

## FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE: TALLER DE EXPERTOS EN PERÚ

En esta edición del *Boletín FAL* se analiza la facilitación del transporte y su incidencia en la competitividad nacional. Para ello se resumen las principales presentaciones y conclusiones del taller de expertos realizado por la CEPAL en Lima (Perú) en junio de 2009. La autora del *Boletín* es Paula Carolina Pérez. Para mayores antecedentes, sírvase enviar un mensaje de correo electrónico a [trans@cepal.org](mailto:trans@cepal.org).

### Introducción

La facilitación del transporte es uno de los temas que cada día cobra más importancia y más puntos a discutir dentro de la agenda de desarrollo, tanto en entidades públicas como privadas.

Este tema, si bien ha sido recogido por varias Agencias internacionales y por múltiples Instrumentos internacionales, puede definirse como un proceso participativo entre instituciones públicas y privadas, mediante el cual se busca reducir los tiempos y costos logísticos asociados al movimiento de cargas y personas dentro de un territorio. Para ello, busca simplificar, unificar, normalizar y armonizar los procedimientos, trámites y documentos involucrados en el proceso.

Gran parte de América Latina y el mundo ha venido implementado mejores prácticas tendientes a la eliminación y simplificación de procedimientos relativos a la facilitación del comercio y transporte, con el objetivo de lograr una mayor competitividad de sus productos al racionalizar los procedimientos y reducir con ello el costo y el tiempo asociado al proceso de transporte internacional de mercaderías.

En junio de 2009, la Unidad de Servicios de Infraestructura y la oficina de Washington de la CEPAL organizaron en conjunto con el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) de Perú el Taller de trabajo sobre facilitación del transporte, que fue financiado por la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional (CIDA) y la CEPAL.

La reunión contó con la participación de representantes tanto del gobierno como del sector privado peruano, vinculados al comercio exterior y a los servicios de infraestructura. El objetivo del taller fue presentar los avances de los trabajos sobre facilitación realizados por la CEPAL y discutir con los sectores involucrados en el amplio campo de la facilitación, el transporte y la logística, una agenda de trabajo para identificar los obstáculos existentes y sus respectivas soluciones para el desarrollo de la competitividad del Perú.

El taller de trabajo fue inaugurado por el Viceministro de Transportes del Perú, José González Quijano y por parte de la CEPAL expusieron Ricardo J. Sánchez de la División de Recursos Naturales e Infraestructura y Rex García de la Oficina de Washington. Sus exposiciones manifestaron la importancia de la facilitación del transporte en el desarrollo económico y social de los países, así como la efectiva colaboración de la Agencia Canadiense para el Desarrollo internacional (CIDA) al mejoramiento de las condiciones del comercio y el transporte en la región.

En el taller estaban también presentes Luis Torres, Director Nacional de Desarrollo y Comercio Exterior del Ministerio de Comercio del Perú

y Gonzalo Prialé, representante de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional, quienes expusieron sobre la realidad peruana y los intereses del Estado peruano en materia de facilitación, dedicando especial atención al rol de la facilitación del transporte en el desarrollo del país. De igual manera, participaron activamente representantes de la Asociación Marítima del Perú, la Empresa Nacional de Puertos, el Instituto de Estudios Económicos y Sociales, la Sociedad Nacional de Industrias, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Asociación Peruana de Operadores Portuarios, la Defensoría del Exportador - Asociación Nacional de Exportadores, el Ministerio de Relaciones Exteriores, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional, la Autoridad Portuaria Nacional, la Asociación Peruana de Agentes de Carga Internacional, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

A continuación se hará un breve recuento de las principales intervenciones y conclusiones del taller<sup>1</sup>, observándose que en líneas generales, cada una de ellas se orientó a identificar y proponer soluciones reales a los obstáculos en la facilitación del transporte. Los representantes de la CEPAL, por su parte, contextualizaron el trabajo que se viene haciendo en materia de costos logísticos y las asistencias técnicas en la región y en especial en el Perú.

