

**El potencial de servicios multimodales
en el corredor de transporte
Asunción – Montevideo**

Gordon Wilmsmeier



NACIONES UNIDAS



El presente documento ha sido elaborado por Gordon Wilmsmeier, Consultor, bajo la supervisión de Ricardo J. Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, y forma parte de la colaboración entre UNCTAD/CEPAL para el proyecto M4 (PB 143313).

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/W.244

Copyright © Naciones Unidas, junio de 2009. Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Los Ríos: recursos indispensables para el transporte.....	7
II. Identificación de las ventajas comparativas y desafíos del transporte multimodal en comparación con otros sistemas.....	11
A. Introducción y definiciones.....	11
B. Criterios de atracción del transporte multimodal.....	14
C. Economías de transporte multimodal – una comparación intermodal.....	15
1. Transporte terrestre	15
III. Revisión general y mejores prácticas en servicios de transporte multimodal <i>RoRo</i>	17
A. Introducción.....	17
B. Interrelación y comparabilidad: la hidrovía Paraguay-Paraná – Danubio.....	18
C. Buques típicos en el transporte multimodal <i>RoRo</i> en el Danubio	20
1. Generalidades	20
2. <i>Payload</i>	22
3. Forma del casco.....	22
4. Servicios existentes	23
5. Costo del servicio	23
D. Ventajas comparativas.....	24
1. Costos de transporte.....	24
E. Innovación tecnológica.....	25
1. El proyecto MUTAND.....	25
2. PASCAT	26
3. INBAT	27
4. Servicio „schwimmende Landstraße“ (carretera flotante) entre Passau y Novi Sad.....	28
5. Resumen de las actividades innovadoras	30
F. Nuevos conceptos de organización	30
1. El concepto de UN- <i>RoRo</i>	31
G. Mejores prácticas y la aplicabilidad en el corredor Asunción – Montevideo.....	35
IV. Hitos Hacia la implementación de <i>RoRo</i> en el corredor Asunción-Montevideo	37
A. Una visión.....	37
B. Identificación de una tecnología moderna apropiada y una estrategia para el corredor de Asunción – Paraguay	38
C. Condicionantes.....	40
1. Level playing field.....	40
2. Eliminación de cuellos de botellas	40
3. Aporte político	40
V. Costos y beneficios.....	41

VI. Estrategias para aprovechar los potenciales del transporte multimodal (<i>RoRo</i>) en el corredor Asunción - Montevideo	45
A. Políticas del transporte multimodal	48
B. Programa de trabajo indicativo: Objetivos principales y mediadores	49
VII. Conclusiones y recomendaciones	51
Bibliografía	53
Anexos	55
Anexo 1	56

Índice de figuras

Figura 1	La cubierta o plataforma de un barco es la infraestructura de un río	8
Figura 2	El río no es una carretera abierta	8
Figura 3	Definición del transporte combinado	12
Figura 4	Soluciones <i>RoRo</i> y tipos de buques operando en diferentes mercados a nivel mundial	13
Figura 5	Actores e interrelaciones para el desarrollo del transporte multimodal fluvial	15
Figura 6	Semi-catamaran Degendorf	21
Figura 7	Catamarán Danubio	21
Figura 8	Barcaza <i>RoRo</i> de Húngaro Lloyd	22
Figura 9	Vehículos Dacia en la Terminal <i>RoRo</i> de Bidón	23
Figura 10	Croquis del PASCAT	26
Figura 11	Croquis barcaza catamarán – <i>RoRo</i>	29
Figura 12	Concepto del servicio <i>RoRo</i> – Passau – Novi Sad de DLO	30
Figura 13	Buque U.N. <i>RoRo</i>	31
Figura 14	Terminal <i>RoRo</i> - Estambul	32
Figura 15	Número de vehículos transportados por día de la semana, 2005	34
Figura A1.1	Tipos de embarcaciones en el Danubio y su capacidad en comparación al camión	56
Figura A1.2	Clases de Hidrovías y tonelaje máximo en Europa	57

Índice de cuadros

Cuadro 1	Visión general de los ríos Rin, Danubio y la Paraguay Paraná	19
Cuadro 2	Calados Danubio	19
Cuadro 3	Buques <i>RoRo</i> en el Danubio	20
Cuadro 4	Detalles tarifarias Servicio <i>RoRo</i> Passau-Vidin, Diciembre 2007	24
Cuadro 5	Estimación de costos por viaje en el tramo Passau-Vidin para diferentes tipos de vehículos, Diciembre 2007	24
Cuadro 6	Comparación de costos – tipos de buques <i>RoRo</i> – proyecto MUTAND	25
Cuadro 7	Número de vehículos de carga de Turquía transportada según dirección	32
Cuadro 8	Comparación de transporte acompañado y no-acompañado, 1997- 2006	34
Cuadro 9	Estimación de costos de un viaje <i>RoRo</i> en el tramo Asunción – Montevideo, USD	41
Cuadro 10	Estimación de costos del transporte terrestre entre Asunción y Montevideo, USD	42
Cuadro 11	Requerimientos de flota	43
Cuadro 12	Estimación participación en el mercado	43

