



ACTUALIDADES Y PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL, MARÍTIMO Y PUERTOS

La presente y subsiguientes ediciones del Boletín entregan un recuento de los recientes acontecimientos y tendencias en el sector transporte de América Latina y el Caribe.

Para mayor información sobre estos temas, sírvase contactar a: José María Rubiato, email jrubiato@eclac.cl (transporte multimodal); Jan Hoffmann, email jhoffmann@eclac.cl (transporte marítimo y puertos).

SISTEMAS INTEGRADOS EN EL 2000: PANORAMA INCIERTO Y DEFINICIONES PENDIENTES

El año 1999 terminó para el transporte intermodal latinoamericano con un panorama complejo en el que contrastan los múltiples planes destinados a lograr mejores servicios e infraestructuras de transporte y las realidades económicas y de otra índole que interfieren en la ansiada progresión.

La crisis de principios de año, el fracaso de la Cumbre de la OMC en Seattle, las dificultades internas en el Mercosur, la interrupción de la continuidad de servicios de transporte carretero en la frontera entre Colombia y Venezuela, la nueva postergación del cumplimiento de los plazos establecidos en el NAFTA para el acceso de los transportistas mexicanos al espacio estadounidense, son algunos ejemplos del entorno que influye en los servicios de transporte. A pesar de todo, se registraron ciertas iniciativas que se comentan a continuación.

En las Américas. En septiembre de 1999, en la Habana, Cuba, se realizó, el IV Encuentro de Ministros de Transporte y Obras Públicas de Iberoamérica y el Caribe en el que se presentaron propuestas consistentes en estudiar el comercio y los flujos de transporte que se dan entre Europa, América Latina y el Caribe, y en realizar talleres de difusión de las soluciones adoptadas en materia de plataformas intermodales en las Américas. La iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, por su parte, ha conocido un lento desarrollo de actividades y todavía queda pendiente la definición de su órgano ejecutivo.

En América del Sur. La integración de los sistemas de transporte constituye objetivos centrales de las reuniones ministeriales. Sin embargo, algunos de los principios y prácticas que presiden las

normas terrestres vigentes en el Cono Sur y la Comunidad Andina, constituyen obstáculos hacia la consecución de esta meta. El transbordo en el Ecuador y su aplicación reciente en la frontera entre Colombia y Venezuela, es considerado en el Cono Sur como una práctica contraria a la continuidad de las operaciones. Por su parte la reciprocidad adoptada en el Cono Sur, limitaría la apertura multilateral en la Comunidad Andina. No existe aún acuerdo en la modalidad de desarrollo de una norma uniforme, pero sí en sentar las bases de una futura legislación internacional común a toda América del Sur.

La Conferencia de Ministros de Transporte, Obras Públicas y Comunicaciones de América del Sur se reunirá en Brasil en el 2000 para tratar los desafíos que presentan los acuerdos de libre comercio de Sudamérica (ALSA) y de las Américas (ALCA), las concesiones para el desarrollo de infraestructuras y otros de carácter estratégico.

El señor Conrado Serrentino, Viceministro de Transportes y Obras Públicas del Uruguay, en ocasión de un discurso de despedida hizo un recuento de las asignaturas pendientes como el insuficiente uso del ferrocarril y del transporte fluvial; las asimetrías laborales y tributarias que pesan sobre el transporte en los países del Cono Sur, temas que seguirán centrales en la agenda de política ministerial en la región. Sirva esta breve referencia para rendir homenaje al que, en su larga y fructífera carrera profesional, fue uno de los más destacados artífices del desarrollo del transporte internacional en el Cono Sur.

En Centroamérica. El proyecto de transporte multimodal subregional ha entrado en su segunda fase que debería rendir frutos concretos en el curso del año 2000. Para entonces, también debería entregar sus primeros resultados, el Estudio Centroamericano de Transporte (ECAT). El ECAT ofrece una excelente oportunidad de formar un equipo de especialistas centroamericanos que podría llegar a constituir el Instituto Centroamericano de Transporte (ICAT). El ICAT se presentaría así como el interlocutor faltante en Centroamérica para los proyectos de cooperación, estudios y proyectos de transporte, y en un centro de estadísticas y de referencia documental en esta subregión.

