

Vicepresidencia de Infraestructura

Dirección de Políticas Sectoriales de Infraestructura

CAF

Caracas, Noviembre de 2003

Año I, No. 03

Ecuador

Análisis del Sector Transporte



1. INTRODUCCIÓN



El presente informe tiene como objetivo analizar el sector transporte en Ecuador, a fin de evaluar su efectividad y detectar sus fortalezas y debilidades. El alcance del estudio es general y se focaliza en los aspectos institucionales a nivel nacional. El énfasis está en el transporte de carga y se abordan, asimismo, los temas vinculados a la participación del sector privado y los de la integración modal y regional.

El contenido es fundamentalmente descriptivo y presenta algunas cuestiones que podrían servir de base para la profundización futura de los distintos temas analizados. Esto, con el propósito de contribuir al mejoramiento del desenvolvimiento del sector en su conjunto y de los diferentes modos de transporte, tanto en los aspectos particulares de cada uno de ellos, como en lo relativo a su rol en la estructuración de un sistema intermodal y su contribución a la mejora de la competitividad del país y la integración regional.

En un principio, se presenta un breve resumen del marco general en el cual se desenvuelve el transporte, para luego comenzar a detallar específicamente los aspectos institucionales y regulatorios y las características de cada uno de los modos. Finalmente se plantean los principales problemas del sector, los proyectos en marcha y los planes futuros de cada modo.

2. MARCO GENERAL. POBLACIÓN Y ECONOMÍA

Ecuador es uno de los países de menor tamaño de América del Sur con 280.000 km². Posee una población de 13.112.000 habitantes con una tasa de crecimiento promedio del 2% anual en los últimos años. Se prevé que esta tasa disminuirá al 1,5% en el curso de los próximos 10 años.

La estructura del territorio presenta regiones geográficas claramente delimitadas: la **costa**, franja que se encuentra sobre el Océano Pacífico; la **sierra**, que atraviesa el país de norte a sur; la zona **amazónica** o región oriente, al este de la cordillera; y una región **insular**, donde se encuentran las islas del archipiélago Colón, en la provincia de Galápagos.

La distribución de la población se aprecia en el cuadro 1.

Cuadro 1. Distribución porcentual de la población por región

Región	Porcentaje
Costa	44.92
Sierra	49.82
Amazónica	4.51
Insular	0.15
No delimitadas	0.60
Total	13.112.000

La población urbana alcanza al 62.7% (se prevé que superará el 70% en el 2015) y, en su mayoría, se encuentra ubicada entre la Cordillera de los Andes y la costa del Océano Pacífico. Otro aspecto relevante es la existencia de zonas despobladas e incomunicadas, producto de fronteras naturales que impiden el acceso a estas regiones (regiones Amazónica e Insular).

La ciudad más grande del país es Guayaquil con casi 2.045.000 habitantes (15.6% del total), seguida de Quito con 1.494.000 habitantes, Cuenca con 280 mil y el resto dividido entre ciudades que no superan los 250 mil habitantes. Se puede agregar que la situación de pobreza (según FAO y CEPAL) alcanza al 50 – 60 % de la población, aproximadamente, y con una proporción cercana al 28 % de indigentes.

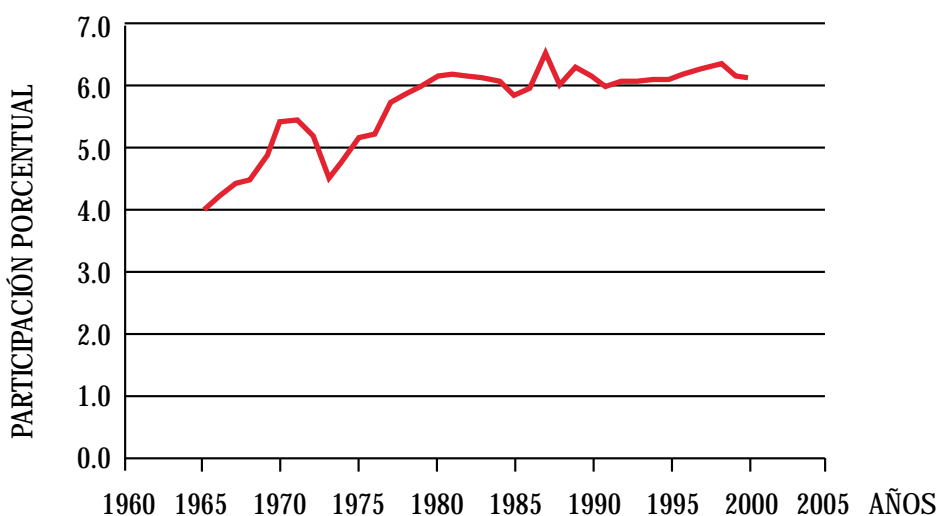
La tasa de desocupación llegó al 17 % en el año 2000 y la subocupación rondaba el 46 %; actualmente la desocupación se ubica alrededor del 11% y la subocupación en el 30%.

Ecuador es un país que se encuentra en un importante proceso de cambio en materia económica. La dolarización está generando transformaciones de cuyos resultados aún no se tiene certeza. Sin embargo, en los dos últimos años se observa una tendencia de fuerte declinación de la tasa de inflación y un crecimiento importante de las exportaciones (tanto tradicionales como no tradicionales). Todo esto, sumado a un nuevo enfoque de la economía interna, brinda un nuevo panorama para que el sector transporte encare las mejoras que debe realizar y de esa manera pueda acompañar el crecimiento del país.

El PBI correspondiente al 2002 alcanzó los US\$ 24.311 millones (3,4% superior al 2001) y el PBI per cápita a US\$ 1.954. La participación del sector transporte en el PBI se ha mantenido en el orden del 6 % durante los últimos años lo que pone en evidencia una cierta inmovilidad en el sector. En las cuentas públicas el sector Transporte, Comunicaciones y Almacenaje representa el 9,6% del producto. En el último año, los mayores crecimientos del PBI se registraron en el sector de la Construcción, y Agricultura y Pesca.

Los productos de exportación e importación se movilizan prácticamente en su totalidad utilizando los modos marítimo y aéreo siendo sus principales orígenes o destinos los Estados Unidos, Europa, y los países de Asia Pacífico. Menor importancia adquiere el intercambio con países latinoamericanos. Por esta razón, la participación del transporte terrestre para el total de las vinculaciones del país con el exterior es escasa.

Figura 1. Participación del Transporte en el PBI de Ecuador



Fuente: Plan Estratégico de Ferrocarriles

La exportación de bienes y servicios ha crecido en los últimos años desde un 25 % a un 30% del PBI. Estas exportaciones representan un total de 5,5 millones de toneladas anuales por un valor FOB de 5.200 millones de dólares. El principal producto de exportación es el petróleo que anualmente representa un valor de 2.000 millones de dólares, a lo que hay que agregar cerca de 1.000 millones en banana y 600 millones entre flores y camarones.

Cinco productos representan en valor el 72% de las exportaciones: Petróleo 37.1%, Banano 18.2%, Pescado Fresco 6.1%, Conservas de Pescado 5.6% y Flores 4,9%.

El país es, por otra parte, importador de comidas y animales vivos, bienes de capital, productos químicos y manufacturas, todos por un valor FOB de unos 6.200 millones de dólares anuales y 3.5 millones de toneladas. Las importaciones muestran también una tendencia creciente.

Del total de las exportaciones a los países de la ALADI, por casi US\$ 1.100 millones, el 62,2% se dirigen a Colombia (US\$ 324 millones) y Perú (US\$ 341 millones). De las importaciones de los países de la ALADI por US\$ 1.750 millones, el 77,4% provienen de Colombia (US\$ 669,9 millones), Chile (US\$ 260,9 millones), Venezuela (US\$ 211,6) y Brasil (US\$ 210,6 millones).

Con relación al transporte nacional de cargas y pasajeros, el mismo se realiza principalmente por modo terrestre, siguiéndole en importancia el transporte aéreo. Aquí debe mencionarse como excepción el transporte de petróleo (crudo y refinado) que utiliza el sistema de conductos de los centros de perforación a los de refinamiento y consumo para ser distribuido a los surtidores por transporte automotor.

Figura 2. Mapa de Ecuador



3. MARCO INSTITUCIONAL DEL SECTOR

El funcionamiento del sector tiene una forma de integración vertical para cada modo de transporte y coexiste con una limitada integración horizontal sobre la base de funciones que un mismo organismo ejerce para varios modos de transporte. Por otro lado, es notable la falta de coordinación entre las distintas agencias y organismos del Estado.

El país gestiona el sistema de transporte con una gran diversidad de agencias ubicadas en diferentes organismos del gobierno nacional y los gobiernos regionales y locales. La complejidad, sobreabundancia de agencias y superposición de funciones se da en casi la totalidad de los modos de transporte y genera una situación que facilita la falta de coordinación entre los mismos, atenta contra la eficiencia del sector y dificulta, en consecuencia, la mejora de la competitividad global del país.

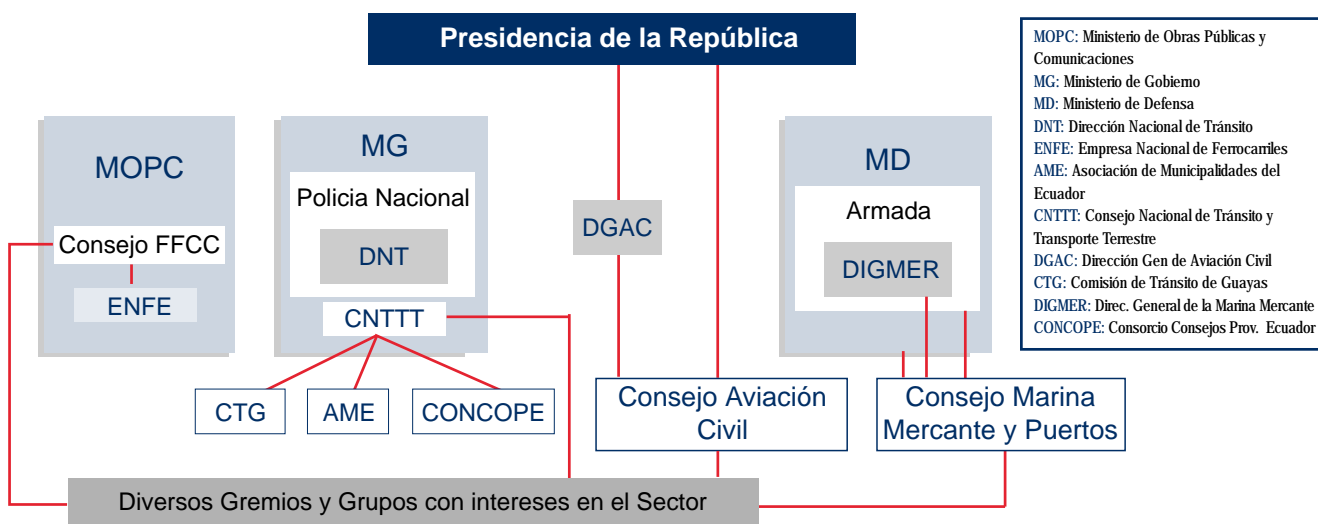
propios criterios.

Las agencias que tienen responsabilidades en la fijación de políticas, a consecuencia de su propia integración y de la falta de orientaciones y capacitaciones adecuadas, no se han mostrado capaces de dar una orientación comercial a la gestión del sector. Los Consejos Provinciales con responsabilidades en sus respectivos territorios no escapan a esta concepción y forma de gestión.

En los últimos años se ha iniciado un proceso de modernización de agencias públicas donde el principal objetivo es desconcentrar y descentralizar las responsabilidades del gobierno nacional en favor de las agencias subnacionales, pero este proceso y la modernización de las leyes nacionales no han tenido, hasta ahora, el resultado esperado para el sector transporte.

En algunos sectores existe una desconcentración de la gestión tales como los Consejos Provinciales de Tránsito y

Figura 3. Organigrama esquemático sectorial



Observando el esquema de la figura, se advierte la existencia de cuatro sistemas rígidos e independientes que no tienen relación unos con otros. Es claro que falta una entidad o institución de coordinación que planifique el sector en forma integral y que establezca políticas, regule y supervise la fiscalización y control de los distintos modos. La inexistencia de esta instancia no permite al sector desarrollarse y desenvolverse con mayor eficacia, dejando librado a cada subsector la aplicación de sus

Transporte Terrestre para el caso automotor, o la administración de los puertos estatales por medio de sus respectivas autoridades portuarias. El proceso de desconcentración de las funciones de programación y ejecución de obras, que se ha llevado a cabo por el MOPC, con la creación de Subsecretarías y Direcciones Nacionales ha alcanzado buenos resultados.

No puede decirse lo mismo de la descentralización. En materia vial se han transferido caminos a administraciones regionales que a su vez los han concesionado parcialmente sin un criterio unificado. Experiencias similares se dieron en la transferencia de los aeropuertos de Quito y Guayaquil a los respectivos municipios.

Si bien se ha incorporado al sector privado en la gestión vial (1.200 km. concesionados), portuaria y próximamente en la aeroportuaria, los marcos normativos y regulatorios no son los adecuados. El MOPC se encuentra abocado al desarrollo de nuevas concesiones, que de concretarse, permitirían un mayor involucramiento del sector privado.

3.1 Transporte Automotor

La regulación y control del transporte automotor está a cargo del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT). Esta responsabilidad es compartida con la Municipalidad de Quito, en materia de transporte urbano y la Comisión de Tránsito de Guayas (CTG) en el ámbito geográfico de esa provincia. La regulación y control se refiere tanto a la regulación de las empresas operadoras, al establecimiento de tarifas para el transporte de pasajeros, y la fiscalización de los servicios prestados. El mercado de transporte de carga es de libre acceso y no tiene regulaciones de precio u oferta; sí las tiene en materia de seguridad y normas de tránsito (pesos por eje, peso total, etc.) pero éstas tienen una aplicación laxa.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT) es presidido por: a) el Ministro de Gobierno (o su delegado) y en su directorio se encuentran representados: b) el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones; c) el Ministro de Educación; d) dos representantes de la ciudadanía - uno designado por la Asociación de Municipalidades y otro por el Consorcio de Consejos Provinciales; e) el Comandante General de la Policía; f) un representante de las Fuerzas Armadas (designado por el Comando Conjunto); g) el Secretario General de la Federación Nacional de Chóferes Profesionales del Ecuador; h) el Presidente de la Federación Nacional del Transporte Pesado; i) un representante del Automóvil Club del Ecuador (ANETA); j) un representante de los transportistas; k) el Director Nacional de Tránsito y

Transporte Terrestre ; l) el director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito de la Provincia de Guayas; m) un representante de las asociaciones automotrices del Ecuador.

Específicamente la función del CNTTT es dictar las políticas generales y disponer su ejecución sobre el tránsito y transporte terrestre, las normas de seguridad y el control de la contaminación del medio ambiente.

El CNTTT tiene la facultad, a solicitud de los Consejos municipales interesados, de transferir a éstos la función de planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre urbano de su respectiva jurisdicción. Adicionalmente, el CNTTT es la entidad responsable de la planificación, construcción y adiestramiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera.

El CNTTT actúa en el ámbito del Ministerio de Gobierno, en cuya dependencia se encuentra la Policía Nacional, organismo del que depende la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, responsable de la ejecución de las políticas y normativas fijadas por el CNTTT, con la excepción de la Provincia de Guayas, donde actúa la Comisión de Tránsito de Guayas. En otras jurisdicciones locales actúan las Jefaturas Provinciales de Tránsito. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el ente rector de la Política Vial Nacional, y responsable de la administración de la infraestructura de caminos nacionales; se complementa con subsecretarías y direcciones provinciales que tienen función de programación y ejecución de obras, aunque no disponen de la administración de los recursos financieros. Dentro del proceso de descentralización, las municipalidades están asumiendo incipientemente la administración vial en sus respectivos cantones.

