



NACIONES UNIDAS



Distr.  
LIMITADA  
LC/L.3778  
11 de febrero de 2014  
ORIGINAL: ESPAÑOL

---

**INFORME DE LA REUNIÓN REGIONAL PREPARATORIA DE LA CONFERENCIA  
DE EXAMEN GLOBAL DECENAL DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA  
DE ACCIÓN DE ALMATY**

Asunción, 19 de noviembre de 2013

## ÍNDICE

		<i>Párrafo</i>	<i>Página</i>
A.	ASISTENCIA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS .....	1-6	3
	Lugar y fecha de la reunión .....	1	3
	Asistencia .....	2-5	3
	Elección de la Mesa Directiva .....	6	3
B.	TEMARIO .....	7	3
C.	DESARROLLO DE LA REUNIÓN .....	8-53	4
Anexo	Informe de la Presidencia .....	-	13

## A. ASISTENCIA Y ORGANIZACIÓN DE LOS TRABAJOS

### Lugar y fecha de la reunión

1. La Reunión Regional preparatoria de la Conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty tuvo lugar en Asunción, el 19 de noviembre de 2013, en cumplimiento de la resolución de la Asamblea General 67/222 del 21 de diciembre de 2012.

### Asistencia<sup>1</sup>

2. Participaron en la reunión representantes de los siguientes Estados miembros de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe: Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Paraguay y Perú.

3. De la Secretaría de las Naciones Unidas asistieron funcionarios de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y un representante del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral.

4. Asistieron también representantes de los siguientes organismos de las Naciones Unidas: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

5. Participaron además representantes de las organizaciones intergubernamentales y organismos de cooperación internacional que figuran en la lista de participantes.

### Elección de la Mesa Directiva

6. Se eligió la siguiente Mesa Directiva:

Presidencia: Paraguay

## B. TEMARIO

7. En la reunión se abordó el siguiente temario<sup>2</sup>:

1. Elección de la Mesa y aprobación del temario
2. Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional
3. Retos nuevos y emergentes que enfrentan los países en desarrollo sin litoral de América Latina y medidas internacionales de apoyo

<sup>1</sup> Véase la lista de participantes [en línea] [http://www.eclac.org/Transporte/noticias/noticias/2/51892/Participantes\\_LAC\\_Almaty2013.pdf](http://www.eclac.org/Transporte/noticias/noticias/2/51892/Participantes_LAC_Almaty2013.pdf).

<sup>2</sup> LC/L.3723.

## C. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

### Sesión de apertura

8. En la inauguración hicieron uso de la palabra Federico González, Viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Paraguay; Antonio Prado, Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL, y Gyan Chandra Acharya, Secretario General Adjunto y Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

9. El Viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Paraguay, tras dar la bienvenida a los presentes, manifestó que el objetivo de la reunión era aportar insumos, desde la perspectiva de América Latina, para la revisión del Programa de Acción de Almaty, aprobado en el año 2003. Señaló además que en los documentos que servirían de base para las discusiones se reconocían importantes progresos en los países en desarrollo sin litoral, pero que la región aún enfrentaba grandes desafíos. El Viceministro mencionó entre los mayores obstáculos para el desarrollo que encaraban los países sin litoral la escasa infraestructura física, la deficiencia logística y la falta de instituciones y legislaciones.

10. El Secretario Ejecutivo Adjunto de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) agradeció al Gobierno del Paraguay por su hospitalidad y apoyo para la organización de esta reunión e hizo referencia a la estrecha relación de colaboración existente entre la CEPAL, los gobiernos y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo desde que se aprobara el Programa de Acción de Almaty en 2003. Señaló que la situación de país sin litoral, la lejanía y el aislamiento en relación con los principales mercados internacionales generaban en los países en desarrollo sin litoral una fuerte dependencia respecto de los países de tránsito para el comercio marítimo, lo que repercutía directamente en su crecimiento económico. Afirmó que la ausencia de litoral dificultaba la plena participación en el comercio internacional y minimizaba las ventajas comparativas, lo que perjudicaba la capacidad de los países sin litoral para fomentar el desarrollo social y la sostenibilidad ambiental.

