



Reproducción autorizada mediante la cita Fuente: Boletín FAL, No. 198 febrero 2003, Unidad de Transporte, CEPAL/ONU

Edición especial No. 198, febrero 2003

PANORAMA DEL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN EL 2002

TRANSPORTE MARÍTIMO: PRESIONES COMPETITIVAS AFECTAN LOS FLETES Y LAS EMPRESAS

Siguen bajando los fletes. Los fletes marítimos internacionales alcanzaron niveles históricamente bajos en varias de las principales rutas Este-Oeste. A mediados del 2002, los fletes promedios de Europa a Asia llegaron a ser no más de US\$ 600 por TEU FAK (“all in”, aproximación sobre la base de www.ci-online.co.uk). Los fletes Norte-Sur de Sudamérica también han bajado, notablemente los de importación proveniente de Asia y de los Estados Unidos hacia la costa Oeste de Sudamérica. Estas tendencias reflejan el bajo crecimiento económico e implican un fuerte desafío para las empresas navieras. Para las navieras que trabajan más con buques arrendados, como lo hacen las principales de la región, los impactos son algo menos fuertes, ya que los costos de arriendo también se han reducido.

Crecen los tamaños de buques en los servicios regulares. Entre enero 2002 y enero 2003, la capacidad de TEU asignada por las líneas regulares a los tráficos de América del Sur, aumentó ligeramente en un 2,8%, mientras que el número de buques se redujo en un 7,3% a 442 unidades, conllevando un incremento del tamaño promedio de un 11%. En México, el panorama es parecido: un aumento de la capacidad de TEU (+ 8%; el total en enero 2003 son TEU 360 201) y del tamaño promedio (+ 17%; 2 094 TEU), versus una reducción del número de buques (- 7,5%; 172 unidades). Algo diferente es la situación en Centroamérica y el Caribe, ambas regiones con un mayor porcentaje de transbordo, y menos afectadas por crisis económicas. Los TEUs asignados a Centroamérica, incluyendo Panamá, crecieron un espectacular 43,5% (total 876 258 TEU), el número de buques un 30% (392), y el tamaño promedio un 10% (2 235 TEU). En el Caribe, la capacidad creció en un 15,6% (502 387 TEU), el número de buques en un 2% (357 unidades), y el tamaño promedio en un 13% (1 407 TEU) (cálculos sobre la base de datos de www.ci-online.co.uk). Los buques de mayor tamaño son Zim Nueva York con 4 992 TEU en Centroamérica y el Caribe; MSC Hudson con 4 918 TEU en México; y los buques CAP de *Hamburg Süd* con 3 739 TEU en Sudamérica. Durante el año 2002, Tecmarine en el Caribe discontinuó sus operaciones. En la costa oeste de Sudamérica, una línea asiática introdujo un servicio regular con buques sin grúas propias (“gearless”).

Mejora la fiabilidad de itinerarios. Comparaciones de *Lloyds List* (<http://www.lloydslist.com/>) durante el 2002 indican que los servicios regulares hacia Sudamérica desde Europa de *Aliança/Hamburg Süd/CMA-CGM* y el servicio Lambada de P&ON eran los que menos retrasos registraron en la costa Este, mientras que los servicios de *Evergreen* y de *Maersk Sealand* eran los con menos retrasos en la costa Oeste. Éstos dos últimos son servicios con transbordo en Panamá, lo que contradice el supuesto riesgo de que servicios indirectos serían menos fiables en sus itinerarios que los directos. El promedio de los retrasos registrados en el 2002 era menor que el registrado en el 2001.

Astilleros latinoamericanos producen más buques, aunque de menor tamaño comparado con el promedio mundial. En enero 2003 existen 44872 buques comerciales en el mundo (www.lrfairplay.com, solo buques mayores de 300 GT). A la misma fecha, se registran 2868 unidades pedidos en los astilleros del mundo. Comparando la participación de América Latina en la construcción pasada y actual, se observa que su participación está aumentando ligeramente en cuanto al número de buques y en cuanto a TEU, pero disminuyendo en cuanto a toneladas (GT). América Latina en su conjunto en la actualidad está construyendo el 3,4% de los buques, el 1,1% de las toneladas, y el 1,9% de los TEU del mundo. Dos tercios de la producción naval global se realiza en Corea y en Japón. En América Latina, el 50% tiene lugar en Brasil, mientras que la gran mayoría de los demás países de la región ya no tienen astilleros activos, siendo las excepciones Argentina, Chile, México, y Perú.

