



BOLETÍN

FAL

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL COMERCIO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Logística en Mesoamérica: resultados de los talleres de política e indicadores de integración logística 2017

Antecedentes

La integración física regional, es decir la interconexión de la infraestructura económica y de los servicios que se proveen sobre ella, es una de las bases sobre la cual se afianza el resto del proceso integracionista (CEPAL, 2009).

La CEPAL ha jugado un rol preponderante en la integración física de la región desde sus inicios. Es así como en la década del 50 ya recomendaba a sus países miembros que al formular programas y adoptar medidas de fomento económico tuviesen en cuenta las posibilidades de expansión de la demanda mediante el intercambio recíproco, a fin de lograr una mejor integración de sus economías y un más elevado desarrollo de su productividad y de su ingreso real, comenzando a incorporar la planificación coordinada de las actividades productivas y del transporte (Fuentes Mohr, 1973). Posteriormente, en la década del 60, plantea la importancia de las redes de infraestructura para la integración regional, así como la relevancia de una política regional de transporte y energía que favoreciera la integración económica regional (Brown, 1966).

La CEPAL en los últimos años ha promovido una estrategia regional de integración, que ayude a sus países miembros a establecer mecanismos que fomenten el diálogo político para actualizar los procesos de concepción, planificación, ejecución y seguimiento de sus políticas de provisión de infraestructura y regulación de servicios, así como concertar una visión de largo plazo de las necesidades de inversión para integrarse de manera más eficiente y sostenible. Para ello ha generado distintos instrumentos técnicos para la toma de decisiones, recomendaciones de políticas de logística coordinadas regionalmente, acciones para el fortalecimiento institucional, promoción del diálogo regional y el establecimiento de indicadores de integración logística, entre otros elementos brindados para el fomento de la integración y el desarrollo sostenible de la región.

El presente documento sistematiza los resultados y principales hallazgos de los diez talleres de políticas nacionales de logística y movilidad implementados por la Unidad de Servicios de Infraestructura entre los años 2014 y 2017. Del mismo modo presenta la actualización de los indicadores de integración logística en Mesoamérica para los diez países que lo componen.

El autor de este boletín es Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL. El trabajo contó además con los aportes realizados por Rolando Campos Canales, Consultor de la misma División.

Para mayores antecedentes sobre esta temática contactar a gabriel.perez@cepal.org

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.



Antecedentes



I. El proceso de los talleres nacionales de políticas y movilidad en Mesoamérica



II. Indicadores de integración logística en Mesoamérica 2017



III. Hallazgos y recomendaciones futuras



IV. Bibliografía



NACIONES UNIDAS

CEPAL



I El proceso de los talleres nacionales de políticas de logística y movilidad en Mesoamérica

Durante la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla desarrollada en Villahermosa, Tabasco, México en julio de 2008, se solicitó a la CEPAL generar acciones para el fortalecimiento institucional de los ministerios sectoriales de transporte y obras públicas en un contexto de cooperación regional. Bajo este mandato, la CEPAL promovió la importancia de la logística y movilidad en los ministerios sectoriales y comenzó a sentar las bases de lo que sería una futura política regional de logística a partir de experiencias internacionales exitosas (Cipoletta, Pérez Salas y Sánchez, 2010). En diciembre de 2013, la CEPAL presentó su documento *"Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica"* (Unidad Servicios Infraestructura, 2013) que aportó un marco general para la formulación de políticas nacionales de logística y movilidad con pautas comunes a los países mesoamericanos¹, destacando que se requería avanzar progresivamente hacia una completa integración, reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad buscado y articulando las distintas iniciativas y visiones nacionales en torno a un ideal de convergencia (Altomonte, Sánchez y Pérez-Salas, 2013).

Posteriormente, en la XV Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, desarrollada en Antigua, Guatemala en junio de 2015, los presidentes y jefes de Estado decidieron asignar la más alta prioridad a la logística y movilidad como elementos fundamentales de su estrategia de desarrollo y de integración regional en línea con las recomendaciones realizadas por la CEPAL y le solicitaron su apoyo para el diseño y organización de talleres nacionales para la elaboración de políticas integradas y sostenibles de logística y movilidad que se puedan proyectar hacia una política común, tanto para la región centroamericana como mesoamericana con el fin de favorecer la convergencia entre iniciativas. Es a partir de estos mandatos, que la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL, comenzó a implementar una serie de talleres nacionales con el sector público, representantes del sector privado y de la sociedad civil de cada uno de los diez países de la región Mesoamericana, para difundir el proceso y sentar las bases para que la logística y la movilidad sean parte de una política de Estado de largo plazo, comprometida con la integración regional. Los detalles de la metodología desarrollada se encuentran en el documento de CEPAL: *"Políticas de*

logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional" (Jaimurzina, Pérez-Salas, Sánchez, 2015) mientras que el detalle de cada uno de los talleres realizados se presenta a continuación.

A. Taller nacional de Nicaragua

El primer taller nacional se realizó en Managua, Nicaragua del 30 septiembre al 1 octubre 2014 y contó con más de 50 expertos nacionales. Fue inaugurado por Franklin Sequeira, Viceministro de Transporte de Nicaragua y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI de la CEPAL. El evento fue desarrollado en tres sesiones, destacándose especialmente las intervenciones de los participantes sobre la complejidad del fenómeno de logística y movilidad, así como la necesidad de lograr las metas económicas, sociales y ambientales necesarias para el desarrollo nacional.

Se identificaron dos documentos de base para la elaboración de la política nacional: el Plan Nacional de Desarrollo Humano (PNDH) 2013-2016 y el Plan Nacional de Transporte (PNT) 2013-2033. Las tres mesas de trabajo, lideradas por Joe Henry Thompson, Secretario Comisión Inter-Institucional para la Facilitación del Comercio (CIFCO); Marvin Altamirano en representación de la Asociación de Transportistas de Carga de Nicaragua; Rosa María Rodríguez en representación del MTI respectivamente, lograron establecer una primera propuesta de los objetivos de la política nacional para Nicaragua: reducir tiempos y costos; mejorar la conectividad de los centros productivos con los de consumo interno; garantizar equidad, seguridad integral y accesibilidad física; realizar inversiones en nodos logísticos, sistemas inteligentes y agilización de flujos; capacitación de los recursos humanos, la innovación y la facilitación de procesos; favorecer una infraestructura resiliente a desastres naturales y al cambio climático; mejorar el reparto modal del transporte de pasajeros y de carga hacia el uso de modos de transporte más eficientes, seguros y más sostenibles; reducir de la accidentalidad con énfasis en prevención; mejorar la movilidad en centros urbanos; y regular el mercado para asegurar la sana competencia.

