Unidad de Transporte de la CEPAL: <http://www.eclac.cl/transporte/> o el del CRIAS: <http://www.rotasintegracao.org.br/>

CONCLUSIONES Y RESOLUCIONES ADOPTADAS EN LA II CUMBRE DE JEFES DE ESTADO DE LOS PAÍSES SUDAMERICANOS, GUAYAQUIL, ECUADOR, DEL 26 AL 27 DE JULIO DE 2002

A. Sobre la integración física del espacio sudamericano

- Construir de manera coordinada un espacio integrado, mediante el fortalecimiento de las conexiones físicas y la armonización de los marcos institucionales, normativos y regulatorios para alcanzar el desarrollo, mitigar la pobreza e incorporar a los individuos a los beneficios de la sociedad moderna.
- La interrelación entre infraestructura y desarrollo debe ser explorada según una visión estratégica sudamericana, bajo el principio de regionalismo abierto, condicionada al análisis de cinco principios básicos: perspectiva geoeconómica, sostenibilidad social, eficiencia económica, sustentabilidad ambiental y desarrollo institucional.
- La integración física del espacio sudamericano optimizará la movilización del inmenso potencial económico de la región de forma competitiva, agregando valor a los recursos

naturales, favoreciendo la sinergia y especialización en sectores estratégicos, y posibilitando mejorar los niveles de ingreso y bienestar de las poblaciones de la región.

- Para ello, los mandatarios acordaron fortalecer y profundizar los procesos de integración, distribución de la riqueza y disminuir los niveles de pobreza de América del Sur mediante políticas activas para acelerar el crecimiento económico en forma sostenible, reducir la vulnerabilidad externa, mejorar la distribución de la riqueza y disminuir los niveles de pobreza.

B. Sobre la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA)

- Destacaron los progresos alcanzados en el marco de IIRSA, en la I Reunión Presidencial Sudamericana de Brasilia, en septiembre de 2000, que incluyen la identificación de 162 proyectos de transporte, energía y telecomunicaciones.
- Destacaron, asimismo, la prioridad de los llamados ejes de integración y desarrollo.
- Reafirmaron la vigencia e importancia estratégica de la IIRSA y su trascendencia como instrumento viable para la integración multisectorial de la región, al tiempo que ratificaron el más amplio apoyo a su implementación para:

1. Promover y facilitar el crecimiento y desarrollo económico y social de América del Sur;
2. Mejorar la competitividad internacional de la región, incrementar su participación en la economía mundial y enfrentar mejor los desafíos que impone la globalización; y,
3. Fortalecer la integración y cooperación regional mediante la ampliación de mercados y la convergencia de políticas públicas y el acercamiento social y cultural de América del Sur.

REUNIÓN CONJUNTA CEPAL-CRIAS SOBRE INTEGRACIÓN FÍSICA

El día 5 de agosto de 2002, se realizó en la sede de la CEPAL, una reunión técnica conjunta entre el Comité de Rutas de Integración de América del Sur (CRIAS) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Su propósito fue analizar los avances recientes en materia de integración física, especialmente referente al sector transporte, en Sudamérica y relacionarlos con las necesidades correspondientes, tomando en cuenta el desarrollo del comercio intrarregional y la coyuntura financiera. La Reunión contó con la participación de autoridades gubernamentales y políticas, representantes de organismos de transportistas, consultores, representantes del sector privado, académicos, entre otros. A continuación se presenta un resumen de algunas presentaciones.

LA INFRAESTRUCTURA: DETERMINANTE BÁSICO DE LA COMPETITIVIDAD EL LEGADO DE LOS NOVENTA, ponencia presentada por el Señor José Antonio Ocampo, Secretario Ejecutivo de CEPAL:

Deficiencia en la oferta de caminos pavimentados. El señor Ocampo destacó la existencia de una seria deficiencia en la oferta de caminos pavimentados, ejemplificando que en los países de la OCDE hay alrededor de 10 Km de caminos pavimentados por mil habitantes. En Latinoamérica oscila entre 0.5 y 2 km/1000 habitantes (ejemplo: Argentina y Uruguay, 2km/1000 hab.; Brasil y Chile, 1km/1000 hab.; Centroamérica, Colombia, Perú, Bolivia, 0.5 km/1000 hab.)

Los tres elementos críticos de la integración regional: 1) Desarrollo de la infraestructura física y regulación conjunta de los servicios de infraestructura; 2) Convergencia de los procesos de integración regional previa al ALCA, es decir, la Comunidad Andina y el Mercosur; 3) Tendencia a la inestabilidad macroeconómica (Volatilidad de las tasas de cambio bilaterales: Brasil-Argentina, Colombia-Venezuela).