Empresas operadoras de buques mantienen baja participación. A inicios del 2003, siguen siendo empresas navieras con sede en Brasil las que más toneladas operan (8,6 millones dwt; equivalente al 0,89% del total mundial) desde América Latina y el Caribe, seguidas por empresas de Chile, Venezuela, Argentina, y México. Estos cinco países juntos controlan más del 89% de los dwt operados desde la región, mientras que los demás 25 países de América Latina y el Caribe se comparten los restantes 11%. Cabe notar que el país sede no necesariamente implica que la empresa sea de capital nacional, ni que sus buques lleven la bandera del país. Varias empresas con sede en Brasil y Uruguay, por ejemplo, pertenecen al grupo CSAV de Chile, y la mayoría de los buques operados desde Chile utiliza banderas extranjeras. En cuanto a buques portacontenedores, son empresas con sede en Chile las que más capacidad de TEU operan (63 mil TEU; 0,68% del total mundial), seguidas por empresas de Brasil, México, Argentina, y Cuba. De los TEU operados desde Brasil, el 77,5% está ubicado en buques registrados bajo el pabellón nacional, mientras que los TEU operados desde Chile en un 91,2% se encuentran en buques bajo pabellones extranjeros. En el caso de México, este porcentaje alcanza incluso el 97,9%.

Una de cada tres toneladas de la flota mundial está registrada en América Latina y el Caribe. En enero 2003, el 33,3% del tonelaje (dwt) de la flota mundial lleva una bandera de la región, continuando el crecimiento de años anteriores (cálculos sobre la base de datos de www.lrfairplay.co.uk). El principal registro sigue siendo Panamá con 193,5 millones dwt, aumentando su participación al 22,7% del total mundial, seguido por Bahamas, St. Vicente & las Granadinas, Bermuda y Antigua & Barbuda, todos ellos siendo registros abiertos. La edad promedio de los buques en la mayoría de los principales registros está por debajo del promedio mundial, que es de 18 años, siendo las flotas más jóvenes las de Antigua & Barbuda (13 años) y Panamá (15 años). Por encima de la edad promedio mundial están las flotas de Brasil (19 años), Venezuela (22), St. Vicente & las Granadinas (25), Bolivia (30), Belice (27) y Honduras (32). Aproximadamente el 75% de los buques de la flota mundial están siendo clasificados por una

empresa miembro de la IACS (Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación) que pretende promover un mayor nivel de seguridad y calidad en las clasificaciones. Este porcentaje es superior en la mayoría de los principales registros de la región, alcanzando el 92% en el caso de Antigua y Barbuda. Por debajo del promedio mundial en este aspecto están los registros de Venezuela (65%), Belice (56%), Honduras (45%) y Bolivia (38%).

INTEGRACIÓN Y COMERCIO: EL CRECIENTE PAPEL DEL TRANSPORTE

La frontera extendida. El año 2002 fue marcado por una creciente preocupación por la seguridad en el transporte internacional. Para reducir el riesgo de ataques terroristas, sobre todo los Estados Unidos han insistido en mayores medidas de seguridad en los países proveedores de sus importaciones. Esta introducción de controles y nuevas exigencias en los puertos marítimos y aeropuertos a la vez genera beneficios para la seguridad en el transporte entre los países de América Latina y el Caribe. Por el otro lado, también tiene un elevado costo. En países en desarrollo por las mismas sumas requeridas para, por ejemplo, introducir nuevos equipos electrónicos en puertos o aeropuertos, se podrían posiblemente haber financiado medidas en otros ámbitos que potencialmente aumentarían más la expectativa de vida promedio en los países en desarrollo que la reducción del riesgo de ataques terroristas. Otro impacto de la mayor preocupación por la seguridad a nivel mundial ha sido la reducción por la demanda de viajes turísticos, tanto vía aérea, como también en cruceros marítimos. Los efectos negativos para los países de América Latina y el Caribe de cierta forma fueron suavizados gracias a que el turismo hacía países asiáticos y africanos fue parcialmente desviado hacia las Américas.

La selección modal para el transporte nacional e intrarregional. Durante el 2002, varios organismos regionales han aumentado sus esfuerzos para promover la competitividad y la integración física regional. ALADI, CAF y BID han realizado diversos estudios sobre el transporte marítimo en Sudamérica, y la CEPAL organizó un taller al respecto, todos concluyendo que existe un claro potencial de promover el desarrollo sustentable, la competitividad, la integración regional, y las ventajas comparativas para los armadores sudamericanos si se lograra un acuerdo regional de cabotaje. Se espera que en el marco de IIRSA se lograrán avances adicionales en el presente año. La CEPAL organizó también una reunión de expertos en Panamá sobre el comercio entre América Central y el Caribe, concluyendo, inter alia, que la falta de servicios directos entre ambas sub-regiones no se puede considerar la principal causa del bajo nivel del comercio inter-subregional, pero que, sin embargo, existe un potencial de mejorar la integración económica fomentando la disponibilidad de información y promoviendo reformas en los puertos.

