

# EL TRANSPORTE DE CARGA ANTE LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

**Lucia Castañeda y Carla V. Natera**  
**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES, OFICINA**  
**MINISTERIAL DE PLANIFICACIÓN**

## **INTRODUCCION**

El presente trabajo tiene como objetivo representar los avances alcanzados en el área de la integración latinoamericana y destacar la importancia que el transporte de carga posee para lograr dicha integración.

Para lograr este objetivo en el marco referencial se describe el panorama de las tendencias mundiales en materia de integración, globalización y conformación de bloques económicos, claramente definidos. Seguidamente se describen los bloques subregionales existente a nivel latinoamericano y su situación actual.

En el capítulo III, se analiza la importancia y necesidad de integración del sistema de transporte de carga en sus tres niveles (Logística, intermodal y multinacional), de manera que pueda atender los requerimientos del desarrollo económico.

Para finalizar se identifican las áreas que son necesarias promover para lograr una efectiva integración de transporte y fortalecer la competitividad tanto a nivel nacional como internacional.

## **I.- MARCO REFERENCIAL**

La tendencia a nivel mundial es hacia la globalización, tanto de la economía como de las empresas que definen una nueva forma de intercambio de relaciones entre regiones, países y empresas que tiene por marco el mundo a su conjunto. Se derramaban las barreras arancelarias y tienden a homogenizarse las normas y regulaciones que influyen en las decisiones económicas.

Las empresas se globalizan tejiendo redes que atraviesan las fronteras de los países, bien sea exportando una proporción de las ventas, adquiriendo un tipo de tecnología extranjera dominando en un mercado foráneo, etc.

Igualmente la tendencia mundial es hacia la conformación de bloques de naciones que sin perjuicio de participar en el proceso de globalización planetaria tiende a reafirmar la existencia de condiciones y rasgos específicos a nivel de subconjuntos multinacionales bien estructurados donde los países integran como borrando las fronteras nacionales tradicionales.

En el caso de la Latinoamérica se siente un despertar y toma de conciencia de la necesidad de integración ante estos cambios mundiales.

De esta manera se constata en el plano en las relaciones recíprocas una tendencia a avanzar en esquemas de integración, el surgimiento o la consolidación de procesos subregionales y la multiplicación de acuerdo de amplia cobertura por pares o grupos de países se han constituido en los factores más dinámicos y conllevan una creciente diversificación de las interrelaciones (políticas, económicas, tecnológicas, culturales, sociales, etc.).

En el desarrollo de las relaciones económicas internacionales, el transporte desempeña un papel principal, su existencia es un requisito para la movilización de personas y mercancías. Si bien las facilidades de transporte desempeñan un papel esencial tanto en países desarrollados como en países en desarrollo, en estos últimos resulta particularmente importantes para las posibilidades de crecimiento de comercio intraregional.

Como premisa general el transporte debe ser considerado como una condición de existencia simultánea con el comercio entre regiones, como elemento básico de integración.

El transporte y la integración están estrechamente correlacionados, el uno no puede existir sin la otra. Si existe transporte no puede existir integración.

A nivel mundial los usuarios del servicio de transporte cada día tienden a exigir mayores condiciones de calidad de servicio, las cuales deben ser satisfechas, como punto de partida, entre ellas se destacan: confiabilidad del servicio, oportunidad del servicio, seguridad, tiempo de entregar, costos razonables, seguimiento de los embarques, responsabilidades definidas y trato post-servicio.

## **II.- AVANCES DE LA INTEGRACION LATINOAMERICA**

Ante el contexto mundial descrito anteriormente, América Latina se encuentra inmersa en el actual escenario que constituye un marco propicio para su integración. Las manifestaciones más relevantes de los intentos por la Integración Latinoamericana son:

- Grupo Andino
- MERCOSUR
- Grupo de los Tres Y
- Acuerdo Chile-México

**EL GRUPO ANDINO:** Constituido en 1969 por la firma del Acuerdo de Cartagena, el Pacto Andino prevé no solo la liberación de los intercambios entre los cinco países que lo compone: (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), sino también la creación de una verdadera unión económica.

El Pacto Andino se ha dotado progresivamente de instituciones que lo asemejan a la Comunidad Económica, Europea (CEE): la JUNAC (Junta del Acuerdo de Cartagena) es un organismo técnico-administrativo (similar a la Comisión europea), dirigida por una Junta de tres miembros (comisarios). Las

decisiones son adoptadas "Comisión" compuesta por Ministros, bajo el control de Parlamento Andino y de un Tribunal de Justicia Andino.