Finalmente, CORPECUADOR, un organismo que fue creado como consecuencia del fenómeno de El Niño en el año 1998, y que tiene autonomía y presupuesto propio, tiene la responsabilidad de la construcción, rehabilitación y mantenimiento vial y puentes por debajo de la cota 1000. Si bien existe alguna superposición de roles con el MOPC, debe someter la planificación de sus acciones a éste último por ser el órgano rector de la vialidad del país.

3.2 Transporte Acuático

En el transporte marítimo y fluvial, la responsabilidad rectora es del Ministro de Defensa, de donde dependen la totalidad del resto de los organismos responsables del sector.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos es el organismo que fija las políticas y regula la actividad marítima y de puertos. Está conformado por el Ministro de Defensa (que lo preside), el jefe de la Armada, la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada, un representante del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, un representante del Ministerio de Industria y Comercio. Están asistidos por asesoramientos como el de la DIGMER (Dirección General de Marina Mercante), de la que dependen la administración de los puertos y la gestión del transporte marítimo y fluvial, y una Secretaría Técnica. Asimismo, la Dirección General de Intereses Marítimos (DIGEIM) tiene un rol de apoyo en la planificación de la política nacional para el desarrollo de los intereses marítimos del país.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP) tiene como funciones generales las de orientar, establecer y coordinar la política naviera nacional. Es el más alto organismo de asesoramiento al Gobierno en esta materia. Tiene como propósitos fundamentales los siguientes:

- Fomentar la industria naval.
- Promover el desarrollo y estimular el mantenimiento de una Marina Mercante operada bajo bandera nacional.
- Fijar la política portuaria adecuada.
- Regular la navegación marítima y fluvial ecuatoriana.
- Tutelar la formación y preparación de personal de la Marina Mercante.

Para alcanzar los propósitos mencionados, las funciones y atribuciones que tiene que cumplir el CNMMP son las siguientes:

- Proponer al Gobierno las medidas que deben tomarse para asegurar la ejecución y cumplimiento de la política naviera nacional.

- Estudiar y proponer al Gobierno las leyes, regulaciones y normas para el fomento del transporte por agua, explotación de puertos y el desarrollo de la industria naviera.
- Establecer las políticas que en relación a la Marina Mercante, deben ser tratadas por los representantes nacionales en los organismos y foros internacionales.
- Dictaminar en los casos en que se promueva la formación, disolución parcial o total de empresas navieras, pertenecientes al Estado o en las que éste participe en forma directa o por intermedio de algunas de sus entidades financieras.
- Impulsar los estudios de los problemas de transporte marítimo con la participación de armadores o usuarios cuando lo fuera necesario.

Los puertos del Ecuador cuentan para su administración, operación y mantenimiento con las Autoridades Portuarias organizadas como entidades de derecho público con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y sujetas a las disposiciones de la Ley General de Puertos. El Consejo Nacional de Marina Mercante y Puertos tiene la facultad de delimitar el área de jurisdicción de las autoridades portuarias. Actualmente existen en el país cuatro Autoridades Portuarias en los puertos de Esmeralda, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar. Si bien éstas satisfacen las necesidades actuales del país, es menester que se acelere el proceso de concesionamiento y modernización para prestar servicios más eficientes.

3.3 Transporte Aéreo

El Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), adscrito a la Presidencia de la República, es el regulador a cargo de la normativa y política aeronáutica y aeroportuaria del país, mientras que la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), hasta hace poco dependiente del Ministerio de Defensa y actualmente también adscrita a la Presidencia, está a cargo de la seguridad técnica y operativa. Las municipalidades de Quito y Guayaquil se han hecho cargo de los aeropuertos de sus respectivas ciudades.

El Consejo Nacional de Aviación Civil está presidido por un delegado civil designado por el Presidente de la República actuando como vicepresidente un delegado del Ministerio de Defensa (anterior responsable del área) que es representado por el Comandante General de la Fuerza Aérea ecuatoriana. También intervienen en el directorio representantes de otros ministerios (Relaciones Exteriores, etc) y de la actividad privada. Las actividades del Consejo son la fijación de la política aérea, autorización de rutas, celebración de convenios internacionales, determinación de tarifas, entre otros.

La Dirección General de Aviación Civil, ha dejado de pertenecer a la Fuerza Aérea Ecuatoriana, para transformarse en una Agencia con dependencia orgánica administrativa del gobierno central y cuyas funciones son las de efectuar el control de la seguridad técnico- operativa de la Aviación Civil. Esto significa que está en su responsabilidad la atención de todos los temas de aeronavegación, control de seguridad operacional así como la administración y gestión de los aeropuertos (con excepción de Quito y Guayaquil). Aún subsiste cierta falta de claridad en los roles y responsabilidades de cada uno de estos organismos, situación que debiera subsanarse para no dejar sin responsables el manejo de ciertas variables del sistema o mantener en una situación confusa responsabilidades importantes en la gestión del transporte aéreo del país.

3.4 Transporte Ferroviario

La operación y administración del sistema ferroviario está a cargo de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) que es una empresa adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

El Consejo Nacional de Ferrocarriles, que actúa en la órbita del MOPC tiene a su cargo la responsabilidad de la política ferroviaria nacional y en el contexto de la actual situación de dicho modo de transporte, la decisión de llevar adelante el Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario del Ecuador, determinará un rol más activo de dicho Consejo.

Su directorio está conducido por un miembro delegado del Ministro (el Subsecretario de Obras Públicas), e integrado por: un Gerente General- también designado por el Ministro, un delegado del Sr. Presidente de la República, un representante del Ministerio de Energía y Minas, un representante de las Fuerzas Armadas (el director del Cuerpo de Ingenieros del Ejército), un representante de ODEPLAN,

un representante del Colegio de Ingenieros Civiles del Ecuador y un representante de los trabajadores.

3.5 Conductos

Se podría completar el cuadro con la mención del transporte por conductos, que es responsabilidad del Ministerio de Energía y Minas. El sistema de transporte de petróleo, principal exportación del país, es un componente clave en la comercialización de este producto. La exportación se produce en su totalidad por vía marítima y los productos acceden a puerto por medio de un sistema de conductos. Actualmente existen dos sistemas: uno para el transporte de crudos y otro para el transporte de refinados.



Completan el marco institucional el Consejo Nacional de Desarrollo (ODEPLAN), a cargo de la Planificación Nacional y el Consejo Nacional de Modernización (CONAM), creado por la Ley de Modernización del Estado, que analiza y promueve la participación del sector privado en proyectos de infraestructura, además de participar en el proceso de modernización de la estructura institucional de Estado.

Si bien la dispersión institucional limita la capacidad de coordinación sectorial, la integración de los cuatro Consejos Nacionales es representativa de los distintos intereses vinculados a cada uno de los cuatro modos de transporte representados: carretero, acuático, aéreo y ferroviario. El rol de dichos Consejos, aunque aislados cada uno del sistema de transporte en su conjunto, está suficientemente establecido y debe valorarse, en su justa medida, habida cuenta de la necesidad de continuidad institucional y estabilidad jurídica para la buena gestión sectorial y el desarrollo eficaz de cada modalidad de transporte. Por encima de la falta de coordinación institucional, el mayor desafío es el establecimiento de una política nacional de transporte. La ausencia de dicha política no ha permitido la imprescindible integración racional de los distintos modos de transporte. Las tendencias más actuales en el transporte, particularmente de mercaderías, están orientados hacia el transporte intermodal, en el cual intervienen, por lo menos, dos medios de transporte distintos. Esta concepción que ubica al transporte como una actividad intermediaria, de carácter logístico, lo coloca en un rol clave en el desarrollo de la actividad económica y la mejora de la competitividad.

4. MARCO LEGAL Y REGULATORIO □ □ □

Respecto de la regulación del transporte, la Constitución Política de la República del Ecuador consagra en su artículo 252, la libertad del transporte al establecer que el Estado garantizará la libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, determinando que la ley regulará el ejercicio de dicho derecho, sin privilegios de ninguna naturaleza. También se especifica que el Estado ejercerá la regulación del transporte terrestre, aéreo y acuático y de las actividades aeroportuarias y portuarias, mediante entidades autónomas civiles.

En particular las normas genéricas que rigen los distintos modos de transporte son las siguientes:

4.1 Transporte Terrestre

- Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1996).
- Ley sustitutiva de la ley de creación de la Comisión de Tránsito de la Provincia de Guayas (1999).
- Ley Orgánica de Régimen para el distrito Metropolitano de Quito (1993).

Se complementan con un conjunto de Reglamentos específicos y decisiones de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, que norma los aspectos vinculados al transporte en la Comunidad Andina de Naciones.

4.2 Transporte Marítimo y Fluvial y Puertos

Si bien se encuentran vigentes un número importante de leyes y reglamentos en esta materia, los más relevantes son:

- Ley General de Puertos
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional
- Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros
- Ley General de Transporte Marítimo y Fluvial
- Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático

Esta última es fundamental respecto de la liberación del comercio internacional y fue expedida para dar cumplimiento a la normativa (Decisión 314) de la Junta del Acuerdo de Cartagena que dispuso el libre acceso a las cargas transportadas por vía marítima, y se normó la actividad naviera dentro del principio de la reciprocidad efectiva.

La Decisión 314, estableció una serie de medidas compensatorias para que los países miembros aplicaran paralelamente a la eliminación de la reserva de carga; éstas eran:

- La implantación de una política de flexibilización de registro de naves.
- La concesión de créditos a largo plazo para la obtención de buques adecuados a los tráficos.
- La formación de consorcios y empresas de transporte marítimo consolidados para servicios de la subregión y con terceros países.
- La implantación de una legislación que liberara a las empresas de transporte marítimo de la subregión de las medidas que afecten su actividad e inciden en sus costos de operación y que se reflejen en modo particular en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario.
- La flexibilización de los controles actuales por la facilitación del transporte marítimo.
- La flexibilización de las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional, para la constitución de empresas de transporte marítimo, permitiendo de esta forma una mayor participación de capitales extranjeros.

A pesar de que Ecuador firmó estos acuerdos, no puso en vigencia estas medidas.

En la Ley de Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático (1992) se establece la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima manteniendo la reserva de carga para los hidrocarburos en forma total y asignando este derecho exclusivamente a empresas navieras nacionales estatales o mixtas, en las que el Estado tuviese una participación de por lo menos el 51% del capital social. Asimismo, se mantuvo la reserva de carga para realizar el transporte interno de pasajeros, carga y valijas postales en naves de bandera ecuatoriana.

El beneficio de estas decisiones lo recibió el usuario al contar tanto con una mayor oferta de servicios de transporte y frecuencias, como con una disminución inicial de varamiento por fletes. Esto fue a costa del sacrificio de la flota mercante nacional de carga general, la que quedó completamente desprotegida, teniendo que competir de igual a igual con las flotas internacionales.

Como consecuencia de estos hechos, el tonelaje de la flota de bandera ecuatoriana de tráfico internacional disminuyó drásticamente y solamente queda en operación la flota de transporte de hidrocarburos.

Luego de la derogación de la reserva de carga general en el Ecuador, se puede hacer un balance de resultados en el comercio internacional, encontrándose aspectos positivos y negativos. Dentro de los positivos se encuentra el aumento de las frecuencias de arribo de naves a puertos ecuatorianos, con lo que las empresas que operan buques de cualquier bandera, bajo el principio de reciprocidad, pueden transportar carga de importación y exportación al Ecuador.

La mayor oferta de servicios de transporte y frecuencias estableció una competencia que redundó en una disminución de los niveles de fletes generados por el transporte de mercaderías hacia y desde el Ecuador.

El incremento de visitas de naves extranjeras a puertos ecuatorianos le da al exportador nacional una mayor oferta de bodegas con lo cual se otorgan condiciones más favorables para los productos no tradicionales de exportación y se facilita el ingreso de este nuevo flujo comercial hacia nuevos mercados.

Dentro de los aspectos negativos, se puede incluir la desprotección a las flotas mercantes de bandera nacional y su debilitamiento.

Sin embargo, hay que destacar que una parte importante de tonelaje perdido por la abolición de la Ley de Reserva de Carga continúa en poder de empresas navieras ecuatorianas abanderadas en el exterior, y con gran parte de la tripulación nacional.

4.3 Transporte Aéreo

Las principales normas legales que regulan el modo son:

- Ley de Aviación Civil
- Ley de Tránsito Aéreo
- Código Aeronáutico
- Acuerdos Bilaterales y Multilaterales

Los acuerdos bilaterales surgen de la necesidad de los países de regular el transporte aéreo en sus aspectos económicos, políticos e industriales.

En sus aspectos no económicos, la regulación se hace estableciendo estándares técnicos referidos a:

- Condiciones de la operación: despegue, aterrizaje, etc.
- Mantenimiento requerido a las aeronaves.
- Tripulación: entrenamiento requerido.
- Procedimiento de vuelo.
- Regulaciones respecto a la infraestructura de la aviación como ser aeropuertos, servicios de meteorología y sistemas de navegación.

Pero las principales regulaciones en el transporte aéreo se dan en relación a variables económicas, que implica acordar respecto a:

- Derecho de tráfico aéreo y libertades del aire.
- Control de tasas y tarifas.
- Control de frecuencias y capacidad.

Estos tres aspectos determinan la naturaleza de la industria regulando la entrada de empresas al mercado, los niveles de libertad de precios y los controles de producción.

En este sentido, Ecuador es signatario del Acuerdo de Cartagena que prácticamente liberó la actividad dentro de la Comunidad Andina para las empresas de los países miembros. Sin embargo, en la práctica aún subsisten numerosas restricciones. En el ámbito suramericano Ecuador tiene Acuerdos Bilaterales con todos los países del área. Los acuerdos vigentes son aún rígidos y limitativos para el desarrollo del mercado.

4.4 Otras Normas Legales Fundamentales

• Ley de Modernización del Estado

La ley 50, de " Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada ", sancionada el 31 de diciembre de 1993, con las modificaciones introducidas por normas posteriores, tiene por objeto establecer los principios y normas generales para regular:

- La racionalización y eficiencia administrativa;
- La descentralización, la desconcentración y la simplificación;
- La prestación de servicios públicos, las actividades económicas y la exploración y explotación de los recursos naturales no renovables de propiedad de Estado, por parte de empresas mixtas o privadas mediante cualesquiera de las formas establecidas en la Constitución; y,
- La enajenación de la participación de las instituciones del Estado en las empresas estatales de conformidad con la ley.

El proceso de modernización del Estado, comprende las siguientes áreas:

- La racionalización y simplificación de la estructura administrativa y económica del sector público, distribuyendo adecuada y eficientemente las competencias, funciones y responsabilidades de sus entidades u organismos.
- La descentralización y desconcentración de las actividades administrativas y recursos del sector público;
- La desmonopolización y privatización de los servicios públicos y de las actividades económicas asumidas por el Estado u otras entidades del sector público.

Respecto del sector transporte en particular, dado que la ley establece que el Estado podrá delegar a empresas mixtas o privadas la prestación de los servicios públicos de agua potable, riego, saneamiento, fuerza eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, facilidades portuarias, aeroportuarias y ferroviarias, servicio postal u otras de naturaleza similar, prácticamente queda comprendido toda la actividad del sector. La ley establece que la participación de las empresas mixtas o privadas se podrá efectuar mediante concesión, asociación, capitalización, traspaso de la propiedad accionaria o cualquier otra forma contractual o administrativa de acuerdo con la ley.

