



BOLETÍN

FAL

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

Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica

Introducción

El 14 de noviembre de 2012, se desarrolló en el Salón Azul de la Cancillería de Costa Rica, el Taller Regional "Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica". El evento fue organizado por la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de CEPAL y la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, en cumplimiento de los mandatos emanados de las cumbres presidenciales del mecanismo de Tuxtla y del plan de actividades que ambas instituciones han consensuado para los temas de transporte e infraestructura. La actividad contó además, con el financiamiento de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), en el marco de su programa de cooperación con CEPAL.

El objetivo del taller fue presentar y analizar un conjunto de propuestas dirigidas al diseño de una estrategia regional de logística y movilidad. Participaron en los debates el Ministro de Obras Públicas y Transporte y el Viceministro de Infraestructura y Concesiones de Costa Rica, Dr. Pedro Castro Fernández e Ing. José Chacón Laurito, respectivamente; el Ministro de Obras Públicas y Transportes de Belice, Edmond George Castro; el Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano de El Salvador, Gerson Martínez, y su Viceministro de Transporte, Sr. Nelson García; el Viceministro de Transporte de Nicaragua, Franklin Sequeira; el Viceministro de Obras Públicas de República Dominicana, Sr. Enrique Agustín Lied Guerrero y el Sr. Víctor Ventura del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo; el Superintendente de Puertos y Transporte de

El presente *boletín FAL*, resume los principales resultados del taller de alto nivel desarrollado en Costa Rica en noviembre de 2012, el cual reunió a ministros y altas autoridades de los países miembros del Proyecto Mesoamérica. Este taller forma parte de las actividades que la Unidad implementa en el proyecto: "Estrategias para la sostenibilidad ambiental: cambio climático y energía" financiado por la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).

El presente Boletín FAL fue preparado por Jorge A. Lupano, consultor de la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL. Para mayores antecedentes contactar a trans@cepal.org. Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.



Introducción



I. Apertura del taller



II. Presentaciones técnicas



III. Exposición y debate de las ideas planteadas por parte de los ministros y autoridades presentes



IV. Declaración de San José de Costa Rica y pasos a seguir



NACIONES UNIDAS

CEPAL



aecid

Colombia, Juan Miguel Durán Prieto; el Coordinador de Concesiones de México, Salvador Lucio Hernández; y las Sras. Daisy López e Iris Patricia Zaldívar del Ministerio de Obras Públicas de Honduras.

Participaron también el Viceministro de Relaciones Exteriores y Comisionado Presidencial de Costa Rica para el Proyecto Mesoamérica, Dr. Carlos Roverssi, y la Lic. Gabriela Castillo, Comisionada Presidencial Adjunta; la Lic. Elayne Whyte, Directora Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica; y los funcionarios de CEPAL Hugo Altomonte, Director de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, Ricardo Sánchez, Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura, Jorge Mario Martínez Piva, Jefe de la Unidad de Comercio Internacional e Industrias, Gabriel Pérez Salas de la Unidad de Servicios de Infraestructura, y Jorge A. Lupano, Consultor. Por parte de la Cooperación Española en Costa Rica se hizo presente el Sr. Luis Suárez Carreño, Coordinador General, y se sumaron también representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

I. Apertura del taller

Las sesiones fueron inauguradas por el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de Costa Rica, Dr. José Enrique Castillo Barrantes, quien recordó que la conexión física constituye una condición necesaria del proceso de integración. Destacó además que la cooperación regional resulta decisiva para el comercio, las inversiones y el crecimiento económico, pero ello exige la consolidación de la infraestructura que los soporta, destacando los logros alcanzados por el Proyecto Mesoamérica y llamó a profundizar la participación de los países miembros para impulsar la amplia cartera de proyectos existente.

El Ing. José Chacón Laurito, Viceministro de Infraestructura de Costa Rica, confirmó la urgencia de nuevas inversiones en infraestructura que permitan expandir el intercambio comercial por vía tanto terrestre como marítima, y resaltó la continuidad de los estudios técnicos realizados con asistencia de CEPAL. Este Taller planteó además, supone un nuevo paso en el perfeccionamiento de las políticas públicas regionales, con el ambicioso objetivo de diseñar una estrategia consensuada para el desarrollo de la infraestructura.

