

Las infraestructuras del transporte en América Latina. Problemática.

1.- Panorama.

La infraestructura de transporte en América Latina puede ser caracterizada como una red, más desarrollada en algunos sectores y primitiva o solamente un conjunto de eslabones más o menos articulados en otros, que requieren de amplias mejoras para cumplir adecuadamente su papel en un más amplio desarrollo económico de la región. En términos generales, desde el punto de vista internacional, la desventaja competitiva intrínseca de la región por factores relacionados con el transporte se relaciona con su inserción. Más de un 94% del PIB mundial y una fracción relacionada del poder comprador, se genera en el hemisferio norte, pero más de la mitad de los habitantes de la región residen en el hemisferio del sur, lo que se traduce en grandes separaciones físicas entre los puertos de embarque de los productos regionales potencialmente exportables y los de recepción en los países importadores, aunque esa desventaja competitiva es aliviada por el hecho de que el transporte marítimo es de bajo costo relativo.

Si bien existen diferencias entre los países o subregiones de América Latina en cuanto al grado de desarrollo de las infraestructuras de transporte, como así también entre las mismas, es notorio que aún dejando

de lado las excepciones a la norma general, persisten en la región una serie de problemas que pueden ser resumidos en los siguientes:

- Restricciones físicas por las características geográficas de la región.
- Insuficiencias de capacidad, especialmente para los subsectores vial y ferroviario y falta de aprovechamiento del potencial fluvial de la región.
- Estado de mantenimiento de las infraestructuras, especialmente vial y ferroviaria.
- Restricciones operativas, presencia de interconexiones trucas y asimetrías técnicas entre modos o entre países.
- Problemas de seguridad física para las personas, los equipos y las mercancías.
- Dificultades con las inversiones y su financiación.
- Mala planificación en el diseño de políticas públicas y falta de definición de roles entre sector público, privado e internacional.
- Contratos débiles, inseguros y con altos costos de transacción.
- Marcos regulatorios inadecuados o excesivamente complejos.
- Vulnerabilidad por motivos geológicos o climáticos.

2.- Restricciones físicas por las características geográficas de la región.

América Latina, y en especial su parte Sur, es un territorio muy vasto, con muy bajas densidades de población y grandes vacíos entre los núcleos de concentración de las poblaciones y muchos centros de producción importantes, debido al mayoritario tipo de producción (minera, agrícola y forestal) de la región. Por otra parte, reúne dentro de sí concentraciones

urbanas de las más altas del mundo, albergando ciudades como Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires y Río de Janeiro, que están dentro de las más superpobladas del mundo con más de 12 millones de habitantes cada una. En general, puede destacarse que existe escasa población en los amplios territorios interiores de los países. Todo esto provoca que sean mayores las necesidades de inversión para la mejora cuando no la implantación de infraestructuras de transporte que apoyen la producción y el desarrollo territorial en América Latina y con rentabilidades de la inversión bajas o de lenta maduración, razón por la cual las posibilidades naturales de participación del sector privado quedan reducidas a pequeños sectores relativos de los países, a menudo concentrados en los alrededores de los núcleos urbanos.

En la región, muchas de las producciones que típicamente definen la inserción de la región dentro del comercio mundial, están muy alejadas de los centros de embarque o de distribución. Además, la región está directamente condicionada por restricciones físicas propias de sus características geográficas, entre otras, la presencia de formidables barreras naturales como, entre otras, la selva amazónica, el Chaco, los Andes, la cuenca del Orinoco, etc. También hay que considerar la existencia de una subregión formada por numerosas islas, el Caribe, que cuenta con escasas poblaciones y pocos servicios de comunicación entre ellas y, por último, la presencia de extensas áreas sensibles desde el punto de la preservación del medio natural.

3.- Insuficiencias de capacidad, especialmente para los subsectores vial y ferroviario y falta de aprovechamiento del potencial fluvial de la región.

Existe una amplia red de infraestructuras de transporte, entre la frontera de los Estados Unidos con México hasta el sur de Panamá; otra desde Venezuela, pasando por Colombia y la parte occidental de la cordillera de los Andes y otra que une la zona central de Chile con la de Argentina y el sur de Brasil. En otras partes de la región encontramos redes de menor envergadura y en muchas ocasiones meros eslabones más que una red propiamente dicha, siendo la mayor parte una serie de caminos no pavimentados y de una transitabilidad precaria. Solo un tres por ciento de esta subred por así llamarla, son concesiones sacadas a concurso en la última década del siglo pasado.