En tal sentido, es oportuno recoger lo establecido por la CEPAL en su documento preparatorio al taller "La situación de la logística y el transporte en América Latina", donde se señala que los servicios logísticos y de transporte constituyen uno de los mayores desafíos para el desarrollo económico y social de la región y de cada uno de los países, visto su retraso relativo en comparación a regiones y países más avanzados, y los sobre costos que se detectan en las cadenas<sup>2</sup>.

La complejidad propia de los mercados y de los servicios de logística, almacenamiento, distribución y transporte hacen que los Estados deban desarrollar una serie de estrategias en materia de diseño, mantenimiento y adaptación de infraestructura, mediante políticas públicas que aseguren y coordinen la actuación conjunta del sector público y privado a la par de la sociedad civil.

<sup>1</sup> Para obtener mayor información y encontrar los documentos de las presentaciones aquí citados, se sugiere visitar: <http://www.eclac.org/id.asp?id=36764>.

<sup>2</sup> Tomado del documento de presentación del taller de trabajo "Facilitación del transporte: una agenda para la identificación y solución de obstáculos" Lima, Perú, 10 de junio de 2009.

## I. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS RELACIONADOS CON LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE

La facilitación del comercio mejora sustancialmente el desarrollo del comercio internacional, mientras que la facilitación del transporte tendrá mejores efectos si hay mejoras en los servicios de infraestructura, potenciando los elementos que estén encaminados a la facilitación nacional, regional e internacional. En tal sentido, la exposición de la consultora Mariela Martínez Rivas, titulada "Situación de la Facilitación del Transporte en la Región Andina" analizó las condiciones actuales de la facilitación del transporte en Perú y Colombia. En la oportunidad se examinaron las distintas barreras existentes en el comercio intra y extraregional de estos dos países, investigando en particular el efecto en las cadenas logísticas en tramos nacionales, para luego establecer recomendaciones de políticas que permitan su mejora.

Dentro las barreras identificadas se encuentran aspectos relativos a las iniciativas exportadoras no tradicionales que generan una estructura logística compleja y de potencial ruptura de carga, demoras en las fronteras y sobrecostos en el transporte debido a las múltiples regulaciones, la mala calidad de la infraestructura y la falta de competencia en la industria del transporte. Esto, aunado a situaciones como la incipiente oferta de servicios de transporte, la atomización del sector (dominado por empresas de tamaño reducido o unipersonales), la regulación normativa que responde a situaciones y no a una planeación estratégica, la inseguridad de la operación de transporte y la ausencia de tratamiento especial al movimiento de pasajeros, entre otros aspectos, demandan una serie de acciones urgentes, tanto del sector público como del sector privado para alcanzar una solución satisfactoria y que beneficie la competitividad nacional.

Dicho trabajo también consideró los diferentes marcos conceptuales y normativos, dándole un piso jurídico y técnico a la investigación. El documento considera, entre otros documentos, las recomendaciones de organismos del Sistema de Naciones Unidas, así como las decisiones de la Comunidad Andina de Naciones sobre transporte. También se analizaron, desde el punto de vista geográfico y económico, las implicancias de la firma de tratados de libre comercio con Estados Unidos y en particular sobre la facilitación de los procesos, habida cuenta que las exigencias estadounidenses sobre este aspecto son importantes.

También se observan en estos países, así como en el resto de la región, algunas iniciativas tendientes a desarrollar estrategias de competitividad sobre la base de una planificación logística, que contengan elementos de facilitación al transporte y comercio en general. Esto se ve reflejado en políticas públicas, normas técnicas, creación y mejora de infraestructura que obedecen a planes concertados y estudiados; además de otros procedimientos administrativos como la ventanilla única de comercio exterior y sistemas de información, que si bien están sometidos a un proceso de mejora continua y desarrollo en el tiempo para que se vean resultados tangibles, son en líneas generales, aportes que aseguran una reducción de costos de transporte y logísticos, así como una facilitación del comercio y del transporte.

La presentación realizada por el señor Gonzalo Prialé de la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional, se centró en un análisis sobre la creación y mantenimiento de la infraestructura en el Perú argumentando sobre las ventajas de consolidar asociaciones público-privadas, para realizar obras que darán rentabilidad social y económica.