5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE



El sistema de transporte presenta para los diversos modos situaciones totalmente distintas en cada uno de ellos. El transporte interno depende fundamentalmente del modo carretero, tanto en cargas como pasajeros. El transporte ferroviario es prácticamente inexistente, mientras que el fluvial está circunscrito a áreas geográficas muy limitadas del territorio. El aéreo es el único modo capaz de competir con el carretero en el mercado del transporte interno. En el mercado internacional, las cargas se mueven preponderantemente por los modos marítimo y aéreo, y los pasajeros en su totalidad por avión. Una particularidad del sistema es el escaso volumen de flujos terrestres con los países vecinos, especialmente los limítrofes Perú y Colombia. Independientemente del estado de la infraestructura el acceso a los mercados es aceptable. La infraestructura del transporte terrestre resulta adecuada en cuanto a la cobertura espacial permitiendo vinculaciones (no necesariamente eficientes) entre los principales puntos de origen y destino de las cargas y los pasajeros. No obstante ello, se hace necesaria una mejora en el mantenimiento de la red, así como algunas obras de rehabilitación y reconstrucción.

Existen zonas de difícil acceso u obstaculizadas por algún fenómeno natural. Tal es el caso de la provincia de Esmeraldas, donde a algunas zonas sólo puede accederse con transporte fluvial. Lo mismo ocurre en la región Oriental o Amazónica del país, ya que la misma se encuentra separada de los grandes centros de producción y consumo por la cordillera de los Andes.

Los principales puertos se encuentran ubicados a lo largo de la costa del Pacífico y, desde un punto de vista geográfico, cubren las necesidades del país. El sistema aeroportuario tiene una cobertura restringida por la demanda y la falta de inversiones en el sector.

La calidad de los servicios, en general, es baja y el sector demandante parece conformarse con estos estándares o no resulta conciente de la posibilidad de contar con otro nivel de prestaciones.

5.1 Transporte Carretero

El país posee una importante infraestructura vial conformada por 43.197 km de caminos de los cuales 8.131 km (13%) se encuentran pavimentados, 23.055 km (59%) son vías afirmadas o con una delgada capa de asfalto y 11.981 km (28%) son de tierra o con una capa de material mejorado.

Más de la mitad de la red vial se concentra en la Sierra (22.000 km, 51%), 38% en la Costa (16.400 km) y el 11% restante en el Oriente y la Región Insular (Galápagos). La red principal (redes primaria y secundaria, 5.610 km y 3.880 km respectivamente), bajo la responsabilidad directa del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOP) corresponde al 22% del total.

Los caminos rurales (caminos terciarios y vecinales, se extienden 11.110 km y 22.150 km respectivamente), que apoyan el desarrollo de las relaciones socioeconómicas a nivel local y regional, abarcan el 77% del total de la red vial nacional. Cerca del 52% de los caminos rurales se concentran en la sierra y presentan pésimas condiciones de transitabilidad, en gran parte debido a una gestión (o carencia de ella) basada en el ciclo de rehabilitación, abandono, deterioro y nueva necesidad de rehabilitación. Esto resulta en largos tiempos de viaje, accesibilidad restringida en algunas épocas del año y problemas de accidentes con personas y animales, agravando así las condiciones de aislamiento de las comunidades rurales.

La red primaria se encuentra en malas condiciones de mantenimiento y operación, situación ésta que se continúa deteriorando por no resultar suficientes los recursos asignados o por una aplicación inadecuada de los mismos basándose en el ciclo de rehabilitación, abandono, deterioro y nueva necesidad de rehabilitación mencionado.

La clasificación de la red es la siguiente:

Red Vial Estatal, a cargo del Estado Nacional
Red Vial Provincial, que comprende las vías administradas por los respectivos Consejos Provinciales.
Red Cantonal, que comprende las vías urbanas y cantonales.

Plan Maestro de Vialidad para la Red Estatal de Ecuador. El Plan Maestro de Vialidad para la Red Estatal del Ecuador, tiene como propósito cumplir los siguientes objetivos estratégicos nacionales: (1) consolidar la red vial nacional, (2) proveer del equipamiento de seguridad vial necesario, (3) conservar la red estatal en adecuadas condiciones a través del tiempo, (4) mejorar, optimizar y ampliar las condiciones operativas de la red estatal de acuerdo al crecimiento estimado del país, (5) monitorear el desempeño de la red a través del tiempo y (6) fomentar el desarrollo tecnológico del país en el área vial y en el área de transportes. El Plan contempla seis programas de acción, cada uno con sus listas de proyectos, perfiles y presupuestos referenciales junto con los años programados de implementación para optimizar las inversiones en este sector, a partir del año 2002 hasta el año 2021.

Los programas fueron desarrollados en base de la información de estudios, construcciones, licitaciones y de gestión recibida de parte de los técnicos del MOP que fiscalizaron la ejecución del Plan; de la información recabada en Corpecuador, y en los Consejos Provinciales de Guayas y Pichincha; y en base a los análisis realizados a través de modelos específicos utilizados en el sector transporte, de los datos de condición de 8.663 Km. de carreteras que constituye la red vial estatal inventariada en los años 2000 y 2001. Vale la pena recalcar que el Plan contempla intervenciones en toda la red estatal, incluyendo también, planes de acción sobre los tramos que actualmente no están siendo administrados directamente por el MOP.

Programa General de Inversiones del Plan Maestro de Vialidad.

Las características principales de las inversiones anuales a realizar, han sido definidas en base a un análisis de la capacidad de gastos que ha demostrado el MOP a lo largo del tiempo, y que varían entre 100 y 300 millones de dólares anuales. Igualmente, es necesario resaltar que el costo global de cada uno de los programas y proyectos ha sido determinado en forma jerarquizada, de acuerdo con la prioridad de ejecución establecida en la evaluación económica de cada actividad.

Programa de Inversiones de los Años 2002 y 2003. Inversiones y Gastos en la Red Estatal - Año 2002: se aprobaron US\$ 227,9 MM, que significan el 74,6% del total del presupuesto aprobado para el MOP. Los principales rubros que componen los gastos e inversiones de la red estatal, son los siguientes: estudios viales con US\$ 3,4 MM (1,5 % del total de gastos e inversiones en la red estatal y 1,1 % del total del presupuesto); construcción y mejoramiento de carreteras de la red estatal con US\$ 131,98 MM (57,9 y 43,2%); mantenimiento de carreteras con US\$ 32,4 MM (14,2 y 10,6 %); mantenimiento y reconstrucción de puentes con US\$ 2,8 MM (1,2 y 0,9 %); construcción de puentes con US\$ 35,6 MM (15,6 y 11,7 %); y proyectos relacionados con el fenómeno El Niño con US\$ 8,0 MM (3,5 % de los gastos e inversiones en la red estatal y 2,6 % respecto al total).

Los gastos corrientes asociados a la red estatal tuvieron una asignación de aproximadamente US\$ 13,6 MM lo que representa el 4,5% del total del Presupuesto del año 2002 y 6,0% de las inversiones y gastos en la red estatal. Para los otros programas del MOP invirtió la suma de US\$ 77,5 MM (25,4 %) con el siguiente presupuesto: programa de concesiones (5,4 MM); convenios interinstitucionales y obras urbanas (50,8 MM); mantenimiento de caminos vecinales (5,0 MM); transferencias y otras obligaciones (11MM). Para gastos corrientes se destinaron US\$ 4,6 MM. Comparando las inversiones programadas para la Red Estatal del Presupuesto aprobado del año 2001 con el que corresponde

al año 2002, se advierte una disminución aproximada de 4 puntos porcentuales, al pasar de US\$ 237,3 MM en el 2001 a US\$ 227,9 MM en el 2002.

Para el año 2003, se espera sean realizadas inversiones en el Sector de Vialidad, por el orden de los US\$ 200 MM, de los cuales al mes de Agosto se había invertido la cantidad de US\$ 102,8 MM (un 51,48% de lo previsto). En el Cuadro 2 se presentan las estimaciones de inversión por objetivos de acuerdo con el Plan Maestro.

Requerimientos Financieros para el período 2002 -2016. Sobre la base de los proyectos seleccionados para la implementación del Plan Maestro de la Red Vial Estatal, en el transcurso del período 2002—2016, se requerirán de aproximadamente US\$ 2.377,4 MM. Esa cantidad se distribuye entre los seis Objetivos Estratégicos de la siguiente manera: Plan de Consolidación de la Red Vial Estatal US\$ 4,7 MM (0,20%); Plan de Seguridad Vial para la Red Vial Estatal US\$ 44,6 MM (1,88%); Plan de Conservación de la Red Vial Nacional US\$ 707,7 MM (29,77%); Plan de Optimización de la Red Vial Estatal US\$ 1.603,2 MM (67,44 %); Plan de Monitoreo, Evaluación y Registro US\$ 5,12 MM (0,22%); y, Plan de Desarrollo Tecnológico US\$ 12,0 MM (0,50%).

Cuadro 2. Distribución Inversiones previstas para el año 2003 (por Objetivos del Plan Maestro)

Objetivos	Descripción del Objetivo	Proyectos	Inversión estimada
1	Plan Consolidación de la Red Vial Nacional	11	\$1.970.000
2	Plan de Seguridad Vial para la Red Vial Estatal	14	\$24.300.000
3	Plan de Conservación de la Red Vial Estatal	61	\$101.231.138
4	Plan de Optimización de la Red Vial Estatal	20	\$70.550.000
5	Plan de Monitoreo, Evaluación y Registro	2	\$500.000
6	Plan de Desarrollo Tecnológico	19	\$1.000.000
TOTAL INVERSIONES		127	\$199.551.138
Gastos Corrientes y Emergencias			\$14.000.000

Fuente: Plan Maestro - elaborado por COA y L&G Asoc.

El flujo de inversiones estimado para este período de 15 años, prevé inversiones que en promedio alcanzan los US\$ 158,5 MM anuales. El valor anual mínimo, sin tomar en cuenta al año 2002 que tiene una composición distinta a los demás y solo considera las inversiones adicionales a la programación que ya ejecuta el MOP, corresponde al año 2013 (US\$ 61,4 millones). El valor anual más elevado es el del año 2004 (US\$ 352,5 MM) en el cual se realizarán 558 proyectos. En el Cuadro 3 se presenta el número de proyectos que se ejecutarán dentro de cada Programa y en cada año del período considerado.

La configuración de esta Red Vial Estatal (la Red), ha sido implementada considerando en términos generales, los siguientes objetivos: i) proporcionar una completa accesibilidad a todas las regiones del país; ii) disminuir los costos de operación de los usuarios y mejorar la seguridad vial; y iii) mejorar el entorno ambiental de cada una de las vías que la conforman. Aunque, la conformación actual de la Red sirve adecuadamente a cada una de las provincias del país, todavía existen grandes espacios del territorio nacional que por sus características y conformación específica tienen baja densidad y servicio de infraestructura de transporte terrestre, los cuales, y de acuerdo a sus necesidades y características físicas, deberán ser incorporadas al desarrollo nacional en su momento, a través del uso de algún medio de transporte.

Del Diagnóstico realizado, se estableció que una de las mayores deficiencias que se presenta en los diferentes tramos de la Red, es la falta de señalización tanto horizontal como vertical, y de barreras de seguridad, siendo imperativo también afianzar la jurisdicción y jerarquía, con la implementación de dispositivos que permitan una operación amigable, eficiente y segura. El desarrollo físico de los componentes del sistema vial de Ecuador refleja la gestión del MOP que, en décadas pasadas, se dedicó con énfasis a construir un sistema de carreteras para servir a todas las regiones del país, descuidando las tareas de conservación y mantenimiento.

Observando los resultados de las mediciones de rugosidad realizadas recientemente por el MOP (año 2002), en toda la longitud de la Red se establece que: i) el 25% de la longitud de la red requiere de trabajos de mantenimiento que incluye entre otras actividades la colocación de un sello para preservar la superficie de rodadura; ii) el 19% de la longitud requiere de trabajos de rehabilitación que incluye entre otras, la colocación de un refuerzo estructural; iii) el 15% requiere de trabajos de reconstrucción; y iv) el restante 41% se encontraba para el 2001 en ejecución o en proceso de contratación.

Cuadro 3. Total Inversiones Previstas Período 2002-2016 (Por objetivos, en US\$)

Año	Plan de Consolidación	Plan de Seguridad Vial	Plan de Conservación	Plan de Optimización	Plan de Monitoreo	P. de Desarrollo Tecnológico	TOTAL	Gastos Corrientes y Emergencias
2002	\$2.730.000	\$800.000	\$3.826.650	\$1.700.000	150.000		\$9.206.650	
2003	\$1.970.000	\$24.300.000	\$101.231.138	\$70.550.000	\$600.000	\$1.000.000	\$199.651.138	\$14.000.000
2004		\$19.500.000	\$140.020.189	\$191.483.333	\$475.000	\$1.000.000	\$352.478.522	\$14.000.000
2005			\$39.838.164	\$227.950.000	\$75.000	\$1.000.000	\$268.863.164	\$14.000.000
2006			\$50.537.725	\$166.750.000	\$225.000	\$1.000.000	\$218.512.725	\$14.000.000
2007			\$38.838.638	\$141.366.667	\$275.000	\$1.000.000	\$181.480.305	\$14.000.000
2008			\$40.844.838	\$150.766.667	\$475.000	\$1.000.000	\$193.086.505	\$14.000.000
2009			\$16.580.357	\$188.716.667	\$75.000	\$1.000.000	\$206.372.024	\$14.000.000
2010			\$20.716.995	\$186.383.333	\$825.000	\$1.000.000	\$208.925.328	\$14.000.000
2011			\$28.487.532	\$106.191.667	\$425.000	\$1.000.000	\$136.104.199	\$14.000.000
2012			\$30.242.852	\$89.941.667	\$475.000	\$1.000.000	\$121.659.519	\$14.000.000
2013			\$27.212.479	\$32.900.000	\$275.000	\$1.000.000	\$61.387.479	\$14.000.000
2014			\$44.507.957	\$28.500.000	\$225.000	\$1.000.000	\$74.232.957	\$14.000.000
2015			\$66.662.211	\$16.000.000	\$75.000		\$82.737.211	\$14.000.000
2016			\$58.195.733	\$4.000.000	\$475.000		\$62.670.733	\$14.000.000
TOTAL	\$4.700.000	\$44.600.000	\$707.743.458	\$1.603.200.000	\$5.125.000	\$12.000.000	\$2.377.368.458	\$196.000.000

Fuente: Plan Maestro - elaborado por COA y L&G Asoc.