Iniciativas nacionales. A semejanza de los procesos europeos y del NAFTA, se están desarrollando iniciativas privadas y públicas que, en el transcurso del 2000, deberían ver sus primeras realizaciones en materia de plataformas logísticas y sistemas integrados. Bolivia ha adoptado una definición de corredores nacionales de integración que deberían permitir mejorar las conexiones internacionales con y entre los países vecinos. Con su programa "Brasil en Acción", este país ha identificado proyectos de ejes de transportes fluviales, ferroviarios y carreteros integrados en el marco de un plan general. En Uruguay, se está desarrollando un sistema multimodal ferro-marítimo para la exportación forestal con aportes estatales y privados. Un esquema similar de funcionamiento han adoptado empresas ferroviarias de Argentina, Chile y una marítima de Brasil para ofrecer servicios intermodales regulares en el Cono Sur. En Colombia, los sectores público y privado crean propuestas conjuntas para fomentar el desarrollo de centro de distribución y acopio. Al respecto, en mayo de 1999, en Cartagena, un curso regional ofreció la oportunidad para analizar las condiciones en que participan el sector público y privado en el desarrollo de infraestructuras de terminales de carga en Europa y en América Latina. En Europa, es frecuente que la autoridad pública participe activamente, tanto en el diseño como en la financiación e incluso en la gestión y operación inicial de las infraestructuras de terminales. Esta colaboración asegura condiciones muy favorables para el sector privado, con garantías de funcionamiento y operación de las instalaciones, reducción de la inversión

inicial y rentabilidad y plazos más previsibles.

Estos serán los temas que seguirán alimentando el debate y la construcción de los sistemas intermodales en América Latina en el transcurso del año 2000.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL 2000: EN BÚSQUEDA DE LA ESPECIALIZACIÓN

Concentración. En 1999 se ha visto la esperada continuación del proceso de concentración entre las líneas navieras. El acontecimiento más destacado fue la expansión de Maersk (Dinamarca), que compró a SeaLand (Estados Unidos) y SCL (Sudáfrica), fortaleciendo así su posición como empresa naviera de contenedores más grande del mundo. En septiembre de 1999, controlaba casi 600.000 sitios para contenedores de veinte pies (TEU), equivalentes al 10% de la flota mundial de portacontenedores. También las dos principales líneas especializadas en el mercado sudamericano han crecido durante el año pasado. Hamburg-Sud (Alemania) compró servicios de Transroll (Brasil) y Crowley (Estados Unidos). CSAV - Compañía Sudamericana de Vapores (Chile) compró Montemar (Uruguay) y servicios de línea de Grupo Libra (Brasil). Con una capacidad de 61.000 TEU, CSAV es ahora la primera y única empresa naviera sudamericana que se encuentra entre las 20 principales empresas mundiales de servicios de línea. Esto es el resultado no solamente de las mencionadas adquisiciones y de la compra de buques nuevos sino también del hecho de que otras empresas, más grandes, se fusionaron y así dejaron espacio dentro de la lista de las 20 principales empresas mundiales. Durante los próximos dos años, CSAV agregará nuevos barcos a su flota, equivalente al 30% de la capacidad actual. Los barcos son de 3.100 TEU cada uno, y contarán con grúas propias.

Competencia. En vista de este proceso de concentración, surgen temores de abusos monopolísticos. Por ejemplo, para el caso del MERCOSUR, la revista Fairplay (8 abril 1999) citó a un naviero brasileño advirtiendo que las "líneas internacionales tienen más dinero que perder que las líneas del MERCOSUR y, si se abren las rutas, ellas podrán bajar sus fletes hasta eliminar a la competencia local. Si acordamos abrir MERCOSUR, ellas vienen con fletes bajos, y una vez que nos hayan matado, volverán los fletes más altos con mayor fuerza". ¿Son justificados estos temores? Ciertamente el entorno comercial para las empresas navieras del MERCOSUR y de otros países de América Latina y el Caribe es muy difícil. En la actualidad, se observa que, a pesar del proceso de concentración, está aumentando la intensidad de la competencia. Por ejemplo, para el caso de Chile, en 1985 había un total de 28 empresas ofreciendo servicios de línea a este país; en 1998, a pesar de fusiones y quiebras, había 30 empresas, con la entrada de nuevas empresas de servicios al mercado chileno. Se pueden establecer múltiples razones adicionales porque hoy en día los importadores y exportadores disponen de más opciones para su comercio exterior, a pesar del hecho que a nivel mundial exista un menor número de empresas navieras. En la mayoría de los casos, el expresado temor de monopolios seguirá siendo no más que un pretexto para pedir protección de la competencia.

Especialización. El proceso de concentración en el transporte marítimo implica que en general los países se están especializando. Son cada vez menos empresas y países que están aumentando su participación en el mercado en diferentes sectores marítimos. Mientras que en el pasado muchos países contaban con un sector marítimo amplio – incluyendo astilleros, escuelas náuticas, operadores portuarios, registros de barcos nacionales, empresas navieras y otros sectores – hoy en día los gobiernos y el sector privado deben decidir hasta qué punto es deseable y posible mantener esta diversidad. Según el Perfil Marítimo de la Unidad de Transporte, en su conjunto, América Latina y el

Caribe tiene una participación de solamente el 0,4% en la construcción naval mundial, mientras que sus flotas nacionales y registros abiertos embarcan en su conjunto al 30% de la flota del mundo. Para el futuro, es de esperar que la especialización continuará y que será cada vez más difícil para los gobiernos de América Latina y el Caribe mantener un sector marítimo amplio.

