

## INFRAESTRUCTURA FÍSICA E INTEGRACIÓN REGIONAL

En esta edición del *Boletín FAL* se aborda el aporte de la infraestructura física a la integración regional y se analizan los casos particulares de la IIRSA, el Proyecto Mesoamérica y la CARICOM. La autora del *Boletín* es Georgina Cipoletta Tomassian de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. Para obtener más información sírvase comunicarse con [georgina.cipoletta@cepal.org](mailto:georgina.cipoletta@cepal.org).

### Introducción

La integración regional es el proceso mediante el cual diversas economías nacionales incrementan su complementación, buscando aumentar sus mutuos beneficios. Bajo esta premisa, la conformación de bloques de integración regional implica una serie de ventajas generales para las economías de los países miembros, entre las cuales se destacan: el mayor poder de negociación; la ampliación de la capacidad de atracción de recursos internacionales; el mejor aprovechamiento de las economías de escala en la producción; la extensión del mercado efectivo, y la menor vulnerabilidad económica ante factores externos, entre otras. En este sentido, los espacios de integración regional o subregional tienen el potencial de constituirse en plataformas destinadas al mejor aprovechamiento de las oportunidades de la economía mundial globalizada, al mismo tiempo que pueden consolidarse como atenuantes de la vulnerabilidad ante las fluctuaciones y riesgos de los mercados globales para sus países miembros.

En términos generales, los procesos de integración regional pueden ser vistos, al menos, en tres dimensiones:

- La integración **económica y comercial**, que contempla distintos grados o etapas de integración (acuerdos preferenciales de comercio; área de libre comercio; unión aduanera; mercado común, y unión económica y monetaria).
- La integración **política**, que implica una mayor profundidad, coordinación y armonización de acciones en el ámbito gubernamental e institucional entre sus miembros.
- La integración **física**, en la que la infraestructura y sus servicios son los protagonistas.

La región de América Latina y el Caribe (ALC) no ha sido ajena a este tipo de experiencias integradoras, desarrollando los primeros planteamientos de integración económico-comercial desde la década de 1950 y profundizándolos hasta la actualidad (MERCOSUR, CAN, Mercado Común Centroamericano, CARICOM, etc.).

Los procesos integracionistas en América Latina lograron un importante avance en la primera mitad de los años noventa, especialmente desde el punto de vista comercial. Sin embargo, los esfuerzos de la integración se vieron disminuidos en la segunda parte de dicha década, principalmente debido a la sucesión de crisis internacionales que afectaron a los países de la región y a otros factores vinculados esencialmente a aspectos políticos y de crisis de confianza, entre otros.

### I. INTEGRACIÓN REGIONAL Y CRISIS

En 2009 las economías de todo el mundo se vieron afectadas por una de las crisis económico-financieras internacionales más intensas desde los años treinta. En este tipo de contexto, los procesos de integración en América Latina tienen la posibilidad de jugar un rol trascendental para enfrentar la vulnerabilidad ante dichos fenómenos de crisis, como así también de aprovechar una oportunidad para replantear la consolidación de lazos cooperativos regionales más dinámicos. En tal sentido, cabe destacar el mensaje transmitido por el prestigioso politólogo francés, Alain Rouquié, durante su exposición "América Latina después de la crisis" —efectuado este año en la sede de la CEPAL—, en donde señaló

la importancia que reviste la integración regional en épocas de crisis— e hizo hincapié en concientizar que "el nivel global es ineficiente, el de Estado-nación insuficiente y (...) el regional es el imprescindible".

Asimismo, a pesar de reconocer la lenta evolución de la integración regional, el profesor Rouquié postuló varias razones para creer que las dificultades actuales puedan promover una nueva concepción: "En la construcción de una nueva arquitectura económica internacional, América Latina debe tener su peso, estar presente; pero para hacerlo como región hay que crear instituciones concretas que velen por ese objetivo. Hay varios proyectos, pero desgraciadamente tienen más color nacional, entonces el interrogante es: ¿dónde están las instituciones que unifican, que aglutinan y que aportan una dimensión nueva a la integración, apoyando aquellos que faciliten una integración con sentido de destino común para que América Latina pese más en el concierto mundial? Frente a la crisis y a la necesidad de encontrar regulaciones que funcionen, el nivel regional es el que se precisa. Si no es así, no habrá posibilidades para que América Latina esté presente en la recomposición de las regulaciones globales".