También se presentó por parte de Patricio Rozas de la CEPAL un diagnóstico regional sobre el proceso de infraestructura, facilitación del transporte y la evolución del comportamiento de las asociaciones público-privadas en la región para la provisión de infraestructura y servicios anexos.

Por último, la presentación de la consultora Paula Pérez titulada "La facilitación en el ámbito internacional marítimo: Norma o espíritu de facilitación" hizo referencia a los múltiples esfuerzos que realizan las organizaciones internacionales para brindar parámetros normativos y recomendaciones tendientes a lograr una facilitación del transporte internacional. En este orden de ideas, a través de una explicación que abarca la importancia de la sinergia, la mirada holística y la coherencia que deben primar en estos esfuerzos internacionales, se determina que la respuesta internacional por un lado, es la cooperación técnica, a fin de crear capacidades; y por otro lado, la expedición e implementación de instrumentos internacionales que aporten lineamientos aceptados, que dicten las reglas del juego en materia de facilitación del transporte.

Fue así, como a través de un breve repaso sobre los trabajos y resultados normativos y recomendatorios de la Organización Mundial del Comercio (OMC), a través de la Declaración Ministerial de Singapur de

1996 y el conocido Paquete de julio de 2004, la expedición por parte de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global de 2005 y el significativo aporte de la Organización Marítima Internacional (OMI), denominado como Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, enmendado en múltiples ocasiones (Convenio FAL), se da buena cuenta de las herramientas regulatorias con que cuentan los Estados para poder desarrollar procedimientos internos y políticas públicas en torno a la facilitación del transporte y del comercio.

En lo relativo al transporte marítimo y la importancia de este modo dentro del concepto de facilitación, se hizo especial referencia a dos aspectos a tener en cuenta en las políticas que los Estados han de desarrollar en materia de transporte, logística, desarrollo y competitividad. El primer aspecto se refiere al ámbito comprendido en la interfaz buque-puerto, y la necesidad de contar con procedimientos establecidos con el fin de evitar demoras, trámites, documentos y formalidades innecesarias o repetidas, tanto a la llegada como a la salida de un buque, permitiendo que el transporte de personas y carga pueda fluir de manera efectiva. El segundo aspecto dice relación con la importancia y necesidad de lograr un equilibrio entre la facilitación y la protección, permitiendo una operación segura y eficiente en términos económicos. En efecto, múltiples estudios relativos al transporte de mercancías muestran que el modo marítimo concentra el 90% del transporte mundial de mercancías y que en general es un medio de transporte sostenible y relativamente económico. Sin embargo, diversos organismos internacionales, entre ellos la misma OMI, señalan que el modo marítimo puede llegar a ser oneroso en términos de pérdidas de tiempo, si no se toman las medidas pertinentes de coordinación y facilitación de los procesos, mediante una colaboración e intercambio de información entre las diferentes autoridades públicas (aduanas, autoridades sanitarias, de migración, portuarias, marítimas, autoridad de control vegetal y animal), agentes privados (transportistas y usuarios) y demás, entidades que intervienen en esta denominada interfaz buque-puerto. El grado de coordinación que se logra entre los distintos sectores y actores participantes, incide en la eficiencia de la operación del transporte marítimo internacional y en la operación portuaria.

Los elementos para lograr dicho equilibrio son el desempeño correcto de las competencias de cada autoridad pública, el fluido intercambio de información, el trabajo mancomunado entre los diferentes actores que intervienen en el proceso del transporte, el respeto de funciones y competencias de todos y cada uno de los actores, el involucramiento dentro del proceso de facilitación de empresas y usuarios, así como la participación activa y oportuna del Estado. Lo anterior además, serán elementos indispensables para lograr ventajas en la facilitación y competitividad, proporcionando eficacia y eficiencia en los puertos.

La presentación concluye que el tema de facilitación trasciende los aspectos normativos internacionales y reclama normas nacionales coherentes, acordes con la realidad nacional de cada país, a la vanguardia y con proyección a futuro, que tengan en cuenta las necesidades de los sectores privado y público, entendiendo que cada entidad que insta una norma debe procurar más por la cooperación que por el protagonismo. Asimismo, se requerirá de personas que estando involucradas dentro del proceso del transporte, se les brinde permanente capacitación, funcionarios con protección y bienestar social y, para finalizar, con componentes de principios y valores que aseguren a las entidades o empresas a las que pertenezcan actitudes de servicio, compromiso institucional, honestidad y entendimiento. Dado que la facilitación no solo es un elemento, un fin o una norma, debe entenderse como un espíritu positivo y colaborativo entre las personas y los procedimientos de las entidades.