CONDICIONES DE CALIDAD DE  
SERVICIO GLOBAL QUE DEMANDA EL  
USUARIO EN UN ESQUEMA MODERNO  
DEL TRANSPORTE



- ✓ CONFIABILIDAD DEL SERVICIO
- ✓ OPORTUNIDAD DEL SERVICIO
- ✓ SEGURIDAD
- ✓ TIEMPOS DE ENTREGA
- ✓ COSTO DEL SERVICIO
- ✓ SEGUIMIENTOS DE LOS EMBARQUES
- ✓ RESPONSABILIDADES DEFINIDAS
- ✓ TRATO POST-SERVICIO



**EL MERCOSUR:** El Mercado Común del sur surge como la suscripción de Tratado de Asunción en marzo de 1991 por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, este mercado se pretende lograr al cabo de un breve período de transición.

Se proponen dejar establecida, al 31 de diciembre de 1994, una unión aduanera mediante un programa deliberación comercial con desgravaciones progresivas como automáticas o lineales para todo el universo arancelario y un arancel externo común como instrumento de un apolítica comercial externa común. Asimismo contempla complemente este objetivo instrumental con un gradual coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales orientada, entre otros propósitos hacia la optimización en la utilización y movilidad de los factores de producción de los países miembros.

**GRUPO DE LOS TRES:** establecido por Colombia, México y Venezuela, en octubre de 1991, el grupo ha evolucionado rápidamente hacia la adopción de profundos compromisos en materia de cooperación e integración económica recíproca.

Operativamente se han constituido grupos de negociación de alto nivel en diversas áreas: energía, comercio, finanzas, transporte y comunicaciones, turismo, cultura y cooperación con Centroamérica y el Caribe. En las negociaciones en curso se ha acordado adelantar el plazo para liberar totalmente el comercio recíproco y constituir la zona de libre comercio antes de

1995. Estas metas tienden a compatibilizarse de modo que se respete los compromisos contraídos por Colombia Y Venezuela, con los restantes miembros del grupo Andino.

El Grupo de los Tres persigue también una proyección externa, tanto para fortalecer su capacidad negociadora frente al MERCOSUR, tener una presencia conjunta y activa en Centroamérica - el Caribe como para explorar las posibilidades que abren la Iniciativa para las Américas y la previsible constitución del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte entre Estados Unidos, Canadá y México (ALCA).

El acuerdo Chile-México: tiene importantes particulares connotaciones y alcances Chile y México no solo han decidido fortalecer sus vínculos de cooperación recíproca, sino que también se proponen explorar la posibilidad de conformar, Junto a Estados Unidos, zonas de libre comercio.

Protegen del llevar a cabo un programa de liberación arancelaria para los productos sujetos a dicho programa de liberación a partir de enero de 1992. Asimismo establecen reglas específicas en materia de origen, cláusula de salvaguardia, solución de diferencias, prácticas desleales de comercio, tributos interno, transporte marítimo y aéreo y promoción comercial.

En el plano de las relaciones externas de la región, con la Iniciativa de las Américas propuesta por los Estados Unidos se ha Abierto una nueva posibilidad de negociación y relación entre Estados Unidos y los países latinoamericanos, cuyo resultado podría ser la conformaciones de un espacio comercial a nivel de todo el hemisferio.

### **III. - IMPORTANCIA DE LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE**

Los países de América Latina tienden a reconocer que para generar divisas hay que participar en el comercio internacional, en donde las tendencias apuntan hacia la exportación de productos con un gran valor agregado basado en la productividad y la excelencia ya que el actual proceso de apertura con escenario mundial de economías modularmente globalizada con mercados internacionales dinámicos, exigentes y muy competitivos, la clave del éxito del sector exportados es la "competitividad", la cual depende de la eficiencia con la que se realizan todas las actividades que comprenden la producción, la distribución y la comercialización.

Dentro de este contexto el transporte de carga es un elemento decisivo para las exportaciones, debido a su incidencia en el traslado de mercancías de los centro de producción a los centros de demanda y consumo; el transporte debe darse las mejores condiciones de rapidez, seguridad y costo.

Para que un sistema de transporte tuviera parte puede atender los requerimientos del desarrollo económicos de un país debe estar integrado a tres niveles, conocidos como:

## BLOQUES SUBREGIONALES PARA LA INTEGRACION LATINOAMERICANA



**Integración logística del transporte:** dada por la integración de transporte con los sistemas logísticos de las empresas, de manera que el transportista retroalimenta los esfuerzos para mejorar la productividad empresarial y apoyar la comercialización contribuyendo a la disminución de los costos incremento de la calidad del servicio al cliente, logrando así, ventajas comparativas, lo cual se traduce incremento de su eficiencia, productividad y competitividad. Es importante resaltar que la búsqueda de mayores niveles de competitividad en la industria y el comercio de los países del tercer mundo es incompatible con un transporte desarticulado de los sistemas logísticos de las empresas.