Se reduce el comercio contenedorizado intrarregional. El comercio contenedorizado entre los países de América Latina y el Caribe se redujo a lo largo del 2002, tanto en términos absolutos (- 4,4%) como también en términos relativos al comercio total (- 3%). Mientras que en la década de los 90, el comercio intra-regional, notablemente el del MERCOSUR, era uno de los motores del crecimiento marítimo, está tendencia parece haberse detenida. Las exportaciones al mundo crecieron un 1,5%, alcanzando un total de 4,3 millones TEU, y las importaciones se redujeron en un 4,4% (4 millones TEU). Las importaciones de Argentina se redujeron en un 55%, las de Venezuela en más de 10% (cálculos sobre la base de pronósticos realizados por www.globalinsight.com a finales del 2002).

PUERTOS: AVANZANDO EN EL DIFÍCIL CAMINO DE LA MODERNIZACIÓN

Movimiento portuario. Colón en Panamá, incluyendo las terminales operadas por *Stevedoring Services of America* (MIT), *Hutchison Port Holdings* (PPC), y *Evergreen* (CCT), durante 2002 mantuvo su liderazgo referente a la transferencia de contenedores en los países de América Latina y el Caribe (1,45 millones TEU). En Sudamérica, datos preliminares indican que Santos logró 1,23 millones TEU, mientras que el movimiento en las terminales de Buenos Aires alcanzó tan solo unos 600 000 TEU, una reducción por casi la mitad comparado con el récord histórico de 1998. En el Caribe, Kingston, Jamaica, alcanzó un total de 1,03 millones TEU, logrando así ubicarse por primera vez entre los primeros tres puertos de la región.

Huelga de 10 días en puertos de EE.UU. y su impacto en México. A principios de octubre de 2002, los puertos mexicanos de Ensenada, Manzanillo y Colima experimentaron un incremento en la transferencia de mercancías en el orden de un 50%, poniendo en jaque tanto la capacidad operativa de sus instalaciones y servicios como la infraestructura para el transporte carretero. Esto se produjo a raíz de la huelga y cierre de 29 puertos de la costa Oeste de Estados Unidos, debido a una disputa del sindicato de los estibadores con la patronal impuesta por un juez federal, por falta de un acuerdo sobre la renovación del convenio colectivo vencido en julio del mismo año. Al décimo día de huelga y un costo aproximado de US\$ 10 mil millones a la economía de EE.UU., se puso término a la misma invocando la Ley Taft-Harley, de 1947, que autoriza al Gobierno la obtención de una prohibición de 80 días en contra de una huelga que ponga en peligro la seguridad nacional o el bienestar de la nación.

Puerto Acajutla, El Salvador, se acerca a la concesión. A fines de septiembre la Asamblea legislativa nacional aprobó la nueva Ley Marítima Portuaria, y luego las bases de la licitación para la concesión maestra del Puerto Acajutla. La empresa ganadora deberá contar con una experiencia mínima de cinco años en gestión portuaria. Obtendrá una concesión de 25 años, con opción de ser prorrogada por 10 años más, según su desempeño y estándares de calidad. Asimismo, deberá pagar el 14 por ciento en arrendamiento por las áreas aledañas al Puerto. A la firma del contrato de concesión, el concesionario deberá abonar US\$ 12 millones como anticipo al canon. En los primeros 10 años de trabajo se invertirá un mínimo de US\$ 18 millones, de éstos, cerca de US\$ 11 millones deberá hacerse en los primeros tres años. Acordaron que tendrá que reducir las tarifas en al menos 25% respecto a los cobros actuales.

Puerto Callao, Perú, sigue en compás de espera. Durante 2002, la comunidad portuaria y de comercio exterior de Perú ha visto pasar un año más sin presenciar logros significativos en el proceso de reformas de sus puertos regionales y el concesionamiento de su principal puerto. La nueva Ley general de puertos fue presentada por el Ejecutivo al Parlamento y se encuentra en etapa de análisis y evaluación por parte de las diferentes comisiones del Congreso. Una vez aprobada y promulgada la Ley abriría el paso para posiblemente llamar a una concesión de Callao por el puerto completo y luego obtener las tan necesarias inversiones que requiere su infraestructura.