La agenda del desarrollo sectorial - transporte: La reducción de costos al mejorar la infraestructura de transporte supera ampliamente lo que se puede lograr a través por la vía de las normas de comercio; avances en el transporte marítimo en Sudamérica; el transporte carretero se ha rezagado y ha presentado grandes disparidades.

La capacidad del sector privado de contribuir a la reducción de costos depende de la calidad de las vías; una calidad deficiente limita las inversiones del sector privado; el sector público es el único que puede romper el círculo vicioso: escasez de vías - menor carga - menor inversión en vías y servicios.

Los sistemas de transporte fueron concebidos en función de los mercados internos y de traslados a los puertos; las rutas dependían de la optimización del intercambio doméstico; es necesaria la planeación de las rutas de transporte en función del comercio entre países; armonización de la regulación entre países y agilización de trámites de frontera .

Energía: Los avances más destacados se han dado en el sector gasífero (gasoductos); El comercio regional de gas se incrementó en un 224% en los últimos 5 años y se centra en 4 países: Brasil y Chile como importadores, y Argentina y Bolivia como exportadores. El auge del intercambio comercial eléctrico de la región se dio a finales de los ochenta, entre 1985 y 1990 creció 537%; entre 1995 y 2000, creció solo un 38.4%. En el 2000, la mayoría de los países de la región intercambiaron energía eléctrica con sus vecinos. Cabe señalar que Paraguay fue el mayor exportador y Brasil fue el mayor importador.

Los intercambios de electricidad se dan mayoritariamente en países del Mercosur, y la interconexión eléctrica ofrece atractivas oportunidades en toda Sudamérica. Ello se debe a cinco factores: 1) la diversidad horaria en las demandas de punta; 2. la complementariedad de regímenes hidrológicos; 3) la cercanía geográfica de los sistemas de transmisión; 4) la posibilidad de desplazar las inversiones, y 5) la mayor seguridad de los sistemas eléctricos. Sin embargo, la cobertura de electricidad presenta déficit en áreas rurales y urbano-marginales. En ese sentido, la cooperación internacional y la integración pueden ser el camino hacia una mayor electrificación rural, pero es necesario contar con un marco normativo más homogéneo entre todos los países.

Los próximos desafíos de la integración física, según el Ministro de Transportes de Brasil, señor João Henrique de Almeida Sousa:

- Priorizar y detallar los proyectos, en el ámbito de los Grupos Técnicos Ejecutivos de cada eje IIRSA.
- Priorizar y detallar los procesos sectoriales, en el ámbito de los Grupos Técnicos Ejecutivos de cada proceso sectorial.
- Ampliar el capital institucional de apoyo al proceso

- Incluir la iniciativa IIRSA en el ambiente de negocios privados.
- Viabilizar el financiamiento y las asociaciones públicas y privadas.
- Estos dos últimos, representan los mayores desafíos y, también, las mayores oportunidades. Insto aquí a la CEPAL y al Comité de Rutas de Integración a unirse a todos los gobiernos sudamericanos en ese camino nuevo y instigante.

La comisión de integración física permanente Bolivia-Chile. Entre otros puntos, destacó el Subsecretario de Obras Públicas de Chile, Sr. Juan Carlos Latorre: “Bolivia y Chile han logrado gestar una comisión de integración física permanente, iniciativa que durante muchos años estuvo la idea y que en la última Reunión de IIRSA en Brasilia, fue firmada entre ambos países con la presencia y apoyo de todos Ministros de Obras Públicas y Transporte de América del Sur. Lo destaco porque es una iniciativa concreta que nos permite ir abordando temas de integración con Bolivia en un marco mucho más amplio de lo que significa abordar alguna iniciativa en particular. Y eso influye en la consolidación de los ejes de integración hacia Brasil, (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul), el Eje de Integración Interoceánico que pasa por Corumbá o Cuiabá y se proyecta hacia Santa Cruz, Bolivia y luego hacia Perú y/o Chile. Constituye una iniciativa que cada día vemos con más posibilidades reales de consolidarse a partir de los esfuerzos en forma bilateral o multilateral, que en el marco de IIRSA hemos podido desarrollar en los últimos años”.

Las múltiples interconexiones por Ecuador: El Vice Ministro de Obras Públicas del Ecuador, Señor Gustavo García destacó, entre otros: “Ecuador tiene cuatro puertos sobre el Pacífico y la posibilidad de contar con tres puntos en la Amazonía, para conectarse con Manaus, Brasil y con el Atlántico de una forma mucho más segura. Cuenta con una red vial de 5.600 km uniendo el país Norte-Sur, Este-Oeste. Realmente se puede usar cualquier alternativa, todo esto está básicamente construido, pero no ha habido una cultura de conservación en el País. El Plan Maestro Vial del Ecuador, está enfocándose en una buena conservación de toda la red, para que el transporte pueda circular con toda la facilidad y sin problemas desde el Pacífico hasta la Amazonía, y desde Colombia hasta el Perú, por cualquiera de los ejes que se estime más conveniente y más económico”.