Desde el punto de vista del progreso de los procesos de integración regional que comprenden principalmente la dimensión comercial, se observa que ante la ocurrencia de las últimas crisis económico-financieras, la mayoría de los países han asumido posiciones proteccionistas que van exactamente en el sentido inverso al de la integración. A modo de ejemplo, para la última crisis internacional, el Banco Mundial ha detectado la aparición de 89 nuevas restricciones al comercio desde octubre de 2008 en adelante.

En tal sentido, la CEPAL ha asumido una posición particular al respecto que es bien definida por las palabras de su Secretaria Ejecutiva, Alicia Bárcena (Medellín, 30 de marzo de 2009): "este no es el momento para el aislamiento y el proteccionismo, sino para el multilateralismo y la responsabilidad; es una oportunidad de fortalecer la cooperación internacional con miras a evitar y resolver crisis futuras. Un momento en que hay que tener presentes los principios fundamentales del Consenso de Monterrey y redoblar nuestros esfuerzos cooperativos por alcanzar a tiempo los Objetivos de Desarrollo del Milenio convenidos internacionalmente".

### II. LA INTEGRACIÓN FÍSICA SILENTE

Las dos primeras formas de integración que han sido mencionadas previamente (económico-comercial y política) han sido ampliamente analizadas en diversos estudios y producciones académicas a nivel internacional, de modo que, sin intención de quitarles la importancia que merecen, no serán ahondadas en el desarrollo de este artículo. Ahora bien, respecto a la integración física, hemos de observar una importante mora analítica dentro de las reflexiones sobre la integración regional.

Queremos ser enfáticos en este punto, la integración física es la menos difundida, sin embargo, se trata justamente de una verdadera y positiva "integración silente". La motivación para llamar de esta forma a la integración física se debe a que notamos que, aun cuando la integración política y la económica estén en problemas o prácticamente detenidas debido a los diferentes motivos antes mencionados, la integración física continúa funcionando.

Antes de profundizar el desarrollo de dicho concepto dentro de los casos existentes en América Latina y el Caribe, resulta fundamental destacar la importancia de la integración física para el desarrollo económico y social de nuestra región.

### III. ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA INTEGRACIÓN FÍSICA?

América Latina registra limitaciones importantes en la provisión de servicios de infraestructura de transporte que pueden condicionar seriamente su competitividad comercial y su desarrollo futuro: la provisión de servicios y la dotación de infraestructura es escasa, las políticas públicas en la materia son múltiples y dislocadas y, en la mayoría de los casos, se observa una total ausencia de criterios de sostenibilidad en su concepción y diseño, tal como se ha analizado ampliamente en boletines previos.

Según los últimos estudios que la CEPAL está realizando en esta materia —los cuales serán próximamente publicados—, las estimaciones para América Latina para el período considerado entre 1995 y 2010 indican un mayor crecimiento de la demanda que de la oferta de infraestructura de transporte, señalando una ampliación de la brecha respecto del año base 1995, que se extiende durante todo el período analizado y, especialmente, durante la última fase expansiva 2003-2007. Si bien la brecha se reduce en 2009 debido a la contracción del PIB mundial y de los países latinoamericanos, a partir de 2010 vuelve a incrementarse. Es decir, en la medida que la región retome un sendero de expansión de largo plazo y la demanda externa se recupere, la brecha continuará aumentando, lo cual pone en evidencia la necesidad de profundizar las inversiones y acciones para el desarrollo de la infraestructura de transporte como una prioridad en las agendas de los países de la región.

Sin embargo, el problema en la región no es solamente de falta de disponibilidad o estrechez física de la oferta de servicios de infraestructura, sino también de la organización de los mercados, de los marcos regulatorios y de la facilitación del transporte. Este conjunto de problemas se convierte en un vehículo de pérdida neta de competitividad y de productividad de los factores, restringiendo las posibilidades futuras de crecimiento y obstruyendo la implementación eficaz de políticas de desarrollo de la región.

