



PANORAMA DEL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN EL 2003

SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO: EL REMONTE GENERALIZADO DE LOS FLETES, COSTOS DE ARRIENDO Y PRECIOS DE BUQUES

En el sector marítimo y portuario, durante el año 2003, se verificaron incrementos que acompañan el desempeño general de la economía de América Latina y el Caribe (ALC), y los principales hechos del sector giraron alrededor de la suba generalizada de los fletes, costos de arriendo y precios de buques -en los que se verificaron aumentos en casi todos los mercados- y la discusión sobre las medidas de seguridad marítima y portuaria que los países desarrollados han impulsado a partir de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001.

Rutas y flotas regulares sirviendo en la región. La capacidad de TEUS (TEU = Unidad Equivalente a un Contenedor de 20 Pies), establecida por las líneas regulares a los tráficos de ALC en 2003, aumentó en un 6%, alcanzando a casi 2.6 millones de TEUs de capacidad nominal estática, en tanto que el incremento registrado en el número de buques fue de 6,5%.

En las rutas en las que se concentra la mayor oferta de servicios regulares, el incremento de la capacidad ofrecida medida en TEUs, fue del 8.2% alcanzando un total estático anualizado de casi 2.2 millones de TEUs. En dichas rutas (ALC a o desde Norteamérica, Europa, Mediterráneo y Lejano Oriente) el incremento del número de buques fue del 7.7%.

Dentro del grupo anterior se observan disminuciones de oferta desde los países del Caribe y América Central a las costas este y oeste de América del Norte. También se observa una caída importante en los servicios entre Caribe y Centro América del 8% en TEUs ofrecidos, y del 46.7% entre Centroamérica y Europa, aunque esto podría obedecer a reestructuraciones de las líneas. Las rutas que comprenden Caribe/América Central – Lejano Oriente y Caribe/América Central - Costa Este de Norteamérica disminuyeron sus buques en 2,1% y 13% respectivamente, mientras que su capacidad varió en +1,9% y -12% respectivamente.

La ruta Oeste de África - Costa Este de Sudamérica ha experimentado un espectacular crecimiento, tanto en el número de buques (+200%) como en su capacidad de TEUs (+613.5%).

La mayor disminución se observó en las rutas Australia-Costa Oriente de Sudamérica y Australia - Costa Oeste de Sudamérica (con caídas del 50% y 62.5% respectivamente para número de buques y capacidad). De todos modos, en ambos casos, los servicios son de baja cantidad.

Actividad portuaria en América Latina y el Caribe. Con respecto a la actividad de puertos de contenedores, durante 2003 habría alcanzado un total de 19.77 millones de TEUS, un 9.3% superior a la del año anterior. Dicho crecimiento estuvo impulsado principalmente por el aumento experimentado en los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, El Salvador, México, Panamá, Trinidad y Tabago, y Uruguay, los que –en diferente medida- muestran las mayores tasas de incremento relativo. Tal conclusión surge de consultas hechas a los principales puertos de la región, en una muestra que incluyó al 82.5% de los movimientos portuarios del año anterior, con cifras efectivas a septiembre u octubre de 2003 y otras proyectadas por las distintas autoridades portuarias.

El área portuaria de Colón en Panamá, con todas sus terminales, mantendrá seguramente el liderazgo regional con más de 1.6 millones de TEUs, posición que sostiene desde varios años atrás. El puerto brasileño de Santos, de Sudamérica, estaría ocupando el segundo lugar con más de 1.5 millones de unidades. Posteriormente se ubicarían los puertos caribeños de San Juan, Kingston y Freeport (1.4, 1.1 y 0.87 millones de TEUs respectivamente). El liderazgo en México correspondería nuevamente a Manzanillo con más de 680 mil TEUs movilizados. El puerto de Buenos Aires, aún con una importante recuperación respecto a 2002, seguiría lejos del record histórico de 1998. Los puertos chilenos de Valparaíso y San Antonio terminarían el año con unas 310 mil y 530 mil unidades movilizadas, respectivamente. En materia de incremento relativo, aún con valores muy menores, se destaca el crecimiento de Acajutla, en El Salvador con poco más de 57 mil TEUs, un 33% superior al 2002.

Fletes y costo de arriendo de buques. En líneas generales, hasta el año 2002 los fletes marítimos internacionales mostraron una tendencia decreciente, o habían alcanzado un piso en algunas de las principales rutas este oeste. Para mediados del 2003, el promedio de Europa y Asia, para la importación hacia América Latina, era de unos 600 dólares por TEU, y también habían bajado los de Norteamérica a Sudamérica, como así también desde Asia a ambas costas de Sudamérica. Los arriendos también eran menores.