Luego de agradecer a las autoridades anfitrionas y a la CEPAL como coorganizadora del evento, la Lic. Elayne Whyte, Directora Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, explicó que los objetivos estratégicos del Proyecto consisten en la integración física y el desarrollo social de la región vinculados, porque el crecimiento económico conduce a la expansión de las oportunidades de

mejora social. Destacó además, que se constata en los hechos un importante dinamismo comercial, pero es imprescindible que el desarrollo de la infraestructura acompañe el proceso, y los proyectos prioritarios en este sentido son los vinculados con el Corredor Pacífico. La licenciada Whyte, concluyó remarcando que el Taller busca examinar el estado del arte en materia de políticas de transporte, resaltar sus dimensiones regionales y convocar a los niveles decisorios de Mesoamérica a participar activamente en el esfuerzo.

El Sr. Luis Suárez Carreño, Coordinador General de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo en Costa Rica, celebró la colaboración técnica con el país anfitrión y con la CEPAL, resaltando el apoyo de AECID a la integración de Mesoamérica. Coincidió en que la infraestructura de transporte se ha transformado en un cuello de botella, y no sólo para la competitividad económica: la movilidad contribuye decisivamente a moderar la desigualdad territorial y social, y promueve en consecuencia la cohesión social a nivel regional.

Hugo Altomonte, Director de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, recordó en la última intervención de la sesión de apertura, que el Taller da continuidad a una serie de reuniones previas organizadas por CEPAL y su División de Recursos Naturales e Infraestructura, dirigidas al análisis de políticas de movilidad integrada y sostenible en la región. Expresó su agradecimiento al Proyecto Mesoamérica y a la AECID, resaltando que este evento es muy relevante para la CEPAL, para impulsar la visión de que el desarrollo económico, la igualdad y la calidad ambiental van de la mano. Sus propuestas, dijo, son presididas por un nuevo compromiso político-social, promoviendo una mayor integración y convergencia de las dimensiones correspondientes al estado, el mercado y la sociedad.

Estos lineamientos, planteó Altomonte, fueron confirmados durante el XXXIV Período de Sesiones celebrado en El Salvador el año pasado, en el cual se reclamó un "cambio estructural para la igualdad". Esta visión integradora del desarrollo supone modificar el foco de diseño de las políticas, desde las ventajas comparativas clásicas a las nuevas ventajas competitivas dinámicas, promoviendo la innovación tecnológica y el desarrollo científico, y con gran énfasis en la sostenibilidad ambiental.

Por último estableció que existen en nuestra región múltiples brechas de desigualdad: de productividad e ingresos, territoriales y sociales. El correcto diseño de las inversiones en infraestructura, en especial de aquellas vinculadas con la movilidad de bienes y personas, promueve un desarrollo equilibrado, socialmente inclusivo y respetuoso de la calidad ambiental. El presente Taller, se

orienta al análisis de las políticas más adecuadas en esta materia para Mesoamérica y se inscribe dentro de dichas expectativas y propósitos generales de la CEPAL, concluyó el alto funcionario de la CEPAL.

II. Presentaciones técnicas

Seguidamente tuvieron lugar las exposiciones a cargo de especialistas de CEPAL:

a. Políticas integradas y sostenibles: hacia una logística segura, eficiente y competitiva

Gabriel Pérez Salas, Oficial Asociado de Asuntos Económicos de la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL, comenzó su presentación resaltando la relación existente entre el desempeño logístico de una economía y su nivel de ingreso y desarrollo. La presentación destacó que los costos logísticos (transporte y manipulación, tiempos de traslado, nivel de inventarios, servicios aduaneros y trámites diversos, daños ocasionados en el manejo, etc.) tienen mayor incidencia en el precio final de un producto que los aranceles de importación, constituyendo el principal desafío para la competitividad regional.

En el caso de América Central, Pérez estableció que una adecuada facilitación comercial y del transporte permitiría duplicar el intercambio intrarregional y por tanto, expandir las inversiones en infraestructura de transporte supone un gran desafío para la región. Una conectividad limitada, también implica aumentos en los tiempos de traslado, multiplicación de las etapas o ciclos de transporte, e inventarios excesivos en insumos y productos. Los daños, sin embargo, no son únicamente económicos: limita gravemente el acceso de las personas a las oportunidades laborales y a los servicios básicos de educación y salud, y provoca mayor emisión de contaminantes locales y globales, estableció el funcionario de CEPAL.

