

SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: INICIATIVAS CONVERGENTES

PENSAR GLOBALMENTE PARA ACTUAR LOCALMENTE

El año 1998 se perfila como el de grandes iniciativas regionales enfocadas a la creación de sistemas regionales de transporte integrado. En los últimos seis meses, ha sido intensa la actividad en América Latina y el Caribe. Los sectores público y privado parecen haberse puesto de acuerdo para lanzar, cada cual desde perspectivas propias, iniciativas convergentes. En Centroamérica, ya se encuentra en marcha un proyecto de transporte multimodal mientras se elabora el nuevo plan maestro de transporte propuesto por la Secretaría Permanente del Tratado de Integración Económica Centroamericana (SIECA); en Sudamérica, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) lanzaron un estudio de prefactibilidad para un plan de desarrollo sostenible del transporte; la II Cumbre de las Américas adoptó un plan de acción que ahora incluye los trabajos del Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental; el sector privado también ha celebrado su reunión regional en Sao Paulo, Brasil, con la cuarta edición de Intermodal 98.

Estas iniciativas se plasman en torno a una misma línea de pensamiento y acción, parten de un antecedente similar y tienden hacia una misma meta: actuar en el entorno inmediato para insertarse en el mercado mundial. El antecedente es la constatación que después de varios años de crecimiento, la infraestructura, los equipos y los servicios de transporte parecen no satisfacer a la creciente demanda del comercio internacional de la región. La meta es emprender las reformas que requiere el transporte para enfrentar los desafíos de la competencia internacional.

Esta edición del Boletín se dedica a informar sobre estas recientes iniciativas y sus posibles desarrollos. Para obtener mayores informaciones, sírvase contactar a José María Rubiato Elizalde: Email jrubiato@eclac.cl

INTERMODAL 98: una conferencia sobre redes mundiales y accesos locales

Pensar globalmente y actuar localmente es el gran desafío de los empresarios y decisores de gobierno en materia de transporte y comercio internacional hoy en día. Esta ya famosa propuesta de actitud es igualmente válida en el campo del transporte intermodal. La Intermodal 98, que cumplió entre el 15 y el 16 de abril de 1998, en Sao Paulo, Brasil, su cuarto compromiso, ofreció una excelente agenda y un nivel destacado de experiencia que transmitieron 18 participantes, representantes de sectores empresariales y gubernamentales de todo el mundo.

De las diversas ponencias y los correspondientes debates, cabe destacar los siguientes:

El desarrollo del transporte intermodal: la experiencia europea

Bryan Stone, especialista británico en transporte intermodal, hizo una exposición sobre los problemas que ha enfrentado el desarrollo del transporte combinado o intermodal en Europa, visto como una solución para que el ferrocarril pueda competir con el transporte camiónero. Su conferencia, titulada: *Establecimiento de redes intermodales eficientes: una mirada a las mejores prácticas internacionales*, se desarrolló a partir de un principio claro: la intermodalidad debe ser rentable no sólo para los usuarios sino también para los proveedores de servicios. Esta afirmación parece fácil de comprobar para los usuarios pero conlleva a complejos entretelones para los operadores de transporte. Una red de transporte necesariamente consta de nodos y de uniones entre esos nodos. En el transporte intermodal, el correcto funcionamiento de una red significa que no solamente los operadores de cada tramo se coordinan entre sí, sino que sus sistemas de información pueden comunicar e intercambiar datos, que sus equipos sean compatibles y capaces de entregar y recibir la carga sin fraccionarla y que las infraestructuras sobre las cuales operan esos equipos estén conectadas. Todo lo que se ha dado en llamar interoperabilidad de modos e interconectividad de sistemas.