## II. OBSTÁCULOS PARA LA INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA: EL CASO DEL PERÚ

La presentación del Viceministro de Transporte hizo alusión al contexto rural peruano, pasando a analizar la actual red vial en el Perú y las iniciativas del gobierno por prestar un apoyo institucional a las regiones a fin de trabajar en pro de la red vial. Su disertación fue también altamente propositiva al pasar de un diagnóstico, a una exposición sobre el mapa de nuevos planes viales, la determinación de ejes de mantenimiento rutinario en vías, el planteamiento de una visión de la planificación intermodal y un plan de desarrollo de los servicios logísticos de transporte.

De este último, se considera especialmente valiosa la argumentación del Viceministro al decir que los "...servicios que propongan soluciones

integrales para promover diversificación y aparición de nuevas ofertas de servicios logísticos de valor agregado en el país y satisfacer las necesidades del sector productivo a todo nivel, de forma tal de contribuir a la competitividad de la economía y la eficiencia de la infraestructura de transporte existente y planificada”.

Es importante destacar el avance de la Política de transportes y logística cuyo objetivo es definir los lineamientos de política, las necesidades de infraestructura logística y de financiamiento para el desarrollo e implementación de acciones conducentes al apoyo e incremento de la competitividad del sector productivo, mediante la adopción de mejores prácticas de transporte y logística en el Perú. Dicha política se centra en los siguientes aspectos: infraestructura de conexión e intermodalidad; integralidad de la cadena de suministros; sistema integrado de infraestructura logística; diversificación de servicios asociados a la logística; y vinculación de las tecnologías de informaron y comunicaciones al servicio de la logística.

### III. LA TOMA DE DECISIONES EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE

Una de las preocupaciones principales de la CEPAL constituye la falta de políticas integradas de infraestructura, transporte y logística. Es por ello que Georgina Cipoletta, funcionaria de la CEPAL, presentó algunas experiencias internacionales exitosas en la integración de los tres aspectos en una única política pública. De dicha presentación es conveniente tener presente que en primera instancia se aclaró la importancia de la logística en el comercio, el crecimiento y el desarrollo económico, no solo de un país, sino del mundo en general. En tal sentido, se recordó que el costo logístico es una variable que cobra aún más importancia que las mismas barreras arancelarias, dentro de un costeo comercial total. Así mismo, al hacer un análisis de la importancia y repercusiones de este problema, se concluyó que al mejorar el desempeño logístico y de transporte se reducen los costos comerciales, se aumenta la competitividad, se visualizan y desarrollan nuevos mercados, se incrementa la inversión, la productividad y se denota un crecimiento y un desarrollo económico con repercusiones a nivel de Estado y en especial a nivel social.

Las presentaciones de la CEPAL culminaron con una disertación realizada por Gabriel Pérez Salas, quien logró reunir los aspectos desarrollados a lo largo de la jornada de trabajo y los analizó desde una perspectiva general de América Latina, aportando importantes análisis que se pueden resumir básicamente en: la coordinación institucional, los obstáculos normativos e institucionales y el diseño y operación de la infraestructura física. Su presentación concluye con una serie de recomendaciones primarias.

En cuanto a la coordinación institucional, se establece la necesidad de una coordinación interna nacional, que supere las disputas domésticas por el liderazgo de la competitividad nacional y que incidan en la implementación de prácticas no articuladas, la coordinación desarticulada en negociaciones de tratados de libre comercio en lo relativo a la facilitación del comercio y del transporte. En este aspecto básicamente se requiere de una visión a largo plazo que le dé a la facilitación el carácter de importancia estratégica para el país.