Los requerimientos de desarrollo en infraestructura que los países de la región tienen actualmente, precisan de un abordaje más integral, donde no solo se deben mejorar aspectos regulatorios o de financiamiento, sino que también se debe perfeccionar la forma en cómo se concibe y planifica la infraestructura y los servicios de transporte que hacen uso de ella, mediante un reforzamiento y mayor coordinación de la actuación del Estado, la cooperación e integración con las economías de la región y una mejor articulación con el sector privado bajo el concepto de asociaciones público-privadas.

La infraestructura tiene alto impacto tanto en la esfera económica como en la social. En la medida en que se mejore el desarrollo de infraestructura y la conectividad de una economía, podrá reducirse más el costo de comercialización, obtener mayor competitividad, estimular nuevas inversiones, brindar mayor nivel de satisfacción a los clientes del exterior y ganar nuevos mercados. De esta manera, la infraestructura constituye una parte integral del sistema productivo que facilita la distribución de mercancías e impacta significativamente tanto en los resultados de las empresas de la economía, como en la organización de los territorios y en su dinamismo económico y social.

El impacto social de la infraestructura tiene que ver justamente con su potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social, dadas sus posibilidades de integrar y articular el territorio, proveyendo de accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, mejorando las condiciones y la calidad de vida de las personas. Por lo tanto, la infraestructura no solamente incrementa la productividad y reduce los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación de capital, sino que también facilita el desarrollo social, especialmente cuando la infraestructura está inserta en políticas de conectividad e inclusión social orientadas a las regiones más desamparadas económica y socialmente, contribuyendo a la vez a reducir los equilibrios distributivos.

El desarrollo de obras de infraestructura en el marco de políticas de integración regional permite la internacionalización de la prestación de servicios de infraestructura, favorece la integración económica, política y social entre los países y contribuye a suplir algunos déficits de dotación de determinados recursos naturales que algunos países pudieran registrar. Una adecuada disponibilidad de obras de infraestructura de interés regional, así como la prestación eficiente de sus servicios conexos, contribuye a que los países de dicha región puedan alcanzar un mayor grado de especialización productiva y desarrollar ventajas competitivas en los mercados globales.

De acuerdo con estas consideraciones, la integración de la infraestructura a nivel regional constituye un tema clave para potenciar el crecimiento y alcanzar mayores niveles de desarrollo en la región. Es por ello que en América Latina y el Caribe se requiere el desarrollo y profundización de las fórmulas que le permitan funcionar como un espacio integrado, y es en este sentido que se torna imprescindible disponer de una infraestructura física que conecte a los países de la región, articulando sus vías de comunicación por carreteras, ferrocarriles y transporte fluvial y marítimo, como así también integrando las diferentes formas de energía y las telecomunicaciones.

Los motivos por los que resulta importante atender a la integración física a nivel regional responden a las características propias de dicha forma de integración, las cuales se sintetizan a continuación:

- Conduce a la realización efectiva de la integración económica, comercial y política (sin infraestructura, ninguna de estas sería posible).
- Es imprescindible para lograr una mayor equidad social y disminuir las asimetrías entre los países.
- Tiene amplio potencial para fomentar la unión, la paz y el desarrollo en su sentido más amplio.
- Permite ir solucionando —de manera conjunta— problemas que son comunes, como por ejemplo los cuellos de botella físicos, tramos faltantes para las comunicaciones, obstáculos al comercio, etc., al mismo tiempo que estimula la creación o reorganización de cadenas productivas, facilita una inserción más competitiva en los grandes mercados del mundo, aboga por la armonización de políticas públicas y marcos regulatorios entre los países y sectores, fomenta el desarrollo de espacios geográficos aislados, propicia el desarrollo descentralizado, disminuye el costo comercial y de distribución, etc.
- Promueve la toma de decisiones basada en asuntos de mutua utilidad para los países participantes, permitiendo avanzar en temas concretos más allá de las diferencias políticas o diplomáticas que entre ellos existieran (aunque existen algunas excepciones más complejas, esto es lo que ha ocurrido efectivamente en la mayoría de los casos, tanto en los proyectos de la IIRSA, como en el Proyecto Mesoamérica).
- Tiene un papel que se relaciona con el largo y el mediano plazo, propio de las inversiones en infraestructura, lo que permite que su ejecución sea más acompañada y muchas veces no se detenga en períodos críticos.
- Incorpora más activamente la participación y decisión de los gobiernos locales y del sector privado, ya sea a través de la promoción, financiamiento, construcción u operación de obras de integración física.