Comprender la complejidad del fenómeno no significa, sin embargo, que sea fácil de resolverlo. La práctica dice que operar con transporte unimodal, como es el caso del transporte carretero, resulta más sencillo, flexible, ágil, y que si el transporte intermodal quiere competir y prosperar, debe ser más eficiente que cualquier modo individual. El mensaje medular de la exposición de Bryan Stone es que, en la actualidad, ya no es la oferta la que manda sino que es preciso atender a las exigencias de la demanda. En este sentido, el transporte intermodal constituye precisamente una exigencia cada vez más aguda de los usuarios del transporte. Bajo la presión de la demanda, la articulación de modos ha traído consigo no solamente la estandarización para compatibilizar los equipos y reducir los costos sino también la necesidad de planificar para asegurar las conexiones entre modos. Algunos pasos en este sentido representan la estandarización de los equipos, los protocolos de comunicación que han permitido el desarrollo de redes mundiales de comunicación para el flujo de información y el diseño de grandes redes de transporte en Europa. La desregulación de los mercados y la iniciativa empresarial representan componentes importantes adicionales de este proceso que vivimos pero, en el futuro, la tecnología y la capacidad para administrar esa tecnología serán factores determinantes para garantizar el éxito.

Nueva ley de transporte multimodal en Brasil

Otro momento de destaque en Intermodal 98 se dio con la conferencia de Carlos Alberto Nóbrega, Presidente de GEIPOT, la instancia de planificación y de estudio del Ministerio de Transportes de Brasil. En su exposición titulada *Los obstáculos a la creación eficiente de redes intermodales*, el conferencista hizo un recuento de las medidas que, desde una perspectiva de Gobierno, se están adoptando en su país para promover el desarrollo de sistemas integrados de transporte. Explicó que desde la inserción regional de Brasil en el Mercosur, la meta es insertarse más y mejor en la economía mundial. De nuevo la misma visión: pensar globalmente para actuar localmente, insertarse en redes globales a través de accesos locales. Informó, inicialmente, acerca de las medidas de desreglamentación del mercado de servicios de transporte, privatización de puertos y ferrocarriles, y

de otros grandes proyectos en curso para los modos carreteros y fluviales, para después centrarse en el desarrollo de la ley de transporte multimodal de Brasil, No 9.611 del 19 de febrero de 1998, que es compatible con la norma recientemente aprobada en el Mercosur.

Fue notorio a lo largo de la conferencia el tono conciliador y la total consonancia con las aspiraciones del sector empresarial que demostró el expositor. Esta voluntad de promover el desarrollo empresarial del sector transporte, contrasta con la tradicional actitud, fiscalizadora y suspicaz, propia de la administración pública en otros tiempos, todavía recientes, en América Latina. Este cambio de actitud se ve reflejado en la lógica que preside el reglamento de operadores de transporte multimodal (OTM), actualmente en fase de desarrollo, y cuyos principales componentes adelantó a los participantes el expositor. Entre otros elementos, este reglamento, que concreta la aplicación de la ley, debería permitir a los OTM disfrutar del estatuto de agente de aduana y garantizar la libre circulación de los contenedores considerados ahora como elementos de transporte. "Estos dos pequeños hechos costaron un mundo pero también significan un mundo de diferencia" dijo el expositor, y los que conocen la realidad de nuestros países compartirán sus expresiones.

Enseñar y aprender para mejorar

En otra intervención, Eduard Ravenhorst, holandés y miembro de la Asociación Intermodal Europea, presentó el tema *La necesidad del cambio en la gestión de la infraestructura intermodal y el desarrollo de una base de recursos humanos calificados*. Para Ravenhorst, el punto de partida es claro: en Europa, en promedio, un punto de crecimiento del producto implica un crecimiento correspondiente de 1,5 % de la movilidad de las personas y de las cargas. Esto significa cada año mayor congestión vehicular, mayor contaminación y más accidentes. Es decir, mayores costos sociales. Ha llegado por tanto el momento de concertarse, innovar y crear las condiciones para un cambio de mentalidad que permita no progresar hacia el caos sino hacia una mejora de la calidad de vida. Esto sin embargo requerirá contar con recursos humanos que aporten ideas y sean capaces de venderlas, es decir, tornarlas financiables y, en definitiva, ponerlas en práctica.

Acabar con las barreras mentales y culturales que no permiten avanzar sino en una dirección aparentemente razonable pero, en los hechos, potencialmente desastrosa, fue el mensaje de este expositor cuya visión poco común consiguió recabar la adhesión y el entusiasmo de los demás conferenciantes y participantes como se refleja en los temas centrales del debate final que a continuación se resumen.