Por último, explicó que el crecimiento económico origina una demanda creciente de viajes, tanto comerciales como privados, lo que junto con una creciente congestión de la infraestructura vial, el fenómeno deriva en una alarmante explosión de la tasa de accidentes y del número de víctimas en las vías de América Latina y el Caribe.

La seguridad vial, explicó el experto se trata de un grave problema que requiere políticas consistentes de largo plazo, entre las que se cuentan:

- i) nuevos marcos legislativos, regulatorios y de control;
- ii) educación vial amplia y mejoras en los vehículos, y
- iii) estándares adecuados en la infraestructura vial (iluminación, rediseño de cruces, segregación de peatones, etc.).

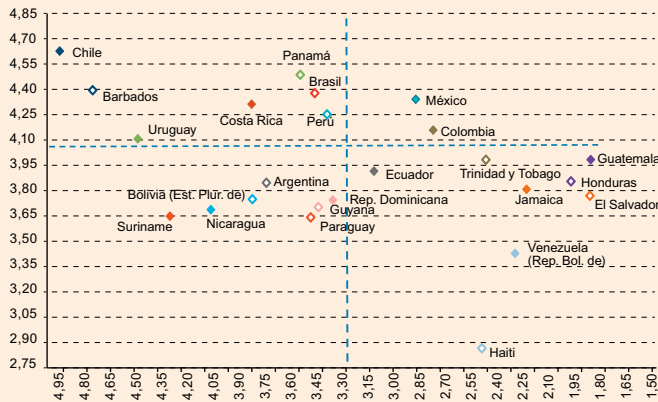
Un aspecto esencial a juicio de Pérez, radica en el cambio modal, promoviendo una menor participación relativa de los tráficos viales, y -en el caso de la movilidad de personas- las transferencias desde el automóvil particular al transporte masivo de pasajeros: El crecimiento se manifiesta también en un proceso acelerado de urbanización, lo cual supone nuevas demandas de infraestructura de movilidad en nuestras ciudades, así como la formulación de políticas de prevención de accidentes y contaminación en su ámbito específico. Una política de movilidad debe por tanto, brindar soluciones al universo de las necesidades de la población (peatones, ciclistas, automovilistas, discapacitados, entre otros) por lo cual las soluciones técnicas deben tender a la integración modal y a la comodidad.

Por comodal, continuó, se entiende la planeación y combinación de todas las alternativas técnicas posibles y factibles económicamente para satisfacer social y sosteniblemente las necesidades de movilidad de la sociedad. Se inscriben en esta dirección los nuevos emprendimientos regionales dirigidos a la ampliación y mejora de los sistemas de transporte masivo, como metros, trenes ligeros, tranvías, y los sistemas integrados BRT.

Finalmente, el experto estableció que las tecnologías de información y comunicación han permitido desarrollar herramientas especialmente útiles para el planeamiento y gestión de redes logísticas integradas y comodales, generalmente denominadas “sistemas inteligentes de transporte”, o ITS por su sigla en inglés. Dichos sistemas capturan, procesan y transmiten información relativa a las condiciones de la carga, del tráfico y de los vehículos, la cual permite racionalizar los desplazamientos y con ello mejorar la calidad y eficiencia del servicio. Su adopción sistemática y la consecuente trazabilidad de la carga permiten optimizar el uso de la infraestructura, favoreciendo la combinación de modos y reduciendo la congestión, las emisiones contaminantes y la siniestralidad, explicó.

En la segunda parte de su exposición, el funcionario de CEPAL presentó un estudio sobre la seguridad de las cadenas logísticas terrestres y su impacto sobre la competitividad de América Latina. El documento, elaborado recientemente por CEPAL se basó en entrevistas con actores relevantes de la industria logística y de los seguros de la región, e identifica las características comunes y principales impactos del fenómeno en América Latina. El funcionario mostró un cuadro donde se demuestra que si bien es un fenómeno presente en todos de los países de la región, es posible distinguir cuatro grupos de países en función de su desempeño en el índice de competitividad global (GCI, por sus siglas en inglés) y costo del crimen y la violencia para las empresas. Véase gráfico 1.