Este último hecho es importante, ya que en las dos primeras esferas de la integración que se han mencionado, la participación más activa es ampliamente concentrada por el sector público (y la mayoría de las veces a muy alto nivel), lo que incide en que la agenda sea fácilmente "capturada" por intereses nacionalistas o que las urgencias (como las que imponen las grandes crisis económicas) cambien las prioridades políticas, dificultando la aplicación de medidas de integración efectivas. En la infraestructura, en cambio, la participación del sector privado y los gobiernos locales, ya sea promoviendo o construyendo obras, puede —dentro de un marco adecuado— servir de catalizador del proceso, movilizándolo intereses y recursos para que las obras se realicen. Una vez lograda la conexión física, existirán interesados en utilizarla para ampliar los mercados e incrementar el comercio interregional entre subregiones que antes no comercializaban o lo hacían en muy pequeña escala.

### IV. ¿CÓMO OPERA LA INTEGRACIÓN FÍSICA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE?

Al menos tres iniciativas existentes en América Latina y el Caribe incorporan un esquema de integración regional a nivel físico: la IIRSA en América del Sur, el Proyecto Mesoamérica (PM) en América Central y la CARICOM en el Caribe, con las cuales la CEPAL, y en particular la Unidad de Servicios de Infraestructura, trabaja estrecha y coordinadamente.

Más allá de sus nobles objetivos estratégicos declarados por estas iniciativas, esto no implica que las mismas estén exentas de dificultades y conflictos. Debe considerarse que, como todo proyecto de cooperación regional, el de la infraestructura también debe enfrentarse a las dificultades de lidiar con las diferentes prioridades e intereses de los distintos países involucrados. En este sentido, como argumentan Beato, Benavides y Vives (2002), los conflictos provienen de tres factores: i) información pobre a través de los países acerca de costos de los proyectos y los beneficios de los mismos; ii) limitaciones políticas y económicas al sostener costos de infraestructura construida en otro país, y iii) la falta de esquemas para distribuir los costos y los beneficios a través de los países. Evidentemente, un proyecto es a menudo de mayor interés para un país que para otro. Puede ocurrir que un proyecto que conecta a un país relativamente aislado con un país que tiene conexiones relativamente más fuertes con el resto de la región, usualmente sea de mayor interés para el país aislado. Esto es así porque el país bien conectado ya goza de varios de los beneficios del comercio interregional y posiblemente tenga mucho menos que ganar del proyecto. Definitivamente, tales diferencias en prioridades, intereses y recursos pueden dificultar este tipo de acuerdos entre los países.

Asimismo pueden existir opiniones encontradas en cuanto a la pertinencia o conveniencia de determinados proyectos de infraestructura. Efectivamente, entre los distintos actores involucrados en estos procesos de integración se han percibido distintas visiones que suelen reflejar una contraposición de intereses y preferencias a la hora de dar su apoyo u oposición a los proyectos. De todas maneras, también se puede afirmar que efectivamente han sido muchos más los avances que los retrocesos.

## 1. Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)

La IIRSA, creada en 2000, es uno de los procesos que mayores avances ha desarrollado en los últimos años en nuestra región. Su papel estratégico consiste en disipar los obstáculos de integración física más notorios (cuellos de botella, tramos faltantes, etc.), fomentar el comercio intrarregional en América del Sur, estimular la reorganización de cadenas productivas, asistir en la construcción de una economía sudamericana más integrada, competitiva y dinámica en un marco de sostenibilidad social y ambiental, incentivar la participación del sector privado, abogar por la armonización de políticas públicas y marcos regulatorios entre los países y sectores, y disminuir el costo comercial y distribución mediante el desarrollo de infraestructura en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones.