Debate final de Intermodal 98

Tres fueron los temas de esta rueda final de debates: 1) la necesidad de una clara definición del rol de los sectores público y privado en el desarrollo del transporte intermodal, tema formulado por Jorge Rivero, Director de Comercio de la ALADI, promotor de importantes proyectos institucionales en la región y secretario técnico de la Conferencia de Ministros de Transporte, Obras Públicas y Comunicaciones de América del Sur; 2) el entorno regulador, alcance propuesto por varios de los conferenciantes y desarrollado conceptualmente por José Luis Guash, economista del Banco Mundial, durante su respectiva exposición; y 3) la motivación y la capacitación de los decisores y actores del transporte intermodal, propuesto por Gerhard Mueller, Director de

la Asociación Intermodal de Estados Unidos y profesor de la Academia de la Marina Mercante de los Estados Unidos, con el apoyo de varios otros conferenciantes y por supuesto de E. Ravenhorst. Estos tres temas, de hecho, se encuentran muy entrelazados como se puede constatar en el desarrollo que se presenta a continuación, pero su consideración por separado contribuye a un mejor ordenamiento de las ideas y de esta manera a una mejor orientación de las posibles acciones futuras.

1) Relaciones entre los sectores público y privado

En el debate que suscitó el reparto de roles entre los sectores público y privado cabe mencionar que dos áreas parecen incuestionables: el establecimiento de la política y la regulación de su aplicación son espacios de competencia exclusivamente gubernamental, mientras que el desarrollo del negocio debería dejarse exclusivamente en manos empresariales. Sentado este principio general de reparto, en los hechos, se presentan múltiples áreas de necesaria colaboración entre ambos sectores como, por ejemplo, la facilitación de procedimientos de control administrativo, el reparto de atribuciones, obligaciones y derechos en la formalización de estos controles, la promoción de foros de discusión y análisis de los problemas, las actividades de capacitación, el desarrollo de sistemas compartidos de producción suministro e intercambio de información, entre otros.

2) Regulación: instrumento de equidad competitiva

En lo referente al entorno de regulación, el cual mantiene un estrecho vínculo con el reparto de roles mencionados en el punto anterior, el debate se centró en la necesidad de reglamentar necesariamente los aspectos de seguridad y protección del medio ambiente y por lo tanto en la necesidad del establecimiento de normas y del efectivo control de su cumplimiento. Por otra parte, también se requiere que el Estado asuma la función que le corresponde en la defensa de la competencia entre operadores e idealmente entre modos de transporte, y en particular en aspectos como la garantía de la igualdad de condiciones de acceso y participación en la oferta de servicios, el control de prácticas desleales o de abusos de posición dominante, y otras figuras de posible distorsión de funcionamiento de los mercados. Al respecto, se advirtió sobre el hecho que la concentración de los operadores de transporte podría llevar a una reducción de los niveles de competencia en la oferta, fenómeno que ya se observa en casi todos los modos en los últimos años. Por otro lado, también se está produciendo una concentración en la demanda de servicios. Esto es producto de una progresiva externalización de servicios de logística a empresas especializadas cuyo número ha ido decreciendo. Esta concentración en pocas manos ha otorgado a las empresas de logística cada vez más poder de negociación frente a los transportistas.

3) Prepararse para el futuro

Finalmente, los participantes concordaron en que la preparación de los actores del transporte intermodal para enfrentar un cambio de mentalidad, la capacitación de la mano de obra necesaria para operar, y, la de los mandos superiores para administrar los futuros sistemas de gestión empresarial constituyen sin duda los temas de mayor trascendencia del encuentro y los que presentan el mayor desafío tanto para las empresas como para la sociedad en su conjunto. Estos son los que más claramente establecen el espacio de colaboración estrecha que necesitan crear los sectores público y privado para llevar a cabo el desarrollo de redes de transporte intermodal en este continente e insertarse en los de la economía mundial.

Conferencia de Ministros de Transporte de América del Sur: Plan de desarrollo sostenible del transporte

La IV Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transporte, Obras Públicas y Comunicaciones de América del Sur, celebrada en Buenos Aires, Argentina, en noviembre de 1997, adoptó una resolución, número 35 (IV), que encomienda a la ALADI y ALAF la realización de un estudio de prefactibilidad de un plan maestro para el desarrollo sostenible del transporte y su infraestructura en América del Sur. Esta iniciativa elaborada en conjunto por los dos organismos regionales, y ahora respaldada por la resolución ministerial correspondiente, merece ser presentada y dada a conocer por su potencial trascendencia.