Por otro lado, en particular en la Costa Este de Sudamérica, el desequilibrio entre los tráficos de las importaciones y las exportaciones produjo una importante asignación de recargos que penalizaron las exportaciones latinoamericanas y desde el 2000 se comenzó a observar una tendencia al alza del flete de exportaciones, aunque suave, con una posterior y leve declinación a mediados de 2002. En cambio, para importaciones se mantuvo una tendencia a la baja desde 1999, que sólo cambió durante el 2003. En la ruta transpacífica, las tarifas por TEU presentaron una tendencia declinante en ambos sentidos, ocurriendo un rebote en 2003.

En resumen, luego de tocar pisos en la mayoría de los casos, durante el año 2003, especialmente desde finales del primer trimestre, los fletes comenzaron una trepada importante. En los fletes de línea se observa esta tendencia, pero es más marcada en los de graneles sólidos y en los valores del fletamento por tiempo. A finales del 2003, los fletes eran los más altos de los últimos años. Los motivos de los aumentos podrían encontrarse entre los siguientes: (1) alto posicionamiento de buques en extremo oriente, especialmente China; (2) crecimiento de la demanda de productos (*commodities*) y de buques de transporte para la guerra y reconstrucción

de Iraq; (3) la escasez de buques, provocada por las causas antes mencionadas junto con un aumento del desguace en los periodos previos y caída/demora de nuevos buques; (4) las expectativas que genera la tendencia al aumento de los precios; (5) la utilización de buques más antiguos por la falta de otros más nuevos, con mayores costos por extra-tripulación, mayor consumo de combustible y lubricantes, mas necesidades de mantenimiento, etc.

En los fletes de buques de línea regular en América Latina –principalmente sirviendo cargas generales- los aumentos de los fletes hacia finales del año 2003 muestran, respecto a la situación de 2002, las siguientes variaciones: Costa Atlántica: aumentos entre un 20% y un 30%; Costa Pacífica: aumentos entre un 10% y un 20%.

Los valores de arriendo de buques portacontenedores, verificaron aumentos, de acuerdo al *Hamburg Index for Containerships (HIC)* -construido por la *German Shipbroker Association* sobre información de 30 agentes localizados en Hamburgo- que representa el valor del fletamento por tiempo por TEU y por día. Respecto al promedio del año 2002, los incrementos de los valores de arriendo de buques, en 2003, fueron desde un 27% a un 121%. Los principales aumentos se dieron en el caso de buques celulares, de 22 o más nudos, con una capacidad de 2000 a 2299 TEUs, que pasaron de 5.90 dólares diarios por TEU, a fines de noviembre de 2002, a 10.84 en noviembre de 2003, con un promedio para todo el año 2002 de 4.90.

Los fletes de buques de transporte ocasional (*tramp*) presentaron incrementos muy importantes en los valores de contratación. Ello puede observarse en los valores del *Baltic Dry Index (BDI)*, un índice calculado por *The Baltic Exchange* sobre la base de información de contratos de fletes tomados de las principales rutas de navegación marítima, para tres tipos de buques que operan cargas secas: los Capesize, Panamax y Handy. Es importante destacar que los tres son muy importantes en el comercio marítimo de cargas secas de América Latina. Se trata de un índice para cada tipo de buque, usando un promedio ponderado de fletes para cada una de las rutas que son importantes a cada uno de aquellos, luego combinados para la determinación del BDI.

El valor promedio del índice BDI entre 1985 y 2002 fue 1289, y el del año 2003 de 2739. Se observa en los gráficos que en toda la historia de la serie sólo había existido un techo de 2400 hacia el final del primer trimestre de 1995. Pero, el BDI tuvo un crecimiento explosivo en el año 2003. A inicios del año, el índice presentaba un valor de 1530, el que creció hasta 2142 en abril para mantenerse con una tendencia suavemente creciente hasta finales de agosto. A partir de allí se inició el aumento más significativo, alcanzando para octubre valores jamás registrados en la historia del índice, y cerró el año en 4765, un 211% superior al registro del mes de enero.

Con la tendencia en el mismo sentido que la de los fletes, en el segmento buques graneleros se observaron aumentos durante 2003, tanto para el arriendo como para la construcción de nuevos buques. El precio de un buque tipo Handymax, para graneles secos, pasó de 18.5 millones de dólares en 2002 a 21 millones en noviembre de 2003 (+13.5%), mientras que un Panamax, creció de 20.5 a 25 millones (+22%). Los costos de arriendo aumentaron enormemente, en un promedio del 234%. En ambos tipos de operación, los valores registrados a noviembre de 2003 son los mayores de la serie histórica, y representan un salto respecto a una situación previa deprimida. Los aumentos observados son crecientes con el porte de los buques; así el mayor aumento se observa en los *Capesize* y el menor en los *Handysize*.