La Red Vial Estatal del Ecuador (véase los Cuadros 4 y 5) está conformada actualmente por 12 corredores arteriales que comprende el 66% de su longitud y por 39 vías colectoras

(34%) que suman un total de 8.679,153 Km. Los Corredores Arteriales de la Red Estatal, definidos en el Plan Maestro, son los siguientes:

Cuadro 4. Red Estatal del Ecuador. Corredores arteriales

Provincia	Ruta	Descripción	Longitud de Red Estatal (km)	Porcentaje por Ruta
1	E 5	Galápagos	38.000	1%
2	E15	Vía del Pacífico	742.928	13%
3	E 25	Troncal de la Costa	680.907	12%
4	E 25A	Troncal de la Costa (alterna)	9.665	0%
5	E 35	Torcal de la Sierra	781.188	14%
6	E 45	Troncal Amazónica	701.192	12%
7	E 45A	Troncal Amazónica (alterna)	84.822	1%
8	E10	Transversal Fronteriza	590.154	10%
9	E20	Transversal Norte	591.503	10%
10	E30	Transversal Central	528.288	9%
11	E40	Transversal Austral	693.653	12%
12	E 50	Transversal Sur	302.137	5%
TOTAL			5,744.437	100%

Nota: Datos Provisionales

Fuente: MOP, Dir. Planificación, Dpto Planeamiento, (Consultora Andina & León- Godoy y Asociados)

Cuadro 5. Lista de las Vías Colectoras de la Red Vial Estatal

No.	Código	Descripción	Longitud (Km)	No.	Código	Descripción	Longitud (Km)
1	E 28	Quito- La Independencia	173.882	23	E 384	Chone- Pimpiguasi	56.106
2	E 28A	Quito- Tambillo	9.046	24	E 481	Guayaquil- La Puntilla	1.700
3	E 28B	Quito- Cayambe	57.775	25	E 482	Montecristi- Nobol	144.653
4	E 28C	Quito- Pifo	26.789	26	E 482A	La Pila- Vía a la Pila	5.456
5	E 38	Santo Domingo- Y de Charapotó	193.240	27	E 483	Jipijapa- Pto. Cayo	25.890
6	E 39	El Rodeo- Rocafuerte	15.271	28	E 484	Palestina- San Juan	62.614
7	E 46	Guamate- Macas	132.920	29	E 485	Daule- T de Baba	61.076
8	E 47	El Triunfo- Alausi	113.721	30	E 486	Aurora- T de Salitre	21.865
9	E 48	Guayaquil- El Empalme	146.258	31	E 487	La Unión- T de El Triunfo	140.048
10	E 49	Durán- T de Milagro	23.782	32	E 488	Milagro- Bucay	57.746
11	E 49A	Durán- Km. 27	27.992	33	E 489	Progreso- Posorja	49.800
12	E 58	La Troncal- Puerto Inca	26.880	34	E 490	Riobamba- T de Baños	46.026
13	E 59	Cumbe- Y de Corralitos	137.801	35	E 491	Babahoyo- Ambato	212.110
14	E 68	Alamor- El Empalme	49.097	36	E 492	Guaranda- Cemento Chimborazo	45.095
15	E 69	Catamayo- Macará	150.611	37	E 493	Acceso Norte Ambato	8.436
16	E 182	Maldonado- Tulcán	89.059	38	E 493A	Acceso Oriente Ambato	5.044
17	E 282	Tabacundo- Cajas	10.636	39	E 493B	Acceso Sur Ambato	3.800
18	E 283	Guayllabamba- Sta. Rosa de Cusubamba	7.177	40	E 582	Cuenca- Puerto Inca	118.930
19	E 381	El Salto- Muisne	14.091	41	E 583	Puerto Bolívar- Y de El Cambio	13.308
20	E 382	Pedemales- T de El Camen	87.974	42	E 584	Pasaje- Y de El Enano	11.447
21	E 383	Y de Bahía- San Antonio	33.484	43	E 585	Y a Pasaje- Piñas- Y de Zaracay	124.490
22	E 383A	San Vicente- y de San Antonio	30.999	44	E 682	Loja- La Balsa	169.718

Otro proyecto actualmente en ejecución es el "Plan de Infraestructura Rural" (Co-financiado por el BID) que es un sistema de mantenimiento rutinario por parte de microempresas locales que atienden tramos de la Red Estatal, como también a nivel regional y cantonal.

Transporte Automotor

A nivel nacional el transporte automotor transporta cemento, combustible, papas y azúcar entre los principales centros de producción y las grandes ciudades. Hay que añadir el transporte de combustibles que se realiza entre los centros de almacenamiento y las bocas de expendio a través de camiones. En general, los corredores más importantes se dirigen a Guayaquil, ciudad y puerto más importante del país, que concentra el 70 % de las exportaciones (sin considerar el petróleo). La red vial nacional se sustenta en cuatro troncales norte-sur: la vía marginal de la Costa (E15), la troncal costanera (E25), la troncal de la Sierra, (E35) y la troncal oriental (E45). La cordillera de los Andes, enclavada en el centro del país, actúa como elemento determinante de las áreas de influencia de estas vías troncales. No ocurre lo mismo en sentido transversal, donde no existen corredores troncales y el proceso de integración se da en forma escalonada.

Las principales cargas movidas por automotor en los tráficos internacionales son: arroz, maíz, soja, harina de pescado, sardinas, atún, madera, cebolla y ajo. Casi todas tienen origen en Colombia, pero debido a la situación política de

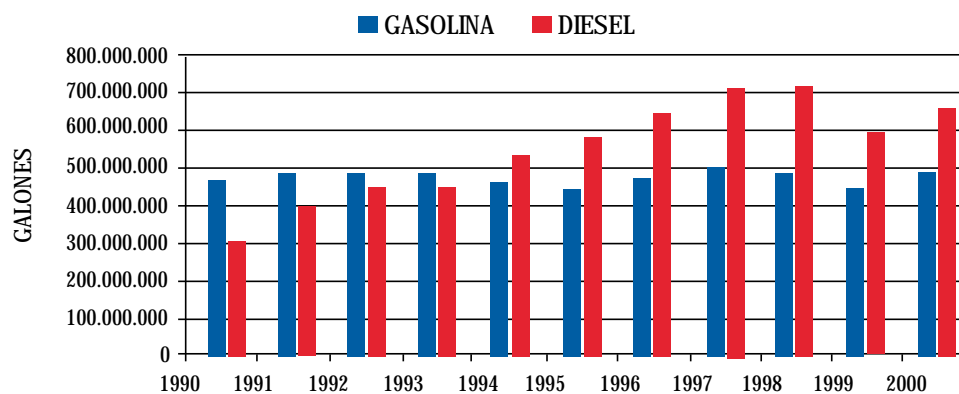
este país los intercambios se han reducido en forma considerable. También existen, aunque en menor medida, vinculaciones con Venezuela y Perú. En general la gran mayoría de las cargas internacionales se mueven en contenedores.

Algunos de los principales problemas que afectan al tráfico internacional son las deficiencias aduaneras y los problemas históricos entre los sectores transportistas de los distintos países, así como los conflictos que hubo con Perú.

El transporte automotor internacional de pasajeros es prestado por 3 empresas mientras que el nacional está prestado por 240 cooperativas. Respecto del transporte urbano, deben contabilizarse 8.821 vehículos autorizados que operan 203 cooperativas en todo el país. El número total de vehículos matriculados en el Ecuador en el 2000 alcanzó a 646.040 unidades.

El parque de camiones registrado al año 2000 alcanza a 275.600 vehículos con una capacidad de carga total (estática) de 742.847 Ton. La mayoría de estos vehículos posee escasa capacidad de carga ya que el 80.3 % es inferior a 3 Ton. Entre los grandes camiones, sólo el 2 % posee 15 Ton o más de capacidad de carga. Es decir, existe una oferta reducida para el transporte de grandes volúmenes por vía terrestre. La antigüedad promedio del parque total de vehículos registrados es bastante alta.

Figura 5. Consumo de Combustible en el país



Fuente: Estadísticas de Transporte en el Ecuador

Respecto del transporte público de pasajeros se encuentran matriculados 370.440 vehículos con un total de 2.117.413 asientos. El 95,79% son vehículos de menos de 10 asientos.

gran movilidad y producción relativa. El segundo tramo de ascenso a la Sierra y el recorrido hasta Riobamba así como el ramal austral a Cuenca atraviesan por una zona de

Cuadro 6. Cantidad de vehículos según su clasificación

VEHICULOS DE PASAJEROS		VEHÍCULOS DE CARGA	
Capacidad de Asientos	Total Vehículos	Capacidad x Rango de Ton	Total Vehículos
1- 10	354.832	¼ a 3	221.405
11-20	6.604	3 ¼ a 6	35.154
21-30	1.910	6 ½ a 10	9.286
31-40	3.735	10 ½ a 15	3.688
41 - ó más	3.359	15 ½ - ó más	6.067
TOTAL	370.440	TOTAL	275.600

5.2 Transporte Ferroviario

La red ferroviaria de 965 Km, está ubicada en mas del 75 % de su recorrido en la Sierra ecuatoriana, es decir en terreno montañoso. Esto significa que en la altura los costos de operación del ferrocarril son mayores debido a la pérdida de eficiencia de los motores a explosión. El trazado posee trocha angosta (1,067 m) utilizando durmientes de madera y rieles de bajo peso lo que limita su capacidad de carga y velocidad.

De la totalidad, por razones de deterioro de la vía férrea y del equipo rodante, la operación actual del ferrocarril se reduce a la utilización precaria de ciertos tramos que en conjunto representan menos de la mitad de la longitud total. La operación es mínima y se reduce a unos cuantos viajes ocasionales de tipo turístico principalmente, de tal manera que no tienen peso dentro del contexto de la transportación terrestre del Ecuador.

El inventario de la vía arroja resultados negativos debido a los daños progresivos de la misma. Los elementos de conformación de la plataforma, así como los de soporte y de rieles, presentan un grado avanzado de destrucción. La falta de mantenimiento amenaza con virtualmente destruir por completo la vía que en ciertos sectores ha sido sepultada por derrumbes ocasionados por la inestabilidad de los taludes. Cosa similar ha sucedido con las instalaciones ferroviarias terminales y talleres.

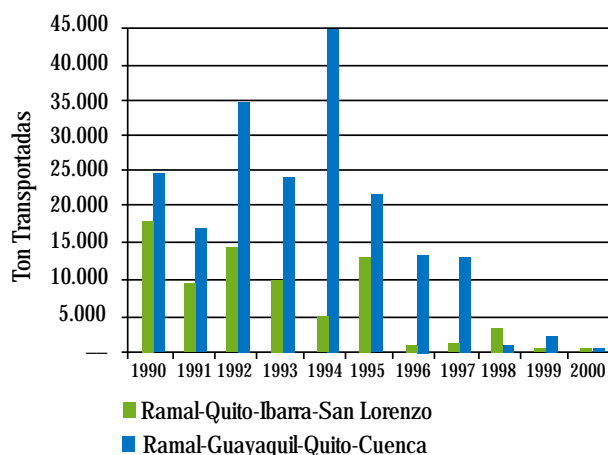
Las áreas de influencia a lo largo del recorrido presentan características muy diferenciadas. Desde Durán y la zona suburbana de Guayaquil ubicada en terreno llano, es de una

influencia de reducida movilidad actual y potencial. En el tramo Ambato - Quito y su área metropolitana principalmente, hasta Ibarra, el tráfico de pasajeros es de los mas altos del país. De ahí hacia el norte, terminando en San Lorenzo, el tráfico se reduce significativamente. Los estudios de rehabilitación realizados por ENFE, para la rehabilitación, recomendaron la eliminación de los tramos norte y austral.

Tráfico

Se muestra a continuación la evolución del tráfico de carga y de pasajeros en la última década.

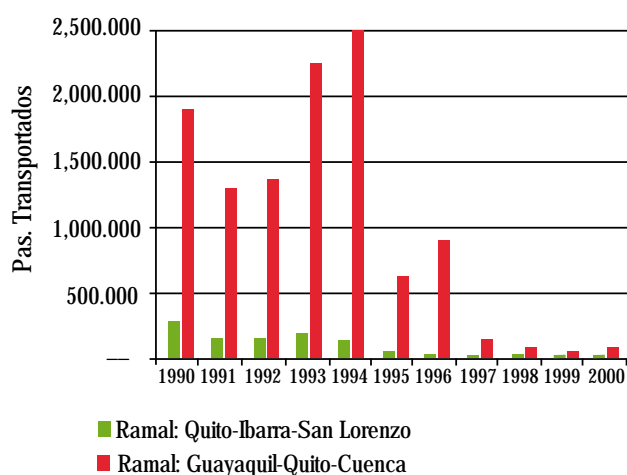
Figura 6. Toneladas Transportadas por FFCC de cargas por ramales principales



Fuente: ENFE, Departamento de Estadística. INEC, "Anuario de Estadística de Transporte 90-00"

Según el “Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario del Ecuador” desarrollado por el MOP en junio del 2002 esta situación podría ser revertida y sería considerado como la principal fuente de ingresos.

Figura 7. Pasajeros Transportados por FFCC por ramales principales



Fuente: ENFE, Departamento de Estadística. INEC, "Anuario de Estadística de Transporte 90-00"

La demanda efectiva que históricamente fue satisfecha por el transporte ferroviario en el Ecuador, ha declinado, en las tres últimas décadas desde, el 10 % a menos del 2 % del total del transporte terrestre de pasajeros hasta el inicio de la década del 90. A partir de ese año y hasta 1994 se produce un incremento significativo de la demanda de pasajeros transportados por este modo de transporte, hecho que contrasta radicalmente con los resultados obtenidos desde 1995 hasta el año 2001; en este último período, la demanda es insignificante.

La demanda de pasajeros, según estimaciones del TPDA realizado por el MOP (2001) alcanzaría, agregando todos los tramos de las vías principales, a unos 373,000 de pasajeros por año, siendo el principal corredor Quito-Guayaquil.

El desarrollo de la actividad turística en el Ecuador ha sido cada vez más creciente en los últimos años, convirtiéndose no sólo en un sector generador de divisas sino también en fuente de empleo y factor positivo en la balanza de pagos.

También ha permitido la continuidad del transporte ferroviario de pasajeros convirtiéndose en el rubro principal de este modo.

Planes y Proyectos. Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario.

En la actualidad, la visión que tienen en el gobierno sobre el futuro de los ferrocarriles se plasma en el “Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario del Ecuador”, cuyos conceptos básicos son:

Objetivos Generales

Insertar la actividad ferroviaria en el sistema nacional de transporte de manera que se convierta en un agente eficiente y efectivo de un cambio positivo en la economía nacional, mejorando su competitividad.

- Reducir los costos agregados del transporte y promover un cambio y ordenamiento: tecnológico, operativo, administrativo, regulatorio, con el fin de incrementar la competitividad general de la economía.
- Aumentar la cobertura de la red de transporte terrestre buscando el incremento de la competitividad, la captación de la demanda y el complemento con modos de transporte afines integrados en una red.
- Contribuir a la racionalización del ordenamiento territorial interno con una adecuada regionalización y estructuración del territorio nacional, proveyendo servicio adecuado de acuerdo a los patrones espaciales de la producción y del asentamiento y movilidad de la población.
- Promover la imagen, posicionamiento en el mercado, y autosustentabilidad del ferrocarril en el sistema de transportes del Ecuador mediante su rehabilitación y aumento de cobertura.
- Contribuir a racionalizar la inversión pública, al proponer alternativas de mayor rentabilidad social y eliminar la carga financiera de la inversión ferroviaria del presupuesto nacional, generando asociaciones estratégicas con operadores calificados.
- Contribuir en forma protagónica a la modernización del sector servicios mediante la utilización de formas apropiadas y modernas de administración y operación del transporte intermodal con la participación del sector privado bajo esquemas adecuados de regulación.

- Convertirse en promotor de la industria turística nacional y extranjera y de su mejora cualitativa; con amplia participación ciudadana, en el aprovechamiento de los valores: ambientales, escénicos, bioecológicos, productivos, socioculturales, a nivel nacional.
- Asumir un rol estratégico en los procesos de integración de la subregión y desarrollo de áreas fronterizas, y en el comercio internacional.

Objetivos y Funciones de la Red Ferroviaria

- Ocupar el corredor Quito - Guayaquil cuya área de influencia, ubicada principalmente en la Costa ecuatoriana, genera la mayor demanda actual y potencial de transporte de carga y pasajeros.
- El proyecto de rehabilitación de la vía ferroviaria actual constituirá parte del sistema principal que articula las ciudades y microregiones metropolitanas y suburbanas de Quito y Guayaquil y la mayoría de las capitales provinciales en la región sierra.
- Articular el territorio nacional mediante un circuito en forma de anillo central que funcione como una troncal cerrada, de fácil acceso, desde y hacia la periferia, hacia donde, eventual y justificadamente, puede extenderse el servicio.
- Incorporar al proyecto físico la construcción de centros de intercambio modal, acopio, enlace y servicio, generando estaciones intermedias y terminales para pasajeros y carga.
- La vía de comercio internacional, alternativamente: Manta - Santo Domingo - Quito - Rocafuerte - Manaos, Guayaquil - Cuenca - Méndez - Yaupi - Zarameriza - Manaos, puede incorporarse al sistema vial generando varios efectos simultáneos, adicionales: 1. proveyendo una alternativa de servicio de transporte interno de carga y pasajeros, 2. fortaleciendo el proceso de integración regional del Ecuador, 3. en virtud de las exigencias de calidad y nivel de servicio, ofrece una oportunidad de organización y desarrollo tecnológico de la globalidad del sector transporte de tipo modal e intermodal. 4. posibilita la búsqueda de un socio estratégico.

Propuesta de Red

De manera referencial y general el Plan establece las siguientes rutas generales.

