



PRIMER SEMINARIO LATINOAMERICANO DE PLANEAMIENTO DEL TRANSPORTE

Organizado por la CEPAL y la Dirección Nacional de Planeamiento del Transporte del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la República Argentina, se realizó en Buenos Aires entre el 21 y el 25 de junio, el Primer Seminario Latinoamericano de Planeamiento de Transporte. Al mismo concurren más de 200 participantes en representación de los organismos públicos encargados de la planificación de transportes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, México, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela, así como del Banco Mundial, el INTAL, la Universidad Católica de Valparaíso, la Universidad Nacional de México, organizaciones de transportistas y empresas consultoras iberoamericanas.

El seminario tuvo como objetivos fundamentales desarrollar mediante la cooperación técnica entre los países de la región, un mayor grado de autosuficiencia regional en la planificación del transporte; mejorar las metodologías de planificación del transporte y la eficacia del proceso de planeamiento a través de un intercambio de experiencias entre los países de la región, y ayudar a los países a especificar las condiciones que deben cumplirse en la elaboración de futuros estudios integrados de transporte.

A continuación se indican las conclusiones más importantes del seminario.

Dada la complejidad que supone armonizar los múltiples efectos del transporte en el desarrollo de las actividades económicas, sociales, políticas y de soberanía de las naciones, se considera indispensable que su planeamiento no sólo sea adecuado a las características particulares de cada país, sino que, al mismo tiempo, haga pleno uso de todos los mecanismos disponibles tanto en el plano institucional como metodológico. Al respecto, se advierte que las experiencias aportadas por expertos extrarregionales no han sido siempre las más apropiadas. Lo que puede ser perfectamente válido en países ya desarrollados, no siempre garantiza una aplicación exitosa en aquellos que todavía se encuentran en la búsqueda de un objetivo de desarrollo espacial, acorde con sus propias características para alcanzar las metas de desarrollo en forma más armónica y equilibrada. Para un país en desarrollo el transporte debe considerarse fundamentalmente un instrumento de promoción del crecimiento económico, especialmente porque permite la incorporación de las regiones y sectores marginales al proceso de desarrollo nacional, la que, a su vez, debe contemplar en forma adecuada la preservación del ambiente.

Para alcanzar los objetivos de la planificación del transporte se considera de la mayor importancia utilizar de manera conveniente los instrumentos institucionales, y en forma muy particular la política que el estado debe fijar para la conducción de su acción en el sector, asimismo, para la fijación de su propia función y la de los empresarios privados en la prestación de los servicios de transporte que el país requiere

administrativa, los métodos de gestión, el desarrollo de los recursos humanos, el marco legal, los planes y los presupuestos, deben usarse en forma consecuente con la política establecida. Al respecto, una adecuada inserción de la planificación de transporte dentro del sistema nacional de gobierno que consulte la participación de todos los sectores interesados, se considera condición indispensable para el éxito de su tarea.

En relación con los aspectos metodológicos se advierte la necesidad de generar investigación regional para resolver los problemas de evaluación y modelaje en forma más acorde con las características de los problemas que confrontan los países de América Latina.

Asimismo, resulta evidente que los países deben organizar de manera prioritaria la recolección y tratamiento de información básica para apoyar un sistema de planificación que esté estrechamente ligado al proceso político de toma de decisiones y que tenga carácter permanente.

La formación de personal técnico especializado en el manejo de métodos avanzados de planificación debe ser considerada una actividad esencial para el éxito y continuidad de las tareas de planeamiento nacional del transporte, en las que resulta de gran ayuda la labor de las universidades, como así, también, la participación directa de los propios organismos nacionales de planeamiento.

La constatación de los avances logrados hasta ahora por los diferentes organismos encargados del planeamiento de transporte, como asimismo, por las universidades y empresas consultoras latinoamericanas, permite augurar que las acciones que se emprendan a partir de este primer seminario serán cada vez más fructíferas y posibilitarán que se alcance una independencia tecnológica que redundará en mejoras sustanciales del planeamiento de transporte como herramienta de conducción de la acción del Estado en el sector.