Existe otro tipo de categoría en dificultades de coordinación que están enmarcadas en el ámbito regional, destacándose dentro de ellas la falta de coordinación de procesos que inciden en el aumento de tiempo en fronteras debido a la ausencia de políticas de simplificación y eliminación de trámites y documentos. Falencias que por desconocimiento o aplicación errónea de normas nacionales e internacionales, dan paso a trabas burocráticas que impiden una coordinación efectiva en la facilitación del comercio, pero también en el tratamiento de situaciones como la piratería, el contrabando y la corrupción.

Con esta presentación, la CEPAL propone como posible solución a la carencia de coordinación, tanto interna como regional, una estrategia nacional clara, compartida, coherente y permanente en el tiempo. Dicha estrategia, si bien tendrá efectos regionales, debe nacer y desarrollarse al interior de cada autoridad, concertada entre el sector empresarial y finalmente coordinada a nivel regional. Lo anterior, requiere de un alto grado de compromiso del Estado traducido en voluntad política, liderando y desarrollando iniciativas legales y la revisión exhaustiva de sistemas, procesos y procedimientos.

Dentro de los aspectos determinados como obstáculos normativos, se encuentran básicamente la multiplicidad de legislaciones y normativas obsoletas, que no responden adecuadamente a la creciente complejidad

logística que demanda servicios sofisticados y ordenamientos jurídicos actualizados y flexibles. De igual manera, se requiere nivelar las asimetrías que perduran entre lo legislativo y lo tributario entre modos de transporte y usuarios nacionales e internacionales.

En lo relativo a los obstáculos institucionales detectados por la CEPAL, se evidenciaron los relativos a la falta de una visión de largo plazo donde el tema de la facilitación del transporte sea un elemento estratégico del Estado y no un punto a eliminar en momentos de crisis, al disminuir o acabar con recursos humanos y económicos que desarrollan este proceso. La ausencia del Estado en la facilitación, puede incidir significativamente en la no implementación de las recomendaciones e instrumentos internacionales emanados de Organismos Internacionales tendientes a facilitar el transporte, así como en el uso ineficiente de la información y de las herramientas tecnológicas disponibles.

Para solucionar estas falencias, se hace fundamental el fortalecimiento institucional de los organismos del Estado, mediante una mayor capacitación, profesionalización e inversión en TICs, así como en el reforzamiento de los órganos de coordinación con el sector privado.

De igual manera se detecta la ausencia de estudios técnicos e información estadística que soporten la toma de decisiones relacionadas con la eliminación de tiempos de espera en pasos fronterizos y disminución de costos logísticos, entre otras cosas. En este mismo orden de ideas, se evidencia una importante necesidad en la coordinación de políticas en la esfera estatal en sus diferentes niveles y ordenamiento gubernamental.

Por último, los obstáculos en materia de infraestructura física y servicios de transporte que se registraron durante la presentación, giran en torno a la inversión insuficiente en la conexión interna y regional de las redes de transporte, un desconocimiento y uso mínimo de lineamientos internacionales sobre los temas de facilitación, ausencia de regulación de las características técnicas generales y de señalización de la infraestructura física de los países, deficiente reglamentación (la cual tampoco es estandarizada para la operación de empresas de transporte y vehículos), ausencia de requisitos y procedimientos para obras de mantenimiento de vías, como un desarrollo insuficiente de infraestructura que permita un transporte multimodal efectivo y eficiente.

### IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las conclusiones que surgen después de este taller muestran que particularmente para el Perú hay importantes desafíos relacionados con el diseño y operación de los servicios de infraestructura, que requieren de mejoras institucionales tanto en el diseño, regulación y forma de financiamiento. Una mayor y mejor inversión en el sector, ya sea en forma directa o a través de asociaciones público-privadas, debieran plantearse sobre la base de un plan nacional de logística, que integre a los diferentes modos de transporte y las cadenas logísticas y de servicios, potenciando su desarrollo y competitividad regional e internacional.

Es importante también reforzar las capacidades del Estado, para proponer e implementar mejoras en la oferta y calidad de servicios en transporte en estrecha coordinación con el sector privado, mediante acciones tendientes a incrementar los parámetros de gestión, capacitación y empresarialización del sector transporte, especialmente en el transporte carretero.