- Red Fundamental: 1) el tramo nuevo Durán - Babahoyo - Quevedo - Santo Domingo - Quito; 2) el actual Durán - Quito; 3) el tramo, nudo, facilidad o enlace de unificación de los ramales troncales de Sierra y Costa en Quito y Guayaquil para cerrar el circuito.
- En este sentido, el tramo de ingreso a Guayaquil hasta puerto nuevo o, con un alcance mayor hasta la zona industrial en el sector occidental de la Ciudad, cruzando el Río Guayas desde Durán, es un proyecto que deberá resolverse en función de las necesidades reales y el impacto que su presencia ocasionaría en la Ciudad y su área de influencia.
- En la discusión de si entrar o no con el ferrocarril a Guayaquil, existe la posibilidad de explotar adecuadamente la red vial arterial propuesta que permitiría amplia accesibilidad a todos los sectores de la Ciudad, facilitando el cruce sobre el Río Guayas. La estación terminal del Ferrocarril se ubicaría en Durán.
- Es necesario lograr el enlace de los ramales del anillo ferroviario en Quito. De la misma manera, esta propuesta deberá estructurarse en función del desarrollo vial de la Ciudad.
- El diseño básico, en la perspectiva de consolidación del proyecto Manta - Manaos, comprende como prioritario el tramo Manta - Quevedo, y el tramo Quito - Papallacta - Baeza - Francisco de Orellana - Rocafuerte (bajo los objetivos de cobertura del sector petrolero, minero, energético, hidroeléctrico, interés agropecuario del nororiente ecuatoriano, y el efecto de integración regional) que se integrarían directamente al anillo central. De concretarse la asociación estratégica con alguno de los posibles socios internacionales interesados en el Manta Manaos, la vía troncal por la costa, simplemente se reduce a la construcción de un ramal de 180 km entre Guayaquil y Quevedo ya que el tramo entre Quevedo - Sto. Domingo y Quito, pasaría a ser un tramo común.

- Alternativamente, el Guayaquil – Cuenca – Zarameriza – Manaos significaría el mejoramiento o reconstrucción de los ramales: Durán – Sibambe – Cuenca y construcción del Cuenca - Méndez – Río Santiago. Alternativamente, debe estudiarse la posibilidad de una línea nueva desde Durán – Naranjal – Cuenca, para sustituir, en función de un ferrocarril adaptado a las condiciones operativas de un expreso de carga, el tramo de ascenso a la Sierra: Durán – Sibambe - Cuenca

- En la visión nacional, para ambas alternativas, el fortalecimiento y desarrollo portuario debe articularse de manera oportuna con el desarrollo del transporte intermodal, eventualmente, propiciado por el ferrocarril.

- Dentro de la perspectiva de principalizar la troncal de la Costa por las razones expuestas, el tramo Durán – Quito existente, a rehabilitarse, sería sometido a un mejoramiento básico que responda a las necesidades del transporte de pasajeros, principalmente relacionado con el turismo receptivo y la demanda interna.

- Para la fase de consolidación a mediano plazo y contando con la estructura principal centralizada e integrada como ha quedado establecido anteriormente; en función de la demanda efectiva constituida en el mercado del transporte, se prevén como principales los siguientes tramos objeto de una red secundaria: 1. Manta – Guayaquil, Guayaquil – Península de Santa Elena, 2. Península de Santa Elena – Manta, 3. Guayaquil – Machala – Huaquillas, 4. Sibambe – Cuenca, 5. Quito – Ibarra, y otros de menor prioridad como: Ibarra – San Lorenzo, Santo Domingo – Esmeraldas, Manta – Esmeraldas, y, 6. ramales hacia la región oriental.

La infraestructura de terminales, paradas, y centros de servicio, comprende todo lo básicamente necesario para mantener los estándares de calidad del servicio que se requiere para asegurar la reversión y crecimiento de la demanda nacional de transporte de carga y pasajeros, desde el 5 % en el momento de puesta en marcha del proyecto hasta el 20 %, al final del periodo de desarrollo, dentro de unos 15 a 20

años.

Las Características Generales de Diseño Vial prevén una capacidad portante de 14 ton por eje en la troncal de la sierra y de 18 ton en la troncal de la Costa y en el ferrocarril a Manaos. La velocidad de diseño es de 120 Km. en la costa y de 70 Km. en la sierra, y el radio mínimo en la costa es de 350 m y de 75 m en la sierra.

5.3 Transporte Marítimo

El total de toneladas métricas movidas por este medio durante el año 2002 fue 25.343.013 con un 85 % exportado (16.725.113 Ton de petróleo) y 15 % importado. Los productos intercambiables más importantes fueron las bananas, madera y pescado, y se importó hierro, acero, papel y productos químicos. Del total los puestos comerciales movilizaron 8.200.000 toneladas y los terminales petroleros los casi 17 millones restantes.

Las principales empresas navieras que operan en el país son 16, destacándose entre ellas la empresa del Estado Ecuatoriano FLOPEC. El negocio principal de FLOPEC es el transporte de crudo ya que es el único transportador del mismo, generando de esta manera una situación monopólica no deseable. La composición de la Flota Nacional se muestra en el cuadro 7.

Cuadro 7. Flota Nacional del Ecuador

Flota	Unidades	TRB
Internacional	7	182.269
Cabotaje	28	297.789
Pesquera	1.130	137.000
Turismo	137	25.447
Total	1.302	642.505

TRB: Toneladas de Registro Bruto. Es la capacidad del Buque en volumen.
Fuente: Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático 2002, Armada de Ecuador.

Puede observarse que la flota pesquera es la más numerosa. La misma se concentra en los puertos de Manta y Guayaquil, así como la flota de pasajeros en los puertos de Ayora (Galápagos) y Guayaquil. La flota mercante, formada por los 28 buques de cabotaje y los 7 internacionales destinados al movimiento de crudo, ha pasado de tener 50 buques en el año 87 a tener 19 en el 97 y finalmente se ha recuperado con las 35 unidades actuales.

El movimiento de pasajeros a nivel nacional ha ido decreciendo constantemente desde el año 1994, donde se registraban 20.000 pasajeros aproximadamente, hasta la actualidad donde no se supera la cuarta parte. El movimiento de pasajeros para tráfico internacional es muy inferior al nacional y en ambos casos tiene muy escasa significación frente a las cargas.

Puertos

Del total movilizado por los Puertos Comerciales, al de Guayaquil le correspondió el 62%, al de Puerto Bolívar el 18%, al de Esmeraldas el 15% y, al de Manta el 6%. Dentro de los terminales Petroleros, a Balao le correspondió el 91%, al de La Libertad el 4% y al de El Salitral el 5%. La carga de Balao, el 90% es exportación de petróleo y el 10% productos refinados de petróleo, en cambio, el de La Libertad y El salitral es producto refinado de petróleo.

Las exportaciones de los principales productos por los puertos comerciales fueron: 72% Banano, 1% Cacao, 0.10% Café, 2% Pescado- Mariscos y Moluscos, 3% Madera- Balsa, y 23% otros productos. Esas exportaciones representan 4.619.151 Ton. Met. que en términos porcentuales significan el 53% del total de los movimientos efectuadas por los puertos comerciales ecuatorianos.

Las exportaciones efectuadas a través de los puertos comerciales ecuatorianos en términos porcentuales tuvieron como destino los siguientes países: 30% EE.UU., 0.24% Argentina, 6% Bélgica, 5% Chile, 11% Alemania, 1.40% Holanda, 19% Italia, 5% Japón, 1% Nueva Zelanda, 0.23% Puerto Rico, 1% España, 1.26% Colombia, 2% Perú, 1% Turquía, 1% Venezuela y 17% otros países.

Las importaciones de los principales productos comerciales fueron: 1% Abonos y Fertilizantes, 0.009% Avena, 1% Cemento y materiales de Construcción, 6% Papel y sus

productos, 4% Trigo, 0.04% Sebos- Grasa y Aceite Vegetal, 1% Sebos- Grasa y Aceite Animal, 1% Artículos de Metal, 14% Vehículos y Maquinarias, 1% Productos Químicos, 14% Hierro- Acero y otros metales, 1% Cereales y Leguminosas y 56% otros productos. El total alcanzó las 3.998.750 toneladas.

Esas importaciones efectuadas a través de los puertos comerciales ecuatorianos en términos porcentuales fueron los siguientes países: 20% EE.UU., 6% Argentina, 3% Bélgica, 9% Brasil, 3% Canadá, 7% Chile, 7% Colombia, 1% Inglaterra, 1.30% Alemania, 1% Italia, 6% Japón, 5% Corea, 3% México, 1%, 1.40% España, 2% Perú, 0.15% Turquía, 8.26% Venezuela y 18% otros países.

La estructura porcentual de los tipos de carga, está conformada de siguiente manera: 57% del total movilizado corresponde a la carga general, 36% a la carga contenerizada, 6% a granel sólido y 1% a granel líquido.

En lo que tiene que ver con el movimiento de los buques, por los puertos comerciales se movilizan 2.616 unidades de tráfico internacional, de los cuales 1.545 lo hicieron por el Puerto de Guayaquil, 492 por Puerto Bolívar, 373 por el de Manta y 206 por el de Esmeraldas.

El resumen de la carga y contenedores en unidades y TEUs (TEU: Unidad equivalente a un contenedor de 20 X 8 X 8 pies.) por los puertos comerciales se muestra a continuación:

Toneladas Métricas de Carga en Contenedores: 3.056.867
Número de Contenedores Llenos: 186.530
Número de Contenedores Vacíos: 113.905
Total TEUs: 506.688

Los puertos estatales se encuentran estancados y resultan ineficientes, razón por la cual el Estado ha tomado la decisión de su concesionamiento, preservando la titularidad de los activos con el objeto de poner en condiciones competitivas a este sector. Este proceso se encuentra avanzado aunque sumamente demorado en el tiempo, existiendo diferencias en el grado de avance según el puerto que se trate. No obstante, y en el caso que las nuevas autoridades decidan mantener el criterio de intervención privada, se espera que durante este año 2003 se puedan comenzar a transferirlos y conseguir importantes inversiones para su mejora.

En forma complementaria a los puertos públicos (y a veces también competitiva) se han instalado algunos puertos privados que nacieron a consecuencia de las falencias que mostraban los de propiedad estatal. No se han identificado propuestas de nuevas inversiones del sector privado en este sector.

El **puerto de Guayaquil** está ubicado en el golfo del mismo nombre (desembocadura del Río Guayas) a 50 millas náuticas del Océano Pacífico. El puerto tiene 95 has. cuenta con 8 atracaderos de carga general y contenedores y uno de graneles. El 70 % de las exportaciones (sin contar el petróleo) del país salen por este puerto y se encuentra en proceso de concesionamiento. El negocio principal es el movimiento de contenedores con 462.000 TEUs movidos en el 2002 (incluyendo vacíos). Las terminales privadas de Bananopuerto, Timpsa, Tertisa y Trinipuerto son la principal competencia de este puerto. Al pie del muelle la profundidad mínima es de 10 metros y el ancho del canal de acceso es de 230 metros.

El puerto está en capacidad de prestar servicios a todo tipo de naves y carga. En el año 2002 se movilizaron 5.312.269 toneladas métricas de carga (de ello le correspondió en importación 2.335.347 Ton. Met. y en exportación 2.981.135 Ton Met.) y 1.545 arribos de buque. Los principales productos movilizados son: Banano, Cacao, Café, Pescados Mariscos y Moluscos, Madera- Balsa, Abonos y Fertilizantes, Avena, Cemento y Materiales de Construcción, Papel y sus productos, Artículos de Metal, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos, Hierro Acero y Otros Metales, Cereales y Leguminosas y otros productos. Es un puerto que sirve de transferencia de la carga de comercio exterior de las provincias del Guayas, Pichincha y Azuay.

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 64% Banano, 1% Cacao, 0.06% Café, 2% Pescados Mariscos y Moluscos, 0.13% Madera- Balsa y 34% otros productos.

Puerto Bolívar se encuentra ubicado en la capital de la provincia de El Oro, que es la ciudad de Machala. Tiene buen acceso al océano y cuenta con 4 terminales multipropósito más 2 que se planea ejecutar. El puerto está en capacidad de prestar servicios para todo tipo de naves y carga. En el año 2002 se movilizaron 1.521.543 toneladas métricas de carga (de ello le correspondió en importación 118.636 Ton. Met. y en exportación 1.402.907 Ton. Met.) y 492 arribos de buques.

Los principales productos movilizados son: Banano, Pescados Mariscos y Moluscos, Abonos y Fertilizantes, Papel y sus productos, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos, Hierro, Acero y otros Metales y otros productos. La mayor parte de la carga de comercio exterior es de la provincia de El Oro. Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 99% Banano y 1% otros productos.

El **Puerto de Manta** se encuentra ubicado en la Provincia de Manabí, a 25 millas de la ruta internacional y su acceso es directo. El área en donde se encuentran los muelles está protegida por un rompeolas de abrigo de 7 metros de ancho y aproximadamente 1.600 metros de longitud que sirve además de calzada para el tráfico de vehículos. Además, cuenta con un importante tráfico turístico y se espera que tenga un crecimiento elevado para los próximos años.

El puerto está en capacidad de prestar servicios a todo tipo de naves y carga. En el año 2002 se movilizaron 517.718 toneladas métricas de carga (de ello le correspondió en importación 431.245 Ton. Met. y en exportación 86.473 Ton. Met.) y 373 arribos de buques. Los principales productos movilizados son: Banano, Pescados Mariscos y Moluscos, Madera- Balsa, Cemento y Materiales de Construcción, Papel y sus productos, Trigo, Sebos y Grasa Vegetal, Algodón, Artículos de Metal, Vehículos y Maquinarias, Productos Químicos y otros productos. Es un puerto que sirve de transferencia de la carga de comercio exterior de las provincias de Manabí, Guayas y Pichincha, principalmente.

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 5% Banano, 2% Cacao, 3% Café, 2% Harina de Pescado, 60% Pescados- Mariscos y Moluscos, 1% Madera- Balsa, 0.30% Plátanos y 27.32% otros productos.

El **Puerto de Esmeraldas** se encuentra sobre el Pacífico en la zona norte del país y en la desembocadura del río que lleva el mismo nombre. Está dedicado a la exportación de petróleo, madera y metales. El acceso al Puerto es directo, desde una depresión natural del fondo marino que se aproxima hasta unos 200 metros de la entrada al puerto. El área en donde se encuentran los muelles está protegida mediante rompeolas, las cuales enmarcan un dársena de 42 hectáreas.

El Puerto está dotado de las facilidades para prestar servicios a todo tipo de naves y carga. En el año 2002 se movilizaron 1.262.158 Ton. Met. de carga (de ello le correspondió en importación 1.113.522 Ton. Met. y en exportación 148.636 Ton. Met.) y 206 arribos. Los principales productos movilizados son: Banano, Madera- Balsa, Abonos y fertilizantes, Cemento y Materiales de Construcción, Artículos de Metal, vehículos y Maquinaria, Productos Químicos, Hierro, Acero y Otros Metales y otros productos. Es un puerto natural para el comercio exterior de la propia provincia de Esmeraldas y Pichincha, principalmente.

Las exportaciones de los principales productos por el puerto fueron: 2.12% Banano, 87% Madera- Balsa, y 11% otros productos.

Existen muy pocos datos del transporte fluvial y, por ende, no es significativo a nivel general, pero existen zonas geográficas que solo tienen acceso a este modo. Tal es el caso de la Provincia de Esmeraldas, donde el transporte fluvial es prácticamente el único modo de transporte para personas y cargas, así como en la ruta Borbón, Tola y San Lorenzo (pequeño puerto de enlace entre el sistema fluvial y Esmeraldas) también resulta indispensable.