También se reconoció el avance realizado por Nicaragua en los temas de transporte y facilitación, destacando que existe la necesidad de lograr un apoyo de más alto nivel, no limitado a un mandato sectorial, que sería asumido por el MTI aprovechando Comisiones Mixtas público-privadas como CIFCO y sus dos subcomisiones (CTL y CTO). Para las herramientas de planificación y seguimiento de las acciones, se planteó un horizonte de tiempo de 20 años y la medición de desempeño en tiempos y costos de despacho, cantidad de documentos y trámites, uso de innovación y tecnología, conectividad interna y externa, calidad de infraestructura y servicios, accidentalidad, accesibilidad a servicios, reparto modal de carga y carretera, consumo

¹ Se refiere a los países que conforman el Proyecto de Cooperación e Integración de Mesoamérica: Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana.

energético e impacto ambiental. Por último, a juicio de los participantes, el marco legal e institucional nacional, no requería mayores ajustes ya que el marco existente ya proveía todas las modalidades y mecanismos necesarios, lo que se necesitaba era su cumplimiento adecuado.

Respecto a las recomendaciones de política, destacaron la necesidad del fortalecimiento de la institucionalidad, desarrollo de la política nacional y una política de formación académica, técnica y profesional, y estandarización de procesos inherentes a la logística. En cuanto a inversión logística se señaló mejorar la infraestructura, la construcción de terminales nacionales e internacionales, mayor uso de la tecnología en los procesos, desarrollar nodos logísticos y ventanilla única, capacitación multisectorial, vías alternativas de tránsito, evitar reductores de velocidad en corredores de tránsito internacional, renovación de la flota vehicular y mejorar las condiciones de participación en licitaciones que incentiven la inversión privada. Finalmente, indicaron la necesidad de actualizar y completar el marco regulatorio, ampliando la disponibilidad y acceso a la información, elaborar el Código de Comercio Exterior, asegurar la homogeneidad de las reglas en todos los sitios y crear un organismo con autoridad para dirimir las controversias.

B. Taller nacional El Salvador

El taller fue realizado en San Salvador, El Salvador los días 22 y 23 de octubre de 2014 y fue inaugurado por Gerson Martínez, Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano de El Salvador y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI de la CEPAL. El evento se desarrolló en cuatro sesiones, donde se destacó especialmente que junto a los principios clave de integralidad y sostenibilidad se consideró relevante darle énfasis a la responsabilidad intergeneracional, innovación, ciencia y tecnología, participación ciudadana, emprendimiento, perspectiva regional y territorialización de políticas públicas y desarrollo de capacidades locales.

La propuesta de objetivos presentada por las mesas de trabajo incluyó: contribuir a la calidad de vida a través de servicios de movilidad eficiente, segura y equitativa; incorporación a cadenas globales; integración territorial; desarrollar nodos logísticos y comodalidad; generar sinergias y planes regulatorios que provean certidumbre a la inversión; garantizar una infraestructura de calidad, resiliente y sostenible; e integración de actores públicos y privados.

Los expertos del sector público y privado salvadoreño acordaron la necesidad de adoptar a nivel de la Presidencia un documento base sobre la política, definir un Plan Quinquenal de Trabajo aprobado por el Consejo de Ministros y crear un Gabinete de Gobierno Responsable

la Movilidad y la Logística compuesto por instituciones públicas y privadas. Consideraron, además, la necesidad de desarrollar un conjunto de indicadores de desempeño nacionales para asegurar el mejor seguimiento de la política y evaluación de su impacto.

Dentro de los retos futuros a resolver, hubo consenso en torno a la necesidad de una mayor inversión pública y privada, la falta de visión de largo plazo en la planificación, los persistentes problemas de facilitación y seguridad, logística y movilidad urbana, así como retos crecientes en cuanto a una falta de eficiencia energética y racionalidad del transporte.

En el sector marítimo portuario se observó la falta de grúas y equipamientos propios; tramitología lenta y costosa; escasez de personal especializado; predominio de fiscalización en aduanas por sobre la facilitación; falta de cabotaje regional y fomento a los movimientos de corta distancia; sistemas informáticos obsoletos para control y trazabilidad; falta de una política de formación académica en transporte y logística; y desaprovechamiento de la infraestructura existente.

Para el sector ferroviario se destacó que su infraestructura obsoleta y con invasión de derechos de vías, requería un acuerdo político hacia una visión multimodal que incluya al ferrocarril (idealmente en un Plan Maestro) para promover su uso como alternativa.

También se señaló por los presentes, que la infraestructura vial presentaba daños estructurales en los principales corredores; mora de mantenimiento y rehabilitación de la red; escasas obras de drenaje; equipo insuficiente para actividades de control (pesos y medidas). El transporte terrestre nacional se caracterizaba por altos niveles de informalidad (bajos niveles de cumplimiento de la ley); falta de un marco regulatorio (pesos, dimensiones, edad de los vehículos, emisiones, etc.); inexistencia de un transporte público eficiente y seguro; sistemas informáticos obsoletos y falta de un marco legal para atención de la red (no es competencia del MOP ni FOVIAL).

En el sector aeroportuario hay un ineficiente uso de la infraestructura y distribución de espacios; falta de equipamiento de carga; sistemas de seguridad desfasados; mala atención a vuelos de bajo costo; carencia de un Plan de Desarrollo para la aviación que integre procesos de aduana y carga.

En aduanas y pasos de frontera se identifican infraestructura inadecuada que produce retrasos e inseguridad; escasez de equipos móviles; personal insuficiente y sin especialización; procesos no estandarizados y engorrosos; y ausencia de normativa para una administración única.



C. Taller nacional de Honduras

El tercer y último taller nacional desarrollado durante el año 2014, se desarrolló en Tegucigalpa del 18 al 19 de noviembre del 2014 y fue inaugurado por Roberto Pineda, Viceministro de Transporte de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP); la Viceministra de Obras Públicas, Ana Julia García y Azhar Jaimurzina, Oficial a Cargo de la Unidad de Servicios e Infraestructura de la CEPAL, quienes compartieron dos días de trabajo con expertos del sector público y privado del país. Durante las primeras sesiones de la actividad, se alcanzó un acuerdo en torno a algunos objetivos centrales de la política, como la necesidad de aprovechar la ubicación geográfica de Honduras para convertirlo en un centro logístico de servicios de movilización de carga; crear un sistema de integración regional que facilite el traslado de carga y pasajeros; facilitar la conectividad de los centros poblacionales dentro y fuera del país; fortalecer la institucionalidad; y reducir los costos logísticos.