La construcción naval. En 2003, la construcción naval, para todas las categorías de buques, expone la siguiente información: La flota mundial en construcción corresponde a 2822 buques. La construcción naval sigue siendo liderada por los constructores de lejano oriente, Japón, Corea y China. Es importante señalar, respecto a los tipos de buque, que los petroleros y portacontenedores representan la mayoría, 60%, seguido de graneleros. De la nueva flota en construcción, el 36.1% (1019 buques) tienen como destino un registro abierto.

El Canal de Panamá. La actividad del Canal de Panamá presentó una ligera disminución en el total de tránsitos respecto al año anterior, con 13154 tránsitos frente a 13183 del año anterior. Sin embargo, la carga transportada mostró muy poca variación quedando en 188.3 millones de toneladas (+0.2%). La carga contenedorizada reflejó una sostenida tendencia creciente consolidándose como el rubro de mayor importancia. El volumen transitado fue 47.0 millones de toneladas (+19%) y representó el 24.9 por ciento del total de la carga.

La segunda posición correspondió a granos, con un total de 35.7 millones de toneladas, el 18.9 por ciento del total de la carga canalera. La carga de petróleo y derivados, mantuvo el tercer lugar de importancia dentro de la carga del Canal, con el 8.6 por ciento del total y 16.2 millones de toneladas. Los flujos de carbón y coque aumentaron un 17.2 por ciento, totalizando 6.7 millones de toneladas. De igual forma, los productos refrigerados, los químicos y petroquímicos y los autos, camiones, accesorios y partes mostraron un comportamiento positivo durante el 2003 en comparación con el año fiscal anterior.

LA INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL: LA NECESIDAD DE MECANISMOS INNOVADORES PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS

Las dos principales iniciativas a favor de una mayor integración física entre los países latinoamericanos son el Plan Puebla Panamá (PPP), que comprende México y los países centroamericanos, incluido Panamá, y la para la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que envuelve todos los países sudamericanos, las Guayanas incluidas. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). IIRSA surge de una propuesta efectuada por el Presidente del Brasil, en una reunión de Presidentes celebrada en Brasilia a fines de agosto del 2000, y ha sido apoyada por tres organismos regionales de financiamiento, es decir, el BID (Banco Interamericano de Desarrollo), la CAF (Corporación Andina de Fomento) y FONPLATA (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata). En 2003, la Iniciativa demostró un nuevo dinamismo, después de un cierto estancamiento, producto de la suspensión de una reunión ministerial programada inicialmente para Caracas en el segundo semestre del 2002, y una pausa mientras que se elaborara una Visión Estratégica del desarrollo continental hasta el año 2020.

En el 2003, en un par de reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos (GTE), celebradas en Quito y Santa Cruz de la Sierra, se seleccionó para cada uno de los diez ejes de integración y desarrollo, que con anterioridad se habían identificado, un proyecto clave, o ancla, de la realización de la cual dependería los demás, los que también fueron determinados por los representantes de los países involucrados. La elección de proyectos procedió mediante el consenso, más bien que un proceso formal de evaluación.

La presidencia del Comité de Dirección Ejecutiva (CDE) de IIRSA es rotativa, asumiendo hasta 2003 esa responsabilidad un país durante un período de seis meses, dentro de los cuales se realiza una reunión del Comité. A final del año, se celebró en Santiago la reunión

correspondiente a la presidencia de Chile, durante la cual, a sugerencia de ese país, se aceptó alargar el período presidencial para un año. Por lo tanto, durante todo el 2004, retendrá la presidencia Perú. Existen todavía algunas materias de fondo por resolver dentro del marco IIRSA, una de las más importantes se refiere al financiamiento de los proyectos, especialmente en los países de capacidades más restringidas de endeudamiento. En algunos casos, los beneficios principales de un proyecto podrían ser residentes de países distintos donde se implantaría. Se reconoce que el financiamiento de algunos proyectos podría necesitar mecanismos innovadores.

El Plan Puebla-Panamá (PPP): El PPP es una iniciativa lanzada en junio de 2001 por ocho países mesoamericanos para fortalecer la integración regional e impulsar los proyectos de desarrollo social y económico en los estados del sur-sureste de México y el Istmo Centroamericano. Participan Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, y los nueve estados del Sur-Sureste de México. La región mesoamericana cubre más de un millón de Km cuadrados y tiene cerca de 64 millones de habitantes.

