

**Distr.
RESTRINGIDA**

**LC/R.1952
30 de diciembre de 1999**

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

**PERFIL DE LOS SISTEMAS REGIONALES
DE TRANSPORTE EN LAS AMÉRICAS**

Este documento ha sido preparado por la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura.

Este documento no ha sido sometido a revisión editorial.

00-01-7

INDICE

RESUMEN	1
INTRODUCCION.....	2
Capítulo 1.....	3
COMERCIO Y TRANSPORTE EN EL HEMISFERIO.....	3
A. IMPORTANCIA DEL COMERCIO CONTINENTAL ENTRE GRUPOS REGIONALES	4
B. REPARTO MODAL DEL INTERCAMBIO EXPORTADOR CONTINENTAL	4
C. MODALIDAD INTERNA VERSUS MODALIDAD EXTERNA AL GRUPO.....	5
D. INSTITUCIONALIDAD DEL TRANSPORTE DE LAS AMÉRICAS	6
Capítulo 2.....	8
SISTEMAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO	8
A. DIVISIÓN DE LOS SISTEMAS MARÍTIMOS REGIONALES	8
1) Costa Este de Norteamérica	8
2) Caribe y Golfo de México	9
3) Panamá.....	9
4) Costa Este de Sudamérica	10
5) Costa pacífica de Sudamérica y Centroamérica	10
6) Costa Oeste de Norteamérica.....	11
Capítulo 3.....	13
SISTEMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE	13
A. SISTEMAS REGIONALES DE TRANSPORTE CARRETERO	13
1) Nafta.....	13
2) MCCA.....	13
3) Comunidad Andina.....	14
4) Cono Sur.....	14
B. SISTEMAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO	15
1) Nafta.....	15
2) Comunidad Andina.....	16
3) Centroamérica.....	16

4) Mercosur	16
Capítulo 4.....	17
SISTEMAS REGIONALES DE TRANSPORTE AÉREO.....	17
A. IMPORTANCIA CRECIENTE DEL TRÁFICO AÉREO EN EL HEMISFERIO.....	17
B. SISTEMAS REGIONALES EXISTENTES.....	17
C. TENDENCIAS EN LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE AÉREO.....	18
BALANCE PRELIMINAR Y ORIENTACIONES DE TRABAJO	19
A. VISIÓN GENERAL Y EVOLUCIÓN PREVISTA.....	19
B. PROPUESTAS PARA LA ORIENTACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	19
1) Articulación y convergencia institucional.....	20
2) Articulación y convergencia normalizadora	20
3) Articulación de redes de conocimiento	21
C. CONSIDERACIONES FINALES	22
BIBLIOGRAFIA.....	23

RESUMEN

La visión panorámica de los sistemas de transporte de la región permite destacar algunos rasgos importantes del transporte del comercio internacional en el hemisferio:

- ♦ En el intercambio *entre* los grupos, domina el modo de transporte marítimo mientras que en el comercio *interno* a los grupos regionales, el transporte carretero es, en general y con la excepción del Caribe, el modo de transporte de mayor importancia, tanto en volumen como en valor.
- ♦ El comercio intracontinental más intenso entre grupos corresponde lógicamente al que intercambian las economías regionales de mayor envergadura, es decir las del Nafta y el Mercosur, que son por otra parte, en términos geográficos, las más extremas del continente; sin embargo, los flujos de comercio con el resto del mundo siguen siendo más importantes, en términos cuantitativos, que los que mantienen con sus socios continentales, con la notable excepción de los países del Nafta.
- ♦ El funcionamiento de los sistemas de transporte existentes viene asociado a esquemas de integración regionales, con una institucionalidad, cuerpos normativos, servicios e infraestructura propios.
- ♦ La evolución previsible de los sistemas de transporte en el continente al servicio del comercio hemisférico indica que se van a desarrollar ejes de transporte terrestre en el interior de los grupos regionales y ejes de transporte marítimo entre los grupos, estando estos ejes marítimos ligados a los del transporte del comercio extracontinental.

En este contexto, la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, ITHO, cuyo objetivo central consiste en la integración de los sistemas regionales de transporte existentes, debe orientar sus trabajos hacia el desarrollo de servicios intermodales marítimo-terrestres, teniendo en cuenta las particularidades y avances de cada esquema regional y sus conexiones con el resto del mundo.