Gráfico 1
RELACIÓN ENTRE EL ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL (GCI) Y COSTO DEL CRIMEN Y LA VIOLENCIA PARA LAS EMPRESAS (2013-2012)



Fuente: Gabriel Pérez Salas, "Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina" Serie Recursos naturales e infraestructura N° 161, CEPAL, Naciones Unidas.

Nota: Los puntajes se expresan en una escala de 1 a 7, donde 7 es el mejor desempeño.

El esquema anterior muestra que aquellos países de América Latina y el Caribe que tienen un mejor desempeño en seguridad (eje X) son también más competitivos (eje Y). Lo anterior se puede visualizar más claramente, explicó el funcionario quien además es autor del documento, si se trazan dos líneas auxiliares, una con el desempeño promedio regional en costo del crimen y la violencia para las empresas (punto 3.29 del eje X) y otra con el desempeño promedio en competitividad (punto 3.97 del eje Y) las cuales originan cuatro cuadrantes. En el superior izquierdo destacó, es posible apreciar aquellos países de la región que son más competitivos de acuerdo al World Economic Forum (WEF) 2012-2013 y donde la incidencia del crimen y la violencia en las empresas es menor. Si se considera el listado de competitividad, de los diez países más competitivos de América Latina y el Caribe, siete de ellos se encuentran en este cuadrante. Es decir, tienen un buen nivel de competitividad y de seguridad (entendida esta como un costo del crimen y la violencia para las empresas menor a la media regional). El segundo cuadrante agrupa a países situados dentro de los primeros once lugares de competitividad a nivel regional, pero su bajo desempeño en términos de seguridad les resta potencial competitivo, como es el caso de México que si bien está en el número 5 de competitividad regional y 53 del mundo, en cuanto a costo del crimen y la violencia para las empresas se ubica en la posición 135 de las 144 naciones analizadas. Situación similar ocurre con Colombia (136 a nivel mundial), Trinidad y Tobago (139 en el ranking) y Guatemala (catalogado en la posición 144, es decir el costo

del crimen y la violencia para las empresas más alto del mundo). El cuadrante inferior derecho, agrupa aquellos países menos competitivos internacionalmente y con altos costos del crimen y la violencia para las empresas, como es el caso de Haití, Venezuela (República Bolivariana de), El Salvador, Jamaica y Honduras. Finalmente el cuadrante inferior izquierdo, está conformado por naciones con un desempeño competitivo menor al promedio regional y donde el costo del crimen y la violencia es menor que el promedio regional.

Pérez destacó que la construcción de los cuadrantes se hizo en base al promedio regional. Si por el contrario, ésta se hubiese realizado en función del promedio mundial, tan solo Chile y Barbados hubiesen figurado en el primer cuadrante, ya que todo el resto de los países de la América Latina y el Caribe, de acuerdo a la medición del WEF 2012-2013, presentan una incidencia del crimen y violencia en las empresas por sobre el promedio mundial. Siendo en rigor, América Latina y el Caribe la región del mundo con el más bajo desempeño a nivel global en este ítem. Lo anterior, refleja la necesidad de concientizar a los gobiernos de la región y sus distintos esquemas de integración, sobre la gravedad del problema y los efectos nefastos que la falta de seguridad en la cadena logística puede provocar sobre la competitividad de los países de América Latina y el Caribe.

El autor señaló además, que el poder que han adquirido los grupos delictivos y de narcotráfico demanda un tratamiento integral, ya que las soluciones privadas, como las escoltas armadas, han mostrado ser ineficaces y onerosas, incrementado la sensación de inseguridad en la población. Por tanto, la gestión del riesgo en las cadenas de suministro resulta fundamental para la competitividad señaló, dada su incidencia sobre los costos operacionales de las empresas, pero además para el desempeño nacional en general, ya que implica menores ingresos tributarios, desaliento de la inversión, daño a la imagen de los países afectados, entre otros.

