



NACIONES UNIDAS

CEPAL



SESENTA AÑOS CON AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Distr.
LIMITADA
LC/L.2922
6 de agosto de 2008
ORIGINAL: ESPAÑOL

**INFORME DE LA REUNIÓN REGIONAL PREPARATORIA DEL EXAMEN DE MITAD
DE PERÍODO DE LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN DE ALMATY:
ATENCIÓN DE LAS NECESIDADES ESPECIALES DE LOS PAÍSES
EN DESARROLLO SIN LITORAL**

Buenos Aires, 30 de junio de 2008



NACIONES UNIDAS

CEPAL



SESENTA AÑOS CON AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Distr.
LIMITADA

LC/L.2922

6 de agosto de 2008

ORIGINAL: ESPAÑOL

**INFORME DE LA REUNIÓN REGIONAL PREPARATORIA DEL EXAMEN DE MITAD
DE PERÍODO DE LA APLICACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN DE ALMATY:
ATENCIÓN DE LAS NECESIDADES ESPECIALES DE LOS PAÍSES
EN DESARROLLO SIN LITORAL**

Buenos Aires, 30 de junio de 2008

ÍNDICE

	<i>Párrafo</i>	<i>Página</i>
A. ASISTENCIA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS.....	1-7	1
Lugar y fecha de la reunión	1	1
Asistencia.....	2-4	1
Elección de la Mesa	5	1
Organización de los trabajos.....	6-7	1
B. TEMARIO	8	2
C. DESARROLLO DE LA REUNIÓN.....	9-41	2
Inauguración de la reunión.....	9-12	2
Presentación del documento “Los problemas del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur” (punto 1 del temario).....	13-17	3
Presentación de los resultados de la consulta a expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito (punto 2 del temario).....	18-30	4
Presentaciones sobre las iniciativas regionales de integración física de los países sin litoral y los países de tránsito y sobre la Iniciativa IIRSA y la integración física de la región en el ámbito de los organismos multilaterales de crédito (punto 3 del temario)	31-34	6
Intervenciones de las delegaciones	35-41	7
Anexo - Lista de participantes	-	9



A. ASISTENCIA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS

Lugar y fecha de la reunión

1. La Reunión regional preparatoria del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral tuvo lugar en Buenos Aires (Argentina), el 30 de junio de 2008, en cumplimiento de la resolución de la Asamblea General 61/212 del 12 de marzo de 2007.

Asistencia¹

2. Participaron en la reunión representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
3. Estuvieron representadas la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de las Naciones Unidas y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
4. Asistieron también representantes del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) de Argentina, además de expertos en la materia.

Elección de la Mesa

5. La Mesa quedó integrada como se indica a continuación:

Presidencia: Argentina
Vicepresidencia: Paraguay

Organización de los trabajos

6. En la reunión se presentaron el documento “Los problemas del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur”² y los resultados de la consulta a expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito.
7. Además, se llevaron a cabo presentaciones sobre las iniciativas regionales de integración física de los países sin litoral y los países de tránsito y sobre la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y la integración física de la región en el ámbito de los organismos multilaterales de crédito.

¹ La lista de participantes figura en el anexo del presente informe.

² LC/R.2146.

B. TEMARIO

8. En la reunión se abordó el siguiente temario:
1. Presentación del documento “Los problemas del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur”
 2. Presentación de los resultados de la consulta a expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito
 3. Presentaciones sobre las iniciativas regionales de integración física de los países sin litoral y los países de tránsito y sobre la Iniciativa IIRSA y la integración física de la región en el ámbito de los organismos multilaterales de crédito

C. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Inauguración de la reunión

9. En la inauguración hicieron uso de la palabra Graciela Oporto, Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina y Coordinadora nacional de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) en Argentina; Laura López, Secretaria de la Comisión de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, y Harriet Schmidt, Directora de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de las Naciones Unidas.