11. El Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL planteó que, si bien tanto Bolivia (Estado Plurinacional de) como el Paraguay habían hecho importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y sus procesos aduaneros, aún persistían desafíos, en especial en el área de infraestructura. Para hacer frente a esos desafíos, enumeró diversas acciones estratégicas que se podrían realizar tanto en el plano nacional como en el multilateral, por ejemplo: establecer mecanismos de estabilización macroeconómica, promover la inversión en infraestructura, incentivar una mayor diversificación productiva, generar conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto en el desarrollo, abordar el déficit de inversión en infraestructura física, resolver las ineficiencias operativas de los servicios de transporte, armonizar las normativas técnicas con los países vecinos, fomentar las oportunidades del turismo y participar plenamente en la sociedad del conocimiento, entre otras.

12. El Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo agradeció el apoyo del Gobierno del Paraguay y destacó el importante rol que había desempeñado este país desde la primera reunión regional sobre los países sin litoral, que se realizara en Asunción en 2003. Mencionó además que el Paraguay había coordinado el Grupo de países en desarrollo sin litoral en Nueva York durante 2010 y 2011 y que actualmente era miembro de la Mesa Directiva del Grupo. Destacó asimismo la participación de la CEPAL en la promoción de la implementación del Programa de Acción de Almaty en la región.

A continuación señaló que esta reunión regional representaba una oportunidad única para los países en desarrollo sin litoral de evaluar los avances en la implementación del Programa de Acción de Almaty y definir un nuevo marco estratégico para la próxima década.

13. Finalmente, el Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo reconoció que las expectativas de los países en desarrollo sin litoral para la Conferencia de 2014 eran sumamente altas y que los países en desarrollo esperaban que el nuevo programa de acción que surgiera fuera robusto y que en él se tuvieran en cuenta las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral. Señaló que el Secretario General de las Naciones Unidas estaba consciente de estas expectativas y que había comprometido todo su apoyo a la Conferencia.

#### Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional (punto 2 del temario)

14. La primera sesión plenaria, titulada “Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional”, fue moderada por Antonio Prado, Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL.

15. La Directora de la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo presentó la situación de los países en desarrollo sin litoral de otras regiones. Se refirió a las cuatro esferas prioritarias: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, y medidas de apoyo internacional.

16. A continuación el Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL hizo una evaluación de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel regional.

17. Seguidamente hizo uso de la palabra el Jefe de Servicios a Operadores del Viceministerio de Transporte del Estado Plurinacional de Bolivia, quien expuso la actual situación de ese país en cuanto a transporte, exportaciones, importaciones y logística. Señaló que, como parte del sistema de las Naciones Unidas, el Estado Plurinacional de Bolivia participaba de los objetivos del Programa de Acción de Almaty, en particular aquellos referidos al acceso libre y seguro desde y hacia el mar y a las políticas de mejora en materia aduanera, de comercio y de transporte.

18. Dijo además que el Estado Plurinacional de Bolivia compartía las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, que debían ser atendidas en un marco de entendimiento y la cooperación multilateral. El compromiso internacional en favor de estos países contribuiría a favorecer su desarrollo socioeconómico y humano, afectado por la falta de acceso territorial al mar, su aislamiento y los altos costos de tránsito.

19. Luego describió la situación geográfica del país, caracterizada por el gran número, extensión y variedad de sus fronteras, y el aislamiento topográfico que lo afectaba debido a la precariedad e insuficiencia de su infraestructura<sup>3</sup>; señaló asimismo que estos factores restringían en forma significativa

---

<sup>3</sup> El Estado Plurinacional de Bolivia tiene una red ferroviaria de 3.697 km, que está dividida en dos grandes redes, la red occidental y la red oriental. Estas dos redes no están conectadas entre sí, lo que limita el transporte ferroviario. Para transportar los productos de exportación se usan principalmente los corredores bioceánicos del

las oportunidades de crecimiento y desarrollo de los sectores productivos del país. Mostró que la carga destinada a exportación se movilizaba principalmente a través de la carretera, por lo que las vías más importantes de salida de los productos bolivianos eran las carreteras internacionales. Detalló las vías modales que se usaban para el traslado de importaciones y exportaciones, y explicó los logros de su país en materia de transporte, incluido el Proyecto Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) en Desaguadero (Perú), los avances en la firma del Protocolo Complementario y Ampliatorio a los Convenios de Ilo con el Perú y las Zonas Francas Industriales y Económicas Especiales (ZOFIE).