En materia de infraestructura física, se han registrado avances mediante la Iniciativa Mesoamericana de Transporte, antes denominada de Integración Vial, que ahora abarca también los modos de transporte marítimo y aéreo. Ya se cuenta con el 54% del financiamiento necesario para completar las obras de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM). En el caso del Corredor Pacífico, hasta junio de 2003, se había logrado un 81% del financiamiento requerido para rehabilitar un sistema de carreteras que constituirá la principal vía de integración para la región. Esos proyectos son financiados básicamente por el BID y por el Banco Centroamericano de Integración Económica.

Desde junio de 2002, el PPP viene realizando una serie de consultas con la sociedad civil mesoamericana, buscando que ésta asuma un papel más activo en las diferentes etapas del Plan, contribuyendo así para su sostenibilidad. Los resultados y demás avances del PPP se presentarán en la VI Cumbre de Jefes de Estado y Gobierno del Mecanismo de Diálogo de Tuxtla, a realizarse en Managua, Nicaragua, del 22 al 25 de marzo de 2004.

EL TRANSPORTE URBANO: LOS USUARIOS PIDEN SERVICIOS CONVENIENTES; LAS AUTORIDADES OFRECEN SERVICIOS ORDENADOS

El sistema de transporte masivo por buses, conocido como Transmilenio, puesto en marcha en Bogotá en 2000, inauguró su segunda etapa en noviembre del 2003, y se está convirtiendo en una especie de imagen objetiva para otras ciudades de la región. Mediante el Transmilenio, en los corredores principales se construyen vías exclusivas para líneas troncales, operadas normalmente por buses de gran capacidad, las que están integradas, física y tarifariamente con rutas alimentadoras, atendidas por vehículos menores, trayendo una serie de ventajas, como: una mejor adecuación entre la capacidad de los buses y la demanda de transporte; una mayor productividad de los vehículos grandes, que están separados de la congestión creada por el automóvil; una reducción en la inconveniencia de los transbordos a raíz de la integración; un aumento en la capacidad de transporte a un costo de inversión muy inferior al de alternativas ferroviarias; etc. En 2003, se determinó implantar sistemas relacionados con el Transmilenio en una serie de otras ciudades, como Guayaquil, Lima y Santiago, y varias de Colombia.

Las bondades del modelo son mayores en ciudades grandes y densamente pobladas, como Bogotá, y no es seguro que sea conveniente su adopción, desde el punto de vista del

usuario, en las menores o más extensas, donde suelen ser inferiores los beneficios de las vías segregadas y más evidentes las desventajas del modelo, como un aumento en la distancia que hay que cubrir para efectuar el viaje medio. El aumento en la incidencia de los transbordos reduce la atracción del modelo Transmilenio para los usuarios, y su ventaja teórica de permitir una reducción en el valor del pasaje no siempre se transfiere a la práctica. En Chile, por ejemplo, en el caso del TranSantiago, cuya planificación seguía delante durante el 2003 y que deberá inaugurarse en mayo del 2005, no se anticipa una rebaja en el valor del pasaje, aunque se espera que no suba. Si no baja el valor del pasaje y aumenta la incidencia de transbordos, no sería tan evidente la ventaja del modelo para los usuarios, a los que es importante atender, por sus reducidos ingresos, y para tener posibilidades de detener la fuga desde el transporte público hacia el privado, de que depende a lo largo la sustentabilidad de las ciudades.

En las mencionadas ciudades, y otras, los planificadores del transporte trataron de ordenar el transporte público, mientras que, especialmente en varias urbes brasileras, como Río de Janeiro y São Paulo, el orden en el transporte público formal se veía entorpecido por el surgimiento del transporte informal, caracterizado en ese país por los llamados *vans*. El fenómeno de los *vans* no nació en 2003, pero no se solucionó en ese año tampoco. La competencia de los *vans* contribuye a una reducción en el índice de pasajeros por Km, o IPK, que es crítico para la rentabilidad del transporte formal, desde alrededor de 2.4, a mediados del decenio de 1990, a 1.6 ahora. La menor rentabilidad del servicio se transfiere en menor calidad de atención y/o mayores tarifas, cualquiera de los dos sirve para dar un nuevo impulso al transporte informal. En el área metropolitana de Río de Janeiro, los *vans*, algunos legalizados, transportan más personas que la suma del metro, los trenes suburbanos y transbordadoras Rio/Niteroi, que son todos medios masivos.