La iniciativa para lograr una integración logística esta en manos de las empresas usuarias del transporte muchas de las cuales seguramente deben revisar el papel del transporte como elementos central de renovados sistemas logísticos, a fin de aumentar su competitividad y poder exportar.

**Integración intermodal e intramodal:** representada por la integración de los diferentes modos de transporte e integración al interior de cada modos.

A través de la integración inter e intramodal del transporte los transportistas pueden ofrecerle a los usuarios un transporte flexible y eficaz, capaz de resolverles sus problemas específicos y de mantener la rentabilidad de sus propio negocios en un entorno difícil apoyando así la competitividad de los productores de un país mediante la exportación.



**Integración multinacional:** la cual se plantea cuando, dados los sistemas de transporte de dos o más países, es necesario asegurar flujos sin interrupciones o rupturas que afecten la calidad del servicio.

Las tendencias mundiales a la globalización de la economía y a la apertura de mercados, y la necesidad de ser competitivos PATRA poder participar con éxito en el comercio internacional requiere de la integración de redes de transporte multinacional, capaces de proporcionar una localidad de servicio uniforme, independientemente de las fronteras y la geografía.

Una efectiva integración multinacional del transporte necesita de medidas referentes a tecnología vehicular y para el manejo de la carga; infraestructura, operación y servicios, tecnología informática y de telecomunicación y aspectos institucionales.

La integración multinacional del transporte debe ser un objetivo primordial de las políticas públicas en la materia pues no se puede aspirar a intensificar ventajosamente los intercambios, comerciales, con el exterior con un transporte desarticulado, que obstaculice el flujo de las corrientes comerciales internacionales. Este nivel de integración requiere acciones físicas y un conjunto diluidas adicionales para solventar los problemas de compatibilidad con otros sistemas de transporte.

#### **IV.- AREAS PARA PROMOVER LA INTEGRACIÓN Y EL TRANSPORTE EHN AMERICA LATINA**

A fin promover la evolución para la integración del transporte y fortalecer la competitividad nacional e internacional de nuestros productos se requieren acciones en las siguientes áreas:

##### **1. Marco Jurídico y Reglamentario**

El funcionamiento ordenado del transporte de carga requiere acciones que contemple los siguientes aspectos:

- Desarrollo de un marco jurídico y reglamentario coherente que consulte los intereses estatales y de los prestatarios y usuarios del transporte y organice criterios sobre procedimiento y documentación dichos marco jurídico debe contener elementos que favorezcan.

- La creación de un entrono flexible para la actuación de las empresas de transporte o dedicadas a actividades conexas.
- El establecimiento de condiciones generales y equitativas para la competencia entre modos, así como de mecanismos básicos para si coordinación y para la protección del usuario, cuando se necesite.
- La adaptación de reglas uniformes sobre las responsabilidades del transportista tomando en cuenta su necesaria adaptación a la realidad multimodal, como la del operador de terminales de carga.
- La adopción de una norma que permite establecerán concepto único de transporte multimodal y la región que normalice las legislaciones vigentes en el ámbito nacional que compataibilize la región con el resto del mundo en esta materia.
- La adopción de un documento único para el tránsito aduanero internacional, en cual es de suma importancia operaciones que involucran el uso de dos o más modos o de dos o más empresas transportistas.

##### **2. Marco Institucional**

Este marco es que permite que los actores apanen con las garantías necesarias para el cumplimiento de su función y deben cubrir los siguientes aspectos:

En el caso del usuario, deben permitir el acceso a los servicios de transporte en condiciones de igualdad con sus competidores internacionales.

En el caso de los operadores, debe proveer el conjunto de normas y disposiciones que les permita invertir y preservar su inversión, rentabilizarla y disponer de garantías de libre competencia.

En el caso de la Administración Pública deberá permitir su intervención a efectos de control fiscal y aduanero, así como cumplimiento en general de las normas vigentes en materia de libre competencia y otras de carácter comercial, de adoptar medidas de fomento en la actividad según se estime necesario.

Las áreas a promover dentro del marco institucional, contemplan:

- La adopción de mecanismos de cooperación entre aduanas a fin de permitir el paso de contenedores por el puerto y/o fronteras en general sin inspección física de la mercancía, haciendo posible su circulación, unidades de origen hasta su destino.
- Incentivar el surgimiento de figuras no tradicionales en el transporte, tales como son las empresas, dedicadas a organizar cadenas de transporte, a operar terminales o centros de prestación de servicios logísticos, arrendadores de equipos e instalaciones y operadoras de transporte multimodal, entre otras.