En cuanto a los principales retos institucionales y recomendaciones para mejorar el desempeño de la logística y movilidad nacional, se destacaron la necesidad de una mayor transparencia de procesos y la debida sociabilización de las normativas con los entes públicos, privados, civiles y de educación, así como el fortalecimiento de los entes reguladores del Estado para asegurar la aplicación de las leyes existentes de manera eficiente. Se destacó también, la necesidad de fortalecer las instancias de diálogo, pues los mecanismos existentes no eran lo suficientemente efectivos para asegurar la debida participación de todos los actores especialmente de la sociedad civil.

En cuanto al marco institucional y legal, se consideró fundamental la participación de las instituciones de transporte, marina mercante, aeronáutica, Dirección Ejecutiva de Ingresos, finanzas, Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), Secretaría de Agricultura y Ganadería y Ministerio de Salud. También se destacó la importancia de establecer herramientas de planificación y seguimiento que brinden información sobre transporte de contenedores, cabinas de peaje, control de tránsito, cantidad de pasajeros, tiempos asociados a la movilidad de pasajeros, índice de empleo y costo de mantenimiento por kilómetro para asegurar el mejor seguimiento de la política y evaluación de su impacto.

Como áreas prioritarias de intervención se destacaron la necesidad de aumentar la inversión sectorial para resolver el mal estado de la infraestructura física y los problemas de mantenimiento de la red vial secundaria y terciaria, así como la falta de capacitación en temas logísticos y de educación vial. En los aspectos regulatorios, se identificó la falta de seguridad jurídica, el débil marco regulatorio, la falta de transparencia y sistematización en la toma de decisiones (prácticas irregulares, mercados monopólicos) que facilitaban actuaciones discriminatorias o corruptas.

D. Taller nacional de Costa Rica

El primer taller nacional del 2015 fue realizado durante los días 21 y 22 abril de 2015 en San José, Costa Rica. En su inauguración se contó con la participación de Carlos Segnini Villalobos, Ministro de Obras Públicas; Mauricio Fernández Ulate, Director de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte; Carlos Carranza, Decano de Ciencias Económicas UCR; Benito Coghi Morales, Subdirector General de Aduanas y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI.

En las primeras sesiones por parte del gobierno costarricense, se destacó que los tres pilares del Plan Nacional de Desarrollo tienen directa relación con la logística y movilidad. Estos pilares son: impulsar el crecimiento económico y generar más y mejores empleos, reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema y la corrupción y por el fortalecimiento de un estado transparente y eficiente. Se destacó también por parte de las instituciones gubernamentales, cómo algunas iniciativas en ciernes como la rehabilitación del ferrocarril, la inclusión de islas y archipiélagos en proyectos viales y la actualización de plataformas digitales de información entre otras innovaciones tecnológicas permitirán mejorar la toma de decisiones y una administración con visión de futuro y planificación a largo plazo, manteniendo la interconexión de instituciones públicas y privadas.

El diagnóstico de los subsistemas y temas críticos se realizó con un horizonte de planificación de 10 años, siendo los objetivos principales: mejorar la productividad, competitividad e integración Mesoamericana, asegurar recursos humanos calificados, transparencia en los procesos, practicidad y sostenibilidad política en el largo plazo, priorizar proyectos de inversión y disminuir la movilidad innecesaria de las personas.

Dentro de los desafíos prioritarios se consideraron la necesidad de establecer un organismo controlador de la calidad de los servicios entregados, así como el desarrollo de nuevas leyes y voluntad política para lograr la sostenibilidad de las decisiones y que éstas trasciendan los gobiernos. En cuanto a herramientas de planificación

y seguimiento se destacó la importancia de contar con indicadores nacionales en temas de logística y movilidad que permitan medir las inversiones extranjeras, analizar el costo beneficio de las operaciones logísticas, considerar la salud de la población y el consumo energético de la cadena de suministro.

Se destacaron como retos prioritarios para la logística resolver la brecha de infraestructura en términos de inversión pública y privada; la falta de visión de largo plazo en la planificación; los persistentes problemas de facilitación y seguridad; logística y movilidad urbana y los retos de eficiencia energética y racionalidad del transporte; disminuir la tramitología y tiempos de viaje; desarrollo e implementación de la firma digital; medir los tiempos de transporte en territorio nacional; y capacitación del personal. Se hizo especial mención a la necesidad de crear una ventanilla única para el transporte, contar con recurso humano calificado, promover la interoperatividad y automatización de procesos, así como mejorar la coordinación en los puertos fronterizos.

En el ámbito de la movilidad, se propuso la diversificación del modo de transporte público para incluir ferrocarril eléctrico interurbano, seguimiento de los proyectos en desarrollo, capacitación del recurso humano y disponibilidad de recursos financieros para garantizar el cumplimiento de objetivos. Se propuso también una mayor claridad en el marco legal, liderazgo para coordinar actores involucrados, disminución de trámites que obstaculizan la dinámica del desarrollo, modernización de políticas, accesibilidad para todos los grupos sociales, mejoramiento de la comunicación y flujo de información y derogación de leyes que ya no están vigentes.

E. Taller nacional de Colombia

En la ciudad de Bogotá, del 4 al 5 de noviembre de 2015 se desarrolló el taller nacional de Colombia. En la inauguración se contó con la participación de Enrique José Nates Guerra, Viceministro de Transporte; Dimitri Zaninovich Victoria, Departamento Nacional de Planificación; Antonio Felfle, Asesor de Despacho Ministro de Transporte, Ricardo J. Sánchez, Oficial a cargo de la DRNI de la CEPAL y Manuel Rodríguez, especialista de transporte del BID.