En el caso particular de la IIRSA, en los últimos años esta iniciativa logró avanzar en la realización de obras de infraestructura física de integración, a través de una cartera consensuada entre los 12 países de América del Sur (514 proyectos, por 69.000 millones de dólares en transporte, energía y comunicaciones, aunque los primeros son los principales, con casi un 60%). A inicios del año 2009, el 68% de los proyectos de la IIRSA presentaba avances concretos: 10% concluidos, 38% en ejecución y 20% en preparación efectiva.

Cuadro 1  
Avances en la cartera de proyectos de la IIRSA, 2009

Estado de proyectos	Porcentaje de proyectos	Cantidad de proyectos	Inversión estimada (en millones de dólares)
Concluidos	10	51	7 506
En ejecución	38	196	30 728
En preparación	20	103	17 383
Total	68	350	55 617

**Fuente:** Elaboración propia, sobre la base de información de la Iniciativa para la Integración en Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) [en línea] <http://www.iirsa.org>, 2009.

Además de los avances en la cartera de proyectos, cabe mencionar el desarrollo de algunas otras herramientas diseñadas para el apoyo de los objetivos de la iniciativa.

Una de estas herramientas es la "Metodología IIRSA de Análisis del Potencial de Integración Productiva y Desarrollo de Servicios Logísticos de Valor Agregado", la cual se utilizará para identificar la contribución de los proyectos de la IIRSA a la integración productiva en su área de influencia y asegurar el surgimiento de una oferta adecuada de servicios logísticos al sector productivo, en su carácter de usuario de dicha infraestructura.

Otra de las herramientas es la "Metodología IIRSA de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE)", un nuevo instrumento de planificación ambiental y social para la Iniciativa que permitirá dimensionar los impactos combinados de los proyectos de la cartera, identificando oportunidades de desarrollo socio-ambiental de los grupos de proyectos de la IIRSA, estableciendo lineamientos de gestión e inversiones asociadas que generen opciones de desarrollo sostenible.

Por su parte, el plan de trabajo de la IIRSA en materia de Procesos Sectoriales de Integración (PSI), que trabajan en transporte marítimo, aéreo y multimodal, pasos de frontera, integración energética, instrumentos de financiamiento y TICs para identificar obstáculos normativos e institucionales que impiden el desarrollo de la infraestructura básica en la región, ha desarrollado un conjunto importante de estudios y diagnósticos sobre aspectos normativos y regulatorios que rigen la provisión de servicios de infraestructura.

## 2. Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM)

También conocido como Proyecto Mesoamérica o ex Plan Puebla Panamá (PPP), fue lanzado oficialmente a mediados de 2008 (aunque efectivamente su trabajos comenzaron en el año 2001, con el PPP), con el objetivo de promover una integración regional entre el sureste de México y Centroamérica (más Colombia y la República Dominicana, que se incorporaron posteriormente) mediante el desarrollo de proyectos de infraestructura y de índole social que buscan generar desarrollo, dotar a la región de mayor competitividad y en consecuencia impactar positivamente a sus poblaciones. En el marco del Proyecto Mesoamérica los gobiernos avanzan en la solución de retos regionales con una visión de largo plazo, nutriendo al Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla y articulando sus componentes con el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) y sus diferentes Consejos de Ministros, para promover una cooperación entre los países miembros. Un análisis pormenorizado del funcionamiento del Proyecto Mesoamérica, así como de la cooperación existente de esta iniciativa con la CEPAL, fue desarrollado en extenso en el *Boletín FAL* N° 273: "Cooperación

CEPAL-Proyecto Mesoamérica: Aportes a la facilitación del comercio y el transporte en Mesoamérica". A continuación, solo se hace referencia a los principales hitos en cada uno de los ejes de acción del PM: transporte, energía, telecomunicaciones, facilitación comercial y competitividad, salud, medio ambiente, desastres naturales y vivienda.

Uno de los más importantes avances del PM ha sido el desarrollo de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), para aumentar la conectividad interna y externa de las economías de la región mediante la construcción, rehabilitación y mantenimiento de 13.132 km de carreteras, distribuidos en cinco corredores viales regionales.