Sintetizando, la visión propuesta por CEPAL sobre las "políticas integradas y sostenibles" establece que:

- Las políticas de transporte y movilidad deben ser concebidas de forma integrada y coherente con un modelo de desarrollo económico y social sostenible y equitativo.
- Las políticas de transporte no admiten diferencias entre los ámbitos geográficos ni en el sujeto al que se destinan, sean estos pasajeros o cargas.
- Deben brindar soluciones al universo de las necesidades de movilidad de la población y de las empresas, con independencia del modo de transporte predominante.

b. Lineamientos de política para la movilidad y la logística

La exposición fue realizada por Ricardo J. Sánchez, Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL, y por el consultor Jorge A. Lupano, sobre la base de un documento original preparado por José Barbero, consultor también de la misma unidad. Tuvo como fin la presentación de un marco general para la formulación de políticas integradas y sostenibles referidas a la infraestructura y los servicios de transporte y logística, concebidas en forma comodal y sistémica. Los expositores expresaron, que esta no surge de una moda intelectual ni se trata de una sugerencia puramente teórica, sino que está basado en múltiples experiencias internacionales exitosas, cuyo fruto palpable es una caída en los costos logísticos de las empresas estimada en el orden del 40% promedio para el período 2008-2020, lo que en el contexto regional, expresaron, supondría un incremento extraordinario de la competitividad externa.

La visión de la CEPAL en materia de políticas de transporte y logística, expuso Sánchez, reconoce en primer lugar su gran relevancia en cuanto instrumento de desarrollo. Las mejoras en la movilidad de personas y bienes disparan procesos acumulativos de expansión de los mercados y la productividad, provocando saltos significativos de eficiencia económica e impactos determinantes sobre la diversificación productiva y la innovación tecnológica. El incremento de los ingresos y las nuevas oportunidades de empleo conducen a una mayor inclusión social, al tiempo que se reducen las disparidades regionales y territoriales, destacó.

Los efectos beneficiosos de dichas políticas requieren sin embargo dos cualidades esenciales en su formulación y ejecución: integralidad y sostenibilidad. La primera característica, manifestó, supone comprender que los servicios de transporte y las infraestructuras que los soportan constituyen un sistema interconectado, con independencia del sujeto de los desplazamientos (pasajeros o cargas) y

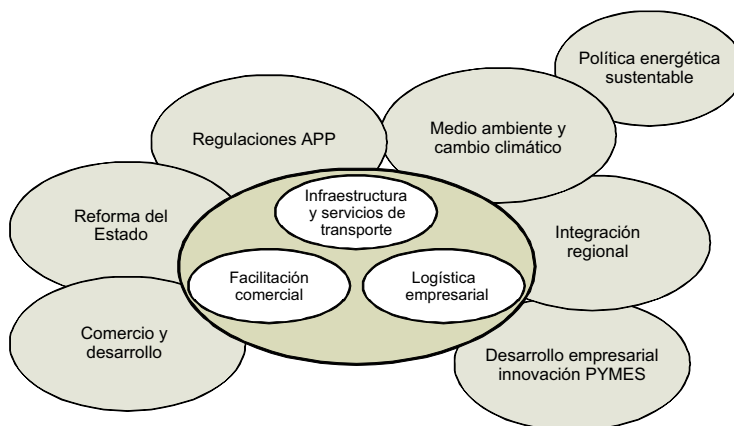
del modo de transporte utilizado. La fragmentación de las visiones, con su reflejo en la multiplicidad de jurisdicciones y competencias institucionales, ha supuesto un gran obstáculo a la accesibilidad y eficiencia de los servicios de transporte en nuestra región (pasajeros/servicio público y cargas/tráficos comerciales; agencias oficiales independientes para cada alternativa modal, etc.).

En términos económicos, el transporte conforma un único y verdadero mercado: el sector produce servicios de movilidad, y los diversos modos constituyen alternativas técnicas de provisión que compiten entre sí para atender la demanda de tráfico de personas y bienes. Es así como se aprecian con claridad las dimensiones propiamente logísticas de este segmento, ya que los usuarios optarán por aquel circuito que exhiba el menor costo para su necesidad particular, incluyendo la gestión de inventarios y la combinación más eficiente de los modos de transporte disponibles.