20. Asimismo comentó que el país trabajaba en la etapa final de una nueva ley general del transporte. Mencionó los proyectos de inversión en infraestructura terrestre, enfocados en su mayoría en los corredores principales, en la construcción de vías férreas en el tramo de Montero a Bulo Bulu e inversiones aeroportuarias en las diferentes localidades. Señaló que las tres principales dificultades del transporte en el Estado Plurinacional de Bolivia eran: i) la infraestructura de transporte limitada y precaria en comparación con la de los países vecinos y el impacto que ello tenía en la competitividad de los productores exportadores; ii) la excesiva burocracia en los pasos fronterizos, y iii) los diferentes convenios de trámites aduaneros con los países vecinos.

21. Detalló que entre los planes, programas y proyectos de transporte del Estado Plurinacional de Bolivia figuraban: desarrollar una red de infraestructura aeroportuaria mediante la modernización y el equipamiento de todas las terminales aeroportuarias y la capacitación de todo el personal; conformar una red nacional ferroviaria desde Matacucito-Mutún-Puerto Busch, que permitiera exportar minerales; mejorar la infraestructura y desarrollar la logística de transporte, y pavimentar el total de las redes principales y secundarias, incluida la implementación de programas de mantenimiento de carreteras. Luego se refirió a los planes de implementación de alertas tempranas y al programa de gestión de riesgos, sistemas de monitoreo aéreo para disponer de mayor control y más datos estadísticos, la definición de una normativa que regulara la autorización y renovación de los permisos y de normas para el transporte terrestre, el desarrollo de una red e hidrovía nacional, mejorando y manteniendo las vías navegables, y la instalación de sistemas de señalización de las vías y puertos.

22. Finalmente enfatizó que para mejorar la competitividad del país era fundamental la cooperación con los demás países.

23. El Coordinador del Plan Nacional de Logística y del Plan Maestro de Transporte del Paraguay presentó las experiencias de su país y se refirió también al contexto regional, la conectividad y las políticas de tránsito, el desarrollo y mantenimiento de infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio. Hizo una breve exposición de los retos actuales que se enfrentaban a nivel mundial, pero subrayó que la dinámica del intercambio comercial interno del bloque de la Comunidad Andina y el MERCOSUR en conjunto estaba muy baja en comparación con la de otros bloques. Señaló el potencial que existía para hacer crecer ese comercio, que aún requería una modernización de los sistemas de transporte de los países de la región, pero especialmente de Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay. Destacó la importancia de los esfuerzos de integración física en la región, en especial la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA), que era el foro técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación

---

transporte terrestre y las carreteras internacionales. El Estado Plurinacional de Bolivia cuenta con 14 aeropuertos, de los cuales 4 son terminales internacionales, localizados en las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y Tarija, todos administrados por Servicios de Aeropuertos de Bolivia (SABSA). El país tiene 14.000 km de ríos navegables y la hidrovía del Paraguay-Paraná es la de mayor importancia.

(COSIPLAN). No obstante, también subrayó la necesidad de convertir la cartera en realidad y los grandes esfuerzos financieros que ello suponía hacia el futuro.

24. Un representante del Paraguay señaló que su país y el Estado Plurinacional de Bolivia tenían una situación privilegiada por sus riquezas naturales y agregó que, sin embargo, los sectores productivos para ser competitivos requerían una mejor articulación hacia las puertas de acceso en las costas, especialmente hacia el Atlántico. En este contexto, mencionó los cuellos de botella que enfrentaba el Paraguay, tales como la capacidad de los puentes en la frontera y la carencia de asfalto en conexiones con el Estado Plurinacional de Bolivia, entre otros. Se refirió también a los desafíos de calado en los puertos de acceso de la costa del Atlántico y destacó la importancia de mejorar la integración del Paraguay con el Estado Plurinacional de Bolivia y hacia el Pacífico.

25. Seguidamente se refirió a la política de tránsito vinculada al sistema de flujos de transporte y a los acuerdos existentes con los países de tránsito: el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre y el subgrupo de trabajo núm. 5 del MERCOSUR (SGT5), que estaba dedicado a los procesos regulatorios y de integración de transporte para facilitar los flujos de cargas. Comentó que el Paraguay estaba trabajando en inspecciones vehiculares, responsabilidad civil, transporte de mercancías peligrosas, peso y emisión de camiones.

26. En relación con el Plan Maestro de Transporte y el Plan Nacional de Logística del Paraguay afirmó que, si bien el Plan Maestro generaba una malla de infraestructura con una oferta eficiente para la disminución de costos, mediante el Plan Nacional de Logística se buscaba, más que reducir costos, atraer valor para el *hinterland* de tal forma que se produjera un efecto favorable para el desarrollo económico y el crecimiento.