Los *vans* constituyen una respuesta del mercado, que ofrece un servicio conveniente para los usuarios, aunque desordenado desde el punto de vista de los planificadores. Mientras tanto, los planificadores tratan de imponer un sistema estructurado, lo que, a pesar de que pueda reducir la congestión y contaminación ambiental, no siempre es preferido por los usuarios.

Una materia que recibió una mayor atención en 2003, también especialmente en Brasil, fue la costumbre de las autoridades en muchas ciudades de la región de exigir a las empresas de buses que ofrezcan pasajes rebajados o gratuitos a grupos especiales de usuarios, como estudiantes, jubilados, personas con deficiencias físicas, veteranos de guerras, policías, carteros, etc.. Pocas veces se duda la justicia de conceder rebajas a tales grupos, lo que sucede no solamente en América Latina sino también en los países más desarrollados. Sin embargo, en a lo menos algunos de éstos, el gobierno compensa las empresas de transporte por los menores ingresos que perciben a raíz de las rebajas. Sin embargo, la situación en la región es diferente y, de hecho, son los demás pasajeros quienes pagan mayores tarifas, para compensar la merma en los ingresos de los transportistas por las rebajas ofrecidas, y no siempre es mejor la situación financiera de los demás pasajeros que la de las personas beneficiadas por las rebajas. En el caso de las líneas intermunicipales de Gran Río de Janeiro, un 36% de los viajes son efectuados por personas que no meramente a tarifas reducidas sino de forma gratuita, y fue en esa ciudad que, en 2003, de la materia fue sujeto de reclamos de parte de las empresas de transporte autobusero. Las empresas son menos perjudicadas que aquellos de sus clientes que pagan la tarifa completa, pero estos pocas veces cuentan con un gremio o federación que defienda sus intereses.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO: UN VIAJE DE RETORNO PARA LOS PASAJEROS

América Latina no es territorio muy propicio para los trenes no urbanos de pasajeros, por distintas razones, como una topografía frecuentemente interrumpida por impedimentos geofísicos, las largas distancias entre ciudades importantes, y las vías sencillas, a menudo de trocha angosta, cuyo tráfico predominante consiste en lentos trenes de carga. Por eso, y la relacionada competencia de los aviones y buses, a lo largo de los últimos cuarenta años, el tren de pasajeros latinoamericano se ha convertido en una especie en peligro de extinguirse. Sin embargo, en 2003, detuvo su retirada y lanzó una nueva ofensiva, principalmente en Argentina y Chile. Estos dos países, hasta ahora, han adoptado políticas muy divergentes al respecto.

En Argentina, el retiro del apoyo federal a los trenes de pasajeros, en 1993, dio como consecuencia su supresión, excepto en algunas provincias donde el soporte financiero nacional fue sustituido por subsidios provenientes del gobierno provincial correspondiente. Diez años más tarde, el gobierno nacional formulaba planes de inversiones en infraestructura y equipos para trenes de pasajeros y del concesionamiento de los servicios, y, mientras tanto, en 2003 empresas concesionarias de servicios suburbanos en Gran Buenos Aires ya lanzaron servicios de larga distancia a Santa Fe y General Alvear, caracterizados por sus bajas velocidades, frecuencias, tarifas y cantidades de pasajeros transportados. Luego, el gobierno de la Provincia nororiental de Corrientes promovió la reintroducción, mediante concesionario, de un servicio de atributos semejantes desde Posadas, a 1 200 Km de la Capital Federal. Es muy difícil que estos servicios sean privadamente rentables y, por tanto, sin fuertes inyecciones de subsidios estatales, que serán difícilmente financiables, por la delicada situación económica del país, es igualmente difícil pensar que no sea transitorio el fenómeno que revista "*Latin Tracks*" llama "*Passenger Train Fever*".

En Chile, se ha tomado una decisión política de reinsertar en el mercado de transporte trenes de estándares relativamente altos para pasajeros, y en 2003 importantes inyecciones de recursos gubernamentales permitieron la terminación del mejoramiento de la infraestructura ferroviaria desde Santiago al sur, hasta Temuco (700 Km), para adecuarla a las necesidades de nuevos servicios para pasajeros que fueron inaugurados a fines de 2003, ocupando material rodante rehabilitado, importado de segunda mano de Europa. En general, los cómodos trenes chilenos a lo menos duplican los argentinos en términos de velocidades, frecuencias y tarifas. Por la inversión ya realizada en ellos, la continuidad de los servicios es asegurada en el mediano plazo, y en 2003 se planificaron la reposición de trenes regionales con fines sociales, atendiendo el mercado local entre Victoria (a 625 Km de Santiago), Temuco y Puerto Montt (1 100 Km).