Tarifas Portuarias

En relación a la posición competitiva de los puertos del Ecuador, la competencia interportuaria en la costa oeste de América del Sur es baja. En primer lugar, la costa es muy larga (3.000 millas náuticas aprox.) cuenta con 16 puertos capaces de atender buques portacontenedores, pero sólo 5 son de significativa importancia: Buenaventura, Guayaquil, Callao, Valparaíso y San Antonio. En segundo lugar, el transporte terrestre de cargas entre un puerto y otro es costoso, la frecuencia de los servicios es bastante baja y la duración de los trayectos alta. El desarrollo de los tráficos de cabotaje es insuficiente y las facilidades de transbordo no son buenas. En tercer lugar, en los puertos del Pacífico Sur, con excepción de Chile, los procesos de modernización y privatización van más atrasados que el resto. En cuanto a los servicios ofrecidos por las terminales, IIRSA realizó un estudio donde se califica, de acuerdo a ciertos estándares, la calidad de los servicios. Los puertos de

Cartagena (Colombia) y Guayaquil obtuvieron la calificación más alta, superando a grandes puertos de la región como Callao, Buenaventura y Puerto Cabello.

Dentro del mismo estudio se hace una comparación de tarifas, para un buque, carga y estadía tipo, que posiciona al puerto de Guayaquil como el más barato. Lo siguen Buenaventura y Valencia con un 18 % más caros aproximadamente. Cartagena es el puerto más caro de la región, superando las tarifas de Guayaquil en un 75 %.

En el marco de los puertos nacionales, las tarifas generales de acceso (canales) y uso de muelles de Guayaquil son muy superiores a las de otros puertos como Manta, Pto. Bolívar y Esmeraldas. Las tarifas de uso de infraestructura portuaria son bastante similares en los cuatro puertos. Según el estudio de IIRSA el movimiento de un contenedor en Guayaquil puede alcanzar US\$ 74.

6. TRANSPORTE MULTIMODAL

Si bien de acuerdo, a la decisión 331 del Acuerdo de Cartagena es obligación de los países mantener una autoridad para la regulación del transporte multimodal, en el Ecuador aún no se ha constituido. Sin embargo, a pesar de no contar con dicho ente y una organización estatal en temas multimodales, el sector privado ha sabido desarrollar estructuras y sistemas logísticos, especialmente de exportación, donde puede destacarse el caso de la banana. Este producto requiere de un soporte logístico eficiente, que debe desarrollar cada empresa exportadora.

A pesar de que gran parte del movimiento de cargas se realiza en contenedores, que permiten este tipo de transporte, Ecuador es un país en el cual la intermodalidad todavía no se ha desarrollado. La poca participación del ferrocarril y la ausencia de estaciones de transferencia no permiten la evolución hacia el transporte intermodal.

Este es un tema que reviste importancia crucial y que debería concentrar la atención del Estado y los operadores.

7. TRANSPORTE DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

La región oriental del país, denominada Amazónica, se encuentra aislada, en todo sentido, por la cordillera de los Andes. Debido a esto, los indicadores de bienestar social de la región se encuentran por debajo de la media nacional y muestran una tendencia negativa.

Algunos datos de la región son:

Extensión de la Región: 115.613 km²

Población: 546.602 hab.

Densidad poblacional: 4.7 hab./km²,

Accesibilidad vial: 38.66 metros de vía/km² de extensión.

ECORAE (organismo que promueve el desarrollo de esta región) ha establecido lineamientos que permitan el desarrollo humano sustentable de la región.

Se han planteado dos líneas de acción integradoras en materia de transporte. Una de ellas es promover una estrategia de integración de las redes fluvial, terrestre y aérea en la región y cuenca amazónica, para el fomento del comercio intrarregional, interregional e internacional a través de una modalidad de transporte multimodal. La otra línea de acción relacionada con este campo es el desarrollo del turismo en la región.

Entre los principales problemas se destaca la falta de articulación de los medios: no existen trayectorias combinadas entre modos, generando altos costos de viaje y mayores tiempos de viaje; altos niveles de inseguridad debido a la falta de señalización vial y fluvial, así como la ausencia de horarios e itinerarios; inadecuada accesibilidad para las comunidades rurales, debido a la baja funcionalidad de los accesos viales y fluviales y a los altos costos del transporte aéreo.

La estructuración de un Eje de Transporte Intermodal, como el Amazonas, promovido por la iniciativa INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA REGION SURAMERICANA - IIRSA implica el interés de varios países ubicados en la región, preferentemente Brasil, Perú, Colombia y Ecuador en formar un verdadero corredor de integración suramericana.

Las políticas de transporte propuestas por el ECORAE para la región son:

Vialidad

- Mantener una estrecha línea de coordinación con el MOP para monitorear el cumplimiento de los proyectos de mejoramiento vial de la Troncal Amazónica.
- El ECORAE, conjuntamente con los Gobiernos seccionales de la Región Amazónica, deben establecer los principales lineamientos para conseguir que los caminos Provinciales y Locales se encuentren en las mejores condiciones funcionales para beneficio de los habitantes de la región.
- Procurar que varias actividades de transporte sean realizadas mediante el concurso de microempresas conformadas por habitantes de la zona vecinos de los proyectos, generando una fuente adicional de ingresos a las familias de la región.
- El ECORAE, al tener la responsabilidad de procurar el mejoramiento de las condiciones de los habitantes de la región, puede llevar adelante planes de Mejoramiento de Caminos, mediante convenios con las comunidades nativas, asociación de colonos, Juntas Parroquiales u otras formas asociativas, a fin de obtener mejores niveles de accesibilidad de los moradores de la región.
- Mantener una adecuada coordinación entre el ECORAE y el MOP, para procurar que los nuevos proyectos de construcción vial se encuentren bajo los lineamientos de la Zonificación Ecológica- Económica desarrollada por el ECORAE.
- Con la finalidad de facilitar el acceso y movilización por la región en condiciones de seguridad y economía, es indispensable mantener un sistema de Señalización Vial-Turística.

Transporte Fluvial

- Es preocupación del gobierno Nacional, que el eje Multimodal Amazonas se implante por el corredor del río Napo. Para ello se mantiene vigilancia de la acción de IIRSA.
- Proveer de embarcaciones fluviales a una gran cantidad de comunidades nativas ubicadas en las riberas de los ríos, mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad en las operaciones fluviales.
- Todos los ríos de la amazonia ecuatoriana deben disponer de estudios de navegabilidad a fin de optimizar las condiciones de tráfico y mejorar la seguridad en las operaciones.
- Es necesario integrar el corredor fluvial del río Morona como un tramo del eje Multimodal Amazonas; además, mediante esta vía se integra el Centro de Comercio y Navegación de Sarameriza en el alto Marañón.

Transporte Aéreo

- Mantener y mejorar los estándares de servicio aéreo hacia la región e internamente en la misma.

8. LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR

PRIVADO - CONCESIONES

El marco legal del sistema de concesiones se apoya en la Ley de Modernizaciones del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada. Esta norma cuenta un reglamento General y se hallan en tratamiento otros reglamentos específicos a cada sector bajo análisis.

Concesiones viales

En 1996 el MOP concesionó dos grupos de carreteras por un total de 686,62 Km. Las concesiones fueron otorgadas en dos grupos:

Grupo 1: Concesionario Panamericana Vial Panavial S.A

Corredor 1: Rumichaca-Ibarra-Otavalo-Guayllabamba.- Provincias:Carchi-Imbabura-Pichincha. Longitud de 249.40 Km.

Corredor 2: Alóag-Latacunga-Ambato-Riobamba.- Provincias:Pichincha-Cotopaxi-Tungurahua-Chimborazo, de una longitud de 153.00 Km.

Longitud Total: 402.40 Km.

Plazo Total Concesión: Está establecido en 17 años: 2 para la construcción y 15 para la explotación.

Monto de Inversión: Inversión Inicial: US \$ 90.711.913. Monto

de Inversión Total (En 17 años): US \$ 311.370.719 (Incluye Inversión en Rehabilitación, Operación y Mantenimiento)

Grupo 2: Concesionario DHM S.A.

Corredor 1: By Pass Santo Domingo - Santo Domingo - Quevedo - Babahoyo - Jujan.- Provincias: Pichincha y Los Ríos, de una longitud de 214,26 Kms.

Corredor 2: Naranjal - Peaje de El Guabo.- Provincias Guayas, Azuay y El Oro, de una longitud de 69.90 Km.

Longitud Total: 284.22 Km

Montos de inversión: Inversión Inicial: US \$ 36780.435,50
Monto de Inversión Total (En 17 años) - US\$ 156.327.628,10 (Incluye Inversión en Rehabilitación, Operación y Mantenimiento)

Adicionalmente hay un conjunto de vías concesionadas por los Consejos Provinciales. El Consejo Provincial de Guayas concesionó 5 tramos con un total de 248,10 Km. en el Guayas Oriental, mientras que en el Guayas Norte se concesionaron otros 5 tramos de 266,20 km. totales. En Pichincha se concesionó la Autopista Gral. Rumiñahui de 11.5 Km.

La primera etapa del sistema de concesiones fue muy problemática, con falta de criterios comunes, normas inadecuadas, falta de cumplimiento de contratos, etc.

El Gobierno ha planteado a través de la Subsecretaría de Concesiones del MOPC un ambicioso plan de mejora y ampliación de la red vial. Dada la situación actual, los procesos de concesión vial constituyen, en la formulación de las políticas públicas de desarrollo vial, la mejor forma de sustentar la producción y el desenvolvimiento de las regiones, promoviendo la participación privada en el desarrollo de la infraestructura vial para la recuperación de las vías en el mediano y largo plazo, dada la precariedad de la situación económica del Estado que no cuenta con los recursos necesarios para dar solución a los problemas planteados. El proyecto de concesiones abarca once provincias con unos 2.000 Km. de caminos sobre las cuales el Estado ya ha realizado inversiones, siendo necesario fomentar y promover la inversión privada para la realización de servicios complementarios, administración, mantenimiento y recaudo de la vía.

Dentro de este plan nacional de concesiones, se inserta en el ámbito interno, un programa de rehabilitación y mantenimiento de la red vecinal de caminos en áreas que tradicionalmente han sido relegadas, descentralizando y delegando la ejecución en las Municipalidades y encomendándose los trabajos a microempresas locales integradas por la propia comunidad.

A través del sistema concesional se prevé también encomendar a particulares el mantenimiento de las vías sobre la red vial existente, la concesión sobre los denominados puntos de servicio y la concesión para la construcción y administración de casillas de peaje.

En el esquema precedentemente descrito se integran los grandes proyectos nacionales

- La Autovía de Integración Nacional, considerado una vía arterial entre Sierra y Costa, procurando erigirse como corredor internacional (Colombia-Ecuador. Perú) y puerta de ingreso al cono sur.

- El fortalecimiento del Corredor de la Sierra Troncal E-35, a través de la supervisión de tramos concesionados, la implementación y concesión de puntos de servicio; rehabilitación y mejoramiento de vías y/o conexiones fronterizas.

- El fortalecimiento del Corredor Amazónico Troncal E-45, como medio de desarrollar la red vial del oriente (que presenta bajos niveles de servicio) mediante programas de construcción, ampliación y mejoramiento del eje vial.

- La subordinación del sistema ferroviario a fin de incrementar la eficiencia agregada del sistema general de transporte terrestre, dependiendo el ferrocarril funcional y operativamente del sistema vial de carreteras.

- El desarrollo de un "Plan Nacional de Puntos de Servicio", a fin de fomentar la asociación público-privada, promover la participación de microempresas en obras de mantenimiento vial, atraer y orientar inversiones, garantizar adecuados niveles de servicio y fomentar la cultura de pago por parte de los usuarios.

- Las conexiones fronterizas, a fin de fortalecer la accesibilidad en los cordones norte y sur y mejorar la seguridad, conectividad y las condiciones de vida de la población del área de influencia.

- El "Plan de Caminos Vecinales", con el objetivo de desarrollar e introducir un sistema sostenible de gestión de la vialidad rural, la accesibilidad permanente de las comunidades rurales a los servicios, a las actividades económicas y a los mercados

y contribuir a mejorar las condiciones de vida de la población rural del país en provincias y cantones a través de una adecuada planificación vial.

En síntesis, las concesiones iniciales de: Carretera Panamericana y Santo Domingo- Los Colorados- Machado están en proceso de saneamiento; la primera, en negociación con el concesionario, la otra ya operada por el Estado, en negociación de las deudas con los agentes financieros (entre los que se encuentra la CAF).

Como concesiones a largo plazo están previstas las siguientes:

- Corredor Manabí (190 Km.) entre Santo Domingo y Portoviejo con inversiones estimadas en US\$ 160 Millones. Se prevén, 3 estaciones de peaje. Su iniciación está prevista para el primer trimestre de 2004.

- Anillo Vial (Manta- Rocafuerte- Montecristi) y conexión con Provincia del Guayas (175 Km.) con inversiones estimadas en US\$ 36.000.000. Se prevén 5 estaciones de peaje y un período de concesión de 10 años. Se preveía su puesta en marcha a fines de 2003. Los estudios preparatorios están a cargo de Corpecuador.

Complementariamente, tal como se señaló anteriormente se prevé concesionar unos 2.000 Km. de carreteras en tramos relativamente cortos, de entre 50 Km. y 150 Km. de longitud, por un período de 4 ó 5 años. En este caso, bajo la denominación de Plan Nacional de Puntos de Servicio (unos 36 puestos de peaje), se prevé la participación de pequeñas y medianas empresas del país. Las mismas tendrán a su cargo el cobro de peaje y la ejecución del mantenimiento de rutina más la prestación de servicios auxiliares (asistencia médica, grúa, comunicaciones, etc.) Según el MOP este programa comenzaría a fines del año en curso y se completaría hacia finales de 2004.

Existen otros proyectos a concesionar como el puente sobre el río Esmeraldas, hacia el aeropuerto (US\$ 55 Millones) y el puente sobre la Bahía San Vicente (US\$ 53 Millones) reemplazando el cruce actual por balsa. Asimismo, se prevé concesionar hacia comienzos de 2004 el tramo no asfaltado entre Santa Rosa de Cusubamba y Aloag (77 Km.).

Sin embargo, no surge claramente, el método que se seguirá para definir la estructura de las concesiones ni los mecanismos de adjudicación. Tampoco están claras las estructuras financieras previstas de los concesionarios y del Estado con relación a estos proyectos. Nos están disponibles estudios o informes respaldatorios del programa, al menos en sus aspectos conceptuales.

Concesión de los Principales Puertos

Los proyectos del sector están orientados a lograr una mayor eficiencia en los puertos públicos mediante su concesión al sector privado. Actualmente los puertos cuentan con servicios concesionados a privados, pero se estudia pasar la operación de las terminales a un esquema de concesión integral. El CONAM es el organismo oficial que apoya este proceso de concesionamiento. El Gobierno Nacional mediante la Ley de Modernización del Estado ha decidido concesionar los cuatro puertos comerciales bajo la modalidad "Landlord". Los puertos se han mantenido "estáticos" debido a la falta de inversiones en el sector, ya que la ley de administración de puertos no permitía la compra de bienes de capital. De esta manera los puertos ecuatorianos quedaron tecnológicamente atrasados.

Los más avanzados en procesos de concesión son el Puerto de Guayaquil, Bolívar y Esmeraldas, mientras que Manta se encuentra un poco más retrasado.

Concesión de Aeropuertos

El traspaso de los aeropuertos de Quito y Guayaquil representan hoy en Ecuador el proceso más importante de concesionamiento. En ambos casos se prevé la construcción de dos nuevos aeropuertos. En Quito se planea la nueva terminal en la zona de Puenbo (45 min. de Quito). Existe un acuerdo con un Consorcio privado para llevar adelante este plan, y el mismo será responsable (mientras dure la construcción) de mejorar y administrar el actual aeropuerto Mariscal Sucre.