10. La Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina y Coordinadora nacional de la IIRSA en Argentina, tras dar la bienvenida a los presentes, manifestó que los estudios como el que se presentaría en la reunión eran fundamentales para tomar medidas de gestión del territorio de largo plazo en la región y que constituían importantes aportes a su proceso de integración, un proceso que suponía avanzar en el acceso a los mercados por parte de los países en desarrollo sin litoral. Expresó su agradecimiento a los organismos internacionales que colaboraban en el análisis de estos temas y reiteró el compromiso de su gobierno en esta materia.

11. La Secretaria de la Comisión de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe agradeció al Gobierno de Argentina por su hospitalidad y apoyo para la organización de esta reunión en que se analizarían los progresos realizados en la región respecto de algunas prioridades del Programa de Acción de Almaty. Hizo referencia al documento que presentaría la Secretaría y a la encuesta a los expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito y a otros expertos internacionales en la materia, cuyos resultados también se presentarían en la reunión. Señaló que las políticas de transporte y de facilitación del comercio debían darse en el marco de una asistencia internacional que compensara los mayores costos que los países sin litoral debían enfrentar para el acceso a los mercados, de cooperación

técnica, creación de capacidades nacionales y financiamiento adecuado. Subrayó además que era necesario que el marco institucional con el que contaba América del Sur fuera un mecanismo efectivo de integración; en este sentido, la CEPAL participaba en varias iniciativas, junto con otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, y mantenía su compromiso con la búsqueda de soluciones a los problemas de los países en desarrollo sin litoral.

12. La Directora de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de las Naciones Unidas agradeció el apoyo de la CEPAL, un socio esencial para el avance en el análisis de los retos y las oportunidades de los países en desarrollo sin litoral. Resaltó que de esta reunión surgirían nuevos insumos para la evaluación de las prioridades del Programa de Almaty, que se sumaban a los de reuniones anteriores en otras regiones. El principal logro desde la aprobación del Programa había sido el reconocimiento mundial de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral por parte de los demás países, los donantes y las instituciones regionales, sin embargo estos permanecían marginados de la economía mundial y, si bien la región de América del Sur estaba en mejores condiciones que otras regiones, los costos y los plazos de las transacciones comerciales continuaban siendo elevados para los países sin litoral, lo que menoscababa su competitividad. El apoyo internacional y el incremento de la inversión eran cruciales para superar las dificultades en este sentido, al igual que la mejora de la inversión interna.

Presentación del documento “Los problemas del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur” (punto 1 del temario)

13. En la presentación del documento “Los problemas del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur” hicieron uso de la palabra Ricardo Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL; Pedro Sosa Pinilla, miembro del panel de expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte de la CEPAL, y Manuel Royg, consultor de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y de la CEPAL.

14. El Oficial de Asuntos Económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe hizo referencia al contenido del documento que se presentaba y analizó la metodología empleada en el estudio de los costos logísticos del transporte en Paraguay y sus resultados. Sostuvo que las principales pérdidas de competitividad derivaban de las carencias en la infraestructura (falta de dragado, deficiencias en materia de conexiones viales, entre otras) y de facilitación del comercio y el transporte en términos generales (como faltas de coordinación, engorrosos procedimientos en los pasos de frontera, excesivos trámites administrativos).

15. Se anunció además la publicación de una versión revisada del documento presentado, que se titularía “Los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur” y que incluiría los comentarios de los países al mismo.

16. El miembro del panel de expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte de la CEPAL hizo un breve resumen de la condiciones del transporte y la facilitación del comercio en Bolivia y dio a conocer información acerca de los principales corredores y modos de transporte empleados, los productos de exportación y las dificultades que enfrentaba el país y que disminuían la competitividad de sus exportaciones, entre ellas, la falta de inversión en nuevas obras y en mantenimiento de la infraestructura, las dificultades para ejecutar obras en pasos de frontera, el

incumplimiento del sector público y privado de algunas normas internacionales, los atrasos en materia de infraestructura de los países vecinos, los problemas de usos y costumbres en el cumplimiento de normas y los intereses sectoriales específicos que dificultaban la ejecución de obras para mejorar el transporte.