### **3.- Servicios**

En este campo se hacen necesarias las siguientes acciones:

- Crear condiciones favorables para la oferta de servicios de transporte combinados y en particular para el movimiento de contenedores, el cual demanda de servicios relacionados con: la fabricación y/o arrendamientos de contenedores, reparación, limpieza, el traslado de contenedores vacíos, y la consolidación y desconsolidación, entre otros.
- Incentivar el desarrollo de servicios conexos en las áreas de:
  - Organización de cadenas de transporte especializado
  - Generación y tramitación de documentos Verificación y Formación de Pedidos
  - Consolidación-desconsolidación de carga
  - Transmisión electrónica DE DATOS

### **4.- Infraestructura y tecnología vehicular**

En el área referida a la infraestructura de transporte y área tecnología vehicular, se requiere las siguientes acciones:

- Desarrollo de obras de infraestructura compatible para lo cual se debe homogeneizar las normas de proyectos y especificaciones de construcción, en las rutas de carácter internacional.
- Definir rutas por donde circulen los camiones con doble remolque y normas de seguridad pertinentes.



- Revisar los pesos por eje permitido en la red y en las dimensiones máximas autorizadas de los vehículos que circulan por las carreteras a fin de superar los obstáculos al flujo homogéneo de los tráficos internacionales. Estandarización en la manipulación de los contenedores
- Incorporación a la participación del ferrocarril y apoyar las acciones de promoción y de desarrollo de la navegación fluvial.
- Ampliar la capacidad de las instalaciones para el manejo de la carga aérea de los aeropuertos internacionales.
- Promover el desarrollo de estaciones de transferencia intermodales, tales como son: Los terminales para contenedores y para tráficos roll on off (ro-ro) en las puertas las estaciones de transferencia ferrocarril-carretera y los terminales ferroviarios para servicios de remolque sobre plataforma.

## **5.- Telecomunicaciones e informática**

En esta área se requiere:

- Fomentar el uso de las telecomunicaciones e informática en las operaciones comerciales y de transporte. En el mercado existen paquetes comerciales de programas que permiten la gestión de documentos y la información de comercio internacional, que además cumplen con las normas internacionales, de UN/EDIFACT para el intercambio a computadora de la información necesaria para realizar todas las operaciones de compra y venta de bienes y servicios que se efectúan tanto dentro de un país como a través de sus fronteras internacionales, que da lugar al llamado “comercio sin papeles”.
- En otros campos en donde se esta utilizando sistemas de telecomunicaciones e informática son: el seguimiento de carga, intercambio electrónico de datos, gestión de fletes, preparación anticipada d procesos de atención a la carga e intercomunicación entre participantes en las cadenas de transporte.
- Por último, consideramos importante resaltar el hecho de que América Latina, no se han desarrollado suficientemente los mecanismos de comercialización ni los sistemas de industrialización. Para superar este problema debe realizarse un estudio en donde se identifique y analizan los obstáculos que afectan a cada actor involucrado en la cadena de distribución física a objeto de crear o fortalecer los vínculos estructurarles como físicos como institucionales, entre los modos de transporte como las interfases y las funciones, para e que el traslado de la mercancía se de manera ininterrumpida de origen a destino en el menor tiempo posible y bajo condiciones de riesgo controladas.

## **CONCLUSION**

A lo largo del trabajo se destacó como la tendencia a nivel mundial es hacia globalización la conformación de bloques económicos; todo ello bajo un marco de liberación y competitividad, lo cual exige eficiencia en la realización de todas las actividades que comprendan la producción, o distribución y la comercialización.

Dentro de este contexto, el transporte de carga es un elemento decisivo para la dinamización de las relaciones económicas internacionales y los procesos de integración. De allí la importancia de su integración en sus tres niveles: logística, intermodal e intramodal y multinacional.

Ante esta nueva realidad el proceso de Integración Latinoamericana está siendo objeto de revalorización y de un impulso renovado.

Las manifestaciones más relevantes se observan en el desarrollo de avances y esquemas subregionales y bilaterales; Grupo andino, MERCOSUR, Grupo de los Tres, y Acuerdo Chile-México los cuales se traducen en esfuerzos para la firma de tratados, Acuerdos, convenios, etc., y la exigencia de su cumplimiento.

Se describieron las áreas que son necesarias tender y adecuar para promover la integración del transporte en América Latina como: en marco jurídico y reglamentario el cual se ha adaptado a proteger economías cerradas. Se requiere que permita la competitividad, la adopción de reglas uniformes entre los diferentes países.

El Marco Institucional donde se necesita cada vez menos la intervención del Estado, Reformas en las aduanas y apoyo a figuras muy tradicionales en el transporte.

En el área de servicios se requiere de innovación y oferta de los mismos con tecnologías modernas.

En el área de Infraestructura y tecnología vehicular se requiere entre otros la estandarización y la manipulación de los contenedores homogenización de las normas de proyectos y especificaciones de construcción, en las rutas de carácter internacional.

Para finalizar en el área de las telecomunicaciones e informática es necesario fomentar el uso de las mismas en las operaciones comerciales y de transporte.