27. A continuación describió el efecto de la prohibición del transporte de soja transgénica por el estado de Paraná en la utilización modal del transporte internacional del Paraguay. Señaló también la importancia de promover el desarrollo del sistema ferroviario. En relación con el Plan Maestro de Transporte, informó que en los próximos 10 años se invertirían 5.300 millones de dólares para desarrollar infraestructura, con una participación importante del sector privado. Por último, destacó que el Paraguay contaba con una ley de asociación público-privada que se complementaba con la ley de concesiones y la ley de contrataciones. Mencionó la necesidad de incorporar una reforma al sistema regulatorio para poder establecer una coordinación transversal del Estado, de modo que las inversiones se hicieran en forma eficiente.

28. Al referirse a los desafíos que se enfrentaban en materia de la competitividad de los productos por la relación entre densidad y valor de las cargas, recomendó aumentar los esfuerzos tendientes a analizar los costos y sobrecostos logísticos presentes en las cadenas logísticas del país. Afirmó que, si bien ya se habían implementado numerosos mecanismos de facilitación de las exportaciones, tales como ventanillas únicas de exportación y de importación, normas de comercio seguro y programas de control de contenedores, aún era necesario mejorar el funcionamiento de tales mecanismos.

29. Finalmente, destacó el buen desempeño económico reciente, que debía ser acompañado por políticas estatales eficaces, ya que muchas veces el desarrollo de los operadores o del mercado sin una regulación adecuada producía rezagos importantes. Se refirió a los problemas generados por los puertos privados que se habían instalado en la región metropolitana de Asunción y enfatizó la necesidad de coordinación de los distintos actores de las cadenas logísticas.

30. Los representantes de los países de tránsito presentes en la reunión —Argentina, Brasil, Chile y Perú— coincidieron en la importancia de la planificación como instrumento de acción política a largo plazo y el desarrollo de políticas integradas y complementarias de infraestructura, transporte y logística. Los representantes describieron las experiencias que se estaban llevando a cabo en sus países en esta materia, pero mencionaron que era preciso profundizar dichos esfuerzos.

31. El representante del Brasil agradeció a los participantes en la reunión y especialmente las presentaciones de los representantes de Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay. Destacó asimismo la importancia de profundizar la cooperación y coincidió en cuanto a la relevancia del IIRSA, ahora en el seno del COSIPLAN, y en este contexto mencionó que había 31 proyectos prioritarios (API), 13 de los cuales beneficiaban directamente a Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay. También enfatizó la importancia de la hidrovía Paraguay-Paraná y la necesidad de profundizar la incorporación de los reglamentos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).

32. Mencionó a continuación la importancia del MERCOSUR, en particular del subgrupo de transporte, y el proceso de adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al bloque. Resaltó la perspectiva del financiamiento y los esfuerzos regionales dentro del bloque, en especial el Fondo de Convergencia Estructural (FOCEM) del MERCOSUR y la recientemente inaugurada línea de transmisión entre Itaipú y Asunción.

33. La representante de Chile agradeció a los organizadores de la reunión y destacó la importancia que tenía para ese país el trabajo conjunto, el diálogo y la cooperación con los países sin litoral. Señaló la alta relevancia del COSIPLAN y de la IIRSA, que habían puesto en evidencia las necesidades que se enfrentaban en materia de conectividad bilateral y multilateral a nivel regional y los procesos que se requería incorporar en su interrelación con la conectividad física. Asimismo mencionó la relevancia de contar con políticas de tránsito que incluyeran a los actores fundamentales y la importancia del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), los sistemas de controles integrados de frontera y la cooperación aduanera. Indicó que estos eran esenciales para un funcionamiento no discriminatorio y realmente eficiente, en que las políticas unilaterales de los países no prevalecieran sobre la visión de conjunto.

34. Por la importancia de este tema, pidió que se profundizaran los esfuerzos de cooperación a través del ATIT entre países sin litoral y países de tránsito, y que se dirigieran a la modernización de ciertos aspectos del Acuerdo.