Puerto Esmeraldas, Ecuador, avanza en el proceso de reformas. En el 2002, se registró un importante avance hacia la adjudicación del puerto por completo a un solo concesionario, contando con siete firmas interesadas y precalificadas (cinco extranjeras y dos nacionales). Esmeraldas maneja un 8% de la carga del país y requerirá una inversión estimada en US\$ 25 millones. Por otra parte, se estima que la terminal pública del Puerto de Guayaquil, que actualmente tiene adjudicado el almacenamiento a cuatro permisionarios, será concesionado por completo a un solo concesionario monoperador, y bajo la gestión el nuevo Gobierno de la nación,

se espera durante el 2003 poder recuperar el retraso en el proceso de la licitación.

Nueva terminal de cruceros en Valparaíso, Chile. A fines de 2002, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) suscribieron el contrato para que esta última sociedad provea y opere por 30 años la infraestructura necesaria para el funcionamiento de un edificio terminal de pasajeros en el sector Barón de Puerto Valparaíso, en un vasto sector de bodegas. VTP invertirá una suma estimada en US \$ 7 millones hasta alcanzar el estándar exigido en el contrato con EPV. Asimismo, EPV adjudicó a la empresa Agencias Universales S.A. (AGUNSA), en licitación pública internacional, la construcción y operación de éste que será el primer edificio terminal de pasajeros del país. La fórmula planteada por EPV consistió en que un inversionista privado provea la infraestructura e instalaciones que los operadores turísticos requieren para la atención en tierra de los pasajeros y tripulantes de cruceros que recalán en el puerto, así como también de los vehículos que se precisan para el traslado de los mismos, entre el edificio terminal y el sitio de atraque donde ellos embarcan o desembarcan. El sector destinado a la atención de pasajeros incluirá básicamente zonas de espera para los pasajeros, áreas para la operación de servicios públicos, locales comerciales, entre otras comodidades de alto estándar, al nivel de lo que existe en los modernos aeropuertos internacionales.

EL TRANSPORTE URBANO: EL PROBLEMA DE COMPATIBILIZAR LO BUENO Y LO FINANCIABLE

El transporte público y la crisis argentina. A lo largo de los años 1990, en general, en América Latina, se observó un cambio de actitud referente al transporte público urbano, mediante lo cual se desenfanzó la materia del costo del servicio al consumidor, y resaltó la calidad del servicio que recibe. Las tarifas subieron sin generar, salvo en casos contados, las protestas que antes habrían ocurrido, puesto que subieron también, aunque fuera modestamente, la calidad del servicio y la disposición de pagar de los clientes. Un buen transporte público urbano parecía algo que quedaba dentro del poder adquisitivo de América Latina y el Caribe. Posteriormente, en particular en el 2002, han habido algunas indicaciones de que el optimismo de la década anterior, pudo haber sido prematuro, la evidencia más demostrativa de lo cual surgió en la Argentina, consecuencia de la crisis socioeconómica desencadenada allí a principios del año, cuando no pudieron resistir más las defensas financieras establecidas en contra las presiones de los crecientes desequilibrios económicos y políticos. Se amplió la divergencia entre los costos del servicio de transporte público y la habilidad de los usuarios de cubrirlos, dando como resultado la concesión de un subsidio explícito al transporte colectivo, en la ciudad de Buenos Aires, equivalente a un 10% de la tarifa. Este tipo de subsidios había estado en plena retirada, en toda la región.

El transporte ferroviario del Área Metropolitana de Buenos Aires, también entró en un síndrome de crisis, producto de rebajas tanto en el número de pasajeros como en la disposición de pagar de cada uno de ellos y en la oportunidad de la cancelación de los subsidios operacionales contratados con el gobierno, mientras que se aumentaron los costos de ofrecer el servicio. A lo largo, hasta que termine la crisis, la única solución viable parece ser una readecuación de la calidad del servicio a la disposición de pagar de los consumidores. En abril del 2002, el volumen de tráfico de los trenes suburbanos habían bajado en más de un 20%, en comparación con el año anterior. La rebaja más acentuada, de más de 40%, fue experimentada por la línea Belgrano Sur de la empresa Metropolitano, que en noviembre pidió protección de la bancarrota. Seguramente

las cifras sobrestiman la baja real en el tráfico, por un aumento en la proporción de pasajeros viajando sin boleto. En los pocos coches nuevos que se incorporaron al servicio bonaerense, ya no se intentó dotarlos con mayores comodidades al cliente, prefiriendo en lugar un diseño muy básico que daba mayor énfasis se dio al combate al vandalismo, que fue un problema enfrentado también por el Metro de México y el MetroTren de Chile, entre otros.