En el Perú, en 2003 se dejó en claro una de las falencias intrínsecas del modelo de privatización ferroviaria adoptada en casi toda América Latina, mediante el cual se adjudica tanto la administración de la infraestructura, en un sector geográfico definido, como la operación de los servicios (normalmente de transporte de carga) a un sólo concesionario. En el caso excepcional del Perú, se reconoció que ese principio podría conferir en manos del concesionario poderes anticompetitivos y, por eso, la variante del modelo aplicado en ese país permite, en teoría, el ingreso de terceros para operar servicios en competencia con el concesionario titular. Sin embargo, esto suele ser posible solamente en teoría puesto que, si el titular no cede los recursos necesarios para los trenes de su potencial competidor, especialmente derechos de ocupar la vía en horarios comercialmente aceptables, éste se verá frustrado, que es lo que ocurrió en el caso

de una empresa Ferrocarril Santuario Inca Machu Picchu, que proyectaba competir con el concesionario PeruRail en el mercado del transporte de turistas entre el Cusco y la legendaria ciudadela incaica. Por él fracasó el intento del Ferrocarril Santuario, sin contar las opciones de la caminata o el helicóptero, los trenes de PeruRail siguen siendo la única manera mediante la cual el turista puede llegar a la máxima atracción turística de en la cadena andina. Por otra parte, en 2003, PeruRail aumentó su oferta de trenes, mediante la introducción del lujoso tren "Hiram Bingham" un pasaje en el cual cuesta casi USD 420, ida y vuelta, servicios complementarios como comidas, traslados, etc., incluidos, para un viaje en tren sobre los 100 Km que separan Poroy de las ruinas. El pasaje en sus trenes habituales, que parten desde el Cusco, sobre un recorrido un poco más largo, vale entre USD 60 y 90, que el frustrado nuevo competidor contemplaba rebajar en un 10%.

Durante 2003, hubo pocas novedades referentes a la privatización de los servicios ferroviarios latinoamericanos, debido básicamente a que casi todo ya ha sido transferido al sector privado. Una excepción fue el Uruguay, donde se implantó un modelo, de libre acceso, mediante el cual cualesquiera operadores que quisieran ocupar las vías férreas estatales, lo pueden hacer, pagando el peaje correspondiente. En el Paraguay, el proceso de concesionamiento quedó suspendido debido, básicamente, a que la línea, inundada por el lago artificial de la Hidroeléctrica binacional Yacaretá, seguía sin expectativas de ser reubicada en el corto plazo. En Argentina, el gobierno nacional consideraba opciones para repotenciar, posiblemente mediante una nueva licitación, el Ferrocarril Belgrano Cargas, cuya administración había sido puesta en manos de la Unión Ferroviaria, un sindicato de trabajadores.

La Administradora del Ferrocarril Arica a La Paz (AFCALP) deseaba renegociar los términos de su concesión con Ferrocarriles del Estado de Chile, de la misma manera que había hecho anteriormente la empresa Ferrocarriles del Pacífico; sin embargo, eso podría encontrarse con alguna objeción jurídica. Antes de fines de 2003, la AFCALP había vuelto a transportar unas 10 000 toneladas al mes, el volumen más alto desde la paralización de ese ferrocarril, como consecuencia de daños infraestructurales causados por factores climáticos adversos, a principios de 2001. Tanto en Argentina como en Chile, se reunió un apoyo político a favor de licitar la reposición del antiguo Ferrocarril Transandino, cuyo promotor, la empresa argentina Tecnicagua, proyecta la operación a adherencia de trenes de 430 toneladas brutas, arrastrados por tres locomotoras sobre pendientes de hasta un 8%, y ahora se discute la posibilidad de concesionarlo con subsidio, lo que anteriormente no había sido contemplado.

LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y SU CONSERVACIÓN: PARECE HABER NUEVOS BRÍOS EN CONCESIONES VIALES

El 2003 fue un año en que se otorgaron sólo tres concesiones nuevas, pero en distintos países se produjeron hechos que auguran una revitalización del proceso, luego de varios años de actividad limitada.

En Chile se adjudicó el acceso nororiente a Santiago (21 Km) y en México, dos concesiones (137 Km). En Costa Rica se terminó de tramitar una concesión de 78 Km, otorgada a mediados de 2001; más de un año de la dilación se debió a disputas entre las dos empresas que prometieron asociarse para afrontar el contrato.

La novedad es que varios países han formulado y puesto en marcha programas de licitación. Chile tiene convocada la de un gran puente entre el continente y la isla de Chiloé y tiene

varios proyectos en carpeta, aunque no es fácil identificar nuevos que no necesiten subsidio. En Colombia se encuentran en proceso de licitación dos concesiones (127 Km).