Comercio por vía marítima. Según la nueva Base de datos de Transporte Internacional (BTI) de la CEPAL, en 1998, Brasil fue el principal exportador e importador por vía marítima y fluvial de América Latina y el Caribe, con 87 millones toneladas métricas de importaciones y 225 millones de exportaciones. Eso correspondió al 96,5% del volumen total del comercio exterior de Brasil. La suma fue 3,7 veces más grande que el comercio exterior por vía marítima y fluvial de Argentina, el segundo país de la región según este criterio. En la actualidad, el volumen de las exportaciones frente a las importaciones está aumentando como consecuencia de la devaluación de la moneda brasileña. La BTI, en los primeros meses del 2000, contará con los datos de 1999 en cuanto al modo de transporte, valor, volumen, y productos del comercio exterior de once países de América Latina.

PUERTOS EN EL 2000: LOS PASOS DESPUÉS DE LAS PRIVATIZACIONES

Privatizaciones. Varios países han experimentado atrasos en sus procesos de privatización. En Uruguay, la terminal de contenedores de Montevideo no fue concesionada en 1999, ya que por razones legales fracasó el tercer intento de los últimos años. Se espera una concesión exitosa durante el cuarto intento, previsto para el 2000. En Guayaquil, Ecuador, fracasó la primera concesión de una terminal de graneles. Queda pendiente la concesión de la terminal de contenedores, cuyas bases se están revisando. La inestabilidad económica e institucional hace temer que en la actualidad sería difícil atraer inversionistas privados para tal concesión. En el Perú, no hubo interesados para la privatización del Puerto de Ilo. Matarani se entregó al único consorcio que postuló. Queda pendiente el Puerto de Callao, donde aún no se ha decidido en cuantas terminales se va a dividir. En Chile, después de diversos atrasos, se lograron concesiones muy exitosas de las primeras cuatro terminales en San Vicente, San Antonio (dos terminales) y Valparaíso. Siguen con atraso los procesos de privatización en los puertos del norte del país, Arica e Iquique. En Centroamérica, aún no se ha otorgado una concesión completa de un puerto público. La CEPAL seguirá apoyando los procesos de privatización con su Curso-taller sobre Modernización Portuaria y con cooperación técnica.

La regulación de los puertos privatizados. Uno de los principales obstáculos a la privatización en muchos países ha sido el temor de monopolios privados. La creación de instituciones de regulación, la medición de potenciales abusos monopolísticos, y la capacitación de funcionarios públicos en sus nuevas tareas serán unos de los principales desafíos para las autoridades portuarias de América Latina y el Caribe.

Después de las privatizaciones – el "modelo latinoamericano". Mientras que, en el pasado, los puertos de América Latina y el Caribe servían sobre todo como mal ejemplo en relación a ineficiencia, corrupción, y elevados costos, hoy en día, en los países que más han avanzado con sus privatizaciones, parece surgir un "modelo latinoamericano" mucho más positivo. Como consecuencia de la apertura económica, la geografía, y el comercio exterior, las características de este "modelo latinoamericano" son las siguientes: 1) Puertos públicos de tipo *landlord*; propiedad estatal, operación privada. 2) Puertos especializados privados. 3) Posibilidad de establecer nuevos puertos privados 4) Elevada participación de empresas extranjeras. 5) Un gran número de puertos y terminales, con un

volumen de tráfico menor que el promedio mundial. Aunque no se observen estas cinco características en todos los países de la región, la tendencia en la mayoría de los países apunta hacia este modelo.

Puertos pivotes. Muchos puertos esperan poder beneficiarse de la tendencia hacia más tráfico de transbordo y tránsito, así generando nuevos negocios portuarios de un "puerto pivote". Se considera positivo el resultante aumento de competencia entre puertos. Sin embargo, también hay que analizar el potencial real de tales puertos pivotes. Sobre todo en la costa del Pacífico sudamericano, en lugares como Manta (Ecuador), Callao (Perú), Iquique y Mejillones (Chile), han surgido expectativas que son demasiado optimistas.

El Canal de Panamá. En 1999, uno de los principales acontecimientos en la Región relacionado con el transporte marítimo y puertos, fue el traspaso del Canal de Panamá a la administración del Gobierno de este país. El temor expresado por algunos sectores políticos en los Estados Unidos de un posible control del Canal por parte del Gobierno chino no se justifica: se trata de una empresa privada de Hong Kong que opera dos puertos en ambos lados del Canal. Para Panamá, aparte de los ingresos financieros que generará el Canal, será particularmente importante aprovechar al máximo las posibles sinergias entre el Canal y otras actividades del sector.