Los ferrocarriles existentes se dedican a unir las zonas de producción minera o agrícola y los puertos oceánicos y fluviales, y está limitada su área de trabajo al centro y norte de México; centro y sur de América Central - para el transporte del hierro y el carbón- y en algunos sectores del denominado Mercosur. Una dificultad añadida son las diferentes trochas o anchos de vía existentes en la región.

Los ríos, aunque no pueden interconectarse de forma directa, sí que podrían ser enlazados mediante la utilización intermodal del transporte. Las cuencas con mayor volumen de utilización son las del Orinoco, la del Amazonas y la Tietê-Paraguay-Paraná-del Plata.

En el siguiente cuadro podemos observar una comparativa de indicadores de vías de comunicación en algunos puntos del mundo.

Comparativa internacional de provisión vial (2002)			
<i>Países o regiones en promedio</i>	<i>Carreteras</i>	<i>Ferrocarriles/territorio</i>	<i>Vías fluviales/territorio</i>
	<i>Pavimentadas/total</i>	<i>km/ mil km2</i>	<i>km/mil km2</i>
Europa occidental	95,20%	48,41	12,81
Europa central y oriental	54,30%	40,27	5,48
Estados Unidos de América	59,00%	20,22	4,26
América Latina y Caribe	15,10%	5,96	6,06
América del Sur	11,20%		
Centroamérica	31,00%		
Corea del Sur	72,20%	31,83	-
Japón	53,70%	61,82	4,72
Indonesia	46,30%	3,54	11,8

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Naciones Unidas. Santiago de Chile, 2005

4.- Otra problemática relacionada con los transportes en la región LAC.

- Estado de las calzadas y la señalización. La mayor parte de la red viaria, con la excepción de los tramos bajo concesión, se hallan con problemas como la falta de mantenimiento adecuado.
- Problemas de baja capacidad en los corredores principales, con la mayoría de ellos bajo explotación privada que, aunque presentan un mejor estado de conservación, se ha realizado muy poco en cuanto a la ampliación de su capacidad.

- Pasos de frontera. Problemas no solo físicos sino también administrativos en los controles aduaneros, migratorios y fitosanitarios.
- Limitaciones en capacidad de puentes y pasos.
- Operadores informales que distorsionan el mercado, sobre todo en camión. Importante presencia de los denominados “piratas del camión” , la corrupción y ausencia de control efectivo por parte del estado.
- Situación de los caminos terciarios, la mayoría de las veces bajo el control de jurisdicciones menores que poco o nada pueden hacer por el control y mantenimiento de los mismos.
- “Piratería del asfalto” . Delincuencia que, sin disponer de información fiable cuantitativa, está al orden del día en su denuncia. En 2002 se contabilizaron 55 actos de piratería naval con robo de equipos y mercancías.
- Los operadores privados de las antiguas redes públicas, únicamente enfocan sus inversiones a aquellos tramos con alta rentabilidad, con un deterioro evidente del resto de la red.
- Todos los problemas citados son de aplicación, igualmente, a la red ferroviaria, unido a las restricciones a su capacidad que hacen imposible los desplazamientos a plena carga.
- Inseguridad de las personas. Elevadas tasas de siniestralidad vial, de las más altas del mundo, con cifras superiores en 15 veces la siniestralidad media de un país como Alemania.

5.- Resumen de las principales insuficiencias en las infraestructuras del transporte en la región LAC.

La situación actual de la infraestructura del transporte y logística, en el nivel latinoamericano, es preocupante. Los motivos principales de la caída de las inversiones que detuvo la actualización, creación y expansión de la infraestructura en LAC se relacionan con las grandes crisis económicas que siguieron a la depresión de finales de los años 90 del siglo pasado, y que detuvieron todo intento de avance en materia de infraestructura de transporte. Tal situación ha sido una constante en la mayoría de los países de la región, aunque un pequeño grupo de ellos lograra mantener políticas de inversión en infraestructuras. Aunque luego de la crisis, y junto con el comienzo de la reactivación, se relanzaron planes de desarrollo de las mismas, el retraso actual en esta materia es importante. Además del motivo antes aludido (la paralización de los planes de expansión y mejora), cabe destacar que las demandas externas de los productos típicamente producidos en América Latina, mantuvieron un comportamiento alcista.

Como resultado de lo anterior, la región afronta la situación de una demanda de infraestructuras de transporte creciente -especialmente de commodities agrícolas, minerales, carbón y petróleo por parte de las economías asiáticas-, y una oferta que, además de arrastrar déficits históricos, detuvo hace algún tiempo su expansión y actualización. La consecuencia natural de tal situación fue la aceleración de la aparición de cuellos de botella por insuficiente provisión de infraestructuras de transportes. He aquí un resumen de algunos de ellos.