Teniendo en cuenta el gran interés que el intercambio de experiencias realizado durante el seminario ha despertado entre los planificadores de la región, los participantes consideraron conveniente la repetición periódica de este tipo de reuniones. Para ello, sugieren que la CEPAL realice las consultas pertinentes con el Gobierno del Brasil, a fin de que se pueda llevar a cabo en dicho país el segundo Seminario de Planeamiento, en fecha que de común acuerdo se estime oportuna.

Durante el tiempo que transcurra hasta la próxima reunión, se estimó útil mantener un contacto más orgánico y permanente entre los técnicos en planificación del transporte de los países de la región. Con este propósito se aceptó el ofrecimiento de la Dirección Nacional de Planeamiento del Transporte de Argentina de que su revista *Temas de Transporte* constituya un medio para divulgar las actividades de planificación emprendidas por los diferentes países, tanto a

SISTEMA UNIFORME DE ESTADISTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO

Según se informó en su oportunidad,¹ la CEPAL tiene el mayor interés en promover la adopción del Sistema Uniforme de Estadísticas Económicas de Transporte Marítimo de las Naciones Unidas.

El Sistema Uniforme responde a un proyecto propuesto por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas y es financiado con un subsidio del Gobierno de Noruega, sobre la base de un estudio experimental realizado por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESCAP). Se trata de un método simple, ya probado en varios países de la CIESCAP y en Canadá y Nueva Zelanda. Su aplicación en América Latina será considerada durante un seminario que se llevará a cabo en Lima, en marzo de 1983, con el patrocinio de la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas, la Asociación

Latinoamericana de Integración y la CEPAL y con la cooperación del Instituto de Fomento y Capacitación Portuaria del Perú y de la Asociación Marítima del Perú.

A fin de reunir antecedentes para dicho seminario, a invitación de la CEPAL se celebró el 11 de junio en Valparaíso, Chile, una reunión conjunta a la que concurren representantes de la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante y la Cámara Marítima de Chile.

En la citada reunión se acordó en forma unánime la conveniencia de que en principio se adopte en Chile el Sistema Uniforme y se estimó factible comenzar a aplicarlo a partir del 1º de enero de 1983, para lo cual la CEPAL prestará la cooperación que sea menester, dentro de sus posibilidades.

Asimismo, también, el Comité de Facilitación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones acordó considerar la factibilidad de adoptar el Sistema Uniforme en Chile.

¹CEPAL, *Boletín FAL*, N° 33, abril de 1981 y N° 36, noviembre de 1981.

CONGRESO INTERNACIONAL DE FERROCARRILES

Del 27 de septiembre al 1º de octubre de 1982 se celebrará en Málaga, España, la XXIII sesión de la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles (AICCF-UIC), cuyo tema central versará sobre el mejoramiento de las prestaciones ferroviarias.

La orientación general del congreso está basada en el aumento de la productividad, la rentabilidad y la calidad del servicio de los ferrocarriles, teniendo en cuenta el nivel de desarrollo técnico de las diferentes redes, por medio de la aplicación de técnicas de informática y de automatización y la aplicación de nuevas tecnologías. Asimismo, apunta a examinar las posibilidades, limitaciones actuales y perspectivas en relación con el tema.

La reunión se dividirá en tres secciones. La primera abordará la incidencia de las nuevas técnicas de informática y de automatización en la administración de los ferrocarriles, la segunda examinará la incidencia sobre las funciones de producción y venta y la tercera debatirá los posibles progresos técnicos en los campos de material rodante y equipo. Habrá además una mesa redonda en que se discutirá el tema de la contribución de los ferrocarriles a la economía de energía.

El presidente de los trabajos técnicos es el Director del Gabinete de Informática de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), Don José María Lasala, y los presidentes de las diferentes secciones serán altos ejecutivos de los ferrocarriles de Gran Bretaña, la URSS y Japón, mientras las exposiciones estarán a cargo de representantes de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), de las principales empresas ferroviarias europeas, norteamericanas, indias y japonesas, así como de funcionarios de los ministerios respectivos y las industrias afines.

El comité organizador ha expresado a la CEPAL su mayor interés en contar con "una abundante presencia de expertos latinoamericanos en este Congreso, en el que por primera vez el castellano es lengua oficial".

Los interesados en participar en este importante encuentro pueden dirigirse directamente al señor José María Lasala, Congreso Internacional de Ferrocarriles AICCF-UIC, Málaga 1982, Darro 32, Madrid-2, España.