LA ECUACIÓN DEL DESARROLLO ARMÓNICO, presentada por el Comité de Rutas de Integración de América del Sur (CRIAS):

$$DA = (DT + DS + DE) . k$$



“A América do Sul precisa de um instrumento para transformar competência em competitividade e transformar sua energia potencial em energia cinética. Este instrumento é o de dotar a região de infraestrutura física”

CRIAS

(DT) DESARROLLO TÉCNICO = INFRAESTRUCTURA FÍSICA + ENERGÍA + COMUNICACIONES + LOGÍSTICA

(DS) DESARROLLO SOCIAL = EDUCACIÓN + SALUD + AMBIENTE + POLÍTICAS INTEGRADAS

(DE) DESARROLLO ECONÓMICO = DESARROLLO TÉCNICO + PRODUCTIVIDAD

(DA) DESARROLLO ARMÓNICO = DESARROLLO SOCIAL + DESARROLLO ECONÓMICO

Se considera “k” una variable que será función de la COMPETITIVIDAD de cada País o Grupo de Países

Conclusiones de la CEPAL sobre la Reunión Conjunta

- Se ha reconfirmado, en la II reunión de Presidentes, el mandato, expresado primero en la I reunión de septiembre del 2000, de seguir adelante con la integración física sudamericana, como factor indispensable para promover el desarrollo económico, social y cultural de la región.
- La labor efectuada dentro del marco de la IIRSA, a favor de la identificación de ejes y de su habilitación mediante la implantación de proyectos, ha hecho un progreso notable durante los últimos dos años, especialmente referente a los tres ejes prioritarios, el inicio de los análisis de otros, el desarrollo de marcos administrativos y metodológicos, etc., contando esta muy importante iniciativa con el respaldo amplio de los gobiernos de la región.
- Los planes de desarrollo de la infraestructura de transporte en países como Brasil, Chile y Ecuador se formulan tomando en cuenta la imprescindibilidad de una mayor integración con los países vecinos.
- Es de gran importancia buscar mecanismos de financiamiento de los proyectos que alivien las restricciones impuestos por el endeudamiento de los distintos países con la banca internacional.
- Se debería promover la participación del sector privado en la financiación e implantación de los proyectos de integración física. Asimismo, se debería buscar mecanismos mediante los beneficiarios de los proyectos contribuyan equitativamente a los costos de la realización de las obras.
- Los altos costos de transporte influyen adversamente en la competitividad de la producción de los países sudamericanos en los mercados internacionales. Asimismo, las demoras y burocracia ocurridas en los puntos fronterizos encarecen innecesariamente el comercio intrasudamericano, y frecuentemente pueden ser reducidas mediante cambios institucionales relativamente fáciles de implantar.
- Mediante una desregulación del cabotaje marítimo, sería posible rebajar los costos de transporte en el comercio intrasubregional, siendo un modelo en este sentido la experiencia de la Unión Europea.
- El ferrocarril cumple un papel muy grande en el transporte de las exportaciones sudamericanas, pero tiene un rol casi insignificativo respecto a la integración sudamericana, el que se podría reforzar mediante un mayor uso de opciones multimodales, una normalización técnica y una mayor cooperación entre los actores privados, ahora encargados de la operación de casi todos los ferrocarriles de la región.

- Los procesos de regionalismo abierto y la globalización deberían estar acompañados por una mayor atención a la integración física, cuyo actual limitado alcance restringe la efectividad de dichos procesos y pone Sudamerica en desventaja en comparación con otras regiones del mundo.
- En el sector energía, el mayor progreso en lo que a la integración física se refiere, tiene como enfoque el subsector de gas. En general, para aprovechar plenamente los beneficios que potencialmente una mayor integración puede ofrecer, más atención debería asignarse a la materia de la regulación, por ejemplo, para contener el poder de empresas dominantes en el mercado. Sería interesante considerar la creación de entidades regulatorias supranacionales, parecidas a las existentes en Europa.

IV Congreso Internacional de Rutas de Integración de América do Sul

A realizarse entre el 12 y 13 de noviembre 2002

Sede Confederación Nacional de Industria

Brasilia, D.F. Brasil

Para mayores antecedentes sírvase revisar:

<http://www.rotasintegracao.org.br/ivseminario/index.htm>