En el caso de Guayaquil ya se llamó a licitación para operar, gestionar y desarrollar los aeropuertos locales (el actual y otro a construir por la misma empresa). Prevé la explotación del aeropuerto Simón Bolívar por 15 años y cuando se alcance un nivel de demanda adecuado, se construirá otro aeropuerto en la zona de Daular por un período adicional

de entre 25 y 30 años. Tanto los servicios aeronáuticos como no aeronáuticos serán responsabilidad del nuevo concesionario. El mismo determinará las tarifas a cobrar, aunque el control de tráfico aéreo y la torre de control seguirán en la órbita de la DGAC.


9. PROGRAMA VIAL Y LA ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL IIRSA

La Corporación Andina de Fomento, a través de Ministerio de Obras Públicas, financió la elaboración de un Plan Maestro Vial y la reconstrucción de importantes vías de la red nacional, lo que ha permitido al país contar con una importante infraestructura vial principal. Adicionalmente, se procedió a conceder un crédito para financiar parcialmente el mejoramiento y ampliación del Puente de la Unidad Nacional. Los créditos concedidos para este sector ascienden a US\$ 828 millones. Por otra parte, en el último Directorio (Septiembre 2003) se aprobó un nuevo préstamo para el sector Transporte y Competitividad por US\$ 259.7 millones dólares, con los cuales se atenderían carreteras de segundo orden susceptibles de ser descentralizadas, a cargo de organismos seccionales, y de carreteras de primer orden que complementen los ejes de integración suramericana de la iniciativa IIRSA.

La Estrategia de Integración Física Regional- IIRSA

La ubicación geográfica de Ecuador en Suramérica, lo define como uno de los países integradores de la infraestructura física regional. Esta definición, hace que las políticas a seguir por el MOP, se encuentren relacionadas con los países que lo rodean, principalmente Colombia y Perú, con altos volúmenes de transacciones interregionales y con Brasil, como conexión al Océano Atlántico, a través de la red fluvial Amazónica.

El Sector Vialidad de Ecuador, pertenece principalmente al Eje Andino de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica (IIRSA). Gran parte de los proyectos contemplados en el Programa, forman parte de las actividades que se encuentra realizando Ecuador para la integración con los países andinos, de acuerdo con las pautas del Acuerdo de Cartagena, donde el sector transporte ocupa un lugar de gran importancia y trascendencia.



Por otra parte, los nuevos retos del mundo actual, tales como el libre comercio impuesto por los países del Grupo Andino, especialmente entre Colombia y Ecuador, vigentes desde octubre de 1992, el proceso de globalización y la firma de la paz entre Ecuador y Perú en octubre de 1998, obliga al Estado Ecuatoriano a mejorar su red vial y a los transportistas a buscar unidades de mayor productividad a menores costos, que permitan competir en condiciones más favorables con los países vecinos.

Los proyectos seleccionados para el Programa sectorial de transporte, recientemente aprobado por la CAF, de los denominados Grupo IIRSA, permitirán al país crear una infraestructura dirigida a la integración regional y enfocada al fomento de las exportaciones. Esta propuesta tiene dos ejes principales: el Eje Multimodal Amazonas, y el Eje Andino. El Eje Multimodal Amazonas, permitirá utilizar varios tipos de transporte para unir los puertos del Pacífico ecuatoriano, con la cuenca del Atlántico, posibilitando la apertura de unos horizontes tan amplios como pudieran ser el mercado asiático y el brasileño.

El Eje Andino tiene el objetivo de enlazar los centros de producción más importantes y las ciudades de mayor población, de manera que el Ecuador se inserte físicamente a la Comunidad Andina de Naciones (CAN), como mercado de materia prima, productos, y servicios elaborados por la región.

Estos proyectos tendrán como impactos: el establecimiento de un Corredor Internacional (Colombia-Ecuador-Perú), como puerta de ingreso al Cono Sur; y crear una ruta internacional de tránsito de mercancías, particularmente dirigida a las exportaciones.

Un aspecto relevante del proceso de integración física lo constituye el cruce de las fronteras. Este aspecto, a menudo, tiene baja consideración, pero puede producir impactos mayores que el de la calidad de las vías de conexión. En el Anexo 1, se presenta el análisis efectuado en la materia en el marco de IIRSA. El programa sectorial de transporte y competitividad recientemente acordado entre el Gobierno y la Corporación Andina de Fomento, contempla inversiones

y procesos para la mejora de los principales pasos de frontera del país.

Una contextualización del Programa mirando la coyuntura del País en los ámbitos interno y externo, como es lo binacional y regional, permitirá objetivamente al Gobierno Nacional a emprender la rehabilitación del sistema vial ecuatoriano, así como la construcción de nuevas vías, dando solución a problemas nacionales y cumplimiento a los acuerdos suscritos internacionalmente.

Según IIRSA los principales proyectos estructurales de integración para Ecuador son:

Troncal Amazónica del Oriente. Este corredor recorre la región amazónica Ecuatoriana uniendo las ciudades de San Miguel - Lago Agrio, Tena, El Puyo, Macas y Zamora; posteriormente ingresa a la Sierra hasta articularse con Loja, Zumba y la Balsa. Los principales cuellos de botella están en la falta de pavimentado en el 55% de este corredor. El tramo Zaumba-La Balsa es parte del eje vial No 4 del Plan Binacional Perú- Ecuador.

Eje Vial No 1 del Plan Binacional Perú-Ecuador. El Tramo Guayaquil-Naranjal-El Guabo-Machala-Arenillas-Huaquillas. requiere de rehabilitaciones menores y un plan de sustentabilidad, dado que está expuesta periódicamente al fenómeno de El Niño.

Eje Vial No 2 del Plan Binacional Perú-Ecuador. Articula los centros poblados de Arenillas-Alamor-Pindal-Zapotillo-Lalamor.

Interconexión con el Oleoducto Nor Peruano. Es el proyecto de mayor magnitud del Plan Binacional de Desarrollo permitiría la monetización de las reservas no explotadas de la zona sur oriental del Ecuador a través de la extensión del oleoducto nor peruano. Además, permitirá la existencia de un camino de servicio paralelo al oleoducto que podría ser una nueva conexión vial entre Perú y Ecuador.

10. COMENTARIOS FINALES



- La mayor prioridad es el establecimiento de una instancia de coordinación o integración sectorial para la fijación de políticas y planteos estratégicos que permitan desarrollar un plan nacional a mediano y largo plazo. De esta forma se concentran las tareas de planificación y regulación en un organismo y se delega la fijación y la aplicación de políticas para cada modo de transporte, el control y fiscalización. En tal sentido se encuentra orientado el proceso de modernización previsto constitucionalmente. También se requerirá un cambio dentro de las organizaciones, ya que es común la escasez de recursos humanos y la falta de personal capacitado.

- Las asimetrías con relación a países vecinos (Colombia sobre todo) y el incumplimiento de pactos bilaterales, son los principales problemas del transporte terrestre internacional. Todo esto produce que se deban efectuar transbordos de mercadería en las fronteras, hecho que se ve agravado por la ineficiencia de las redes viales y las aduanas fronterizas. Las vinculaciones internacionales e intraregionales deben ser atendidas prioritariamente; también se debe asegurar la transitabilidad de las mismas mediante un plan de mantenimiento a mediano plazo que posea una estructura de financiamiento sólida y flexible a la vez, para poder asegurar adecuados niveles de operación y conservación. Debe evitarse que estos planes de financiamiento se vean involucrados en circuitos que dificulten la aplicación directa de los recursos.

- Se debe revisar el marco regulatorio de las privatizaciones y los futuros concesionamientos de infraestructura y servicios de transporte. También se debe poner el foco en los organismos encargados de la fiscalización y el control de los futuros concesionarios.

- Es necesario un cambio en materia de operación y gerenciamiento del sector. Ese cambio debe venir de la estructura empresaria, para lo cual deberán promoverse incentivos y capacitación correspondiente para la estructura corporativa actual. Por otro lado, es indispensable pensar en la renovación progresiva de flotas y buscar que los programas de inversión, operación y mantenimiento tengan

los niveles de confiabilidad apropiados, asegurando un control estricto por parte de los organismos correspondientes.

- Una de las prioridades es la integración regional. La integración debe ser tanto nacional como internacional. Debe tener un marco regulatorio común a todas las regiones que debe ser discutido y aceptado por todos los integrantes. Es decir que primero debe partirse de la concepción de una plataforma normativa, comercial y operativa que permita la concreción de proyectos de integración física para el intercambio regional.

- Muchas de las medidas a tomar para revertir la situación del sector no tienen un costo fiscal alto, pero si son altos los costos políticos. Muchas de las medidas pueden ir en contra de intereses económicos y de prácticas sumamente arraigadas. Es decir que, como el principal problema es el deterioro de las instituciones, el primer paso a tomar debería ser el desarrollo de un Plan Estratégico a nivel Nacional.

Un diagnóstico bien realizado y detallado debería ser el punto de partida, para luego proyectar una visión a largo plazo y planificar la transición hasta ese objetivo. Para concretar dicha transición es imprescindible la definición clara de responsabilidades y competencias para poder aprovechar al máximo el papel de cada uno de los organismos involucrados.

ANEXO 1. Pasos de Frontera



Un aspecto relevante en los procesos de integración regional lo constituye el comercio intrarregional y la disponibilidad y eficiencia del sistema de transporte para el traslado de los bienes que se comercian. En estos casos, el transporte terrestre adquiere particular relevancia. Su efectividad está estrechamente ligada a la fluidez con que se transita a través de los pasos fronterizos que permiten la conexión entre países. El funcionamiento adecuado de los servicios mencionados son un soporte estratégico de la competitividad de un país. La mejora de los pasos de frontera pueden contribuir al aumento de la competitividad por el impacto que tiene sobre los aspectos logísticos del comercio internacional.

Los pasos de frontera de Ecuador con Colombia y Perú que se presentan a continuación, ilustran la situación descrita. Aquí se presenta el relevamiento y diagnóstico de cada uno

de ellos efectuado en el marco del Estudio "Facilitación del Transporte en Pasos de Frontera" desarrollado como parte de los procesos sectoriales de IIRSA.

Nombre del Paso	RUMICHACA	
Países que vincula	Colombia - Departamento de Nariño	Ecuador - Provincia del Carchi
Localidades fronterizas	Ipiales	Tulcán
Característica económicas de las zonas	Comercio, comercio transfronterizo; Agricultura: Papa, arveja, hortalizas; Ganadería: Pasto para ganado lechero, leche	
Otras Localidades	Pasto 83 Km, Popayán 324 Km, Cali 441 Km, Bogotá 881 Km, Cúcuta 1.449 Km	Ibarra 123 Km, Quito 229 Km, Guayaquil 655 Km, Huaquillas 797 Km
Ubicación	00° 49' 49" Latitud Norte - 77° 38' 40" Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	Ubicado a 3.900 metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Ipiales (cerca de 100.000 habitantes) y Tulcán (cerca de 80.000 habitantes). El terreno es ondulado y montañoso y el clima es templado con una temperatura media anual de 11°. La precipitación media anual en el área es de 870 mm.	
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente. Sin embargo, por razones de seguridad, recientemente se estableció un horario de cierre en Ecuador.	
Vías de acceso principales	Ipiales está comunicada por carretera pavimentada con Pasto y desde allí con las ciudades del interior de Colombia como son Popayán, Cali, Medellín, Bogotá y Cúcuta. Se tiene en proyecto el mejoramiento de la comunicación entre Pasto y Mocoa; con este mejoramiento el tiempo de viaje entre Ipiales y Bogotá se acorta en varias horas.	Tulcán esta comunicada por carretera pavimentada con Ibarra, Quito, Guayaquil y Huaquillas en la frontera con el Perú.
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Ipiales está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.	La vía de acceso a Tulcán está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido.
Controles Migratorios	El control migratorio está a cargo del Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)	Policía Nacional
Aduana	Puesto de la Aduana en el CENAF de Ipiales. Aduana de Ipiales dependiente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).	Puesto de la Aduana en el CENAF de Tulcán
Seguridad	Departamento de Policía de Nariño, dependiente de la Policía Nacional	Policía Nacional
Volumen de tránsito anual	Año 2000. Vehículos de carga estimados 40.000	
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera importante dentro de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En el año 2000 cruzaron por este paso de frontera cerca de 800.000 toneladas de las cuales el 30% lo hicieron en el sentido Colombia - Ecuador y el 70 % en el sentido Ecuador - Colombia. Más del 80 % del comercio binacional entre Colombia y Ecuador se realiza por este paso de frontera. No existen datos sobre tránsito de mercancías a terceros países. En cambio, existe un bajo movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a empresas de Ecuador y Perú que utilizan este paso de frontera. Los primeros bajo la modalidad de Permiso de Tránsito y los segundos dentro del marco de la Decisión 398 "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera" de la CAN. La canasta de productos exportados por Ecuador está constituida por vehículos, tractores, ciclomotores, preparados cármicos, pescados, moluscos, cereales, productos farmacéuticos, caucho y sus manufacturas, madera y sus manufacturas, productos de hierro y acero, legumbres y hortalizas, algodón, papel y cartón, fibras sintéticas. Las exportaciones colombianas por su parte incluyen: materias plásticas artificiales, azúcar y artículos de confitería, papel y cartón, manufacturas de pasta celulósica, productos farmacéuticos, productos químicos, vehículos, caldera, maquinas y aparatos eléctricos, artículos de librería, caucho natural o sintético, vidrio y sus manufacturas, calzados.	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u\$s 1069 en el sentido Colombia - Ecuador y de u\$s 400 en el sentido Ecuador - Colombia. En Ipiales y Tulcán se efectúa la operación de trasbordo coactivo de carga de camiones ecuatorianos a colombianos y viceversa. En algunos depósitos existen equipos para la manipulación de la carga pero en general, la operación es manual. La mayor parte de los camiones que efectúan el transporte de carga de comercio internacional son del tipo C2S2 o C2S3 del tipo tractocamión con una capacidad de carga cercana a 50 toneladas. Existen algunas mercancías especiales como son los graneles líquidos y la carga refrigerada, las cuales no están sujetas a la práctica del trasbordo. También carga privada. Existe un flujo de autobuses de transporte de pasajeros pertenecientes a empresas ecuatorianas y una peruana. Las ecuatorianas bajo la figura de Permiso de Tránsito y la peruana bajo el amparo del régimen establecido por el Acuerdo de Cartagena.	
Controles Integrados	Existen Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) a ambos lados del puente de Rumichaca, en Ipiales y Tulcán. En estas instalaciones están agrupadas las diferentes entidades que tienen que ver con los trámites de comercio exterior y migración.	
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En las instalaciones del CENAF actúan las siguientes entidades: DIAN, DAS; ICA, Ministerio de Transporte, Policía Nacional y Ministerio de Comercio Exterior. Hay varias almacenadoras privadas para realizar los trámites aduaneros	El CENAF se inauguró en el año 2000. Actúan los dependencias de la Policía Nacional (migraciones y seguridad), el Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), el Ministerio de Obras Públicas, el SETUR (Turismo) y la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). Debido a la práctica del trasbordo, hay varios depósitos privados para realizar los trámites aduaneros
Varios	De acuerdo con lo planteado en la Decisión 399 "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera" de la CAN debería permitirse el acceso de los camiones con carga a ambos lados de la frontera. Sin embargo, esto no sucede y se ha establecido la práctica del trasbordo de carga, lo cual genera problemas de diferente índole. Un alto número de personas deriva su ingreso del trasbordo de mercancías. Estas personas actúan como estibadores	