La sostenibilidad de las políticas, señaló, se relaciona con el hecho de que la configuración óptima de los sistemas de movilidad constituye un emprendimiento mixto, en el cual la perspectiva privada, propia de los usuarios, generadores de carga y los operadores que los sirven, resulta esencial. Ahora bien, dada su naturaleza de bienes públicos, los gobiernos son actores necesarios en la provisión de las infraestructuras que soportan a los servicios, en la regulación de su acceso y utilización por parte de los privados, y en la planificación de las inversiones y su financiamiento. Deben por tanto, prevenir algunas consecuencias negativas de la mayor movilidad, como el consumo energético y daños ambientales, saturación espacial y congestión de tráfico, mayor accidentalidad, entre otros.

La intervención pública, señaló el jefe de la unidad de servicios de infraestructura, requiere articular políticas diversas, que suelen encontrarse fragmentadas. Se genera entonces una agenda transversal y multidisciplinaria. Véase diagrama 1.

Diagrama 1
RELACIÓN ENTRE LA AGENDA LOGÍSTICA Y DE COMPETITIVIDAD CON OTRAS AGENDAS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE





Seguidamente se pasó una rápida revista a la situación de Mesoamérica según diversos indicadores internacionales, los cuales fueron luego sistematizados en diversos factores claves de su desempeño logístico, tal como se muestra en el cuadro 1.

Cuadro 1
FACTORES CLAVES DEL DESEMPEÑO LOGÍSTICO EN MESOAMÉRICA

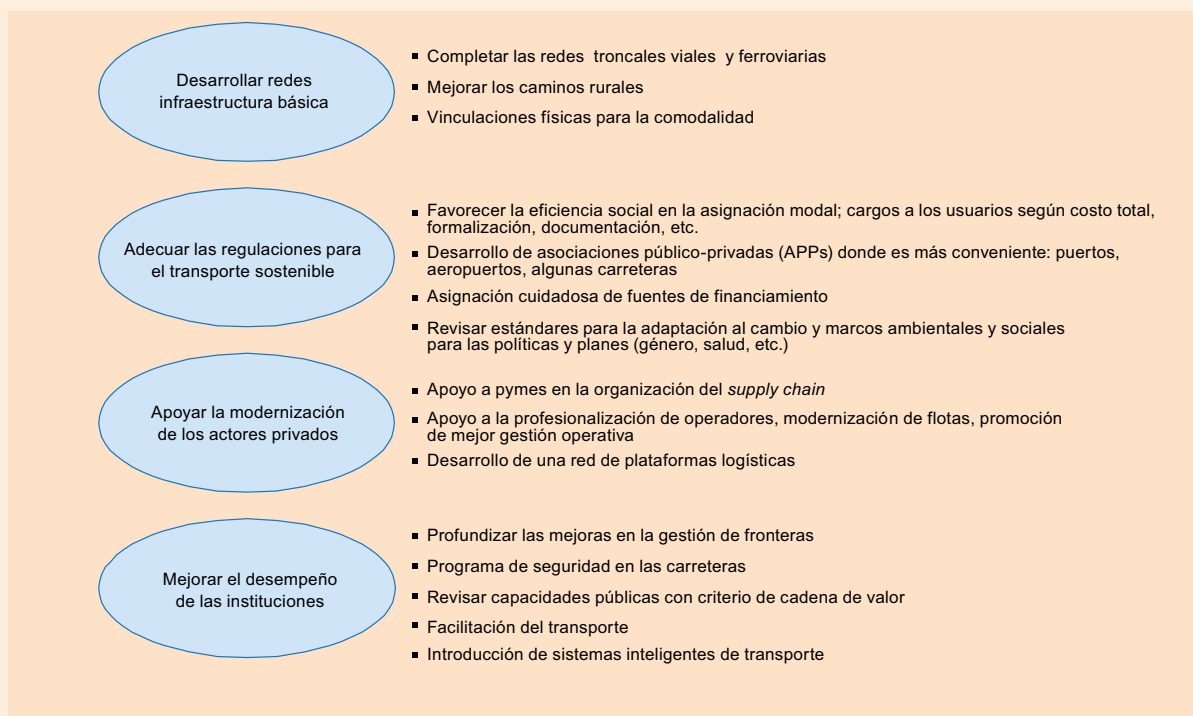
Carreteras	<p>Tienen un desempeño débil que resulta de los bajos niveles de pavimentación y de las deficiencias en el estado de conservación de la infraestructura.</p> <p>Enfrentan el doble desafío de aumentar la capacidad en ciertos tramos para atender el crecimiento de los flujos y de solucionar problemas de arrastre (calidad de infraestructura y cobertura rural).</p>
Puertos	<p>A excepción de Panamá, la región cuenta con numerosos puertos de pequeña escala, a cargo en su mayoría de operadores públicos que registran bajos niveles de desempeño.</p> <p>La estructura fragmentada del sector a nivel regional, sumada a problemas de dragado y falta de equipos modernos han limitado la escala de los buques que atienden la zona: los servicios son generalmente <i>feeders</i> que pivotean en otros puertos.</p>
Servicios de transporte terrestre	<p>El transporte en camión tiene un rol dominante en los flujos de carga internos y en los intrarregionales.</p> <p>No existen datos firmes sobre su desempeño pero se estima que los niveles generales de eficiencia son bajos.</p> <p>La seguridad de las cargas es un problema extendido en toda la región con fuerte impacto sobre los costos del transporte (desvío hacia transporte aéreo o marítimo para evitar robos).</p>
Aeropuertos	<p>Las concesiones en el subsector de aeropuertos han tenido resultados favorables en términos de desempeño.</p> <p>La participación del modo aéreo en las cargas de exportación es baja: limitaciones en la escala de los mercados encarecen excesivamente las tarifas.</p> <p>El potencial de la región en productos de exportación altamente perecederos (frutas, flores) ha impulsado el desarrollo de bodegas e instalaciones de frío en los aeropuertos.</p>
Gestión de fronteras y pasos terrestres	<p>Varios análisis sobre gestión de fronteras en la región subrayan que si bien se han logrado avances formales al nivel de los acuerdos de integración, la implementación efectiva de las mejoras enfrenta desafíos.</p> <p>El crecimiento del comercio intrarregional y la difusión del tránsito internacional han llevado a la saturación de varios pasos terrestres que no cuentan con la infraestructura adecuada para atender los flujos de tránsito actuales.</p>
Logística empresarial	<p>La organización logística de las cadenas de valor en la región muestra fuertes contrastes.</p> <p>Grandes empresas de capitales locales o extranjeros realizan un manejo integrado de la totalidad de la cadena logística, alcanzando altos niveles de eficiencia (maquila, agrograneles).</p> <p>Pequeños productores y empresarios que no cuentan con la escala ni el <i>know how</i> necesario para lograr un manejo logístico eficiente.</p>

Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL, 2012.

En este contexto, puntualizó Jorge Lupano, el punto de partida de la formulación de políticas debe ser una visión de las oportunidades disponibles para la economía nacional y del modelo de desarrollo que se persigue, destacando que: “la movilidad, la logística y las infraestructuras relacionadas no suponen un objetivo en sí mismo”. Las metas sectoriales por tanto dijo, deben resultar de un

cuidadoso análisis de la visión del desarrollo nacional, de los escenarios esperados y de la evaluación de la situación actual, evitando los planes “autónomos”, usualmente basados en proyecciones estáticas de la demanda. En este contexto, Lupano destacó, en el diagrama 2, algunos ejemplos de cómo los principales pilares de la política, pueden dar lugar a programas y proyectos específicos.

Diagrama 2
PRINCIPALES PILARES DE LAS POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y MOVILIDAD



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL, 2012.

Las propuestas, prosiguió Lupano, pueden ordenarse según su impacto, sus requerimientos de recursos públicos y las dificultades para su implementación, organizando las acciones como una agenda por grupos de proyectos.

El consultor de CEPAL, expuso además, que debe añadirse también la perspectiva regional introducida en el Taller, lo cual constituye una oportunidad especial en dos sentidos. Primero, la consideración explícita de que un mercado ampliado hará seguramente más atractivos a los proyectos nacionales desde el punto de vista de su rentabilidad social, ya que se maximizará el incremento de competitividad a lograr. Segundo, la obtención de consensos referidos a una estrategia regional, puede convertirse a su vez en un disparador de nuevos proyectos nacionales.