En las sesiones inaugurales, el gobierno subrayó los avances en la política de logística de Colombia, destacando especialmente el Plan Maestro de Transporte Intermodal, el monitoreo de todos los puertos del país; las acciones para alcanzar la movilidad eficiente y competitiva en materia de transporte masivo, el registro nacional del transporte de carga entre otros importantes avances.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) presentó su encuesta logística en la cual respondieron 768 empresas y de la cual se obtuvo que el costo logístico es el 14,97% del total de las ventas, siendo el modo carretero el que predomina en la distribución de viajes nacionales, por lo cual, para lograr un reparto modal más equilibrado resultaba fundamental la recuperación de los corredores férreos y fluviales. Otras de las acciones que el estudio brindó fue establecer la necesidad de regular la vida útil de los camiones; mejorar la interacción entre el sector público y privado; mejorar la articulación entre las distintas áreas y niveles de gobierno; y potenciar el capital humano para combatir la pobreza y desarrollo. Por su parte, los participantes del taller destacaron distintas urgencias, tales como la mayor disponibilidad de datos e información del sector, la cooperación entre el sector público y privado mediante la Cámara Colombiana de Infraestructura, la implementación de los gerentes de corredores logísticos estratégicos y especialmente, la Política Nacional Logística contenida en el documento CONPES 3547 del DNP en 2008.

La mesa de expertos sectoriales, compuesta por los representantes de la Asociación de Industriales de Colombia (ANDI), Consejo Privado de Competitividad y Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC) propuso como objetivos de una futura política logística los siguientes: reducir los costos logísticos, mejorar la calidad de servicios, favorecer la diversificación productiva, mejorar la conectividad regional, mejorar la integración territorial, lograr un mejor uso de la infraestructura, comodalidad, usar tecnologías y sistemas de información colaborativos.

Las recomendaciones de los expertos para el marco institucional incluyeron la necesidad de incluir última milla en planes logísticos; la medición de indicadores sobre tránsito y carga; fortalecimiento académico en el sector público y privado; lograr una decisión de alto nivel (presidencial); y mejorar los modelos de gestión, ejecución y monitoreo de mejores prácticas. En cuanto al uso de tecnologías y sistemas de transporte inteligente, se propuso promover una política de datos abiertos, incentivar al sector privado para compartir la información, modernizar sistemas y arquitectura interna de manejo de datos públicos. En logística urbana, se planteó la necesidad de estudios concretos del tema y la medición de flujos; establecer redes comodales para evitar pasar por las ciudades; generar políticas de distribución de mercancías; y mejor uso de la infraestructura existente. En cuanto a los contratos multimodales, se planteó simplificar la regulación, normalizar otros modos, capacitar al recurso humano en su uso y mejorar la responsabilidad de seguros, facilitar el transporte de carga entre operadores para desplazar agencias de

aduana, agilizar los traslados sin ingresos con el Sistema de Operador Económico Centralizado, fortalecer el plan anti-contrabando. Finalmente, en cuanto a la aplicación de las nuevas tecnologías de información y comunicación se propuso el fortalecimiento de las VUCE (ventanillas únicas de comercio exterior) para agilizar trámites aduaneros, mejorar la competitividad y eficiencia en el desarrollo del comercio exterior, así como en la relación ciudad-puerto.

F. Taller nacional Panamá

El primer taller del año 2015 se desarrolló en la Ciudad de Panamá los días 26 y 27 de mayo de 2015. En la sesión inaugural y panel de cierre de alto nivel se contó con la participación de Ana M. Reyes, Coordinadora del Gabinete Logístico del Ministerio de la Presidencia; Carlos González de la Lastra, Miembro de la Junta Directiva (ATTT); Aitor Ibarreche, Presidente ejecutivo de Panamá Port; Rodolfo Sabonge, Rector Universidad del Caribe; Eduardo Lugo, Decano de la Facultad de Logística, Marítima y Portuaria en la UIP y los Oficiales de la DRNI de la CEPAL Ricardo J. Sánchez y Azhar Jaimurzina.

En la oportunidad se destacó la importancia de alcanzar una visión integral de la logística en el país, con una priorización de los vínculos más débiles como el transporte terrestre e incorporación de todos los actores del sector público. En este sentido la política debería favorecer la colaboración pública y privada en planes sectoriales, y promover un enfoque multisectorial y multidisciplinario en fomento de una logística comodal. Para ello se formularon objetivos enfocados a disminuir los cuellos de botella y movimientos innecesarios; gestionar el movimiento de vehículos de carga (horarios restringidos, vías dedicadas); modernizar el modelo de negocio tradicional hacia uno más equitativo y productivo; asegurar la planificación a largo plazo con rentabilidad económica y visión de Estado; y gestionar adecuadamente la demanda de movilidad en las ciudades panameñas.

Se observó por parte de los participantes, que no existe un liderazgo para este tema en Panamá y es difícil encontrar un candidato sin sesgo sectorial, por lo que se propuso la creación de una ley marco de logística en apoyo a la toma de decisiones a nivel nacional, que cuente con un plan maestro con metas e indicadores concretos a nivel micro y macro; así como la construcción de una cuenta satélite que permita medir el impacto social de las inversiones realizadas y considerar la integración de sistemas públicos de datos para facilitar la coordinación y planificación de nuevas obras en beneficio del desarrollo económico y social del país.

Los principales desafíos logísticos identificados fueron la dicotomía existente entre el nivel de servicios logísticos ofrecidos por el Canal, puertos aledaños y el aeropuerto internacional con respecto al resto del país, para lo cual

es fundamental modificar y modernizar el enfoque tradicional para incrementar los valores agregados en los servicios logísticos, y el uso de nuevas tecnologías y modelos operativos tomando como ejemplo las mejores prácticas internacionales. Se destacó también la necesidad de crear una política legislativa que incentive a los centros productores a generar más carga, así como a establecer un líder público que regule las actividades con apoyo de un grupo de expertos. También se consideraron acciones complementarias tendientes a resolver la falta de personal técnico calificado, la necesidad de reformas laborales y la revisión de la política de migraciones.

G. Taller nacional de Guatemala

El evento se desarrolló en la ciudad de Guatemala del 27 al 28 de mayo de 2015, y entre los asistentes a su inauguración se encontraron Jorge Rodolfo Ortiz Asturias, Viceministro del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; Vivian Esther Lemus Rodriguez y Edgar de León, de la Unidad de Concesiones y Desincorporaciones; Delfino Mendoza, Coordinador de la División de Planificación y Estudios Dirección General de Caminos, la Asociación Guatemalteca de Exportadores; y, Azhar Jaimurzina, oficial a cargo Unidad de Servicios de Infraestructura de la DRNI de la CEPAL.