Nombre del Paso		PUENTE SAN MIGUEL	
Países que vincula	Colombia - Departamento del Putumayo	Ecuador - Provincia de Sucumbios	
Localidades fronterizas	-----	-----	
Característica económicas de las zonas	-----		
Otras Localidades	Puerto Asis 118, Mocoa 202 Km, Neiva 518, Bogotá 809 km	Nueva Loja 20 km, Quito 229 Km, Guayaquil 655	
Ubicación	00° __ ' __ " Latitud Norte - 76° __ ' __ " Longitud Oeste		
Aspectos geográficos	Ubicado a __ metros sobre el nivel del mar. A ambos lados de la frontera solo hay pequeños caseríos. El terreno es plano y el clima es cálido con una temperatura media anual de __ °C. La precipitación media anual en el área es de __ mm.		
Temporalidad	El puente internacional de San Miguel es de reciente apertura.		
Vías de acceso principales	El puente internacional esta comunicado por carretera con Mocoa. Sin embargo, se trata de una vía con bajas especificaciones geométricas y sin pavimentar. Cerca de la frontera se encuentra la población de Orito donde existe una pequeña refinería. El gobierno colombiano presentó a la CAF un programa para pavimentar la carretera hasta Mocoa. Desde Mocoa existe comunicación con: (i) el interior del país a través de la carretera pavimentada Mocoa - Pitalito - Neiva. El sector Mocoa - Pitalito se está terminando de pavimentar con financiamiento de la CAF. Cabe señalar que la carretera San Miguel - Mocoa - Neiva - Bogotá - Villavicencio - El Yopal - Arauca hace parte del corredor IIRSA identificado por el gobierno colombiano como una nueva ruta de conexión andina (ii) con el departamento de Nariño a través de la carretera Mocoa - Pasto de 143 km de longitud. El mejoramiento de esta carretera también ha sido considerado por el gobierno colombiano	El acceso al puente de San Miguel es a través de un carretable con bajas especificaciones geométricas. Desde Nueva Loja hay comunicación con Baeza y Quito.	
Carpetas de rodado y estado	La vía de acceso desde la carretera Mocoa - Puerto Asis tiene bajas especificaciones geométricas. Es una carretera de dos carriles angostos	La vía de acceso desde Nueva Loja es de bajas especificaciones y no está pavimentada	
Controles Migratorios	Hay instalaciones pero no están ocupadas	Hay instalaciones pero no están ocupadas	
Aduana	Hay instalaciones pero no están ocupadas	Hay instalaciones pero no están ocupadas	
Seguridad	Departamento de Policía del Putumayo, dependiente de la Policía Nacional	Policía Nacional	
Volumen de tránsito anual	Año 2000		
Importancia en el comercio bilateral y regional	Se trata de un paso de frontera incluido en la Decisión 271 de la CAN "Sistema Andino de Carreteras". El paso ofrece una ruta alterna para el comercio bilateral y comunitario. Dentro del programa IIRSA fue identificado como prioritario y tal como se mencionó anteriormente, la conexión del puente San Miguel con Mocoa, fue presentada por el gobierno colombiano para financiamiento por parte de la CAF.		
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Colombia - Ecuador Actualmente el movimiento de pasajero y carga internacional de carga es nulo. Hay un pequeño movimiento fronterizo.		
Controles Integrados	En el puente solo existen controles de seguridad a ambos lados de la frontera. En desarrollo de acuerdos binacionales se construyó un CEBAF en el lado ecuatoriano pero no ha sido ocupado. Las obras están concluidas pero no esta en funcionamiento.		
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	NO HAY	NO HAY	
Varios	A lo largo de la frontera entre Colombia y Ecuador tradicionalmente solo ha operado el paso de frontera de Rumichaca. Con la apertura del puente de San Miguel se busca contar con una ruta alterna para el comercio internacional. La nueva ruta a través de este paso hace parte del Sistema Andino definido por la Decisión 271 de la CAN y también del corredor identificado para el programa IIRSA. El departamento del Putumayo en Colombia afronta una seria crisis socioeconómica por la presencia de cultivos ilegales y grupos ilegales al margen de la ley. Esta situación afecta la operación del paso y el movimiento de pasajeros y carga		

Nombre del Paso		HUAQUILLAS - AGUAS VERDES	
Países que vincula	Ecuador - Provincia de El Oro	Perú - Departamento de Tumbes	
Localidades fronterizas	Huaquillas	Aguas Verdes	
Característica económicas de las zonas	-----		
Otras Localidades	Machala 71 km, Guayaquil 244 Km, Quito 568 Km, Tulcán 797 Km	Tumbes 27 km, Piura 300 Km, Lima 1.300 Km	
Ubicación	3° 28' latitud sur - 80° 14' longitud oeste		
Aspectos geográficos	Ubicado prácticamente a nivel del mar. A ambos lados de la frontera se encuentran las ciudades de Huaquillas (cerca de 40.000 habitantes) y Aguas Verdes (cerca de 20.000 habitantes). Adicionalmente se calcula una población flotante de 10.000 personas que se mueve en la zona fronteriza. El terreno es plano y el clima es caliente		
Temporalidad	Tradicionalmente la frontera ha operado permanentemente.		
Vías de acceso principales	Huaquillas está comunicada por carretera pavimentada con Machala, Guayaquil, Quito y el resto del país.	Aguas Verdes esta comunicada por carretera con Piura, Trujillo, Lima y Tacna, en la frontera con Chile.	
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Huaquillas está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones	La vía de acceso a Aguas Verdes está totalmente pavimentada. Se trata de una vía de dos carriles con ancho variable de bermas, demarcación horizontal de la calzada y señalamiento vertical en todo el recorrido. El acceso al puente internacional la vía esta totalmente congestionada por la presencia de comerciantes, peatones, taxis y camiones	
Controles Migratorios	Policía Nacional del Ecuador. Las instalaciones están ubicadas en el Centro Integrado a unos 6 Km. de la línea fronteriza	Dirección General de Migraciones y Naturalización Las instalaciones están ubicadas en el Complejo de Zaramilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza	
Aduana	Corporación Aduanera Ecuatoriana CAE cerca de la línea fronteriza	Intendencia de SUNAT en el Complejo de Zaramilla	
Seguridad	Policía Nacional del Ecuador	Policía Nacional del Perú	
Volumen de tránsito anual	Año 2000		
Importancia en el comercio bilateral y regional	En 2002 (hasta noviembre) se habían movlizado 24.400 toneladas de Ecuador a Perú y 66.000 toneladas de Perú a Ecuador. Adicionalmente se habían movlizado cerca de 4.500 toneladas bajo la modalidad de transito aduanero. El movimiento depende mucho de las fluctuaciones en el cambio de moneda. Adicionalmente existe un movimiento transfronterizo de carga principalmente en sentido Ecuador - Perú. Existe un movimiento de autobuses de pasajeros pertenecientes a una empresa del Perú, la cual esta habilitada en su país de origen y cuenta con permiso de prestación de Servicios en Ecuador, Colombia y Venezuela. Recientemente se autorizó a una empresa ecuatoriana para realizar viajes hasta Tumbes.		
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Por este paso de frontera se canaliza cerca del 10% del valor del intercambio comercial entre Ecuador y Perú. El valor promedio de la tonelada transportada por modo carretero en este paso de frontera es de u\$s 450 en el sentido Ecuador - Perú y u\$s 580 en sentido contrario. Ambos países han habilitado transportadores para el comercio internacional y estos han recibido los respectivos Permisos de Prestación de Servicios. Sin embargo, es poco frecuente que los camiones ecuatorianos viajen más allá de Aguas Verdes y los peruanos más allá de Huaquillas. En general se hace trasbordo en la frontera. Autorizado por el Convenio de Transporte Transfronterizo suscrito entre los dos países, con una reglamentación menos estricta que la usada en la CAN, existe un movimiento de carga que en ocasiones compete con el internacional. Además, en este paso se registra un ligero movimiento hacia terceros países. Este movimiento sin embargo, es muy bajo. Las principales mercaderías transportadas por este paso son productos primarios, mineral y agropecuario y en menor medida manufacturas. En sentido Perú - Ecuador se destacan Tableros, levaduras vivas, materiales vegetales, minerales de cobre calzados, adhesivos, crustáceos, laminado de hierro y acero, bamiles, café, goma de mascar, jugos, papeles y cartones y bambú. En sentido contrario; camisetas de algodón y lana, perlas finas o cultivadas, piedras preciosas, plata, oro cobre y sus manufacturas, productos alimenticios. El comercio intrafronterizo está constituido por prendas de vestir, zapatos, telas, electrodomésticos, muebles, alimentos naturales o procesados, materiales para la construcción, licores y alambre de púas. El contrabando tradicional está conformado por frutas, ganado en pie, arroz, pescado, queso, golosinas, detergente, aceites plásticos, gas, combustible y kerosene. Adicionalmente se presenta contrabando de armas asociado al fenómeno de las drogas		
Controles Integrados	No existen centros integrados para atender el comercio binacional. En el lado ecuatoriano las entidades nacionales como la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la Policía Nacional (migraciones y seguridad) tienen cada una, instalaciones propias e independientes. En Machala, la capital provincial, existen oficinas del SESA. En el lado peruano existe un Complejo en Zaramilla a unos 6 Km. de la línea fronteriza donde actúan la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (Sunat), el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), la Dirección de Migraciones y Naturalización, la Policía Nacional del Perú y la Dirección General de Migraciones y Naturalización. En Tumbes hay oficinas del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y el Inreña (control forestal). Existe un proyecto para construir un nuevo puente internacional y vinculado a este un CEBAF para atender el transporte internacional. De esta manera se separaría el movimiento de carga y el movimiento comercial fronterizo que actualmente se realizan en forma simultánea a través del puente existente.		
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	En Huaquillas hay dos depósitos autorizados con infraestructura de apoyo limitada.	Hay un terminal privado situado a unos 20 Km. de la frontera (Depósito S.A). Cuenta con báscula, montacargas (único en la zona), playa de estacionamiento y superficie techada para el depósito de mercadería.	
Varios	El grado de congestión y deterioro urbano en la vía de acceso al puente internacional, hace que la circulación de vehículos y camiones sea muy difícil. Por esta razón se ha contemplado la construcción de un nuevo puente internacional a unos 2 Km. del existente, junto con un CEBAF. Allí se atendería el movimiento internacional de carga y se lograría una integración en los trámites de cruce de frontera. El grado de dependencia de las poblaciones aledañas, respecto al transporte internacional es intenso. Se verifica una importante cantidad de transporte artesanal (triciclos) y labores de estiba de la carga		

Nombre del Paso	MACARA - LA TINA	
Países que vincula	Ecuador - Provincia de Loja	Perú - Departamento de Piura
Localidades fronterizas	Mácara, ubicada a unos 5 Km. de la línea fronteriza	Suyo, ubicada a unos 15 Km. de la línea fronteriza
Característica económicas de las zonas	-----	
Otras Localidades	Loja 190 Km., Cuenca 396 Km., Guayaquil 447 Km., Quito 837 Km., Rumichaca 1066 Km.	Suyo 15 Km., Sullana 120 Km., Piura 158 Km.
Ubicación	4° 38' Latitud Sur - 80° 05' Longitud Oeste	
Aspectos geográficos	En la línea fronteriza no hay poblaciones. Macará en el lado ecuatoriano se encuentra a 5 minutos y Suyo en el lado peruano a unos 20 minutos. El terreno es ondulado. El clima es templado.	
Temporalidad	No hay interrupciones por factores climáticos	
Vías de acceso principales	Macará está comunicada por carretera con Loja, Guayaquil, Quito y el resto del país	La Tina esta comunicada por carretera con Piura, Trujillo y Lima
Carpeta de rodado y estado	La vía de acceso a Macará es una vía de dos carriles con ancho variable de carril y bermas	La vía de acceso a La Tina es una vía de dos carriles con ancho variable de carril y bermas
Controles Migratorios	Policía Nacional del Ecuador	Dirección General de Migraciones y Naturalización
Aduana	CAE tiene una pequeña oficina al lado de la frontera. Sin embargo la aduana importante está en Loja	Hay una pequeña oficina de Sunat
Importancia en el comercio bilateral y regional	El paso está incluido en la Decisión 271 "Sistema Troncal Andino de Carreteras" de la CAN. Actualmente el movimiento de comercio internacional es mínimo. El movimiento existente es de carácter regional. Une la sierra ecuatoriana con la costa peruana del Océano Pacifico	
Aspectos del comercio y el transporte carretero internacional	Es un movimiento regional constituido básicamente por víveres y bebidas	
Controles Integrados	No hay. Cada entidad tiene sus propias oficinas	No hay. Cada entidad tiene sus propias oficinas
Infraestructura disponible para el control y servicios a las cargas y operadores privados	No hay	No hay Oficinas independientes
Varios	Es paso con un movimiento internacional mínimo	



Frontera Ecuador-Peru, 2002. Via de acceso al puente internacional



Frontera Ecuador-Peru, 2002. Aduana en Huaquillas



Frontera Ecuador-Peru, 2002 Acceso al Puente Internacional desde Huaquillas. Ecuador



Frontera Ecuador-Peru, 2002. Inspección de camión en instalaciones del SVA de Ecuador

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS



1. Estadísticas de transporte en el Ecuador, Ministerio de Obras Públicas, Ecuador, 2002.
2. Boletín Estadístico de Puertos y Transporte Acuático, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Armada del Ecuador, Enero- Diciembre 2002.
3. Ecuador: vías para el desarrollo, MOPC, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Junio 2003.
4. Diagnóstico y estrategias de actuación para el Sector Transporte, Ecuador, L. Petrone, Enero 2003.
5. Ecuador y los intereses marítimos. Dirección General de Intereses Marítimos, Armada del Ecuador, 1998.
6. El transporte marítimo en el desarrollo del Ecuador: una propuesta para la reactivación y fortalecimiento de la flota mercante nacional DIGIEM, Armada del Ecuador, 2002.
7. Facilitación del transporte en los pasos de frontera. Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sur América (IIRSA), 2002.
8. Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario del Ecuador, ENFE, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 2002.
9. Plan Maestro de Vialidad para la Red Estatal del Ecuador, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, 2002.



Corporación Andina de Fomento
Sede: Av. Luis Roche, torre CAF,
Altamira. Apdo. Postal: Altamira 69011.
Caracas, Venezuela

Vicepresidente de Infraestructura
Antonio Juan Sosa
asosa@caf.com

Director de Políticas Sectoriales de
Infraestructura
Rolando Terrazas Salinas
rterraza@caf.com

Especialista en Transportes
Jorge H. Kogan
jkogan@caf.com

Colaboró en la preparación
de este informe:
Lic. Bettina Zingg
bzingg@caf.com

Diseño Gráfico
Richard Blanco Arias

Descargo de Responsabilidades

La CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO ("Corporación") ha publicado este documento ("Documento") con fines exclusivamente informativos sobre el desarrollo y las actividades de la Corporación y/o sobre temas relacionados al ámbito de Infraestructura. Por lo tanto, los usuarios no pueden transferir, copiar, imprimir y en general hacer uso de la información, salvo que dicho uso sea sin fines comerciales.

Adicionalmente, este Documento puede incluir trabajos y documentos elaborados por terceros, los cuales pudieran haber sido elaborados por consultores ajenos o no a la Corporación. La presentación de todo este material se realiza con fines exclusivamente informativos y la Corporación, de ninguna manera, se hace solidaria con sus contenidos o con las implicaciones que de los mismos se puedan realizar. La Corporación no asume responsabilidad alguna por la información contenida en dichos trabajos y documentos.

Este Documento puede incluir direcciones a sitios web de terceros. Las direcciones enunciadas no están bajo el control de la Corporación, quien no es responsable de sus contenidos. La Corporación provee estos enlaces como un servicio a los usuarios del Documento y sus inclusiones no implican el respaldo o la aprobación de los materiales u opiniones publicadas en los mismos.

Por consiguiente, el uso del contenido de este Documento es sólo al riesgo del usuario. La Corporación no garantiza ni puede ser tenida como responsable por el contenido, la exactitud o la integridad del material que aparece en este Documento y, por lo tanto, sus contenidos no comprometen a la Corporación. Adicionalmente, bajo ninguna circunstancia la Corporación podrá ser tenida como responsable por pérdidas, daños, compromisos o gastos incurridos o asumidos como resultado del uso del contenido de este Documento.

Nada en este Documento puede o debe interpretarse como una renuncia a las inmunidades, exenciones y privilegios otorgados a la Corporación por su Convenio Constitutivo o por los acuerdos celebrados o que se celebren entre la Corporación y sus países accionistas.