Otro de los aspectos importantes es velar por que el acceso a la información y coordinación entre el sector público y privado tienda a la facilitación y agilización de trámites e información oportuna. Para ello, el intercambio periódico de información estadística y la extensión del uso de TICs entre los sectores, surgen como herramientas importantes para mejorar la competitividad nacional.

La política de infraestructura y de transportes de los Estados debe tener una visión integral de servicio e incluir aspectos tales como la logística, seguridad, la protección ambiental y uso del suelo, entre otros.

Por último, y en concordancia con la sinergia que se maneja al interior de las Agencias Internacionales, es interesante recordar lo establecido por dos Agencias de Naciones Unidas en diferentes momentos, pero que van en directa concordancia con los resultados del taller y las necesidades de América Latina:

“La facilitación del comercio (y del transporte<sup>3</sup>) no es solo una cuestión de normas y de tecnología, sino también de racionalización e integración de los procesos comerciales administrativos. Las organizaciones y los

<sup>3</sup> Agregado por el autor.

donantes internacionales pueden prestar asistencia a los países, pero corresponde a los gobiernos introducir efectivamente los cambios. Esto requiere una voluntad política sólida, constante, apoyada por mecanismos de facilitación apropiados, como organismos de facilitación o agrupaciones en los ámbitos nacional" (UNCTAD).

"El planteo es concreto: la eficiencia regulatoria implica que el aporte de los servicios de infraestructura redunden en un mayor o menor aporte al desarrollo, pero será el entorno institucional quien establezca las condiciones de contexto y particulares para que la presencia del Estado, la eficiencia regulatoria y la asociación entre Estado y privados mejore la prestación de los servicios" (CEPAL, 2009).

En cuanto a recomendaciones emanadas de Lima se pueden citar las siguientes:

Es importante establecer sistemas de transporte que integren redes y nodos que se soporten en tecnología, información y comunicaciones, a fin de lograr coordinación logística con soporte informatizado.

Se hace necesario fortalecer los servicios de infraestructura de transporte de la región, en términos jurídicos, técnicos, administrativos y económicos.

Es pertinente lograr una comunicación e interacción efectiva entre el sector público y el privado, brindando seguridad a la gestión del transporte.

Se debe trabajar por la comunicación e intercambio de información entre las autoridades públicas, a fin de lograr un equilibrio que tienda a aportar al comercio internacional, pero bajo condiciones de seguridad integral.

Definitivamente la formación y capacitación continua sobre las normas, las prácticas, los aspectos técnicos y las repercusiones del trabajo que se realiza para el personal de autoridades públicas, de empresas, de agentes prestadores de servicios, asegura de manera integral el desarrollo del

transporte de manera óptima, el concepto de facilitación de este, asimilado interiormente por parte de cada actor, constituyéndose este elemento, no como una imposición, sino como un sentido o un "espíritu".

Debe existir un énfasis institucional. Solidez, fortalecimiento, proyección, soporte y acompañamiento del Estado a cada uno de los actores que intervienen en el proceso del transporte.

Las políticas nacionales del Estado deberían prevalecer sobre cada cambio de gobierno.

Se necesitan implementar políticas concebidas en forma integral y no como la suma de planes sectoriales, desarrolladas en función de la competitividad y productividad de los bienes o servicios que el país exporta e importa.

Es inminente la necesidad de establecer una legislación clara, coherente y condensada en un solo cuerpo legal que facilite su implementación que asegure la coherencia y consistencia entre políticas nacionales y regionales, potenciándose los efectos sinérgicos.

Es importante que exista una conciencia colectiva donde cada actor se ubique en las necesidades del País y exista un énfasis al proceso y no al modo de transporte.

Se debe procurar dar inicio, continuidad o fortalecimiento (según corresponda en cada país) a aspectos como el desarrollo de la ventanilla única de comercio exterior, la potencialización de capacidades y la coordinación y articulación de políticas, normas y planes estratégicos.

Para finalizar, recordar que cada país es único y no se pueden importar soluciones, por lo tanto, si bien la logística y la facilitación son factores de competitividad, estos se logran a través de la participación de múltiples elementos a tener en cuenta, entre otros, la educación, inversión, la infraestructura, el conocimiento, las normas y las políticas a largo plazo.



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>.