Los trenes urbanos que fracasaron. En otros países, el alto costo de un servicio digno de transporte público, se reveló de otras maneras, menos evidentes. En Santiago de Chile, fracasó un intento de concesionar la instalación y operación de un servicio de tren suburbano, entre Santiago y la ciudad satélite de Melipilla. El Estado ofreció un subsidio, pero, tomando en cuenta los riesgos involucrados, el sector privado no vio perspectivas de una buena rentabilidad sobre la inversión exigida, de unos US\$ 300 millones. Al otro extremo en lo que a la inversión se refiere, en Perú, la empresa privada Central Andina decidió probar el mercado del transporte suburbano por destinar material rodante existente a la operación de un tren para pasajeros sobre un tramo urbano del Ferrocarril Central, retirándolo rápidamente por problemas como de seguridad y ser deficitario.

Buses versus trenes. En el 2002, lo caro de las opciones ferroviarias aseguró que no se decayera el interés en el transporte masivo mediante buses, que es mucho más económico desde el punto de vista de la inversión necesaria por pasajero. En Lima, el Tren Eléctrico, completado y equipado sobre el tramo de 10 Km, entre Villa El Salvador y Atocongo, desde 1997, aunque comenzó a transportar pasajeros, continuó constituyendo un efectivo elefante blanco, sin sentido para casi la totalidad de los desplazamientos de las personas, y lo continuará siendo hasta su eventual prolongación hasta el centro de la ciudad. Por otra parte, apoyado por préstamos de la banca internacional, en la capital peruana, las autoridades siguieron adelante con los preparativos para una ampliación y modernización profunda de su sistema de buses de alta capacidad que circulan sobre vías exclusivas, adoptando como modelo el Transmilenio bogotano. En la propia ciudad de Bogotá, se continuó implantando la segunda etapa del proyecto Transmilenio, cuya primera etapa tuvo que esforzarse para acomodar una demanda muy superior que la pronosticada, confirmando que el transporte masivo por buses no es la solución para el transporte de más de 25 000 personas por hora y sentido.

Una ciudad competitiva necesita inversión en transporte. En Santiago de Chile, se adoptó una política muy audaz, aunque no sin ambigüedades, puesto que, mientras que se desarrollaban planes para la operación masiva de buses articulados sobre vías segregadas en grandes sectores de la ciudad, sobre un corredor de características no muy diferentes de los demás, el mucho más caro tranvía fue declarado la opción preferida. Fue el gobierno de Chile que más se destacó por su convicción de que una ciudad competitiva en un mundo "globalizado" necesita un sistema de transporte moderno, cueste lo que costare, y, durante el 2002, se iniciaron las obras de la línea 4 del metro, a un costo, incluidas pequeñas extensiones a las demás, de casi US\$ 1 500 millones, que permitirá duplicar el largo de la red antes del año 2006. La misma actitud se observó también de parte de otros gobiernos, pero no de una manera tan notable. En São Paulo siguió adelante con la construcción de la línea 5 del metro y la modernización del sistema existente de trenes suburbanos y metro, anunciándose, además, la construcción de una nueva línea 4. Por su parte, en México, después de varios años de estancamiento, se puso en marcha un programa de construcción de nuevos trenes, la rehabilitación de otros y además de cinco líneas del sistema metro, y se contrataron los estudios de ingeniería para una nueva línea 12. Por la crisis económica nacional, Buenos Aires no estuvo en condiciones de invertir en una escala

comparable, aunque, a raíz de las inversiones hechas en la red ferroviaria a partir de fines del siglo 19, de los subterráneos a partir de principios del 20º, y en la transformación de los sistemas de colectivos en la segunda mitad de ese último, la capital Argentina retiene una buena base que le permitirá volver a imponerse como ciudad focal en una economía globalizada, una vez que el país solucione su actual crisis.

El paisajismo y la vialidad. Las obras viales se vieron influidas por las presiones de los urbanistas y medio ambientalistas, significando, en el caso mexicano, el rechazo popular de un plan horrendo de agregar un segundo nivel a largos tramos de la red de ejes viales, mientras que en Santiago continuaron las obras de la concesionada Costanera Norte, que se desnivelará, pero por debajo de las aguas del río Mapocho, donde no dañará el paisaje urbano.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO: VIVIR EN MANOS PRIVADAS O EXTINGUIRSE EN LAS ESTATALES

Los ferrocarriles no concesionados enfrentan la amenaza de extinción. Durante 2002, poco progreso se registró en el área de la privatización ferroviaria, reafirmando nuestra tesis de que casi todo de lo que es privatizable, ya ha sido privatizado. Lo que queda en manos de los administradores del sector público está en países como Ecuador y Paraguay, donde asumir responsabilidad de los servicios ferroviarios no va a interesar a nadie, salvo que haya fuertes subsidios estatales, los que no se ofrecieron, y probablemente no se vayan a ofrecer, dando como consecuencia la paralización de los trenes. El caso del Ecuador parece terminal; la empresa ferroviaria estatal trató de mantenerse activa, mediante, por ejemplo, la reparación de ferrobuses para pasajeros, pero se vio frustrada por los alcaldes de algunos de los pueblos que buscaba atender, quienes mostraron su entusiasmo por el transporte ferroviario por enterrar la vía férrea por asfalto, para facilitar el tránsito vehicular. Busca también una salvación en el turismo que podría dar sustento a un par de tramos, pero no a todo el ferrocarril.