En primer lugar, se presentó el Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible en el Área Central de República de Guatemala (PEMUSACRG), lo cual busca promover el transporte masivo de personas y otros modos de transporte menos contaminantes y no motorizados; reducir el uso del vehículo liviano; proveer centros de transferencias y construir un sistema de básculas. Entre los objetivos acordados por los participantes se encuentran: posicionar a Guatemala entre los primeros 10 países en ranking de competitividad con cambios confiables y permanentes; alcanzar una movilidad urbana sostenible, con mayor integración territorial, prevención y reducción de externalidades negativas; y garantizar niveles de equidad, seguridad integral y accesibilidad física en los servicios de transporte. Los participantes propusieron utilizar los mecanismos existentes (MINECO a través de PRONACOM, Consejos de Desarrollo, Clúster Marítimo portuario, CONAPEX, Asociaciones de cámaras privadas) y formar a nivel Presidencial y Ministerios, un Acuerdo Gubernamental de Logística y Movilidad con el fin de contar con indicadores de tiempos, costos, satisfacción de usuarios y competitividad.

En términos de recomendaciones se expresó la necesidad de una ley que regule la participación de todos los actores públicos y privados en el sector logístico y de movilidad; la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo por Decreto y Congreso; el fomento del financiamiento a través de la participación público-privada; mayores inversiones para una reingeniería multimodal; mantenimiento

y modernización de la infraestructura portuaria y aeroportuaria; construcción y mantenimiento de la red vial, así como gestionar debidamente las externalidades sociales y medioambientales de la actividad. Se destaca también la necesidad de actualizar la normativa de centros de transferencia para hacer eficiente el sistema y reducir la duplicidad de inspecciones; capacitar al personal sobre leyes, tratados y convenios vigentes; generar registros estadísticos para análisis posteriores; lograr mayor coordinación entre autoridades de puertos; aprobar el Acuerdo de Facilitación de Comercio; mejorar la seguridad pública; y crear capitanías de puertos terrestres para coordinar las instituciones del Estado.

H. Taller nacional de República Dominicana

El taller se realizó los días 19 y 20 de abril 2017 en Santo Domingo, República Dominicana. Participaron en la mesa inaugural Enrique Lied, Viceministro de Supervisión y Fiscalización del Ministerio de Obras Públicas (MOPC); Carmen Leiva del MOPC; Tobías Crespo, diputado; Rosa Abreu de la Comisión Presidencial por la Seguridad Vial; Claudia F. de los Santos, Viceministra de Obras Públicas, Coordinadora General de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial; Miguelina Figueroa, Directora del Despacho Ministerial y Secretaria de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial; y, Víctor Ventura, Director de Transporte, Logística, Conectividad y Energía del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. Por parte de los organismos internacionales, participaron Azhar Jaimurzina y Gabriel Pérez de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL, y Robert Nowak de la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

En la primera sesión se destacó los avances recientes realizados por la República Dominicana en materia de movilidad y seguridad vial, como la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). Se destacó que, junto con las nuevas normativas e instituciones, se ha realizado una mayor fiscalización y coordinación al interior del Estado. Estas acciones en el ámbito de la movilidad están promoviendo inversiones coordinadas para ampliar el metro e incorporar nuevos buses, un teleférico y otros servicios no motorizados en la red de transporte público; acciones que, junto con una renovación de la flota vehicular, la regulación de estacionamientos y la fiscalización de las medidas de seguridad vial, están promoviendo una movilidad más sostenible. En el ámbito logístico, se destacaron las acciones para las regulaciones de peso, zonas y horarios operación de los camiones de carga, gestionar entregas nocturnas, centros logísticos, corredores exclusivos y almacenes compartidos para mejorar la logística urbana y la competitividad del sector.

Entre las recomendaciones de los grupos de trabajo para la logística nacional, se destacaron los siguientes desafíos: la necesidad de armonizar la regulación de tránsito; regular el transporte de mercancías peligrosas; la inspección periódica de los vehículos e infraestructura vial; asignar número y placa a vehículos y remolques internacionales; controlar los permisos nacionales e internacionales de conducción; estandarizar el sistema de señalización y normas básicas para facilitar el tránsito internacional; hacer un uso correcto de las zonas de detención; y considerar costos sociales en las evaluaciones. En el ámbito de la movilidad, se identificaron algunas necesidades de seguridad vial, como mejorar la iluminación y señalización; el uso de tecnología y dispositivos de control; la identificación de rutas de evacuación ante emergencias; el reforzamiento de la señalización de zonas escolares y paradas de transporte público; las campañas de educación vial; uso de luces en vehículos durante el día. Especial mención merecen los aportes realizados para crear un sistema de transporte público integrado (física, tarifario y tecnológico) multimodal, accesible y sostenible, a través de la ampliación de la línea del metro y rutas alimentadoras que incluyan a las personas con capacidades reducidas, la coordinación e integración del transporte de carga y de pasajeros y el fomento de alianzas público-privadas que permitan descongestionar el centro de las grandes ciudades.

I. Taller nacional de México

Los días 13 y 14 de junio de 2017, la Unidad de Servicios de Infraestructura de la DRNI con el apoyo del Instituto Mexicano de Transporte (IMT) y la Dirección General de Proyecto Mesoamérica de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID), realizaron el taller nacional en las instalaciones del IMT en Querétaro. En la inauguración del evento participaron, Jessica Duque Roquero, Directora General de Vinculación de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Gobierno Federal de México; Marco del Petre Tercero, Secretario de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado de Querétaro; Juan Carlos Rivas de AMEXCID; Roberto Aguerrebere, director del IMT; y Gabriel Pérez de la CEPAL.

En el evento participaron 70 representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, energía, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector laboral, así como un número importante de académicos en temas de logística y transporte del IMT, además de los representantes de los países que componen el Proyecto Mesoamérica ante la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT). El objetivo del evento fue no solamente la creación de un espacio de discusión y análisis nacional para elaborar y validar las bases de las políticas nacionales de logística, sino también compartir con el resto de los expertos mesoamericanos las experiencias en materia de logística existentes en México.

La agenda del taller incluyó una sesión de trabajo sobre el enfoque logístico de la planeación y el desarrollo económico regional, a través del establecimiento de Zonas Económicas Especiales (ZEE) en la que la Autoridad Federal Mexicana para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales y expertos de China y Panamá compartieron sus conocimientos sobre su rol en la integración regional. El taller también incluyó la presentación de experiencias internacionales sobre el establecimiento y monitoreo de políticas de logística en Corea del Sur y los Países Bajos como una forma de brindar nuevos elementos a la discusión regional.