Para ello, la ITHO puede adoptar una línea de acción que abarca tres grandes componentes:

- 1) la articulación institucional de los foros existentes, mediante la conformación de mecanismos de coordinación y marcos de referencia para la adopción de soluciones continentales;
- 2) la identificación y el levantamiento de obstáculos a la interoperabilidad de modos mediante la facilitación y normalización de las operaciones para asegurar la continuidad de las redes de servicios de transporte; y,
- 3) el desarrollo de un mejor conocimiento de la realidad de los flujos de transporte en el continente mediante el desarrollo de estudios, la creación de redes para el intercambio de conocimiento y la producción de estadísticas.

INTRODUCCION

El presente documento ha sido preparado en cumplimiento de la solicitud expresada a la CEPAL y formalizada en el Plan de Acción adoptado por la Cumbre de Presidentes de las Américas, en la ocasión de su segunda reunión celebrada en Santiago en el mes de abril de 1998.

El objeto de este perfil es ofrecer una síntesis descriptiva de los sistemas de transporte en las Américas y de su evolución prevista, como una contribución a los trabajos que la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental – ITHO, decida emprender en la tercera reunión Hemisférica de Ministros de Transporte que se celebrará en Nueva Orleans, en diciembre de 1998.

A efectos de exposición, en este perfil se describen los sistemas regionales de transporte por modo de transporte y en relación a los esquemas subregionales de integración económica o comercial existentes en las Américas. La doble referencia a modos de transporte y conjuntos económicos permite observar el estado actual de las soluciones adoptadas y la importancia relativa de los modos en cada ámbito, así como los grandes rasgos de los sistemas regionales de transporte en la perspectiva de los intercambios comerciales intra y extra zonales.

En esta aproximación a la descripción de los sistemas de transporte, se han adoptado como unidades de referencia los grupos regionales, es decir el perfil examina conjuntos de países, entrando a considerar casos particulares de cada país únicamente en la medida en que influyan en el conjunto regional, como es el caso por ejemplo de ciertas infraestructuras.

La visión panorámica del transporte en el continente, deja aparecer una realidad con la cual la ITHO debe contar: la existencia de múltiples conjuntos regionales que, a lo largo del tiempo, han creado sistemas normativos y operativos propios y cuentan ahora con infraestructuras y servicios regionales adaptados a las necesidades y posibilidades de cada espacio geográfico.

Los procesos anteriores al nacimiento de la ITHO condicionan en este sentido el futuro de su desarrollo como instancia que los reunirá, y constituyen una oportunidad de aprovechar las experiencias de cada esquema y contar así con un capital importante de conocimientos para desarrollar soluciones para el conjunto del sistema de transporte continental.

Una de las tareas de la ITHO consistirá de esta manera en situar su ámbito de acción en el entorno y en la delimitación de un marco de intervención que, sin interferir en los avances de los esquemas subregionales, impulse la convergencia hacia un sistema de transporte articulado en todo el hemisferio.

Con esos antecedentes, el presente ejercicio pretende, a partir de una óptica muy general, generar una definición de la ITHO en los aspectos siguientes de su desarrollo:

- 1) Articulación y convergencia institucional**
- 2) Articulación y convergencia normalizadora**
- 3) Articulación de redes de conocimiento**