SERVICIO DE INFORMACIONES UNCTAD/GATT SOBRE MERCADOS

El Centro de Comercio Internacional (CCI) UNCTAD/GATT acaba de poner en marcha un servicio interregional de información sobre mercados, destinado a proporcionar por télex, a países en desarrollo, datos sobre precios y situación del mercado de las siguientes exportaciones: productos hortícolas frescos (incluso flores cortadas), plantas aromáticas y especias, cueros, pieles y cueros semicurtidos.

Este proyecto, que abarca unos 90 centros receptores situados en países en desarrollo, es financiado con el aporte de un millón de dólares que a ese fin ha destinado el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

El servicio también abarca actividades encaminadas a mejorar la mantención posterior a la recolección, embalaje, almacenamiento, transporte y control de calidad de dichas exportaciones. (*Micronoticias*, CEPAL, 22 de julio de 1982).

XVIII CONGRESO DE LA IRU

Entre el 20 y el 25 de mayo de 1982 se celebró en Montreal, Canadá, el XVIII Congreso Mundial de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU).

En dicha reunión, se aprobaron resoluciones sobre las siguientes materias:

I. Inversiones en infraestructura de carreteras como requisito del desarrollo económico

II. Facilitación de los transportes internacionales por carretera como factor de reducción del tiempo de inmovilización de los vehículos

III. Convenio Aduanero TIR (1975), universal y multimodal

IV. Cooperación internacional en el Transporte Multimodal de Mercancías.

En la primera resolución, la IRU "recuerda que una buena

complementariedad de los diferentes medios de transporte" y hace un llamamiento "a las instancias internacionales para que sensibilicen a los Gobiernos de las necesidades de desarrollo y modernización racional de las redes de carreteras existentes y para que tomen las iniciativas apropiadas para la creación o ejecución de los grandes ejes, necesarios para los enlaces internacionales e intercontinentales".

Por la segunda resolución, se solicita "que los controles aduaneros, administrativos, fiscales, sociales, fitosanitarios y técnicos, exigidos en virtud de diferentes reglamentaciones, sean únicamente efectuados por sondeo al franquear las fronteras y que los exámenes de muestras no supongan una inmovilización excesivamente prolongada de los vehículos; que la percepción de tasas específicas en las fronteras sea suprimida en virtud de una generalización de la cooperación

de control sean sistemáticamente ampliados y unificados en ambos lados de una misma frontera; que todos los servicios competentes funcionen sin interrupción, particularmente los servicios veterinarios y fitosanitarios, a objeto de asegurar la fluidez de la circulación, y que la simplificación de las formalidades en frontera suponga igualmente que los controles efectuados en destino funcionen con eficacia, lo que lamentablemente no ocurre en ciertos estados”.

La tercera resolución “reconoce la importancia del nuevo Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de mercancías, amparado por el cuaderno TIR (Convenio TIR) de 1975, establecido bajo los auspicios de las Naciones Unidas; considera que el Convenio TIR, que supera el ámbito de las zonas económicas regionales del mundo, es beneficioso no solamente para los expedidores, los transportistas y los destinatarios, sino también para las autoridades, en particular las aduaneras, en virtud de sus múltiples ventajas; y solicita a

los Gobiernos: suscribir, lo antes posible, el Convenio TIR (1975); mantener abiertas las 24 horas del día las principales aduanas TIR; suprimir toda garantía complementaria en razón de la naturaleza de la mercancía, y adoptar todas las disposiciones necesarias con vista a asegurar en el menor período de tiempo el paso de la frontera, otorgando prioridad a los vehículos, contenedores o cajas móviles que circulen en régimen TIR, o en otro sistema de régimen aduanero internacional”.

Finalmente, en la cuarta resolución la IRU “recomienda establecer una colaboración internacional más estrecha con las organizaciones competentes para la homogeneización de los documentos y procedimientos de despacho como también de las prescripciones aplicables al transporte y para la elaboración de condiciones uniformes de responsabilidad y de seguro”.

CATECISMO TIR

Como complemento de las cuestiones planteadas en nuestra columna iniciada en el *Boletín FALN*º 29, de agosto de 1980, se transcriben a continuación otras preguntas relacionadas con el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR.