En el Paraguay, las posibilidades de concesionar el ferrocarril se vieron favorecidas por dos eventos importantes, o sea, la formación de la empresa Ferrocarriles del Paraguay S. A., a la que se transfirió el activo ferroviario, y una reafirmación por parte de la empresa binacional de la Hidroeléctrica Yacaretá de su oferta de reubicar un tramo de la línea férrea inundado por el lago artificial que había creado. Sin embargo, aun así, cálculos realistas señalan que el ferrocarril, en la actualidad casi totalmente paralizado, no es concesionable sin un subsidio, el que el gobierno paraguayo difícilmente estaría en condiciones de ofrecer. El tramo Asunción a Sapucay de Ferrocarriles del Paraguay, por su arquitectura histórica, sus locomotoras a leña, sus coches de madera y la maquinaria, primitivamente actuada por la fuerza del vapor, de sus talleres de Sapucay, merece conservación como reliquia, de importancia mundial.

Las concesiones que no se devolvieron. En el 2002, más probable que el concesionamiento de ferrocarriles todavía estatales, parecía la devolución de algunas concesiones ya otorgadas a los gobiernos correspondientes, como en el caso de la Administración del Ferrocarril Arica a La Paz, en Chile, cuyos servicios se suspendieron durante un año y medio, consecuencia del arrastre de puentes por un aumento en el caudal del río Lluta, a principios del 2001, y de la argentina Ferroexpreso Pampeano, también víctima de daños infraestructurales causadas por un exceso de lluvias. Sin embargo, durante el 2002, esto no ocurrió. Continuó una tendencia, ya observada, de fusiones, parciales o totales, entre empresas ferroviarias conexas, la más significativa de las

cuales sucedió en Brasil, entre las empresas Ferronorte, Ferroban y Novoeste, que se unieron para formar Brasil Ferrovías.

Crece el tráfico. Aunque no todas las empresas concesionarias cumplieron con sus obligaciones contractuales, en general, la evidencia parcial que existe señala que la actividad ferroviaria creció aunque fluctúa la rentabilidad de las empresas. La mayoría de las empresas argentinas y chilenas transportó más carga que en 2001, lo que esperaban hacer también las brasileñas y mexicanas. El Ferrocarril del Pacífico chileno, por sus perspectivas más bien que por los déficit incurridos durante sus primeros cinco años bajo administración privada, recibió la atención de consorcios interesados en adquirirlo, aún a un valor superior al que tenía en el momento de su privatización, a la mitad del decenio de 1990. Aunque de una rentabilidad frecuentemente bastante marginal, algunas empresas ampliaron su participación en el mercado de transporte multimodal, como la Ferrocarril del Pacífico en Chile, mientras la MRS Logística probó un servicio de roadrailers, entre São Paulo y Río de Janeiro.

Los ferrocarriles y el transporte internacional. Hubo iniciativas interesantes en el área del transporte internacional por ferrocarril, por ejemplo una aproximación entre la flamante Brasil Ferrovías y el Ferrocarril Oriental en Bolivia, con el fin ofrecer un servicio sin costura entre Santa Cruz de la Sierra y tanto el área metropolitana de São Paulo como el puerto de Santos. Digna de mención también es la promoción de operaciones coordinadas entre ferrocarriles en ambos lados de la frontera entre México y los Estados Unidos, como el llamado "NAFTA Railway", que es una colaboración entre las empresas Kansas City Southern, la Texas Mexican Railway y Transportación Ferroviaria Mexicana, la que también llegó a un entendimiento con la Union Pacific.

Se mantuvo vivo el interés en la construcción de una conexión ferroviaria en el sur, entre Argentina y Chile, a la altura de Lonquimay y Zapala, como en distintas ocasiones a lo largo de los últimos 116 años, y el gobierno de la Provincia de Neuquén anunció el reinicio de las obras por el lado argentino. Además, se entregó una nueva propuesta para reabrir el legendario Ferrocarril Transandino, entre Los Andes en Chile y Mendoza en Argentina. Un proyecto, elaborado por una empresa mendocina, fue declarado de interés público en ambos lados de la frontera. Se trata, básicamente, de volver a poner en marcha trenes sobre un trayecto ferroviario muy poco diferente del abandonado en 1984, pero sin ocupar la tradicional cremallera. La empresa promotora estima viable el proyecto sin subsidios. Sin embargo, tomando en cuenta consideraciones como sus fuertes pendientes, de hasta un 8%, y su vía sencilla de una trocha (métrica) diferente de la ancha de los ferrocarriles argentinas y chilenos con los cuales intercambiaría tráfico, no es seguro que pueda transportar volúmenes que garanticen su viabilidad comercial, sin una ayuda estatal.