35. La representante de Chile mencionó la enorme dificultad geográfica que significaba el desarrollo de la infraestructura en general y la fronteriza en particular (debido a la altura y el paso de la cordillera) y el alto costo que implicaba, por ejemplo, en el caso de la conectividad eléctrica y los servicios básicos. A modo de ejemplo, destacó además los acuerdos sobre controles integrados de frontera que Chile había suscrito con la Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia y el Perú, que demandaban inversiones para adecuar la infraestructura para su funcionamiento integrado. Reiteró el interés de establecer controles unificados de frontera y de avanzar en los esfuerzos existentes con sus tres países vecinos, y mencionó en especial las inversiones previstas en el paso fronterizo Chungará – Tambo Quemado, en la frontera chileno-boliviana.

36. La representante lamentó el atraso en el desarrollo de infraestructura en relación con el crecimiento del comercio. Mencionó los sistemas de almacenaje gratuito, de larga duración, que podrían tener una implementación mucho más eficaz si los países colaboraran con metodologías más modernas y destacó el interés de Chile de avanzar en esta materia con los países sin litoral.

37. Luego comentó el documento presentado por la CEPAL, señalando la necesidad de complementar y actualizar datos y algunas conclusiones, en especial respecto de la situación de la red ferroviaria chilena, y de precisar la composición de los costos que en el estudio se atribuían a los tiempos de espera en frontera y al preembarque. En cuanto a la red ferroviaria, mencionó la cooperación entre Chile y el Estado Plurinacional de Bolivia para restablecer la red ferroviaria que los conecta. Solicitó asimismo que se profundizara en los análisis de sobrecostos logísticos para determinar en qué parte de las cadenas se generaban y quiénes eran los responsables. Explicó que el preembarque de minerales en puertos chilenos iba precedido de un acopio gratuito de larga duración, y que Chile prestaba los servicios de almacenamiento gratuito a la carga boliviana en régimen de libre tránsito.

38. El representante del Ministerio de Transportes de Chile felicitó el esfuerzo que había realizado la CEPAL y expresó su reconocimiento por los diagnósticos presentados por las delegaciones de Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay con respecto a la situación del tránsito. Recordó que existía el marco normativo acordado en el ATIT, suscrito de manera multilateral por todos los países del Cono Sur, y que era posible introducir modificaciones en concordancia con el desarrollo de tecnologías que podrían permitir la eliminación de algunos aspectos de carácter burocrático en la reunión. Señaló la importancia de invertir en las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), especialmente en las regiones más remotas, por ejemplo, en el marco de un futuro acuerdo entre la Argentina y Chile para las zonas australes de ambos países. Subrayó que la meta era evitar la burocracia y que el transportista solo fuera responsable de llevar la documentación. Destacó el uso de sistemas basados en servicios web, que permitían disminuir los tiempos de espera. A continuación se refirió a la importancia de colaborar en el cumplimiento de los reglamentos fitosanitarios.

39. Ahondando en estas observaciones, la representante de Chile agregó que la inversión más útil en el corto plazo era en tecnología; se estaba aplicando, por ejemplo, en el permiso electrónico para circuitos cerrados de transporte (Arica y Punta Arenas). Un permiso electrónico complementario electrónico podía disminuir el plazo habitual, que ahora fluctuaba entre 60 y 90 días, a pocos días de tramitación.

40. Respondiendo a las preguntas acerca de qué se podía hacer, Chile resaltó la importancia de que no se exigiera contar con un representante legal para efectuar trámites fito y zoonosanitarios en el otro país.

41. Señaló que Chile había suscrito un acuerdo con el Brasil, que permitiría integrar las bases de datos de las aduanas y de los organismos de control fitosanitario para que el control de transporte y el tráfico fueran más fluidos. A modo de ejemplo mencionó un programa de capacitación de funcionarios públicos desarrollado por el Perú y Chile, que incluía por lo menos diez fiscalizaciones conjuntas para que el transporte entre ambos países fuera más fluido. Reiteró la importancia de la integración en materia informática y la utilización de medios electrónicos para facilitar los trámites, porque eran aspectos relevantes y que podían significar una rebaja de los costos de la cadena logística.

42. Un representante del Paraguay destacó la necesidad de generar conocimiento sobre los costos de logística y su impacto en el desarrollo. Pidió apoyo en esta temática a la CEPAL, la UNCTAD y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en la forma de cursos o de capacitación.

43. Comentó la necesidad de contar con más información sobre experiencias exitosas de reducción de los trámites aduaneros y propuso que la CEPAL recogiera estas experiencias y buscara la manera de incentivar su implementación en otros países. Con respecto al futuro programa, destacó la buena base que existía para avanzar hacia medidas más concretas, a favor de los países sin litoral.

