

Informe *Integrar*

Boletín del Instituto de Integración Latinoamericana
Universidad Nacional de La Plata (IIL-UNLP)
Sede Buenos Aires, México 1230 (1097) Buenos Aires
República Argentina
Tel/Fax: 54-11-4382-7414

Nº 7 - Mayo 2000

Sumario

- Transporte terrestre: identificación de proyectos de infraestructura
- MERCOSUR: integración educativa. Las instituciones de educación superior
- Economías de América Latina y el Caribe en 1999: un balance preliminar
- Comercio electrónico
- Publicaciones
- Direcciones electrónicas útiles

Transporte terrestre: identificación de proyectos de infraestructura

Marta Fohs ()*

Cada vez con mayor frecuencia aparecen en múltiples y variadas publicaciones notas acerca de la construcción de puentes, avances en la traza de corredores biocénicos y el proyecto de la hidrovía Paraná-Paraguay, nuevos sistemas de autopistas y conexiones para el transporte multimodal, entre otros. Se sostiene que estos proyectos de infraestructura tienen por objeto mejorar la comunicación entre los países miembros del MERCOSUR y con el interior de las regiones de cada uno de ellos.

Esto no significa que los proyectos en infraestructura de transporte terrestre "sean un proceso de equipamiento del territorio a partir de una tabla rasa sin estructuras preexistentes", sino más bien una adecuación a las nuevas necesidades, ya sea por mejora de las existentes o construcción de tramos nuevos en caso de ser necesario.¹

() Geógrafa.*

¹ Laurelli, Elsa y otros, "El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración", en De Mattos, Carlos y otros (compiladores), *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*, Fondo de Cultura Económica, 1997, pag. 504.

Entonces cabe formular algunas preguntas: por ejemplo ¿cómo se identifican los proyectos?, ¿cuáles y por qué son considerados prioritarios?, ¿quién, dónde y cómo se toman las decisiones para su ejecución?

En esta nota se intentará aclarar algunos de estos interrogantes.

En primer lugar, es necesario destacar que el transporte es el medio indispensable para movilizar personas y cargas e involucra diversos modos (vial, ferroviario, marítimo y aéreo). En cuanto a su relación con el comercio internacional influye en su dirección, volumen, velocidad, tiempo y costo del seguro.

La infraestructura del transporte terrestre que vincula a los países miembros del MERCOSUR es deficiente e inadecuada. Se plantea entonces la necesidad de adecuar y mejorar las vías de circulación existentes y de encarar la construcción de nuevas obras a fin de desarrollar la infraestructura de todos los medios de transporte de la región, para apoyar y complementar los procesos de integración física ya fomentados por el desarrollo comercial.

Uno de los principales objetivos de este proceso de integración económica regional es el de confeccionar un plan integral para favorecer las conexiones físicas de la infraestructura de los diferentes medios de transporte tanto de carga como de pasajeros. Por ello, con el objeto de dar un tratamiento ágil a este tema tan complejo han sido creados diversos grupos de trabajos multilaterales, sectoriales y técnicos.

Los grupos técnicos pueden ser agrupados en nacionales, binacionales, intra-MERCOSUR, y latinoamericanos, y de alguna manera se encuentran interrelacionados, porque en la mayoría de los casos es un mismo técnico el que forma parte de más de un grupo.

A nivel nacional son las Secretarías de Transporte -de cada uno de los países- las que tienen a su cargo las planificaciones de la infraestructuras requeridas, y las que elevan los proyectos a sus respectivos gobiernos para la aprobación presupuestaria o, en caso contrario, dar participación al sector privado mediante un llamado a licitación pública sujeto al régimen de concesión.

Al suscribirse en marzo de 1991 el Tratado de Asunción se establece la estructura orgánica del MERCOSUR, que luego es modificada por el Protocolo de Ouro Preto en 1995. En estos documentos quedó institucionalizado el Grupo Mercado Común, integrado por varios subgrupos técnicos. El que reviste interés para el caso en estudio es el SGT N°5 Transporte e Infraestructura.

En el ámbito latinoamericano, a comienzos de la década del 1970 se crea la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur. En el mes de noviembre de 1992, esta reunión es transformada en la Conferencia de Ministros Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que nuclea a las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay. Sus principales objetivos fueron: a) dar un enfoque regional a la identificación y desarrollo de nuevos proyectos, b) impulsar el mantenimiento de la red existente, con el fin último de diseñar una red fundamental de transporte del Cono Sur y c) participar al sector privado. A fin de dar cumplimiento con lo estipulado en los objetivos, cada país participante en la Conferencia se comprometió a elaborar un inventario de proyectos de infraestructura estableciendo como prioridad lo regional sobre lo nacional.

"El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), fiel a su tradición de servir de apoyo a la integración regional y consciente del elevado potencial económico que representa el MERCOSUR, junto a la ayuda prestada a cada país, concedió en donación

en enero de 1993 una cooperación técnica con el objetivo de contribuir a la puesta en marcha del proceso de integración. Su finalidad fue ofrecer apoyo técnico a los países para reforzar la integración regional, especialmente en materia de coordinación y armonización de políticas macroeconómicas y sectoriales".² Sobre la base de esa cooperación técnica y para la coordinación sectorial -a nivel del Mercosur- se realizó un diagnóstico de competitividad agropecuaria y agroindustrial, y otro sobre la competitividad del sector industrial. En función de los estudios realizados, surge que el sector que más requiere del apoyo del BID es el de la infraestructura física para el transporte terrestre.