LA INFRAESTRUCTURA VIAL: UN AÑO EN QUE SE MARCÓ EL PASO

Concesiones viales virtualmente estancadas. 2002 fue un año en que casi no se adjudicaron concesiones viales nuevas, observándose principalmente la continuidad de las otorgadas anteriormente. Diversos llamados a licitación fueron postergados. La explicación habría que buscarla en dos factores principales:

- Las secuelas de la recesión que afectó en los últimos años en mayor o menor grado a los distintos países de la región. Esto impactó negativamente en las tasas de crecimiento de tránsito,

que fueron muy bajas o incluso negativas, lo que desalienta la inversión en caminos, y

- la menor disponibilidad de capital dispuesto a invertirse en la región, con la consiguiente alza de la tasa de interés relevante.

La combinación de los factores anteriores hizo menos atractivas o no rentables las posibles nuevas concesiones. A lo indicado hay que agregar (i) que en varios países como Chile, Colombia y México ya estaban adjudicados los trechos viales más atractivos por tener tránsitos más elevados y (ii) que hay países que han explorado escasamente la posibilidad de concesionar carreteras.

Se espera que la situación económica de la región evolucione favorablemente, lo cual puede despejar el panorama para reanudar el proceso de concesionamiento, pero ello está sujeto también a que se definan carteras de proyectos bien analizados y diseñados, de modo que sean rentables para los inversionistas.

Dentro de las pocas novedades se puede mencionar la adjudicación en Perú del tramo Ancón – Pativilca de la carretera Panamericana, que supone una inversión de US\$ 72 millones. En Costa Rica, luego de que pudieron resolverse las disputas que durante más de un año mantuvieron entre sí las empresas adjudicatarias, se logró destrabar el proceso de contratación de la carretera entre la capital San José y el puerto de Caldera (86 kilómetros), estando aún pendiente la aprobación por parte de la Contraloría.

En Uruguay se terminó de negociar y se iniciaron las obras de la denominada “megaconcesión”, que abarca 1272 kilómetros de varias rutas, en las cuales se hará conservación rutinaria y periódica, rehabilitación y algunos mejoramientos. El concesionario es una filial, creada expresamente, del ente estatal Corporación Nacional para el Desarrollo. Dado que los niveles de tránsito son insuficientes, se prevé que los peajes permitan recuperar 60% de los costos y que 40% provenga de aportes del presupuesto nacional.

En Colombia, la concesión de una carretera de Bogotá al norte, de 220 kilómetros de extensión, adjudicada en julio, entró inmediatamente en un proceso de reestructuración del diseño vial, ya que se estima indispensable ampliarlo a cuatro carriles en diversos sectores. Ello habla de la necesidad de estudios acuciosos y diseño adecuado antes de la licitación.

En Chile se ofreció en diciembre a los concesionarios actuales un seguro de tránsito no retroactivo, sin perjuicio de los ingresos mínimos garantizados anuales ya incluidos en los contratos. El seguro se originó en el hecho que los niveles de tránsito de las concesiones cayeron 1.3% y 0.1% respectivamente los años 2000 y 2001, y en 2002 experimentaron un alza de 2.8%, lo cual los deja aproximadamente 20% por debajo de las proyecciones que existían en 1998. El seguro propuesto, que deberá ser aceptado o rechazado en enero de 2003, garantizaría tasas de crecimiento hacia el futuro entre 4% y 5% anual sobre los niveles actuales. El seguro consiste en que si los tránsitos resultan menores, el plazo de la concesión se extenderá y viceversa. La prima del seguro (variable según el monto asegurado), se pagará con obras adicionales.

Malas noticias acerca de la conservación vial. Las dificultades económicas influyeron negativamente en los recursos asignados a la conservación. De por sí tradicionalmente insuficientes, hubo bajas en los presupuestos de mantenimiento vial de diversos países, lo que se tradujo en menor actividad. En Argentina estuvieron paralizados numerosos contratos existentes

de rehabilitación y mantenimiento.

Con la excepción de Nicaragua y Guatemala, los fondos de conservación vial continuaron operando y aportando al mantenimiento vial. El FOMAV de Nicaragua nunca ha recibido recursos; lamentablemente, durante 2002 numerosos caminos estuvieron seriamente deteriorados, especialmente en zonas de producción agrícola, sin que hubiese presupuesto para restaurar el tránsito en debida forma.