17. El consultor de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y de la CEPAL hizo referencia a la situación particular de Paraguay a la luz de un estudio realizado por ambos organismos. Se refirió específicamente a la necesidad de elaborar políticas para el mejoramiento institucional y para eliminar sobrecostos por carencias de infraestructura, problemas regulatorios y de coordinación. Con respecto del corredor fluvial de acceso a Paraguay, mencionó las dificultades existentes, entre ellas, la falta de ejecución de las obras de ampliación y señalización de la hidrovía Paraguay-Paraná al norte de Santa Fe (Argentina), la política de reserva de carga, la doble imposición de los fletes, los excesivos requisitos administrativos, el cobro de tasas elevadas, los tiempos de demora en los movimientos de las embarcaciones, la práctica de retención de contenedores en tránsito, los costos portuarios y la falta de información estadística confiable. No obstante, destacó que los resultados del proyecto 04/05M de la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas, ejecutado por la UNCTAD y la CEPAL, continuaban vigentes puesto que había contribuido al fomento de un clima de mutua comprensión y a la elaboración de una red de facilitación y de mesas de diálogo compuestas por representantes del sector público y privado de ambos extremos del corredor. Con respecto a las medidas de facilitación del comercio y el transporte, dijo que aún era necesario mejorar la gestión, llevar a cabo la reingeniería de órganos de dirección, conducción y coordinación de las actividades de transporte y de órganos involucrados en el transporte y el comercio, dotarlos de personal idóneo, adherir efectivamente a las normas internacionales y actualizar la legislación nacional, así como fortalecer la capacidad de las instituciones para mejorar los procesos de negociación y coordinación tendientes al logro del libre tránsito, la eliminación de tasas arancelarias, la reestructuración del sistema portuario y el aumento de las inversiones, entre otros.

Presentación de los resultados de la consulta a expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito (punto 2 del temario)

18. Ricardo Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos de la CEPAL, presentó los resultados de la consulta al panel de expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio y el transporte, tanto de países sin litoral como de países de tránsito.

19. Respecto de la metodología de la consulta, se solicitó a los integrantes del panel que calificaran las distintas medidas que el Programa de Acción de Almaty consideraba en la esfera de cada una de sus cinco prioridades, en función de su importancia y viabilidad para la región. A estos efectos, se definió “importancia” como la capacidad de la propuesta para favorecer, apoyar y promover los objetivos del Programa de Acción y “viabilidad” como la posibilidad real de implementación de cada una de las recomendaciones del Programa de Acción, desde un punto de vista político, técnico, económico e institucional.

20. El orador informó que 30 de los 65 integrantes del panel completaron satisfactoriamente la encuesta y que en ella participaron expertos de Argentina (4), Bolivia (4), Brasil (2), Chile (7), Paraguay (4), Perú (2) y Uruguay (7).

21. Respecto de los resultados de la consulta con relación a la prioridad 1 del Programa de Acción: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, la mayoría de los expertos otorgaron una elevada

importancia a los corredores de transporte y a la implementación de normativas comunes, aunque manifestaron que la viabilidad de estas medidas era más bien moderada. Asimismo, la importancia otorgada a la capacitación y su viabilidad también fue alta. Se destacó el papel de la IIRSA en el debate de estos temas y se subrayó la relevancia de que los gobiernos y los actores del sector privado de la región tomaran conciencia de la necesidad de articular planes de infraestructura consensuados nacionales y regionales y de mejorar la integración empresarial regional, así como de establecer políticas nacionales y regionales en materia de transporte inspiradas en visiones integrales, que considerasen las características propias y las asimetrías existentes entre los países, para lo cual los expertos sugirieron la realización de estudios específicos conducidos por organismos multilaterales como la CEPAL.