En Perú, al cabo de varios años de estudios y reformulaciones, está en proceso el más ambicioso plan actual de licitaciones en el continente. Se trata de cinco convocatorias, que abarcan unos 3.200 Km. Son tres tramos de la Carretera Panamericana, complementados con algunos caminos transversales y dos caminos internacionales a Brasil y la cuenca del Amazonas; éstos últimos parecen requerir subsidios para ser viables.

Las dos adjudicaciones efectuadas en México significaron un relanzamiento del concepto, luego de la crisis experimentada a contar de 1995. El programa comprende otras siete licitaciones (677 Km). Las concesiones serán subsidiadas, mediante un aporte estatal inicial y un apoyo en el servicio de la deuda, otorgándose el contrato a quien solicite el menor monto, medido en valor presente neto. Otra modalidad que comenzó a estudiarse es remunerar al concesionario mediante peajes virtuales o sombra, sin que exista cobro de peaje efectivo a los usuarios. Se encuentran previstos 10 contratos, que abarcan 604 Km.

En Argentina hubo un cambio drástico: por vencimiento de los plazos contractuales, se relició la concesión de 17 de los 18 denominados corredores viales (el restante tiene plazo hasta 2018). Los caminos fueron reagrupados en 6 corredores o concesiones, con una longitud total de 7.951 Km.

Las nuevas concesiones son por un plazo de sólo cinco años y tienen un alcance limitado a la conservación rutinaria y a la recaudación del peaje, cuyo producto debe depositarse diariamente en las cuentas bancarias del ente regulador. La conservación periódica y las demás obras que sean necesarias en las vías serán financiadas y contratadas directamente por el Estado. Los valores de peaje son fijados por el Estado, conservándose inicialmente los vigentes en el momento de la adjudicación; sus montos equivalentes en dólares son relativamente reducidos, debido a la devaluación de 2002 y a bajas acordadas para los vehículos pesados. Cinco paquetes fueron adjudicadas a las empresas que ofrecieron pagar el mayor canon al Estado (fluctuaron entre 4.2% y 32% de los ingresos) y la restante, a la que solicitó el menor subsidio (unos 8 millones de dólares en 5 años). El resultado neto es que en los cinco años se espera recaudar el equivalente de unos 33 millones de dólares. Mensualmente se cancelará a cada concesionario el monto a que tiene derecho, igual a la diferencia entre lo recaudado y el canon o subsidio correspondiente.

Las concesiones argentinas anteriores atravesaban por serios problemas. El Estado mantenía una deuda con los concesionarios debido a diversas causas; entre ellas se encuentran las rebajas de valores de los peajes decretadas en varias ocasiones a partir de 1991, la ejecución de obras adicionales a las originalmente pactadas, a lo que se agregan las graves dificultades económicas y la recesión ocurridas a principios del siglo XXI.

Sin grandes novedades en la conservación vial. Una vez más se reeditó la condición habitual del mantenimiento vial, en el sentido que los recursos asignados fueron francamente insuficientes. La situación fue menos restrictiva en los países que cuentan con fondos de conservación o tienen una mejor apreciación de los perjuicios que causa el mal estado de los caminos a la economía nacional. Sin embargo, no todos los fondos viales recibieron la totalidad de los recursos que la ley que los creó dispone les sean entregados, haciéndoles más difícil cumplir con su cometido.

En julio se celebró en El Salvador el primer Congreso de Fondos de Conservación Vial de Centro América. Fue una muy buena ocasión para el intercambio de opiniones acerca del desenvolvimiento de esas entidades. La agenda puso especial énfasis en aspectos sensibles, como la forma de asegurar un financiamiento suficiente y sostenible de los fondos, la obtención del apoyo de los usuarios y políticos, el mejoramiento de la efectividad de la gestión, las maneras de priorizar las inversiones, una mayor eficiencia y eficacia de los contratos de mantenimiento, el empleo de microempresas, y diversos tópicos de tecnología de la conservación.

La reunión culminó con la creación del Comité Centroamericano de Fondos de Conservación Vial, que se espera sea una instancia de encuentro permanente para mejorar el desempeño.

TECNOLOGÍAS TELEMÁTICAS APLICADAS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Como ya se señaló, durante el 2003, el esquema de sistemas de transporte masivos de pasajeros por superficie, originalmente planteado por la ciudad de Curitiba en Brasil y luego modificado por Transmilenio de Bogotá, captó nuevos seguidores. A TranSantiago de Chile, se sumaron las iniciativas ProTransporte de Lima en Perú y sistema de transporte de Managua en Nicaragua, lo que marca el inicio de las mejoras en el transporte público de Centroamérica.