Índice de mapas

Mapa 1	Ruta previsto servicio <i>RoRo</i> - DLO	28
Mapa 2	Ruta U.N. <i>RoRo</i> y comparación ruta terrestre	33

Resumen

El presente estudio discute el potencial de desarrollo del transporte multimodal RoRo, entre Asunción del Paraguay y Montevideo, República Oriental del Uruguay. La implementación de tal sistema es considerada una combinación exitosa entre los sistemas de transporte terrestre y acuático. En este caso se relaciona con el uso de las vías de navegación interior, la infraestructura, las embarcaciones en el transporte fluvial y su capacidad para el transporte en grandes escalas y de vehículos de transporte terrestre, dentro de las cadenas logísticas.

En base a experiencias en la Unión Europea, el estudio analiza las condiciones bajo las cuales el RoRo se podría desarrollar como un sistema de transporte complementario a los sistemas existentes.

El ejemplo del transporte RoRo muestra que las políticas de transporte fluvial deben ir mucho más allá de la eliminación de barreras físicas y que requieren un alcance multimodal, innovación, y estimulación de la inversión, junto con un mejoramiento a la facilitación.

El transporte multimodal actualmente enfrenta varios desafíos, especialmente si se piensa en el desarrollo del transporte RoRo no acompañado. Es necesario trabajar hacia la implementación de un marco regulatorio uniforme para los países. De tal manera, se garantizará y facilitará el éxito futuro para cada proyecto innovador en el transporte fluvial.

El estudio cubre dos aspectos muy importantes: 1) la proposición de un sistema de transporte que es sostenible y que a la misma vez mejora potencialmente la productividad de los factores y la competitividad de las economías, al tiempo que tiende a crear mejores condiciones para el desarrollo social y 2) es un aporte concreto al mejoramiento de la situación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, constituyendo una contribución para el alcance de las metas descritas en las cinco áreas del Programa de Acción de Almaty.

I. Los ríos: recursos indispensables para el transporte

La tarea principal de los buques de navegación interior es el transporte de carga y pasajeros. Para que puedan cumplir con esta tarea y maximizar la operatividad, el calado y el calado “aéreo”, deberían estar en clara concordancia con la profundidad y los puentes a lo largo del río. Además, los buques necesitan una alta maniobrabilidad y control, debido al tamaño de los canales y el nivel de tráfico que permite la navegación segura. Desde el punto de vista medioambiental, las olas y la estela generadas por el barco deben ser minimizadas para evitar erosión en los márgenes de los ríos, impactos a las poblaciones ubicadas en las riberas y apremio a otras embarcaciones.

El concepto de desarrollar el potencial del transporte multimodal *RoRo*¹ entre Asunción y Montevideo parte de las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son los desafíos de desarrollar un transporte multimodal a diferencia de una hidrovía en un río navegable?
- ¿Cuáles son los requerimientos para el desarrollo del transporte multimodal?
- ¿Cuáles son las características que definen la atracción y viabilidad de un transporte multimodal moderno?
- ¿Qué conceptos pueden ser considerados exitosos?
- ¿Cuál es la posible visión de un transporte multimodal para el Río Paraguay-Paraná?
- ¿Qué desafíos hay por adelante?

El transporte fluvial es el modo de transporte más económico (costo en términos de tonelada-Km.) cuando no se toma la velocidad como factor más importante, Si se consideran los costos externos (contaminación, accidentes, costos de infraestructura etc.), las ventajas comparativas del transporte fluvial aumentan aún más.

¹ RoRo: apócope del término inglés Roll on – Roll off, que es una tecnología de transporte cuya característica principal es que la carga y descarga se efectúa de manera horizontal, a través de medios motorizados simples.

FIGURA 1
LA CUBIERTA O PLATAFORMA DE UN BARCO ES LA
INFRAESTRUCTURA DE UN RÍO



Fuente: Baird 2007.

FIGURA 2
EL RÍO NO ES UNA CARRETERA ABIERTA



Fuente: Baird 2007.

El transporte fluvial en general es seguro, confiable y genera bajos impactos medio ambientales. Este modo de transporte tiene un gran potencial para ser incorporado en las cadenas de transporte multimodal.

A pesar de sus ventajas el transporte fluvial está siendo subutilizado como modo de transporte en los ríos de América del Sur, incluso también en ríos europeos como el Danubio.

Históricamente, el transporte fluvial de carga se ha concentrado en el transporte con sistemas

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/云报告?reportId=5_1887