22. Con relación a la prioridad 2 del Programa de Acción: desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, la mayoría de los encuestados señaló que era fundamental el incremento de la inversión pública y el impulso al transporte multimodal en los países en desarrollo sin litoral; sin embargo, consideraron más viable lo primero que lo segundo. Resaltaron, además, la importancia de las alianzas público-privadas, una herramienta que valoraron como altamente viable, y reconocieron el importante papel de la IIRSA en el fomento de estas.

23. Respecto de la infraestructura ferroviaria, la mayor parte de los consultados indicó que el mejoramiento y mantenimiento de las vías y del material rodante era el aspecto más importante, aunque sus opiniones fueron cautelosas respecto de la viabilidad de estas medidas. La adhesión a los convenios internacionales fue igualmente importante para los expertos consultados, que consideraron la aplicación de esta medida mucho más viable.

24. En cuanto a la infraestructura vial, hubo unanimidad entre los expertos respecto de la importancia de los corredores de tránsito, a los que consideraron una iniciativa con alta viabilidad de implementación. Los resultados de la encuesta mostraron que era más importante la adhesión y fiel cumplimiento de los convenios internacionales que la liberalización del sector del transporte. Se propuso también ahondar en el análisis de la facilitación aduanera, incrementar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, de manera de facilitar el cruce de fronteras, y establecer estándares sanitarios sudamericanos que facilitasen este proceso.

25. Con respecto a la infraestructura portuaria y las hidrovías, los expertos subrayaron que la mejora de las instalaciones y los servicios portuarios para los bienes en tránsito era tan importante como la cooperación y la coordinación entre las instituciones de los sectores público y privado. Cabe observar que, si bien se atribuyó a los programas de capacitación una importancia menor en comparación con las otras medidas, se les otorgó el grado más alto de viabilidad. Respecto de las hidrovías, la rehabilitación y ampliación de la infraestructura fue la iniciativa más importante para la mayoría de los expertos y el perfeccionamiento de los mecanismos jurídicos resultó más relevante que el desarrollo de nuevas vías de navegación.

26. En cuanto a la infraestructura aérea, la iniciativa más importante y viable fue el desarrollo de programas de capacitación especiales y a ella le siguió la ampliación de la infraestructura y la celebración de acuerdos de uso común del parque aéreo. Los expertos recomendaron continuar con la firma de acuerdos bilaterales para la aplicación de políticas de cielos abiertos y con el proceso de atracción de inversionistas privados, todo lo cual permitiría, a su juicio, mejorar la falta de frecuencias y de servicios en algunas zonas alejadas e incrementar la calidad y seguridad de las instalaciones aeroportuarias.

27. Con respecto a la infraestructura de telecomunicaciones, no se obtuvieron respuestas concluyentes y si bien se reconoció que la liberalización del sector, que permitió la entrada en el mercado de grandes empresas internacionales de telecomunicaciones y que favoreció la competencia, constituía un gran avance, no hubo consenso sobre las medidas futuras para acelerar su implementación, lo que claramente se relaciona con las diferencias existentes entre los países. Algunos de los consultados abogaron por una mayor liberalización del sector y la finalización del monopolio estatal, mientras que otros reclamaron una mayor presencia del Estado. El panel no se expidió respecto del tema de los gasoductos y oleoductos.

28. Con relación a la prioridad 3 del Programa de Acción: comercio internacional y facilitación del comercio, se destacó la importancia de las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales como medio principal para lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos. La gran mayoría de los expertos señaló que el acceso a mercados más amplios mediante la facilitación del comercio y el transporte a partir de acuerdos bilaterales o multilaterales era lo más importante y, si bien reconocieron que se habían registrado progresos en el diálogo al amparo de organismos multilaterales, indicaron que aún hacía falta un mayor fortalecimiento institucional, así como la definición y difusión de políticas integrales en la materia.

29. Con respecto a la prioridad 4 del Programa de Acción: medidas de apoyo internacional, todos los expertos indicaron claramente que lo más importante era el fomento a la capacidad institucional, seguida del apoyo técnico, que fue considerado más viable por los encuestados. Cabe destacar que los consultados no percibieron progresos significativos en materia de ayuda internacional y recomendaron por lo tanto redefinir los mecanismos de otorgamiento de créditos y de ayudas no reembolsables, privilegiándose el fortalecimiento institucional y los proyectos que formen parte de un programa integral de desarrollo.