Un marco común de referencia

En esencia, el estudio de prefactibilidad, que considera la realización de trabajos de investigación de la oferta y demanda de transporte en los diez países miembros de la Conferencia, está encaminado a evaluar la conveniencia y las condiciones en que el foro ministerial pueda decidir llevar a cabo la elaboración de un plan maestro regional que encauce las decisiones tanto en materia de regulación de la gestión de las operaciones del transporte como en materia de desarrollo de la integración física.

La iniciativa motivada por la necesidad de permitir una mayor fluidez de los crecientes volúmenes de intercambio intracontinental y reconsiderar el sesgo notoriamente carretero que está adoptando el flujo de mercancías y pasajeros, pretende aportar una nueva visión de conjunto que debería llevar a un mejor aprovechamiento de las ventajas de cada modo y al desarrollo de redes integradas de transporte regional. En este concepto, el ferrocarril y el transporte marítimo deberían retomar en el futuro la cuota de mercado que las deficiencias en la gestión de las empresas ferroviarias y los altos costos portuarios, en cada caso, han contribuido en los últimos años a mermar en beneficio del transporte automotor. Con este propósito, y si se cumplen las actividades programadas, para fines del año 1998, la Conferencia contará con una propuesta que le ayudará a decidir sobre el seguimiento que considere conveniente darle a este importante intento de pensar en conjunto los desafíos del transporte internacional de América del Sur.

Centroamérica: transporte multimodal y plan maestro de transporte

En Centroamérica se están dando dos iniciativas de amplio alcance que también merecen ser reseñadas en este recorrido panorámico de la actualidad del transporte regional integrado.

Un proyecto sin precedentes en el istmo centroamericano

El 1 de marzo de 1998, se ha iniciado la ejecución de un proyecto de transporte multimodal que debería extenderse a lo largo de 18 meses y constituir una referencia en la materia para los operadores, usuarios y autoridades de Centroamérica. El proyecto a cargo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), con sede en Managua, Nicaragua, ya cuenta con un coordinador, un asesor técnico principal y un oficial de contraparte que dirigirán los numerosos trabajos de investigación, propuestas de reforma y capacitación previstos en el programa de trabajo.

Este ejercicio que, por primera vez en la subregión, dispone de considerables recursos, un millón doscientos mil dólares, debería centrarse en tres grandes áreas: marco operativo y regulador, sistemas de información y promoción del transporte multimodal.

En la primera de estas áreas de trabajo se contempla analizar y definir el marco normativo e institucional de las operaciones de transporte multimodal, la adopción de normas técnicas uniformes relativas a pesos y dimensiones de los equipos pero también en materia de seguridad de las operaciones. Asimismo, se prevé realizar estudios de optimización de las operaciones de transporte intermodal y por lo tanto analizar, por ejemplo, la factibilidad y conveniencia del desarrollo de terminales interiores de carga.

El área de sistemas de información debería llevar el estudio a recomendar soluciones que permitan simplificar trámites de control del transporte y del comercio intrarregional como los procedimientos de despacho aduanero, de embarque y desembarque portuario y otros insertándolos en sistemas informáticos que permitan una mayor fluidez de las operaciones además de un mejor seguimiento y conocimiento estadístico de las mismas.

Finalmente, el ámbito dedicado a las labores de promoción y divulgación cubre seguramente el aspecto más necesario del transporte multimodal. Consiste en dar a conocer las soluciones propuestas por el proyecto, informando y formando a los usuarios para que puedan aprovechar las ventajas del transporte intermodal, motivando a los operadores potenciales para ofrecer servicios de mejor calidad y, de esta forma, mejorar su posición competitiva y finalmente ayudando a las autoridades a encontrar la oportunidad de mejorar la seguridad del transporte a través de un mejor aprovechamiento de cada modo en el mejor respeto del medio ambiente.