44. Un representante del Paraguay destacó la política de tránsito. Se refirió a la importancia del tratamiento diferenciado para los países mediterráneos, el tratamiento en términos de organismos financieros con vistas al financiamiento de proyectos de infraestructura y otros proyectos, la Organización Mundial del Comercio y la facilitación del comercio, que deberían ser considerados en el Plan de Acción. Además, destacó la importancia que tendría el anillo de fibra óptica, sobre el que se discutió en 2011 en el seno del COSIPLAN, que serviría para mejorar y abaratar las conexiones en América del Sur.

Retos nuevos y emergentes que enfrentan los países en desarrollo sin litoral de América Latina y medidas internacionales de apoyo (punto 3 del temario)

45. La segunda sesión plenaria fue moderada por Gordon Wilmsmeier, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL.

46. En este punto del temario se examinaron los retos que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral de América Latina, entre ellos, cómo superar la vulnerabilidad ante factores externos como el aumento y la volatilidad de los precios de los alimentos y los combustibles, y las crisis económicas y financieras, hacer frente a las consecuencias del cambio climático y reducir la pobreza y las desigualdades económicas y sociales. A continuación expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio formularon recomendaciones para orientar a los países en desarrollo sin litoral de América Latina sobre la forma de abordar estos retos para el logro de un desarrollo sostenible e inclusivo.

47. Un representante de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL) del Paraguay hizo referencia a un estudio de la CEPAL de febrero de 2012 en que se concluía que el impacto del costo de la conectividad internacional a Internet para países como Bolivia (Estado Plurinacional de) y el Paraguay, provista en frontera, para un acceso de dos megabytes por segundo, representaba aproximadamente el 40% del precio final. También se refirió a la Conferencia Mundial de Telecomunicaciones Internacionales realizada en Dubai en diciembre de 2012, donde se aprobó una resolución sobre medidas especiales para países en desarrollo sin litoral y pequeños Estados insulares en desarrollo, con el fin de promover un mejor acceso a la red de fibra óptica internacional. Recordó que el COSIPLAN, en noviembre de 2011, creó el grupo de trabajo de telecomunicaciones para el establecimiento de un anillo de fibra óptica a nivel sudamericano, y pidió la inclusión de este tema en el Programa de Acción de Almaty.

48. El representante de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) reiteró el apoyo de este organismo a los países sin litoral y coincidió con el representante del Paraguay en la importancia del conocimiento de los costos logísticos. Señaló que la diferencia era que el transporte se dedicaba esencialmente al movimiento de una carga, mientras que la cadena logística incluía toda una serie de pasos previos, intermedios y posteriores, de modo que las fases de preembarque serían un costo logístico y no un costo de transporte.

49. Mencionó que la UNCTAD ofrecía talleres e invitó a los operadores de transporte y de logística de los países a explicar cómo funcionaban tanto desde el punto de vista empresarial como de la administración pública. También se refirió al Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística del Banco Mundial, que podía contribuir a la formación de los operadores y señaló que era posible generar conocimiento sobre la base de institucionalizar la recogida de datos.

50. También se refirió al Observatorio de Logística existente en el Uruguay y a los esfuerzos del Paraguay en ese mismo sentido. Destacó que el Observatorio de Logística era una entidad que funcionaba institucionalizando la “generación de conocimiento de información”, más que de información. Mencionó también los esfuerzos de la UNCTAD con el Banco Mundial en África. Subrayó las posibilidades tecnológicas

que permitían adelantar la información al cruce de frontera, con lo que todas las autoridades y no solo las aduaneras, sino también las policías, las autoridades migratorias y los organismos medioambientales podían disponer de la información necesaria sobre el movimiento del vehículo y de la carga con anticipación. Además introdujo el concepto de “corredor” que se estaba implementando en África.

51. A continuación, las delegaciones centraron sus comentarios en las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral.

#### Sesión de clausura

52. En la sesión de clausura hicieron uso de la palabra el Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL; el Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, y el representante del Paraguay.

53. El representante del Paraguay, en su calidad de Presidente de la Mesa, hizo un resumen de los principales temas tratados durante la reunión, que se adjunta en el anexo.