En términos generales, la inversión estimada hacia junio de 2009 asciende a un total de 7.192 millones de dólares, con un avance de un 50% en la conclusión de las obras de construcción y modernización, equivalentes a 6.629 km de carreteras. Entre las obras recientes, se destacan la inauguración en octubre de 2009 de la carretera entre Guatemala y el estado de Tabasco, México, así como la modernización del puesto fronterizo entre ambos países. Además, en 2009 se han concluido otras importantes obras como el puente internacional Río Hondo (México-Belice), el puente fronterizo de La Amistad (El Salvador-Honduras), el puente internacional sobre el río Sixaola (Costa Rica-Panamá) y un nuevo puente internacional entre El Salvador y Guatemala.

En cuanto a la integración energética, el proyecto del Sistema de la Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) consiste en la construcción de aproximadamente 1.790 km de líneas de transmisión eléctrica desde Guatemala hasta Panamá y la conexión a 15 subestaciones de transformación, a un costo de más de 500 millones de dólares, que facilitará el intercambio de energía de hasta 300MW, y la conformación de un Mercado Eléctrico Regional (MER). El proyecto reporta un avance de un 69%, destacándose la interconexión eléctrica entre Guatemala y México ocurrida en octubre de 2009, la que permite el intercambio energético entre ambos países.

Además de estos proyectos, existen planes en telecomunicaciones para la construcción de una Autopista Mesoamericana de la Información (AMI) que reduzca la brecha digital; y en el ámbito energético, se ha iniciado la implementación de una Red Mesoamericana de intercambio tecnológico y científico en materia de biocombustibles, cuyos avances incluyen las recientes inauguraciones de dos plantas piloto de producción de biodiesel, con tecnología colombiana, en El Salvador y Honduras, así como la construcción en marcha de similares plantas en Chiapas, México y Guatemala.

En el marco de la Modernización de Aduanas y Pasos Fronterizos, se ha avanzado en la aplicación del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) en la frontera El Amatillo, entre El Salvador y Honduras, con reducciones de hasta un 75% en el tiempo de tránsito.

## 3. Comunidad del Caribe (CARICOM)

La Comunidad del Caribe (CARICOM) fue creada en el año 1973, cuenta actualmente con 15 miembros plenos, cinco miembros asociados y siete miembros observadores. Su objetivo es fortalecer sus lazos e integrar un mercado común en la región del Caribe. Este tipo de integración se centra en el primer ámbito de la integración que fuera mencionado con anterioridad: la integración regional económico-comercial. Sin embargo, queremos destacar los avances relativos a la integración física dentro del marco de este proceso.

En el Tratado de Chaguaramas —y su versión posteriormente revisada— que instituyó la CARICOM se establece como uno de los principales objetivos comunitarios alcanzar una cooperación funcional efectiva entre sus miembros, destacando que una de las áreas específicas en donde se debe perseguir esta cooperación es en el transporte marítimo y aéreo.

La CARICOM ha procurado ampliar el alcance de dicho tratado para también poder incluir al transporte carretero y fluvial. En este sentido, el avance logrado es la conformación de una Política de Transporte Comunitaria, cuyas bases se han incorporado en el capítulo VI (Política de transporte) de la versión revisada del Tratado.

Luego de un proceso de consultas regionales, dicho documento fue aprobado y firmado por todos los Estados miembros (excepto Montserrat), implicando tanto derechos como obligaciones para los Estados miembros y los órganos comunitarios. Esta política de transporte es un instrumento vital para el desarrollo del transporte regional. A través de la misma, se está forjando el establecimiento de normas y la armonización de prácticas y procedimientos a nivel regional para el área del transporte, a modo de apoyar el desarrollo del Mercado Común. Dicho apoyo consiste en crear un ambiente que permita la facilitación de la provisión de servicios de transporte tanto para las cargas como para los ciudadanos y turistas de los países miembros de la CARICOM. Asimismo, facilita el movimiento del personal experto en aviación y procura alcanzar operaciones fluidas para las empresas de transporte a lo largo de todo el espacio de la Comunidad.