30. Al ser consultados sobre las medidas de índole financiera que el Programa de Acción de Almaty considera para el cumplimiento de esta prioridad, los expertos otorgaron la máxima importancia a las conexiones de la red de infraestructura regional, sobre todo ferroviaria y de carreteras. En el ámbito de las iniciativas de cooperación técnica, cabe observar que para el panel de expertos el intercambio de experiencias tuvo la más alta prioridad, teniendo en cuenta el costo relativamente bajo de esta actividad en comparación con las demás alternativas. Recomendaron que las medidas de apoyo financiero también se dirigieran de manera preponderante a las mejoras en la facilitación del comercio y el transporte, especialmente en el sector aduanero, así como a la capacitación.

Presentaciones sobre las iniciativas regionales de integración física de los países sin litoral y los países de tránsito y sobre la Iniciativa IIRSA y la integración física de la región en el ámbito de los organismos multilaterales de crédito (punto 3 del temario)

31. Graciela Oporto, Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina y Coordinadora nacional de la IIRSA en Argentina; Roberto Salinas, Coordinador nacional de la IIRSA en Paraguay, y Rolando Terrazas, representante de la Corporación Andina de Fomento, realizaron presentaciones sobre las iniciativas regionales de integración física de los países sin litoral y los países de tránsito y sobre la Iniciativa IIRSA y la integración física de la región en el ámbito de los organismos multilaterales de crédito.

32. La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina y Coordinadora nacional de la IIRSA en Argentina hizo referencia a las principales características y a la organización de la IIRSA, un foro conformado por los 12 países de América del Sur, cuyo objetivo es planificar e impulsar la integración física regional con una visión conjunta en las áreas de transporte, comunicaciones y energía. Esta iniciativa se originó en la reunión de presidentes de América del Sur realizada en Brasilia en agosto de 2000 y cuenta con el apoyo técnico del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata. Sobre la base de los preceptos y principios orientadores definidos por los presidentes sudamericanos en el año 2000, los ministros de transporte, energía y comunicaciones de los 12 países elaboraron un plan de acción para la iniciativa en el que primó el enfoque de ejes de integración y desarrollo, complementado por el diseño e implementación de medidas en materia de procesos sectoriales de integración a través de la armonización de políticas, planes y marcos legales e institucionales relativos al uso de la infraestructura por parte de los países con el fin de facilitar la integración, mejorar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región.

33. El Coordinador nacional de la IIRSA en Paraguay señaló que esta iniciativa cumplía un papel fundamental en el logro de la eficiencia en la selección y coordinación de proyectos de integración física y en la obtención de fondos para su inversión en infraestructura. Mencionó asimismo algunas de las dificultades que enfrentaba la región en esa materia, como la necesidad de aumentar la inversión en infraestructura vial, la falta de suficiente articulación vial, portuaria e hidrovía y de corredores ferroviarios, así como de inversiones mixtas en la hidrovía Paraguay-Paraná y las deficiencias de los servicios portuarios y de almacenaje, como la falta de infraestructura para mantener las cadenas de frío. Puso de relieve, además, que no existía una política diferenciada en los organismos multilaterales de asistencia técnica y financiera respecto de los países en desarrollo sin litoral y que era preciso que el sistema de las Naciones Unidas imprimiera un mayor impulso al apoyo a las reformas en el ámbito del transporte y el comercio.