Plan maestro a iniciativa de SIECA

La segunda iniciativa que merece ser mencionada aquí es una de las que ha sido objeto de consideración por la XX Reunión del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN), celebrada en San José, Costa Rica, el 24 de abril de 1998. El llamado plan maestro de transporte, promovido por la SIECA con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, aún no cuenta con el pleno financiamiento necesario para su inicio y completo desarrollo pero debería marcar un punto de inflexión en el desarrollo del transporte del istmo centroamericano.

Este plan, todavía en fase de elaboración, pretende orientar la inversión en infraestructura de transporte centroamericana para los próximos 20 años mediante la realización de un amplio diagnóstico de la presente situación, un conjunto de estudios de demanda y proyecciones de tráfico que deberían llevar a la elaboración de políticas y proyectos de inversión en infraestructura y gestión del transporte en todos sus modos.

Este plan adquiere especial importancia porque debería incrementar la capacidad de Centroamérica para generar recursos dentro de la región y atraer a la vez iniciativas externas interesadas en financiar trabajos de investigación y participar en el futuro en las inversiones en infraestructura que traerá consigo este plan maestro.

En su labor de preparación, la SIECA prevé celebrar en junio de 1998 unas reuniones de consulta con especialistas del ramo con el fin de preparar una estrategia de elaboración del plan.

Asociación de Estados del Caribe: Operadores de transporte y centros de transbordo

Los días 29 y 30 de abril de 1998 se celebró en Cartagena de Indias, Colombia, la primera reunión del grupo de trabajo sobre transporte marítimo y aéreo de este joven organismo que agrupa a 25 países de la cuenca del Caribe y cuya secretaría tiene sede en Trinidad y Tabago.

Esta reunión técnica, preparatoria a la reunión ministerial que se celebrará en México en junio próximo, abordó, entre otros, un punto que merece especial mención, por su relación con el tema central de este boletín: el estudio de consultoría que debería determinar las condiciones en las cuales sería conveniente desarrollar servicios de consolidación y distribución de carga, así como examinar los elementos que permitirían identificar los puntos más estratégicos para el desarrollo de puertos concentradores de carga en el Caribe.

Este tema es de particular relevancia para esta subregión porque tanto el tamaño de las economías como el número y la dispersión de los puntos de origen y destino de los viajes dificultan aprovechar los beneficios que aporta la concentración de volúmenes de carga suficientes para alcanzar economías de escala. En este sentido, todo esfuerzo tendiente a reordenar los tráficos a partir de un esquema de concentración y redistribución podría contribuir a una reducción de los costos y a la mejora de la calidad de los servicios. Este estudio, todavía en trance de finalización, será materia de consideración en la reunión de ministros y debería dar lugar a la adopción de una decisión al respecto.

Cumbre de las Américas: Iniciativa de Transporte en el Hemisferio Occidental

El Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) celebró su tercera reunión en la Ciudad de México el 24 de abril de 1998. Como se sabe, la ITHO es un proceso que nace en Tampa, Estados Unidos, en 1994, con la Primera Reunión Ministerial o Cumbre Hemisférica, de transporte y se prolonga con la Segunda Reunión de este foro celebrada en Santiago, Chile, en 1996.

La ITHO ha sido hasta ahora una iniciativa paralela a la cumbre de las Américas pero a partir de la segunda Cumbre de Presidentes realizada recientemente en Santiago de Chile los días 18 y 19 de abril de 1998, el programa de acciones en materia de transporte aprobado en la 2a reunión de ministros de transporte de

Santiago, ha sido ahora incorporado al plan de acción de las Américas aprobado por la cumbre de Santiago.

Esta incorporación significa que a partir de ahora el transporte en el hemisferio no seguirá su propio camino sino que va a sumarse y acompañar los procesos de formación de la integración comercial del continente.