En el año 2009 se ha avanzado en el establecimiento de un fondo de infraestructura con el objetivo de financiar proyectos relativos a las

infraestructuras de transporte, energía, tecnologías de la información y de las comunicaciones. En la actualidad se está trabajando en la estructuración de dicho fondo y en la atracción de los recursos requeridos para lograr que su campo de acción resulte significativo para la población de la región.

Asimismo, está puesto en marcha un estudio para examinar la demanda de mercado y la viabilidad del establecimiento de un servicio rápido de ferry en el Caribe Sur para apoyar la demanda intrarregional de transporte, especialmente, de productos no tradicionales agrícolas, como así también para el movimiento de la gente.

Otro de los proyectos importantes en materia de transporte para la integración regional del Caribe, se vincula a un estudio sobre los costos intrarregionales del transporte aéreo, dada la importancia de este modo para dinamizar las relaciones entre sus estados miembros y para el turismo que es fuente de ingresos fundamentales para la región. Dicho estudio concluyó a principios de 2009 y develó que el precio promedio del pasaje, deducido de impuestos y gastos, es generalmente inferior en la región caribeña en relación a otras regiones geográficas comparables; sin embargo, el promedio de los costos por impuestos y gastos (entre el 20-40% del precio total del boleto) es significativamente más alto en la región caribeña que en otras regiones geográficas. A partir de las conclusiones y recomendaciones del informe de dicho estudio se está desarrollando la estructuración de una política de transporte aéreo común para la CARICOM.

Dentro de este mismo subsector, y en el marco de los objetivos establecidos en la política de transporte comunitaria, en febrero de 2009 se ha avanzado en el establecimiento de un Sistema de Supervisión de la Seguridad y Salvaguardia de la Aviación Caribeña (CASSOS, por su sigla en inglés). Los principales propósitos de dicho sistema consisten en armonizar regulaciones sobre la seguridad de la aviación civil y asesorar técnicamente a los Estados miembros sobre todos los asuntos relacionados con la aviación

civil, entre otros. En la misma línea, actualmente se está preparando una Revisión del Acuerdo Multilateral de Servicios de Aéreos, que sustituye al Acuerdo anterior para ser más compatible con los objetivos comunitarios dispuestos en el Tratado Revisado de Chaguaramas.

En cuanto a los avances en proyectos marítimos, en el año 2010 la CARICOM apuntará a proveer mayor asistencia financiera y entrenamiento técnico para pequeños barcos que operan en la región oriental del Caribe y proveen un servicio de transporte fundamental para los pequeños productores de la región.

Considerando los principales modos que operan en la región, también se está elaborando una política comunitaria de transporte aéreo y marítimo que sea compatible con el Tratado Revisado de Chaguaramas. Asimismo, en 2010 se realizarán trabajos conjuntos con Sudáfrica en materia de servicios aéreos y se examinará la viabilidad de establecer un espacio aéreo común para la administración de los servicios aéreos entre algunos Estados miembros del bloque de integración.

## V. CONCLUSIONES

Considerando al menos las iniciativas de integración física en la región que han sido destacadas, el punto que debemos subrayar es el siguiente: que ahora hay obras físicas de integración, cuando pocos años atrás prácticamente no existían en la región, y que la mayoría de las obras en ejecución continuaron en tal estado, aun en períodos de crisis.

Los resultados descritos reflejan los principales avances en el marco de distintas iniciativas de integración física que cubren las regiones de América Latina y el Caribe. La integración física regional avanza, se fortalece y se extiende, convirtiendo proyectos en obras concretas, las que junto con fortalecer los procesos de integración regionales, posibilitan un desarrollo económico y social para los países de América Latina y el Caribe.



A partir del año 2009, el Boletín FAL de la División de Recursos Naturales pasó a distribuirse mayoritariamente por vía electrónica, como parte del Programa de Mejora Continua de CEPAL para la reducción del uso de Papel.

Para recibir la versión electrónica del boletín, por favor registrar su correo electrónico en la siguiente dirección: <http://www.cepal.org/id.asp?id=36304>.