



I Reunión Ministerial de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), sobre Infraestructura para la Integración Física del Transporte, las Telecomunicaciones y la Integración Fronteriza

América Latina y el Caribe: Desafíos para alcanzar una política multi(co)modal e integrada regionalmente

Gabriel Pérez Salas

Oficial Asociado de Asuntos Económicos

Ingeniero Civil, Máster en Gestión Marítimo Portuaria

Unidad de Servicios de Infraestructura

DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

Santiago - CHILE, 24 de octubre 2012



NACIONES UNIDAS





CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

Es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas

Su objetivo es contribuir al desarrollo económico y social de las 33 naciones de América Latina y el Caribe, mediante la coordinación de acciones encaminadas a su promoción y el reforzamiento de las relaciones económicas regionales e internacionales, de.

Su sede esta en Santiago de Chile. Posee dos sedes subregionales, una en México y otra en Puerto España (Trinidad y Tobago). Además, de sus oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo, Bogotá y Washington, D.C.



MEMBER STATES



MEMBER STATES



ASSOCIATE MEMBERS



El trabajo en la CEPAL



En particular, la **Unidad de Servicios de Infraestructura** se enfoca al análisis de las **políticas integrales** de infraestructura, transporte sustentable y servicios de logística, así como la accesibilidad y equidad de los servicios de infraestructura y las políticas regulatorias necesarias para promover un desarrollo económico y social efectivo en América Latina y el Caribe.





Contenidos de la Exposición

1. Desafíos actuales de la logística en América Latina y el Caribe

2. Restricciones físicas al transporte multi(co)modal

3. Obstáculos normativos a la integración del transporte

4. Recomendaciones primarias

5. Resumen



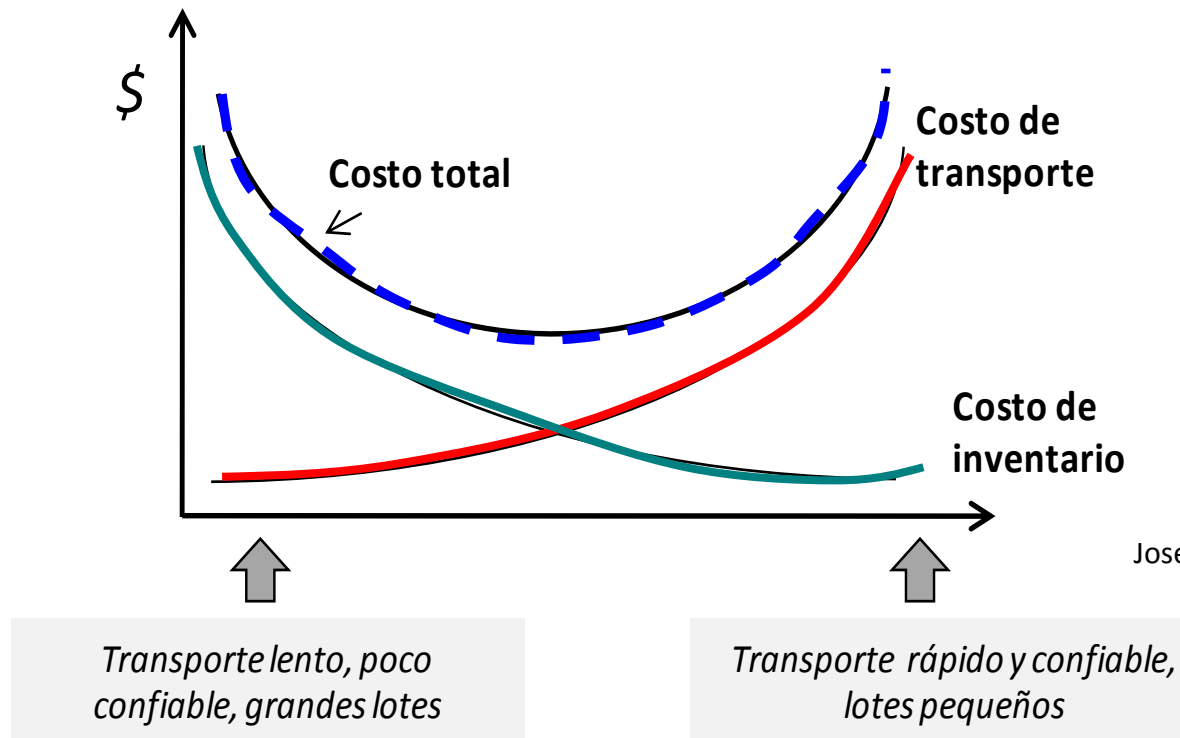
Desafíos actuales de la logística en América Latina





Desafíos actuales de la logística en América Latina

Crecimiento en el volumen de carga transportada, aumento del transbordo y de esquemas logísticos de minimización de inventarios: **minimizar el costo logístico total**, incrementando los servicios de valor agregado, aún a costa de mayor transporte.