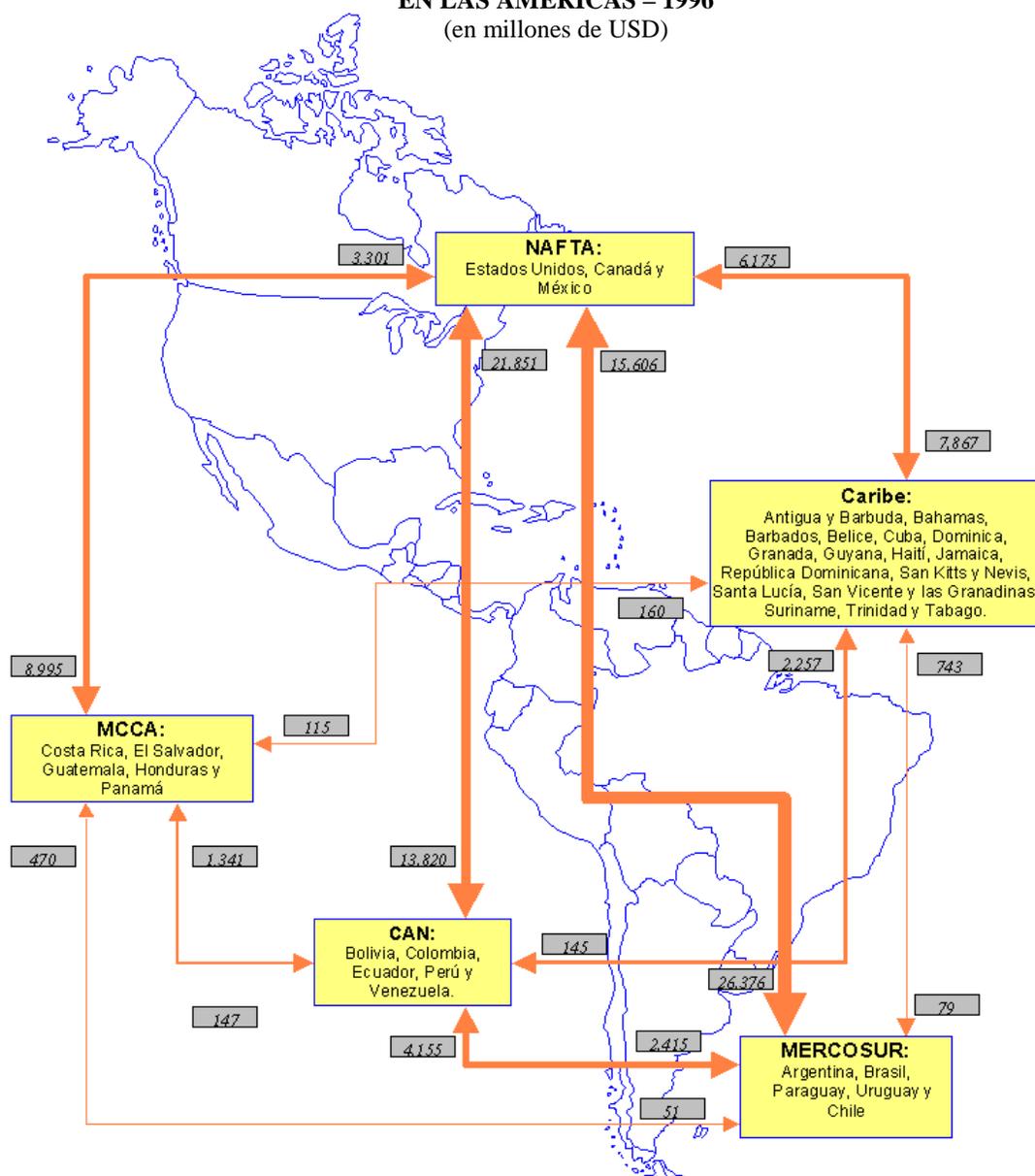
Este informe debe ser considerado como un esfuerzo preliminar en el intento de analizar la conformación y funcionamiento de los sistemas de transporte en el continente. Un trabajo de mayor envergadura y plazo debería permitir un mejor conocimiento de la realidad del transporte y de las acciones que se puedan emprender para alcanzar su integración en el plano hemisférico.

Capítulo 1

COMERCIO Y TRANSPORTE EN EL HEMISFERIO

Para este capítulo y, por consistencia, en el resto del documento se han definido cinco grupos regionales de referencia para la descripción de los intercambios comerciales y flujos de transporte: NAFTA, Mercado Común Centroamericano - MCCA, Caribe, Comunidad Andina CAN y Mercosur+, el que incluye Chile. Estos intercambios se resumen en el gráfico siguiente que presenta los valores de las exportaciones entre estos conjuntos para el año 1996.

Gráfico 1
EXPORTACIONES INTRACONTINENTALES
EN LAS AMERICAS – 1996
(en millones de USD)



Fuente: CEPAL y elaboración propia con datos de ALADI, Census Bureau y Transport Canada.

Nota: A efectos de simplificación de la presentación gráfica, se ha agrupado a Chile con el Mercosur y a Panamá con el MCCA; así mismo los países del Caribe aparecen como un solo grupo de socios.

Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas

A. IMPORTANCIA DEL COMERCIO CONTINENTAL ENTRE GRUPOS REGIONALES

El intercambio exportador entre grupos regionales en el hemisferio muestra que su importancia relativa con respecto al total de lo exportado por cada grupo en la región varía considerablemente de un esquema a otro. Por ejemplo, para el Caribe, el origen del intercambio intra-grupo representaba en 1996 el 9% del total exportado por el continente a ese grupo, en el caso de NAFTA se invierte la relación y aparece que el 88% de la exportación de esos países en el continente se origina entre ellos. En forma similar, el 90% de las exportaciones del NAFTA al continente va destinado a sus socios en el esquema; al otro extremo, solo el 7% de la exportación continental del Caribe se destina a esa zona. El grupo que mejor reparte el origen y el destino de sus exportaciones continentales es el MERCOSUR, con 51 y 43% respectivamente de su comercio exportador.