En Guatemala, la conservación se paralizó virtualmente en el último trimestre, pues reasignaciones presupuestarias la dejaron sin recursos. Lo peor es que un fallo de la Corte de Constitucionalidad, aún no a firme, declaró inconstitucionales los impuestos sobre los combustibles dedicados al mantenimiento, dado que constituirían doble tributación sobre su importación. Si llega el fallo a confirmarse, el fondo vial quedaría sin ingresos propios.

Excepción dentro de este panorama es la vigorosa entrada en operaciones del fondo vial de El Salvador, que implantó un amplio programa de rehabilitación y de conservación rutinaria. Además, en Uruguay, en medio de una severa reducción presupuestaria, se procuró preservar las actividades de conservación.

TELEMÁTICA APLICADA AL TRANSPORTE: FALTAN ESTÁNDARES TECNOLÓGICOS REGIONALES

En la esfera del transporte urbano, durante 2002, tres países merecen especial mención: México, consolida la adopción de sistemas de pago electrónico de pasajes en el transporte urbano, implementándolos en diversas ciudades de México y no sólo su capital o ciudades principales, como ha sido la tendencia en América Latina. En Sao Paulo, Brasil, la ANTP (Asociación Nacional de Transporte de Pasajeros de Brasil) junto a empresas regionales de tecnología y a la UITP (Unión Internacional del Transporte Público) comenzaron el trabajo para establecer una sociedad que estimule el desarrollo de una plataforma latinoamericana para el transporte público. En Chile por su parte, comenzó el trabajo de ITS Chile, una organización pública privada que propiciará la adopción de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés). Durante el 1 Congreso Chileno de ITS, se presentaron los telepeajes *Free Flow* (de flujo libre) que próximamente las concesiones urbanas utilizarán, permitiendo el pago sin necesidad de disminuir la velocidad o del uso de barreras que dificulten y demoren el proceso. Finalmente se hizo entrega del primer borrador de la Arquitectura Nacional ITS de Chile. Se trata de un plan de integración de sistemas ITS con una visión de 15 a 20 años, que identifica y establece los estándares requeridos tanto para el intercambio de información como para asegurar la interoperabilidad entre los actores nacionales.

En materia de transporte marítimo y puertos, continuó el desarrollo de plataformas informáticas que apoyen, faciliten y agreguen valor al comercio exterior. Los desafíos a futuro, son aumentar los niveles de seguridad (incrementados fuertemente después del 11 Sept.) y reducir el tiempo de espera de los buques y de la mercadería en el puerto, facilitando así los distintos procesos administrativos y de control. En este sentido en Brasil, el *Terminal de Contêineres* (Tecon) adoptó el Sistema informático *Linha Rápida*, el cual suministra información de cada etapa de la cadena logística por medio de Internet, EDI o SAP para monitorear en tiempo real el movimiento de un producto. Este mismo sistema es también usado en el aeropuerto de Viracopos, en Campinas, lo que le otorga una mayor validez como interfaz. El Gobierno Federal

por su parte, agilizó sus sistemas informáticos y procedimientos administrativos para disminuir el tiempo de estadía y suministrar información respecto a los trámites aduaneros y habilitó el pago electrónico de algunos importes portuarios, lo que junto con eliminar los papeles, disminuyó el tiempo y la posibilidad de fraudes en el proceso. Lo anterior obedece a la tendencia de informatizar los puertos y otorgar servicios de valor agregado, como ya se había dado con BACTSSA en Buenos Aires, Argentina y Valparaíso en Chile, con su portal *Valparaíso Logistic Trade*.

En cuanto al transporte ferroviario, la Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE), Chile, utilizará soluciones informáticas desarrolladas por Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), a través de los propios sistemas y equipos que esta posee en España, para lo cual se conectarán mediante una red con un nodo intercontinental. Las soluciones se aplicarán en las áreas de administración de tráfico, áreas de ventas y reservas de pasajes.

Cada uno de estos desarrollos requirió de grandes sumas de inversión, incontables horas de investigación y otras tantas de desarrollo, razón por la cual se estima fundamental la creación y la labor de asociaciones público-privadas, como ITS Chile o ANTP en Brasil, que permitan el establecimiento de estándares nacionales y eventualmente regionales para el transporte, estableciendo y sustentando los desarrollos futuros. La formulación de estos marcos de acción, permitirá tanto una mejor integración y facilitación del mercado regional, especialmente en los flujos por carretera y servicios de aduana, como por cierto la creación de un mercado más ampliado y atractivo para las empresas tecnológicas, lo que permitiría una baja importante en los costos de la tecnología así como en los servicios asociados.