Para CEPAL, sin embargo, una condición esencial del éxito consiste en que aquellos proyectos hayan sido

formulados desde el nuevo paradigma de servicios de infraestructura de movilidad y logística integrados y sostenibles.

III. Exposición y debate de las ideas planteadas por parte de los ministros y autoridades presentes

La discusión posterior fue moderada por Jorge Mario Martínez Piva, Jefe de la Unidad de Comercio Internacional e Industrias de CEPAL. La Lic. Whyte del Proyecto Mesoamérica resaltó que el formato del Taller favorece el intercambio de opiniones sin necesidad de fijar posiciones oficiales, y en ese sentido convocó a explorar las posibilidades y límites de la dimensión regional en el campo de la logística y la movilidad.

El Sr. Lied Guerrero de República Dominicana expresó que la gran cantidad de actores implica una dificultad especial en su país, y llamó la atención sobre el poder de mercado de los operadores, en especial en el transporte marítimo, como una dimensión específica del costo logístico. Por su parte, el Ing. Chacón Laurito de Costa Rica describió algunas dificultades de coordinación institucional en el seguimiento de políticas en su país, aunque destacó la decisión de participar en toda iniciativa de armonización regional, como había sucedido con las especificaciones técnicas para la construcción de carreteras en el caso del corredor del Pacífico.

El Ministro Martínez de El Salvador enfatizó la complementariedad de las economías de la región, afirmando que ninguna nación se desarrollará aislada. Convocó a superar los simples deseos con una nueva etapa de implementación concreta y de formulación de una política marco regional, con financiamiento de largo plazo asegurado. Enfatizó que se dirigía no sólo a los gobiernos, sino en especial a las Agencias de Cooperación Técnica y a los Organismos Internacionales de Crédito.

El Sr. Hernández de México explicó que el proceso de integración económica con Estados Unidos establece el ritmo y la orientación de las inversiones en infraestructura logística, con un amplio esquema de consultas al sector privado. Las representantes de Honduras, por su parte, describieron el avance de su plan nacional y la conveniencia de algunas actualizaciones en el marco legal.

El Sr. Durán Prieto de Colombia comentó que el fomento al multi modalismo se realiza en su país a través de “mesas institucionales” de cadenas logísticas, con participación de sus principales actores. El Sr. Sequeira de Nicaragua explicó que el Plan de Transporte de su país, que integra a todas las alternativa modales, constituye la segunda prioridad nacional luego del Plan de Desarrollo Humano. El Ministro Edmond Castro de Belice describió por su parte algunas de las dificultades del sector del transporte en su país.

El Sr. Sánchez de CEPAL manifestó que había tomado nota de varias demandas en el sentido de abandonar las meras expresiones de deseos y dar paso a la elaboración de un “marco de políticas” más concreto y definido. Pidió opinión entonces a los representantes nacionales presentes sobre la conveniencia de proponer al Consejo de Ministros la elaboración por parte de CEPAL de una propuesta de “marco de políticas regionales de movilidad y logística”, coordinada por la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica y con participación de su Comisión Interinstitucional. La propuesta fue aceptada por unanimidad.

IV. Declaración de San José de Costa Rica y pasos a seguir

Al término de la taller, la unanimidad de las autoridades nacionales presentes en la reunión agradecieron las atenciones recibidas por la Cancillería de Costa Rica, celebraron la organización del evento y aprobaron la declaración de San José de Costa Rica, la cual contempla las siguientes acciones estratégicas para dar seguimiento del taller de alto nivel “Construyendo políticas integradas y sostenibles de infraestructura, logística y movilidad en Mesoamérica”:

1. Preparar un documento que contenga los lineamientos de políticas de logística analizados en la reunión, destacando especialmente los alcances que una política de estas características tiene para los países miembros y su impacto para la integración mesoamericana.
2. La CEPAL, en coordinación con el Grupo Técnico Interinstitucional (GTI), elaborará el diseño de un marco de política regional sobre logística y movilidad. La CEPAL en conjunto con la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica y, a través de ésta, con el Consejo de Ministros, preparará un documento especial desarrollando el marco antes mencionado, para ser entregado al conjunto de las autoridades nacionales.