TransMilenio al cumplir su tercer año de funcionamiento, licitó la operación de su segunda Fase y mejoró los procesos de recaudo, al introducir nuevas tarjetas sin contacto, eliminar la validación de las tarjetas a la salida de las estaciones, limitar el monto de la recarga de las tarjetas hasta 50 viajes y emitir tarjetas personalizables para otorgar servicios especiales, como por ejemplo, a los discapacitados que mediante esta tarjeta pueden acceder directamente a los ascensores y barreras de acceso preferencial.

TranSantiago, junto con desarrollar la metodología y diseño del Modelo de Sistema de Transporte Público con miras a próximas licitaciones de rutas, zanjó definitivamente el tema del pago, declarando la tarjeta Multivía del Metro de Santiago como el único medio de pago para todo el sistema, con lo cual se logrará la integración tarifaria y modal de los buses troncales, alimentadores, trenes de acercamiento y toda la red de metro que conformarán TranSantiago. Paralelamente se trabajó en el establecimiento de las bases del Centro de Información y Gestión de TranSantiago, que será licitado durante el 2004 y que tendrá como objetivo dotar de información georeferenciada de las flotas, tanto a la autoridad, para la fiscalización de los contratos de licitación, como a los propios operadores de transporte para adecuar sus procesos.

ProTransporte es un proyecto de la Municipalidad Metropolitana de Lima, que espera ser una realidad para el año 2007. Durante el 2003, se iniciaron los diversos estudios necesarios para su implementación, los cuales en el área telemática, se centraron en el análisis de las diversas alternativas tecnológicas de recaudo, boletaje y gestión operacional de las flotas existentes en el mundo y determinar cuales de ellas son más adecuadas para su introducción en la ciudad de Lima.

En Managua, Nicaragua, se inició un ambicioso proyecto de modernización del transporte urbano de la ciudad, que cuenta con la participación del gobierno central, la alcaldía de Managua, el Instituto Regulador del Transporte de Managua (IRTRAMMA) y los actuales transportistas. El proyecto incluye la importación de autobuses y la implementación de un sistema de cobro electrónico de pasaje, para lo cual ya se dio inicio a un plan piloto en algunos recorridos, para

analizar el funcionamiento de una barra electrónica, que permitirá dotar de mayor control tarifario a los buses e incrementar el nivel de servicio, al introducir nuevas modalidades de pago.

Telemática portuaria, el caso de Buenos Aires. En Argentina, durante 2003 una serie de medidas entrelazadas y coordinadas, establecieron un escenario propicio para las mejoras telemáticas. Se relanzó el proyecto COLOBA -- Comunidad Logística de Buenos Aires -- (Véase FAL 202) teniendo como objetivo la implementación electrónica de los procesos de Solicitud de Atrake y Preoperativo/Manifiesto, lo que permitirá una mejor inserción de Argentina y en particular del puerto de Buenos Aires en el concierto internacional. A ello, se suma el plan piloto desarrollado en el puerto, para evaluar el precinto electrónico para contenedores que permita trabar las puertas del contenedor en el terminal portuario y sólo autorizar su abertura en el depósito fiscal, dónde el personal encargado, lo desactiva mediante un sistema informático. Esto fue posible, porque durante el 2002, la aduana argentina modificó la normativa federal, permitiendo el traslado de contenedores que cuenten con Dispositivos Electrónicos de Seguridad (DES) siempre que sea posible su monitoreo y que los sistemas informáticos involucrados se integren con su Sistema Informático MARIA (SIM), que posee cobertura nacional y permite la integración de la Aduana con los Terminales Portuarios y Aéreos, Agentes Marítimos, Despachantes de Aduana y otros actores de la comunidad de comercio exterior (importadores, exportadores, etc.).

Integración y estándares nacionales, como se comentó en el FAL 198, la determinación de estándares nacionales es fundamental para la proliferación y sustentabilidad de los sistemas ITS (Intelligent Transport Systems). A la Arquitectura ITS de Chile, que durante el 2003 liberó su segunda versión, se sumó la Arquitectura ITS de México, la cual comenzó a ser desarrollada en septiembre de 2003, al firmarse un convenio entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México y la Agencia para el Comercio y Desarrollo de los Estados Unidos de América (USTDA), quienes financiarán el estudio. Esto no solamente permitirá la generación de sinergias entre el sector público y privado de México, sino que es un paso decidido hacia la integración telemática de los sistemas ITS al interior del NAFTA.

Para mayores informaciones sobre esta edición del Boletín sírvase contactar a: trans@eclac.cl