34. El representante de la Corporación Andina de Fomento reflexionó acerca de la importancia de los ejes de integración como espacios territoriales en los que era necesaria una dinámica de desarrollo social, y observó que los proyectos de infraestructura concebidos en el marco de la IIRSA en las áreas de transporte, energía y telecomunicaciones eran uno de los elementos más relevantes para contribuir a ese desarrollo. Los organismos multilaterales habían apoyado sostenidamente la iniciativa desde el punto de vista técnico, institucional y financiero mediante recursos de preinversión para la preparación de proyectos. En el ámbito de la Corporación no se les daba un tratamiento financiero diferenciado, aunque en la medida en que se trataba de proyectos de infraestructura que integraban la región, cumplían con los requisitos para obtener recursos. El representante concluyó que el resultado final de la política de financiamiento en muchas ocasiones favorecía a los países en desarrollo sin litoral, aunque no existiera una política específicamente diseñada para ellos.

Intervenciones de las delegaciones

35. A continuación, algunas delegaciones centraron sus comentarios en las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral. Pusieron de relieve la importancia de la facilitación del comercio y del transporte, y las dificultades que creaba la falta de un trato diferenciado para los países mediterráneos que, si bien eran proveedores de materias primas y productos básicos, no podían acceder a los mercados mundiales ni incursionar en el mercado de productos con un mayor grado de procesamiento dadas las restricciones comerciales, arancelarias y no arancelarias existentes. Varios representantes manifestaron

además que era imperiosa la eliminación de trámites de inspección excesivos, la armonización legislativa y la actualización de normas que no respondían a las necesidades actuales del comercio, a efectos de que este fluyera con menos demoras en los puertos, pasos de frontera y etapas de almacenamientos intermedias. Era indispensable asimismo una mayor labor de análisis e investigación de los organismos multilaterales, así como de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, para la elaboración de planteos concretos tendientes a facilitar el transporte y el comercio. Un elemento destacado por algunos oradores fue que las dificultades de exportación de los países sin litoral productores de alimentos conducirían a un aumento aún mayor de sus precios.

36. Una de las delegaciones hizo hincapié en que los países en desarrollo sin litoral enfrentaban, además de problemas endógenos derivados de su desventajosa situación geográfica, problemas exógenos que afectaban su competitividad. En consecuencia, los oradores reiteraron la necesidad de los países en desarrollo sin litoral de recibir un trato comercial diferenciado y de contar con la solidaridad de los países de tránsito para evitar la duplicación de los controles y propiciar la solución de problemas internos de estos últimos que los afectaban directamente.

37. Representantes de países de tránsito hicieron referencia a la necesidad de lograr un mayor avance en el ámbito bilateral y multilateral en materia de mecanismos que permitirían traducir la voluntad política en medidas prácticas que contribuirían a la aplicación del Programa de Acción de Almaty en la región. Coincidieron además en que los países de tránsito hacían permanentes esfuerzos, dentro del marco institucional existente, para facilitar el comercio y el transporte de los países mediterráneos de la región.

38. Al respecto, una de las delegaciones mencionó algunos de los avances logrados en la región, entre ellos la institucionalización de foros para el diálogo y el logro de acuerdos, como la Unión de Naciones Suramericana (UNASUR), y las negociaciones para el establecimiento del Banco del Sur, en el plano multilateral. En el ámbito bilateral, se destacaron el monitoreo del comercio y el establecimiento de mecanismos de coordinación e integración. Se señaló que Brasil había contribuido a impulsar el financiamiento de infraestructura en América del Sur mediante programas e instituciones oficiales y la ampliación de su participación en la Corporación Andina de Fomento.

39. Asimismo, se recordó la relevancia de los instrumentos de mitigación de riesgos y de los mecanismos de garantía para el financiamiento de proyectos de infraestructura en la región. El Convenio de pagos y créditos recíprocos de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) constituía un instrumento valioso en este sentido. Se propuso que este tema fuera tratado en el ámbito del grupo de trabajo para la elaboración de propuestas relativas a la constitución de mecanismos financieros de la UNASUR.

40. Los representantes de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de las Naciones Unidas expresaron su satisfacción por la tarea llevada a cabo en la reunión y valoraron positivamente los planteos de las delegaciones, que servirían de aporte sustantivo al análisis de las necesidades de los países en desarrollo sin litoral y al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty, que se llevaría a cabo en la Asamblea General de las Naciones Unidas, los días 2 y 3 de octubre de 2008.