En el trabajo de grupo se estableció que los objetivos principales de la política debían ser: mejorar el desempeño logístico nacional, afianzar la participación del país en las cadenas globales de valor y favorecer servicios de valor agregado incluyendo el uso de nuevas tecnologías. En este sentido, algunos indicadores para monitorear una política nacional de logística corresponden aquellos asociados a la eficiencia (ahorros, tiempos, fluidez); competitividad (productividad, calidad); disrupción; pérdidas por robo, mermas por diversas índoles incluyendo climáticas; además de otros elementos como emisiones ambientales y externalidades negativas generadas.

Un tema que concentró buena parte del interés de los participantes fue el uso de nuevas tecnologías en el sector logístico. Se partió del diagnóstico que en la región la brecha digital es amplia, por lo que contar con un ancho de banda mínimo es un requerimiento básico para al menos tener el seguimiento del transporte. Se destacó que para la logística y la cadena de suministro la seguridad, procesos estandarizados e implementación sencillas son las claves para una implementación exitosa. También se planteó la necesidad de apoyar la Planeación Nacional Logística con herramientas computacionales de optimización de ruteo junto a tecnológicas complementarias como georreferenciación, redes sociales, internet de las cosas (IoT) y *big data*, como una forma de dar mayor robustez a la toma de decisiones, tanto públicas como privadas, asociadas a la fluidez de la cadena de suministros, trazabilidad completa desde origen a destino, tiempo en frontera, puntos de congestión, consumos de combustibles, patrones de conducción, mecanismos para presión llantas, desgaste para medir la calidad de las vías, entre otros elementos. Se destacó la necesidad de considerar la tecnología como una inversión y no un gasto, para lo cual la disponibilidad de información pública y abierta es crucial.

J. Taller nacional de Belice

El último taller Mesoamericano, fue el implementado los días 28 y 29 de noviembre el 2017 en la ciudad de Belmopán, Belice. En la inauguración se contó con la presencia de René Montero, Ministro de Obras Públicas; Patrick Andrews, Viceministro de Asuntos Exteriores; Errol

Gentle, Viceministro de Obras Públicas; Ricardo J. Sánchez, director adjunto de la División de Recursos Naturales e Infraestructura; y Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos también de la CEPAL.

Durante el evento participaron 30 representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector portuario, así como académicos en temas de logística. En las primeras sesiones se presentaron los avances realizados por el país en seguridad vial, en la competitividad de sus puertos y las tareas implementadas para la elaboración de su Plan Maestro para el transporte integral (CNTMP, *Comprehensive National Transportation Master Plan for Belize 2030*) coordinado por el Departamento de Dialogo Público-Privador de la Oficina del Primer Ministro con financiamiento del BID. También se analizó el vínculo entre la estrategia de desarrollo sostenible del país 2016-2019 (GSDS) y el sector de la logística movilidad, destacando que la expansión y el mejoramiento de la infraestructura nacional es crucial para potenciar la producción de bienes y servicios, especialmente aquellos asociados a los sectores estratégicos nacionales (agricultura, turismo y energía). Se destacaron las inversiones realizadas en las últimas décadas para el mejoramiento de la red interior de caminos que permitieron incrementar la conectividad, la competitividad y los servicios disponibles de una forma sostenible.

Al término del primer día de taller, se alcanzó un consenso sobre los principios de integralidad y sostenibilidad como base de la política nacional, para a partir de ellos, priorizar, financiar y promover acciones que favorezcan la complementariedad de la economía en beneficio de la competitividad y bienestar de la población. También se analizó el rol de la integración logística para una explotación más sostenible de los recursos naturales de América Latina y el Caribe, donde el país tiene un enorme potencial para participar en cadenas de valor agregado mesoamericanas vinculadas a los productos agrícolas. También se analizaron los desafíos sociales y ambientales en la provisión de infraestructura para la integración regional, destacándose que es fundamental una mejora en la conectividad y calidad de la conexión del país por aire, tierra y mar sin afectar la sostenibilidad nacional.

Dentro de los desafíos logísticos que presenta Belice se destaca la falta de infraestructura, especialmente en los caminos secundarios y terciarios, así como su debida mantención y señalización especialmente ante emergencias naturales. También se señaló la ausencia de instalaciones especiales para el comercio incluyendo aquellas de inspección, empaquetado y refrigeración en los puertos; la necesidad de incorporar mejoras y mayor tecnología, así como resolver la vulnerabilidad de mucha de la infraestructura existente ante inundaciones y el cambio climático y problemas de congestión por la no

existencia de terrenos para la ampliación de puertos y aeropuertos internacionales. En el ámbito de la movilidad se destacaron los problemas de inseguridad vial y la ausencia de servicios de transporte público regulares y confiables en las principales ciudades del país. Especial mención se hizo sobre la necesidad de realizar acciones de seguimiento de las reuniones realizadas como una forma de ir construyendo consensos sobre los procesos y no comenzar de nuevo ante cada proyecto.

En las conclusiones de las mesas de trabajo, se destacó la oportunidad que representa para el país unirse a este esfuerzo regional, especialmente por las mejoras en la competitividad de la economía que traería consigo. Se destacó que es fundamental dotar a la política de una visión de largo plazo, donde la participación del sector privado y la academia resulta fundamental como también el acompañamiento de las instituciones regionales. En este sentido, el taller contó también con la participación de la Sra. Lidia Fromm, Directora Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica (PM), quien destacó la importancia de los organismos multilaterales de desarrollo para brindar asesoría y resolver los problemas de coordinación y articulación de iniciativas a nivel nacional para luego priorizarlas y subirlas a un nivel regional. También destacó que, con este taller, la CEPAL y la Dirección Ejecutiva del PM daban por cumplido los compromisos emanados de las últimas cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, vinculadas a la logística y movilidad, coordinadas a través del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica.

II. Indicadores de integración logística en Mesoamérica 2017

Dada la relevancia que los proyectos de infraestructura y los servicios de logística representan para los países y para el proceso mismo de integración regional, generar herramientas de análisis a nivel subregional es fundamental para orientar acciones y evaluar en un nivel más amplio el desempeño logístico y del proceso mismo de integración (Pérez, 2015). En este contexto, la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica consideró necesario generar un conjunto de indicadores sectoriales que le permitiesen monitorear el avance la iniciativa y apoyar la toma de decisiones técnico-políticas. Por ello en la Reunión de Ministros de Transporte de Mesoamérica, desarrollada en la ciudad de San José, Costa Rica el 4 de diciembre del 2013 solicitó a la CEPAL su apoyo técnico para la elaboración de una propuesta de indicadores de seguimiento y monitoreo para la cartera de transporte del Proyecto Mesoamérica (CEPAL, 2013).