En esta reunión, en la que estuvo presente la CEPAL, entre otros temas, se consideró la vocación y el papel del ITHO en relación a los numerosos foros regionales de transporte existentes y operando en el continente. En una primera aproximación al tema, se propuso que la ITHO pudiera constituirse en una instancia de convergencia de los distintos procesos subregionales de transporte. Esta convergencia se daría en el entendido de que los ritmos de progresión y las prioridades de los avances, que se han dado y que se están dando, en cada esquema deben ser respetados como propios de estos esquemas y que no convendría perturbar estos procesos en aras de la entrega de las decisiones a un foro geográficamente más amplio y, por lo tanto, también más alejado de las realidades propias de cada esquema. En este sentido, la ITHO debería alimentarse de las experiencias de cada esquema regional para alcanzar una armonización basada en estas experiencias. Siguiendo en este razonamiento, se propuso que el Comité Ejecutivo de la ITHO pudiera acoger a representantes de cada esquema regional sin perjuicio de que sigan participando cada uno de los países miembros de la ITHO a título individual. Esta presencia de representaciones subregionales daría cabida al tratamiento de la coordinación e intercambio de información y experiencias que facilitarían los trabajos tendientes al tejido de una futura posible armonización.

El complejo andamiaje institucional del transporte de las Américas

Para un mejor entendimiento del problema de articulación institucional, es necesario recordar aunque sea mediante un simple cuadro de identificación de pertenencia, la multiplicidad actual de foros gubernamentales que analizan el transporte y sus desafíos en el continente. En la perspectiva de una potencial articulación de estas regiones en el marco de un proyecto como el del acuerdo de libre comercio de las Américas, esta aparente complejidad no debería ser considerada como desalentadora sino al contrario interpretada como señal del dinamismo que el sector tiene en nuestra región y de la importancia que su tratamiento ha adquirido en todos los ámbitos de la integración regional.

Hay que recordar también que es precisamente esta atomización la que ha permitido avanzar más apropiadamente en el tratamiento de las necesidades de los países miembros de cada foro, los que si bien son gubernamentales, cuentan, todos ellos, con mecanismos de consulta y participación de los sectores empresariales nacionales interesados.

Esquemas de integración en las Américas

| Ámbitos de referencia | Países miembros |
|------------------------------|-----------------------------|
| ITHO | 34 países (no incluye Cuba) |

| | |
|----------------------------------|--|
| NAFTA | Canadá, Estados Unidos, México |
| SIECA | Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá |
| GRUPO DE LOS TRES | Colombia, México, Venezuela |
| AMÉRICA DEL SUR | Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela |
| COMUNIDAD ANDINA | Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela |
| TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA | Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Suriname, Venezuela |
| CONO SUR | Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay |
| MERCOSUR | Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay |
| ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE | Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, San Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname, Trinidad y Tabago y Venezuela. |

Nota: La lista de los países miembros para cada instancia regional refleja los miembros plenos y no incluye los países observadores o asociados.

La observación del cuadro permite detectar numerosas pertenencias múltiples como por ejemplo la de Brasil que participa de cuatro foros en América del Sur y por supuesto de la Iniciativa Hemisférica. Más allá de la considerable carga de trabajo que conlleva el seguimiento de los trabajos en estos múltiples foros, conviene recordar que cada foro corresponde a intereses históricos bien definidos y a ámbitos de integración claramente delimitados y de características distintas.

Al respecto, cabe destacar que en esta larga lista son tres los esquemas de integración económica plena (la Comunidad Andina, el Mercosur y el Mercado Común Centroamericano); dos de libre comercio (el NAFTA y el Grupo de los Tres); dos de cooperación económica (la Asociación de Estados del Caribe y el Tratado de Cooperación Amazónica) y tres son netamente sectoriales de transporte (la ITHO, el de América del Sur y el del Cono Sur).

Un perfil de los sistemas regionales de transporte

En el marco de los trabajos de la ITHO, la CEPAL ha sido invitada a realizar un perfil de los sistemas y servicios de transporte de la región con el objeto de establecer una base para mejorar la seguridad, la eficiencia y la viabilidad tanto financiera como ambiental de los sistemas de transporte en la región.

Este perfil debería reflejar la esencia de los sistemas de transporte agrupados por modo de transporte y esquema regional en la medida en que se da una superposición entre estos dos criterios. Esto es cierto en el transporte terrestre en particular carretero en los casos del Cono Sur, SIECA y Nafta pero no se daría en el transporte marítimo y el transporte aéreo.

Está previsto para fines de 1998 la Tercera Cumbre Hemisférica de Transporte y que previamente se celebre una reunión preparatoria, la cual debería contar ya con el perfil mencionado y unas propuestas de líneas de trabajos para la ITHO.