## Anexo

**INFORME DE LA PRESIDENCIA**

Del documento elaborado por la CEPAL, que sirvió de base para nuestras discusiones, así como de las intervenciones de los países y organismos que participaron del evento, me permito resumir lo que considero algunos aspectos centrales de nuestra reunión:

- En el análisis de la situación en América del Sur, en los estudios realizados por la CEPAL, así como en el informe presentado por el Alto Representante para los Países en Desarrollo Sin Litoral, los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo al sexagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se encuentran avances en los países en desarrollo sin litoral desde la adopción del Programa de Acción de Almaty, reflejados en la mayoría de los indicadores considerados. Sin embargo, es preciso destacar que los avances mencionados son insuficientes y que los problemas asociados a la condición de país sin litoral siguen afectándolos, a la vez que es preciso profundizar la colaboración de los países de tránsito;
- En efecto, tanto Bolivia como Paraguay presentan importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y procesos aduaneros, además de importantes avances en las condiciones sociales de su población;
- No obstante, también se reconoció que estos países, así como los demás países en desarrollo sin litoral, presentan altos niveles de vulnerabilidad debido a la concentración de sus exportaciones en pocos productos con escaso valor agregado. En este sentido se destacó la necesidad de promover una mayor diversificación productiva, para lo cual es importante un efectivo acceso a los mercados;
- La libertad de tránsito sigue siendo un factor fundamental en el desempeño logístico y comercial de los países en desarrollo sin litoral;
- La ausencia de litoral dificulta además la plena participación en el comercio internacional y minimiza las ventajas comparativas. Algunos datos señalaron que en los países en desarrollo sin litoral el desarrollo económico es, en promedio, 20% inferior al desarrollo que habrían obtenido de haber tenido litoral;
- En este sentido, se señaló la necesidad de reforzar el tratamiento especial y diferenciado efectivo de los países en desarrollo sin litoral en los diversos ámbitos de negociación;
- Se reiteró que la situación de país sin litoral, así como la lejanía y el aislamiento respecto de los principales mercados internacionales genera en estos países una fuerte dependencia hacia los países de tránsito para el comercio marítimo y genera además sobrecostos en sus transacciones comerciales. Las estadísticas presentadas demostraron que los costos de transporte de los países en desarrollo sin litoral son superiores en un 45% a los de una economía ribereña representativa;

- Se destacó por tanto el rol que desempeñan los mecanismos de integración regional en la facilitación del comercio y la integración física. Se propuso profundizar el proceso de la integración regional y avanzar hacia políticas comunes de logística y movilidad, promoviendo instancias de articulación de acciones entre el sector público y privado así como su debida coordinación subregional;
- En este mismo contexto se habló de la necesidad de actualizar los instrumentos jurídicos bilaterales y regionales con vistas al perfeccionamiento de sus disposiciones;
- Los estudios también indican que una proporción considerable de los costos de las operaciones comerciales guarda relación con infraestructuras inmateriales: procedimientos transfronterizos, políticas, legislaciones, procedimientos de tránsito, logística y regímenes normativos;
- Otro problema que aqueja a los países sin litoral es el estrés de la infraestructura que provoca la escasez en la provisión de infraestructura y servicios, que se ve materializada en la brecha de infraestructura;
- Abordar el déficit de inversión en infraestructura física desde la perspectiva de la financiación público-privada, a través de una exploración más profunda de las ventajas que esta puede otorgar, fue otro de los aspectos destacados;
- Se discutió sobre la necesidad de poner énfasis en la integración de los principales puntos de entrada (puertos, aeropuertos, etc.) con los *hinterlands*;
- Se propuso también avanzar coordinadamente hacia el perfeccionamiento de las regulaciones del transporte de tránsito hacia y desde los países en desarrollo sin litoral y el perfeccionamiento de las prácticas operativas y burocráticas en los pasos fronterizos;
- Se planteó aumentar los esfuerzos por incrementar el conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto sobre el desarrollo;
- También fue mencionado el potencial de intercambio de información en materia de mejores prácticas introducidas por los países en sus relaciones bilaterales, que afectan a la importación, exportación y tránsito de mercaderías;
- Fue mencionada a partir de los estudios la necesidad de desarrollar el sector de los servicios, en particular el turismo, como modo de diversificación de la actividad económica;
- Otro aspecto mencionado fue la conectividad a través de un mayor acceso a las tecnologías de la información y a las redes internacionales de fibra óptica.

Este resumen refleja, desde la responsabilidad de la Presidencia, los principales aspectos tratados en la reunión.