¿Puede ser garantizado el sistema TIR por otro organismo internacional, además de la IRU?

- En la actualidad sólo existe la cadena de garantía de la IRU, pero el Convenio TIR no limita la existencia de organismos internacionales que puedan constituir una cadena de garantía para los Cuadernos TIR a través de asociaciones garantes afiliadas.

¿No habría, pues, impedimento para crear una cadena regional de asociaciones que garanticen el tráfico internacional entre los países de una región determinada?

- En efecto, siempre que utilicen un Cuaderno TIR propio, válido solamente entre los países adheridos al Convenio TIR que formen parte de dicha cadena regional de garantía. Para el tráfico internacional de dichos países con otras naciones habría que concertar un acuerdo especial de cobertura recíproca con la cadena de la IRU.

¿Es efectivo que la Comunidad Económica Europea aplica un régimen especial de tránsito en vez del sistema TIR?

- En la Comunidad Económica Europea coexisten actualmente el sistema TIR y un régimen de tránsito aduanero de aplicación exclusiva dentro de los países de la CEE, denominado Régimen de Tránsito Comunitario. Este último no sustituyó al sistema TIR porque sólo puede aplicarse entre los países de la Comunidad, mientras que para el comercio con otras naciones sigue siendo indispensable el sistema TIR.

¿Podrían los países de América Latina crear un régimen especial, como el de la CEE, en lugar de aplicar directamente el sistema TIR?

- En realidad, ello exigiría años de esfuerzos y de negociaciones y no serviría para solucionar los problemas de tránsito aduanero que plantea el comercio con los países extrarregionales. Sin embargo, el propio Convenio TIR, en su artículo 48, prevé que las Partes Contratantes que formen una unión aduanera o económica puedan aplicar disposiciones especiales sobre las operaciones de transporte que comiencen y terminen en sus territorios o que se efectúen, al transitar por éstos, siempre que dichas disposiciones no reduzcan las facilidades previstas con el Convenio TIR.

NOTICARIO DE FACILITACION

- Gracias a las nuevas disposiciones adoptadas por la Administración Nacional de Aduanas de la República Argentina, los despachos marítimos han alcanzado un grado óptimo de eficiencia. Por ejemplo, las mercaderías incluidas en el *Manual de directo a plaza* se están retirando directamente del buque transportador dentro de las 72 horas de su arribo y a veces dentro de las 24 horas, según su estiba en las bodegas de la nave. (Carta de la firma Ciba-Geigy Argentina, S.A.I.C. y F. de 10 de febrero de 1982).
- El Departamento de Estudios Marítimos del Instituto de Ciencias y Tecnología de la Universidad de Gales (UWIST) ofrece anualmente un curso de nueve meses de duración destinado principalmente a estudiantes de los países en desarrollo. El mencionado curso se inicia en octubre de cada año y está abierto a estudiantes graduados y a algunos candidatos no graduados, como administradores de puertos, personal experimentado en transporte marítimo, ingenieros y capitanes de puerto. El valor total del curso es de £ 2 500,00. Mayores antecedentes pueden solicitarse al Dr. C.S Lalwani, Course Tutor, Diploma in Port and Shipping Administration, The University of Wales Institute of Science and Technology, King Edward VII Building, Cardiff, Wales, C.F. 109.
- Con fecha 31 de julio de 1982 se ha suscrito un acuerdo básico de cooperación entre la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR). De conformidad con dicho acuerdo, ambas instituciones se prestarán la cooperación recíproca a su alcance dentro del ámbito de sus objetivos generales y de sus programas de actividades. Asimismo, intercambiarán la información y documentación necesarias para el conocimiento recíproco de las actividades que cada organismo esté desarrollando o prevea desarrollar, y realizarán acciones conjuntas en materias de interés común, particularmente en el campo del transporte marítimo, fluvial y lacustre entre los países signatarios del Tratado de Montevideo, 1980.
- Entre el 24 y el 27 de agosto de 1982 se llevó a cabo en Viña del Mar, Chile, el Seminario Puertos y Contenedores, realizado en conjunto por la Cámara Marítima de Chile, A.G.; Rogge Marine Consulting GmbH, y Port and Transport Consulting, ambas de Hamburgo, e Iberoamericana