Cuadro 1						
EXPORTACIONES HEMISFÉRICAS VERSUS INTRA-SUBREGIONALES						
(en millones de USD - 1996)						
	Origen Nafta	Caribe	CAN	MCCA	Mercosur+	Destino intra
Destino						
NAFTA	428,752	6,175	21,851	3,301	15,606	90%
Caribe	7,867	681	2,257	160	743	6%
Com. Andina	13,820	145	4,722	147	4,155	21%
MCCA	8,995	115	1,341	1,801	470	14%
Mercosur +	26,376	79	2,415	51	21,605	43%
Origen intra	88%	9%	14%	33%	51%	

Fuente: CEPAL, elaboración propia con datos de ALADI, Census Bureau y Statistics Canada

B. REPARTO MODAL DEL INTERCAMBIO EXPORTADOR CONTINENTAL

La observación del transporte de las exportaciones entre grupos regionales en 1996 indica que el transporte marítimo ocupa un lugar preponderante en el intercambio entre grupos mientras que el transporte carretero es el que domina el intercambio en términos del valor de los bienes exportados.

Para los países para los cuales se disponía de información en valor y volumen por modo, el reparto observado para el año 1996 muestra que: el 79% del volumen del intercambio exportador entre estos países ha sido transportado por vía marítima, aunque este volumen solo representaba el 33% del valor transado. El modo carretero en cambio con un 13% del volumen contribuyó a exportar el 49% del valor intercambiado.

Entre los restantes modos, destaca el aéreo que, con un porcentaje mínimo de volumen, consigue transportar un 6% del valor total; también sorprende el transporte ferroviario, debido a la notable influencia del movimiento de exportador México, con una relación de 10% del valor y solo un 3% del volumen. Descartando este país, la relación se invierte claramente para los demás países considerados. Finalmente, hay que mencionar que el modo fluvial en el Mercosur, con una participación todavía reducida en 1996, debería ver creciendo su importancia en el futuro.

Cuadro 2												
REPARTO MODAL DE LAS EXPORTACIONES CONTINENTALES DE LOS PAÍSES DE ALADI												
(1996 - valores en millones de USD - volúmenes en miles de toneladas)												
	Marítimo		Fluvial		Aéreo		Ferroviario		Carretero		Otros modos	
	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen
Mercosur	23,257	59,764	393	6,560	4,053	338	221	465	13,014	12,037	1,640	5,845
CAN*	7,037	33,545	14	43	1,969	200	96	1,105	367	638	1,164	3,760
Chile	3,492	8,505			702	99	16	28	1,264	962	93	26
México	14,712	85,180			2,829	98	13,973	5,416	55,016	16,792	84	4,805
Totales	48,498	186,994	407	6,603	9,553	736	14,306	7,014	69,661	30,429	3,673	14,436
	33%	76%	0%	3%	7%	0%	10%	3%	48%	12%	3%	6%

Fuente: CEPAL, elaboración propia con datos de ALADI - * No incluye Ecuador ni Venezuela .

C. MODALIDAD INTERNA VERSUS MODALIDAD EXTERNA AL GRUPO

La observación del reparto modal de acuerdo al destino de las exportaciones completa las observaciones anteriores para los casos en que el intercambio externo al grupo es similar o superior al que se da en el interior del esquema, y permite confirmar la importancia del transporte marítimo tanto en términos de volumen como de valor. En los dos casos siguientes, del Mercosur+ y la Comunidad Andina, se puede constatar que con un 55% y un 66%, la vía marítima es la que presta servicio al mayor valor de los bienes exportados.

Cuadro 3												
EXPORTACIONES DEL MERCOSUR +												
(1996 - valores en millones de dólares - volúmenes en miles de toneladas)												
Destino	Marítimo		Fluvial		Aéreo		Ferroviario		Carretero		Otros modos	
	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen
Intra	7,136	21,799	200	2,145	1,033	42	75	254	12,011	10,921	1,150	5,587
Com. Andina	2,500	2,000	24	100	400	20	140	200	200	1,000	20	100

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/reportId=5_3304