En esta oportunidad se presenta la actualización de estos indicadores de integración logística para el año 2017, el cual fue construido por la Unidad de Servicios

de Infraestructura a partir de información suministrada por los miembros de la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT), organismos de gobierno e información propia de la CEPAL. Estos consideran tanto la evolución de la provisión de infraestructura vial, ferroviaria, aérea y portuaria como la evolución en la prestación de servicios sobre estas infraestructuras, considerando para el ferrocarril, el total de pasajeros transportados y el total de carga transportada (toneladas). En el transporte marítimo se considera la carga transportada tanto en toneladas como en TEUS y en el transporte aéreo el total de pasajeros transportados y el total de carga transportada (toneladas). En el caso del transporte por carretera aún no es posible acceder a información sobre toneladas o número de pasajeros internacionales transportados de manera comparable para todos los países en el período analizado, por lo que se omite esta información.

La metodología desarrollada por la CEPAL considera la construcción de un índice² de evolución tomando como año base la información del año 2008 que corresponde a la conformación del PM. De esta forma y con los valores registrados para 2017 es posible comparar cada país respecto a su propio desempeño y generar una comparación entre ellos destacando aspectos donde se ha avanzado más y aquellos que requieren redoblar esfuerzos, mostrando en color verde el país con el mayor índice de evolución y en rojo aquel país cuyo índice de evolución refleja un retroceso respecto al año base. Por último, se muestra el índice de evolución medio del Proyecto Mesoamérica (columna indicada como PM).

La evolución del indicador de integración logística del Proyecto Mesoamérica a 2017 refleja el avance que ha tenido cada país y la región en materia de infraestructura de transporte respecto al año base 2008, tal como fue comentado anteriormente. Como puede observarse la mayoría del desempeño de los países en los distintos indicadores está por sobre 100, reflejando con ello que se ha incrementado la provisión de infraestructura y el volumen de transporte desde el inicio del PM. Una situación particular es la del sector ferroviario, donde al igual en el índice elaborado para el año 2014, ve disminuido su importancia con respecto al año base. También de igual forma se observa algunas caídas, por ejemplo, el total de km de carreteras en El Salvador, el total de carga aérea de Costa Rica y Honduras (todas menores a un 7% respecto al 2008), variaciones que en general, pueden explicarse por cambios recientes introducidos en la forma de medir estos valores por las autoridades nacionales.

² Un índice simple es una medida estadística diseñada para mostrar la variación relativa de un fenómeno entre dos situaciones, de las cuales una se toma como referencia (período base). Se elaboran a partir de dividir el valor en el período actual por su valor en el período base multiplicado por 100.

Cuadro 1
Índice de provisión de infraestructura en el Proyecto Mesoamérica 2017

2017	Países	Belice	Colombia	Costa Rica	Rep. Dominicana	El Salvador	Guatemala	Honduras	México	Nicaragua	Panamá	PM
Carretera (Infraestructura)	Total de carreteras (km)	136	136	116	111	96	109	117	109	113	119	116
	Total de carreteras pavimentadas (km)	126	110	126	205	114	114	127	133	155	133	134
Ferrocarril (Infraestructura)	Total de vías férreas (km)		98	120	187				101			126
	Total de pasajeros transportados		191	328					636			385
	Total de carga transportada (TON)		95	38					127			52
Marítimo (Infraestructura)	Carga transportada (TON)	142	168	126	117	109	173	135	116	172	177	144
	Carga transportada (TEU)	116	201	148	162	134	153	124	192	272	148	165
Aéreo (Infraestructura)	Total de pasajeros transportados	116	241	135	153	154	118	162	168	132	224	160
	Total de carga transportada (TON)	n.d.	150	95	164	143	129	93	141	134	122	130

Fuente: Unidad Servicios de Infraestructura de CEPAL sobre la base de información nacional, 2018.

En particular en las carreteras, se destaca el avance en la red pavimentada de República Dominicana, que en una década casi duplica la cantidad de kilómetros pavimentados disponibles. En el caso del ferrocarril, el aumento de los pasajeros transportados en Costa Rica, por la rehabilitación del tren, más que triplico el número de usuarios del sistema, redistribuyendo un importante número de usuarios del transporte urbano hacia este medio. Una situación interesante se observa también en el transporte marítimo en Honduras, donde tanto la carga total en toneladas como los contenedores se incrementaron significativamente en el período analizado. Finalmente, en el caso del transporte aéreo, tal como fue en el indicador 2014, los *hub* regionales de Colombia, Panamá como también República Dominicana y El Salvador han visto incrementado fuertemente la cantidad de pasajeros y toneladas de carga.

Por último, cabe señalar la situación subregional, donde todas las infraestructuras logística se ha incrementado, destacándose especialmente el incremento en la carga marítima y los pasajeros transportados por vía aérea con incrementos del 65% y 60% respectivamente en el período. Si bien los pasajeros transportados por vía férrea se incrementan fuertemente por el aumento en México y Costa Rica, la poca penetración de este modo en el resto de los países de Mesoamérica hace que el promedio sea menos significativo que en los otros modos.

III. Hallazgos y recomendaciones futuras

Una política de logística y movilidad coordinada a nivel subregional representa una enorme oportunidad para mejorar la eficiencia logística y la conectividad que brindan los servicios de movilidad a un costo mucho menor de lo que significaría brindar un servicio de la misma calidad de forma individual. La logística y movilidad adquieren entonces una importancia estratégica, en particular en cuanto a la planificación y gestión de las infraestructuras, el diseño de redes logísticas con criterio regional, buscando desarrollar terminales que operen en una escala que las torne eficientes y atractivas, conectadas adecuadamente con la economía global y con las redes internas. Asimismo, una planificación de infraestructuras con una mirada de largo plazo y una inversión sectorial estable en el tiempo permite acompañar eficientemente la transformación productiva y adaptarse de mejor forma a los cambios económicos y nuevas preocupaciones sociales y ambientales que surgen con el desarrollo (Pérez-Salas, 2017).