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- El *Boletín FAL* se complace en expresar su reconocimiento a las publicaciones que reproducen sus artículos, contribuyendo así a la divulgación de los temas que interesan al fortalecimiento institucional y la facilitación del transporte en América Latina. Entre dichas publicaciones merecen destacarse *COSTPRO Newsletter*, órgano oficial de la Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures, de Ottawa, Canadá; *Consultor*, medio de difusión técnica del Centro de Informaciones del Transporte Internacional (CITI), de Buenos Aires, República Argentina; *INTEGR-AL*, revista semanal de Integración de América Latina, órgano oficial de la Confederación de Cámaras de Comercio del Grupo Andino, Santiago de Chile; *Carga Internacional*, publicación técnica del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), de Bogotá, Colombia; y *Revista Interamericana Puertos y Marina Mercante*, de Guayaquil, Ecuador.
- En el Segundo Encuentro Colombo-Venezolano de Empresarios, realizado en Bogotá la última semana de abril de 1982, se avanzaron negociaciones para constituir un primer grupo de 18 empresas binacionales. Doce de ellas corresponden al sector transporte y las restantes a los rubros comercial, industrial y bancario. En la citada reunión el Presidente de Colombia, Sr. Julio César Turbay Ayala, puso de relieve los sistemas registrados en los países andinos (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) con respecto al Arancel Externo Común, los programas sectoriales, la liberación arancelaria de algunos productos y la ampliación de la lista de desgravación automática. (*Grupo Andino*, Carta Informativa de la Junta del Acuerdo de Cartagena, N° 123, abril de 1982).

PUBLICACIONES DE INTERES

- Acaba de publicarse el anuario titulado *Latin American Shipping - La Marina Mercante Iberoamericana 1982*, editado por Seatrade, en estrecha colaboración con el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI). Aparte de las habituales informaciones sobre las flotas de la región al 1° de enero, su estructura y desarrollo, el avance de la industria naval y las características de todos los buques de los países iberoamericanos mayores de 1000 trb, este volumen contiene por primera vez los resultados financieros de las empresas navieras, astilleros y puertos de América Latina y los tonelajes de barcos bajo bandera de conveniencia que poseen los armadores nacionales. La suscripción a las publicaciones de Seatrade —que incluye este anuario y los correspondientes a Arabia, el Lejano Oriente y los Estados Unidos, además de la revista mensual— tiene un valor de 90.00 dólares y puede solicitarse por correo a *Seatrade Publications*, Fairfax House, Colchester CO1 1RJ, Inglaterra, o bien a *Seatrade*, Maipú 812, piso 11 H, Buenos Aires, Argentina.
- El Instituto de Economía Marítima de Bremen acaba de publicar, entre otros, dos folletos: J. Casas, *Shipping Costs and Revenues*, N° 31, y D. Blumenhagen, *Shipping and the Balance of Payments*, N° 32. El precio de cada folleto es de DM 15.00, más franqueo, y pueden solicitarse directamente a Institute of Shipping Economics, Werderstrasse 73, D-2800, Bremen 1, República Federal de Alemania.
- Entre las últimas publicaciones de Fairplay Publications Ltd., cabe mencionar: *World Shipping Year Book* (£ 24.00); *World Ports Directory* (£ 35.00), y *The Fairplay Book of Shipping Abbreviations* (£ 6.00). Estos libros pueden solicitarse por correo a Fairplay Publications Ltd., 52-54 Southwark Street, London SE1 1UJ, Inglaterra.
- Ha aparecido recientemente *The Marine Encyclopaedic Dictionary*, preparado por Eric Sullivan, F.I.C.S., que contiene miles de términos marítimos y expresiones técnicas relacionadas con el transporte marítimo, la navegación, los seguros, la ley del mar, el fletamento y la operación de buques e información geográfica. La obra está a la venta y puede solicitarse directamente a Gulf Publishing Ltd., P.O. Box 576, 13 Valletta Building, South Street, Valletta, Malta, al precio de 35.00 dólares el ejemplar.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

82-8-1845

(Offset)

ALACED/FAL
REVISTA DE INFORMACIONES Y COMUNICACIONES PARA AMERICA LATINA