- Insuficiencias de interconexión terrestre que afectan a los principales corredores tales como el Andino, el Mercosur-Chile en los que se aprecia claramente la inmadurez de los mercados de servicios logísticos.
- Insuficiencias en los transportes terrestres en los principales centros de producción masiva, como es el caso de los minerales indicios (hierro y carbón) y los centros de producción agro-industrial de las grandes sabanas hacia los mercados de transformación, consumo o exportación.
- Graves problemas de acceso a las grandes ciudades.
- Problemas organizativos o relacionados con deficiencias físicas en los pasos de frontera.
- Restricciones regulatorias o de capacidad en los corredores marítimos.
- Falta de conectividad, tecnológica o económica en las redes ferroviarias.
- Problemas de desarrollo portuario: escasez de calado, difícil acceso terrestre, excesivos tiempos muertos.
- Falta de aprovechamiento de la ventaja natural de las vías fluviales de la región.
- Falta de conectividad (aislamiento) marítima, sobre todo en amplias zonas del Caribe.

6.- Las propuestas públicas.

Analicemos las propuestas del sector público a los problemas enunciados. En los últimos años se viene verificando el repliegue del Estado en la gestión directa de las infraestructuras, transfiriendo dicha

responsabilidad al sector privado en los sectores geográficos y económicos que justifican el interés de las empresas privadas, con una absoluta desatención presupuestaria al mantenimiento de sectores que permaneces bajo la responsabilidad pública, especialmente en las carreteras. También es de notar los fallos en la planificación o el abandono de la función de planificación por parte del Estado, pues en muchos casos las reformas de la provisión de infraestructuras se han centrado casi exclusivamente en las concesiones o la autorización de nuevas iniciativas, dejando pendientes importantes aspectos tales como los accesos, la conexión y sobre todo la situación de abandono de áreas geográficas no atractivas a la inversión privada.

Las escasas reformas llevadas a cabo y aún las exitosas, no se concibieron en el marco de una planificación general, por lo que el beneficio reportado no alcanza a la totalidad de la cadena logística.

Otro de los problemas detectados es la falta de continuidad en las políticas, con cambios de rumbo incluso en los mismos periodos legislativos o en las transiciones entre partidos gobernantes.

7.- Vulnerabilidad geológica y climática.

Aunque ya hemos citado la particularidad que presenta América Latina en cuanto a sus grandes extensiones y escasa población, es importante destacar que además se registran vastos sectores de la región expuestos a peligros naturales de tipo geológico, o climático, tales como

sismos, volcanes, inundaciones, tormentas y huracanes. Así como la primera particularidad implica una restricción a las áreas de potencial interés de explotación de las infraestructuras, simultáneamente obliga al sector público a atender inmensas extensiones, con bajas poblaciones, pero de necesaria atención por las implicaciones del desarrollo territorial de las mismas. Hemos de considerar que las consecuencias de las catástrofes, después de los daños a la población, se concentran en los daños a las infraestructuras, siendo las del transporte las más castigadas.

8.- Conclusiones.

La problemática que nos presenta el estado de las infraestructuras del transporte y comunicaciones en la región LAC pueden resumirse en dos grandes apartados: de una parte, la grandiosidad de la región, que a su vez se divide en dos subsectores, el continental por un lado y el archipiélagico por otro, este último con una multitud de islas la mayoría de dimensiones reducidas. Si ya es difícil y muy costoso implantar un sistema eficiente de transporte en tan vasta región, mas aún lo agrava la practica inexistencia de políticas públicas tendentes a dar cohesión al territorio, que además es la suma de diversos países cada uno con su particular idiosincrasia y una diferente manera de entender lo público.

Las barreras naturales de toda esta región, la disparidad arancelaria, legislativa y tecnológica así como una progresiva desvinculación del Estado en la gestión, conservación y ampliación de las redes viarias de todo tipo, han permitido un desarrollo asimétrico de sus potencialidades, pues el capital privado invertirá exclusivamente en aquellos puntos estratégicos que les reporten una rentabilidad notable y en el corto plazo, así como

favorecer sus intereses para, utilizando economías de escala, penetrar en este gran mercado con sus propios productos o los de sus partners.

9.- Bibliografía.

“Un nuevo impulso a la integración de la infraestructura regional en América del Sur” . Banco Interamericano de Desarrollo. (2000)

En

http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestructura.pdf

Fecha consulta: 21.04.2018

Informes CEPAL (2002, 2003 y 2004) “Globalización y Desarrollo” , “Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe” , “Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe”

En

<http://archivo.cepal.org/pdfs/2002/S2002024.pdf>

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/39010/S1501143_es.pdf?sequence=4

Fechas consultas 20 y 21 abril 2018