Para que esta política sea una verdadera herramienta de desarrollo regional, se requiere sin embargo una serie de acciones y reformas para avanzar progresivamente en su implementación. Dentro de estas acciones, se destacan las siguientes como prioritarias y urgentes:

- El fortalecimiento de las instancias de coordinación entre los países, particularmente en la evaluación y financiamiento de infraestructuras especializadas para dar servicios regionales.
- Incorporar al sector privado y a la sociedad civil como actores relevantes del proceso para asegurar la implementación y el compromiso de largo plazo, particularmente para la organización de los mercados regionales, resolver fallas regulatorias y funcionamiento de las asociaciones público-privadas, normativas regionales y convergencias regulatorias.
- Establecer metodologías y procedimientos que permitan priorizar y financiar infraestructuras subregionales, con una mirada que favorezca la complementariedad entre las distintas economías y, de ese modo, reducir los costos de operación, así como las externalidades negativas provocadas sobre el medio ambiente y la sociedad.
- Consensuar con los países una estrategia regional de integración, que reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad imperante, sea capaz de articular las distintas normativas y regulaciones técnicas y económicas en torno a un ideal de convergencia que fomente la integración logística y productiva.

Un aspecto destacable del proceso llevado a cabo en Mesoamérica fue la generación de un diálogo público-privado para la coordinación intersectorial que permitió aprovechar sinergias con otras instituciones y favorecer la construcción de una visión de Estado de largo plazo sobre la importancia de la logística y movilidad para el desarrollo de la región. Lo anterior es especialmente importante dado que los sectores de la infraestructura, provisión y regulación de servicios de transporte, tanto para personas (movilidad) como cargas (logística) son sectores que se caracterizan por tener un ambiente altamente cambiante y además, son sectores propensos a generar fuertes presiones sociales. Por ello en cada uno de los países, las primeras sesiones de trabajo se caracterizaron por ser bastante tensas, dado que el sector privado y la sociedad civil, ante la ausencia de mecanismos formales de participación, veían en el taller la oportunidad para presentar todas sus quejas frente al funcionamiento del sector. Fue en ese sentido que la metodología desarrollada por la CEPAL permitió encauzar estas discusiones de modo que fueran construidas y permitieran avanzar en el trabajo en grupo.

También se hizo patente en buena parte de los talleres la ausencia o desconocimiento generalizado de información estadística del sector transporte. Si bien los indicadores internacionales como el *doing business* o el LPI del Banco Mundial eran referenciados con bastante frecuencia por

el sector privado, la ausencia de indicadores y estadísticas nacionales impedía muchas veces contrastar estos datos y separar el componente de percepción que estos indicadores internacionales tienen. Se destacó entonces la importancia de retomar la recolección de información sectorial por parte de los ministerios, para a partir de ellos generar indicadores confiables, periódicos y comparables que permitan monitorear el avance de las medidas de la política y apoyar la toma de decisiones tanto públicas como privadas. En este sentido la CEPAL ha realizado una propuesta metodológica para medir el progreso en la integración de infraestructura logísticas Mesoamericanas, que está implementando junto a la CTRT.

La conformación de una red nacional de expertos en logística y movilidad, compuesta por los representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector laboral, así como académicos en temas de logística y movilidad es una excelente oportunidad para los gobiernos nacionales para continuar profundizando en el análisis de estas temáticas y darle seguimiento a este esfuerzo de forma sostenida en el tiempo.

Hay que destacar que si bien los desafíos logísticos que enfrentan los países mesoamericanos tienen causas comunes, como la falta de infraestructura, la precaria institucionalidad logística, la ausencia de mecanismos de coordinación pública-privado, la casi nula participación de la sociedad civil en la gobernanza del sector, la precariedad del sector automotor y la inseguridad generalizada de la actividad, tanto en su regulación como en la exposición ante siniestros vandálicos, entre otras múltiples razones, es importante tener presente que dada la heterogeneidad de la región y de los propios países, no es posible simplificar las problemáticas y buscar una única solución para todos. Cada país, aun teniendo los mismos desafíos, los enfrenta en un contexto distinto dada la institucionalidad existente, sus prioridades de desarrollo y los mecanismos de gobernabilidad desarrollados. Por ello no debe extrañar que la importancia relativa dada a la logística y movilidad difiera entre países, por lo cual es importante respetar los tiempos institucionales y el funcionamiento formal o informal de la gobernanza logística determinará los pasos a seguir para ir implementando las acciones definidas como prioritarias.

Conviene advertir que, pese a las enormes ventajas que el proceso de integración regional representa, la conformación de un mercado ampliado de logística y movilización puede provocar cambios significativos en la localización de las inversiones, en las regulaciones técnicas y económicas del sector, así como en la asignación de costos entre los países miembros del nuevo modelo de operación. Esta transferencia parcial de la soberanía nacional a instancias supranacionales representa un reto

mayor, por lo que es de esperar que las complicaciones para la articulación de estas medidas no sean menores, así como la aparición de grupos de presión para evitar la convergencia regulatoria por parte de algunos sectores que se ven favorecidos por las actuales asimetrías o por

los vacíos regulatorios existentes en la actualidad. Por ello es urgente fortalecer los procesos de integración regional atendiendo debidamente las asimetrías estructurales entre territorios y países, de modo que se aprovechen con ello todas las ventajas de una integración plena y sostenible.

IV. Bibliografía

- Altomonte, Hugo; Pérez-Salas, Gabriel; Sánchez Ricardo J. (2016). Un nuevo diálogo para la integración de las infraestructuras económicas de América Latina y el Caribe, en: *Desarrollo e integración en América Latina* (LC/G.2674), Santiago de Chile, diciembre.
- Brown, R. (1966), *Transport and the Economic Integration of South America*, Washington, D.C., The Brookings Institution.
- CEPAL, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2013), "Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica", *Boletín FAL* 319, número 3, publicación de CEPAL, Naciones Unidas.
- ____ (2009), "Infraestructura física e integración regional", *Boletín FAL* N° 280, Santiago de Chile.
- Cipoletta Tomassian, Georgina, Gabriel Pérez-Salas y Ricardo Sánchez (2010), "Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales", *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 150 (LC/L.3226-P/E), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Fuentes Mohr, Alberto (1973), "La creación de un Mercado común, Apuntes históricos sobre la experiencia centroamericana" Instituto para la Integración de América Latina, INTAL-Banco Interamericano de Desarrollo, Argentina.
- Jaimurzina, A, Pérez-Salas, G. y Sánchez, R. (2015): "Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional", *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 174 (LC/L.4107), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Pérez-Salas, Gabriel (2017): "Institucionalidad y políticas de logística - Lecciones para América Latina y el Caribe del proceso implementado por la República de Corea", *serie Recursos Naturales e Infraestructura*, N° 185 (LC/TS.2017/12), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Unidad de Servicios de Infraestructura (2013) "Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica" Documento de Trabajo, Unidad Servicios Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).