41. A modo de conclusión, el presidente agradeció a las delegaciones, organismos, instituciones y expertos presentes por los valiosos comentarios realizados y a la CEPAL por la exitosa organización de la reunión.

Anexo

LISTA DE PARTICIPANTES**A. Estados miembros de la Comisión
Member States of the Commission****ARGENTINA**

- Graciela Oporto, Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y Coordinadora nacional de la IIRSA en Argentina
- Juan José Iriarte Villanueva, Director de Temas Económicos Especiales, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- Juan Miguel Cassissa, Ministro, Dirección de Temas Económicos Especiales, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- Liliana Benítez, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
- Antonio Cuenca, Asesor, Subsecretaría de Transporte Automotor, Asuntos Internacionales, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

BOLIVIA

- Betty Hilda Flores Monterrey, Jefa de Unidad de Integración Latinoamericana, Viceministerio de Relaciones Económicas y Comercio Exterior, Ministerio de Relaciones Exteriores y Cultos

BRASIL/BRAZIL

- Flavio Campestrin Bettarello, Segundo Secretario, Coordinación General Económica de América del Sur, Ministerio de Relaciones Exteriores

CHILE

- Marcela Espinoza, experta en materia fronteriza y funcionaria de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL)
- Rodrigo Gutiérrez Marticorena, abogado, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL), Ministerio de Relaciones Exteriores
- Mónica Bravo, Tercer Secretario, Embajada de Chile en Argentina

PARAGUAY

- Juan Alfredo Buffa, Representante Permanente Alterno, Misión Permanente de Paraguay ante las Naciones Unidas
- Raúl Cano Ricciardi, Director General de Comercio Exterior, Ministerio de Relaciones Exteriores
- Roberto Salinas, Coordinador nacional de la IIRSA en Paraguay
- Juan Carlos Muñoz Menna, Director Titular, Administración Nacional de Navegación y Puertos
- Jhancy Sanabria, Jefa de Relaciones Internacionales, Administración Nacional de Navegación y Puertos
- Juan Miguel González Bibolini, Ministro, Embajada del Paraguay en Argentina

PERÚ/PERU

- Ana Teresa Lecavos Terry, Segunda Secretaria, Embajada del Perú en Argentina

URUGUAY

- Noelia Martínez, Secretaria, Embajada de la República Oriental del Uruguay.

**B. Secretaría de la Organización de las Naciones Unidas
United Nations Secretariat**

Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo/Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States

- Harriet Schmidt, Directora/Director
- Sandagdorj Erdenebileg, oficial de primera/First Officer

**C. Organizaciones intergubernamentales
Intergovernmental organizations**

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)/Inter-American Development Bank (IDB)

- Fernando Urduz, Sector de Infraestructura y Medio Ambiente, División de Transporte/Infrastructure and Environment Sector, Transport Division (INE/TSP)

Corporación Andina de Fomento (CAF)/Andean Development Corporation (CAF)

- Rolando Terrazas, Representante adjunto/Deputy representative

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO-Argentina)/Latin American Faculty of Social Sciences (FLACSO-Argentina)

- Georgina Cipoletta Tomassian, investigadora y consultora/Researcher and consultant

D. Expertos
Experts

- Pedro Martín Sosa Pinilla, consultor independiente, experto en transporte
- Manuel Royg, consultor, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Mauricio Navarro, consultor independiente, experto en transporte
- Carlos Leguizamón, experto en transporte

E. Secretaría
Secretariat

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)/Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)/Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC)

- Laura López, Secretaria de la Comisión/Secretary of the Commission
- Gerardo Mendoza, Oficial de Programas, Secretaría de la Comisión/Programme Officer, Office of the Secretary of the Commission
- Ricardo J. Sánchez, Oficial de Asuntos Económicos, División de Recursos Naturales e Infraestructura/Economic Affairs Officer, Natural Resources and Infrastructure Division