A fines de abril de 1995, se crea un Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Bioceánicos, integrado por las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El objetivo del Grupo de Trabajo es identificar y definir el establecimiento de posibles corredores bioceánicos mediante una planificación conjunta de proyectos para la región, y su presentación ante organismos financieros internacionales con la finalidad de obtener los recursos necesarios para su materialización. Este grupo de Trabajo, posee dos Comisiones, una de Infraestructura Física y otra de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas.

La Comisión de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas se dedica a la elaboración de un sistema normativo y operacional para facilitar el tránsito en los corredores bioceánicos y ha tratado de avanzar dentro del marco propuesto en la "Convención Interamericana sobre Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera",³ en procura del perfeccionamiento y la simplificación de los procedimientos.

"El Grupo de Trabajo buscó acuerdos que posibiliten obtener el financiamiento destinado a la infraestructura vial de dos o más países en forma conjunta, paralela y simultánea cuando las obras a ser financiadas sean de interés común entre los países, según el criterio de importancia de los tramos identificados bajo el principio de igualdad de tratamiento y reciprocidad para los proyectos de integración física. Entere tanto, cada uno de los integrantes estableció que las partes internas de uso exclusivo serán responsabilidad del país".⁴

Por su parte, la Comisión de Infraestructura Física se dedica a los estudios destinados a definir el trazado de los corredores y su prioridad. Durante el año 1995, en el marco de esta Comisión se confeccionó una lista (basada en la información suministrada por cada Estado miembro) con todos los proyectos elaborados por los departamentos de planificación de cada uno de ellos e incluidos en los presupuestos anuales sobre la base de nuevos proyectos, mejoramiento de rutas, ferrovías e hidrovías existentes y en buen estado y los que necesitan un mejoramiento.

Al SGT N°5 le "cupó la definición de las directivas básicas para la integración física de los países del MERCOSUR, de donde se derivó una lista de obras prioritarias de infraestructura convenientemente interconectadas con las redes viales de los países miembros".⁵ Este subgrupo "en el mes de octubre de 1997 recomendó al Grupo Mercado Común (GMC) la aprobación de un proyecto de resolución relativo al Desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial del MERCOSUR".⁶ Está previsto que la realización de

² Iglesias, Enrique V., "BID estudia la integración", en *Gazeta Mercantil Latinoamericana*, N°2, Buenos Aires, 8-4-96, pág. 29.

³ Documento suscripto en ocasión de celebrarse la Conferencia Interamericana de Derecho Internacional Privado IV, realizada en Montevideo en 1989.

⁴ Sant'Anna, José Alex, *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Transporte Terrestre*. BID/INTAL, Buenos Aires, 1997.

⁵ Saldanha, Alcides, Ministro de Transporte de Brasil, "Mejores rutas para el MERCOSUR", en *Gazeta Mercantil Latinoamericana*, Buenos Aires, 5-1-97, pág. 25.

⁶ BID-INTAL, "Informe MERCOSUR, N°3, Buenos Aires.

esta red incluya la definición de una Red Preliminar de Infraestructura Vial y su eventual integración en una Red de Infraestructura Intermodal de Transporte del MERCOSUR.

De la mencionada lista se deduce que los principales proyectos tratan de integrar las áreas económicas más desarrolladas, caracterizadas por constituir grandes centros urbanos, concentrar un alto grado de facilidades e instalaciones y responder a las inversiones previstas a una elevada tasa esperada de crecimiento.

Los proyectos a los que el BID ha dado prioridad de financiamiento, son aquellos que atienden las alternativas de los corredores bioceánicos, y comprenden el eje Río de Janeiro - Buenos Aires - Santiago.

En síntesis, el legado de etapas anteriores es lo que nos permite planificar hoy. Queda claro que las infraestructuras existentes fueron construidas hace décadas y que en la actualidad son poco adecuadas para el volumen de cargas, el tipo y modo de transporte, por lo que la implementación de los nuevos proyectos de infraestructura de transporte tiene como punto de partida las estructuras existentes. La originalidad del nuevo proceso es, por un lado, la superposición de intervenciones sobre estructuras y sistemas ya en operación, adecuando los equipamientos a las nuevas modalidades de transporte multimodal y la introducción de los nuevos fenómenos de competencia interregional en las áreas receptoras. Por el otro, se procura favorecer las nuevas conexiones estratégicas, a lo largo de un eje troncal principal. A manera de ejemplo podemos citar el Puente Buenos Aires-Colonia y el Túnel de Baja Altura en Mendoza.

Todos "estos proyectos se articulan en estrategias no explicitadas en ningún documento pero se verifican en el territorio",⁷ desde el momento que el originario sistema de circulación con diseño radial se va transformando en un sistema de circulación con diseño transversal.■

⁷ Laurelli, Elsa. "Reestructuración económica en América Latina: ¿ Integración o fractura de los territorios fronterizos?", en *Fronteiras na América Latina*, Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, 1997, pág.177