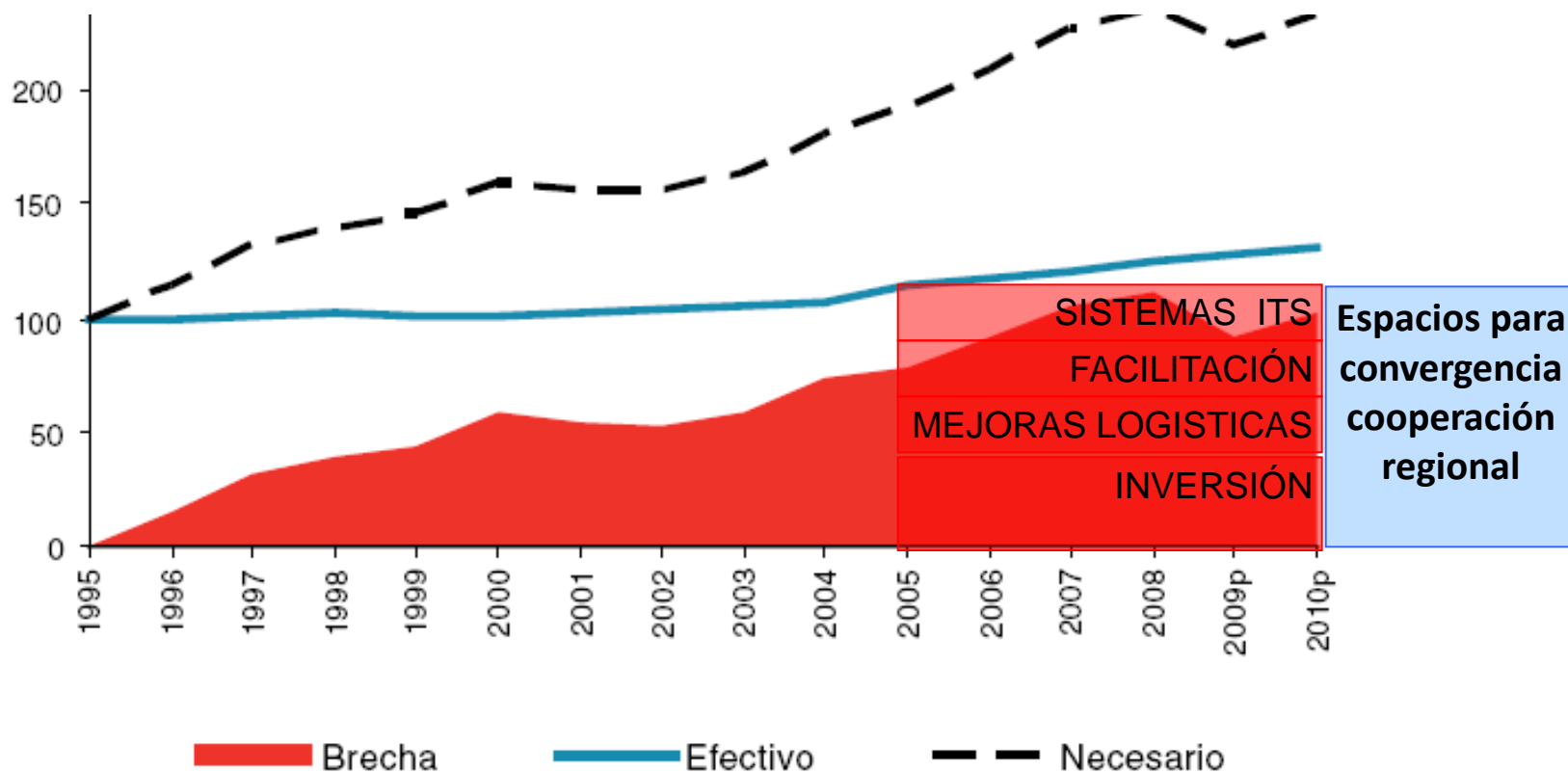
José A. Barbero, BID, 2010



Desafíos actuales de la logística en América Latina

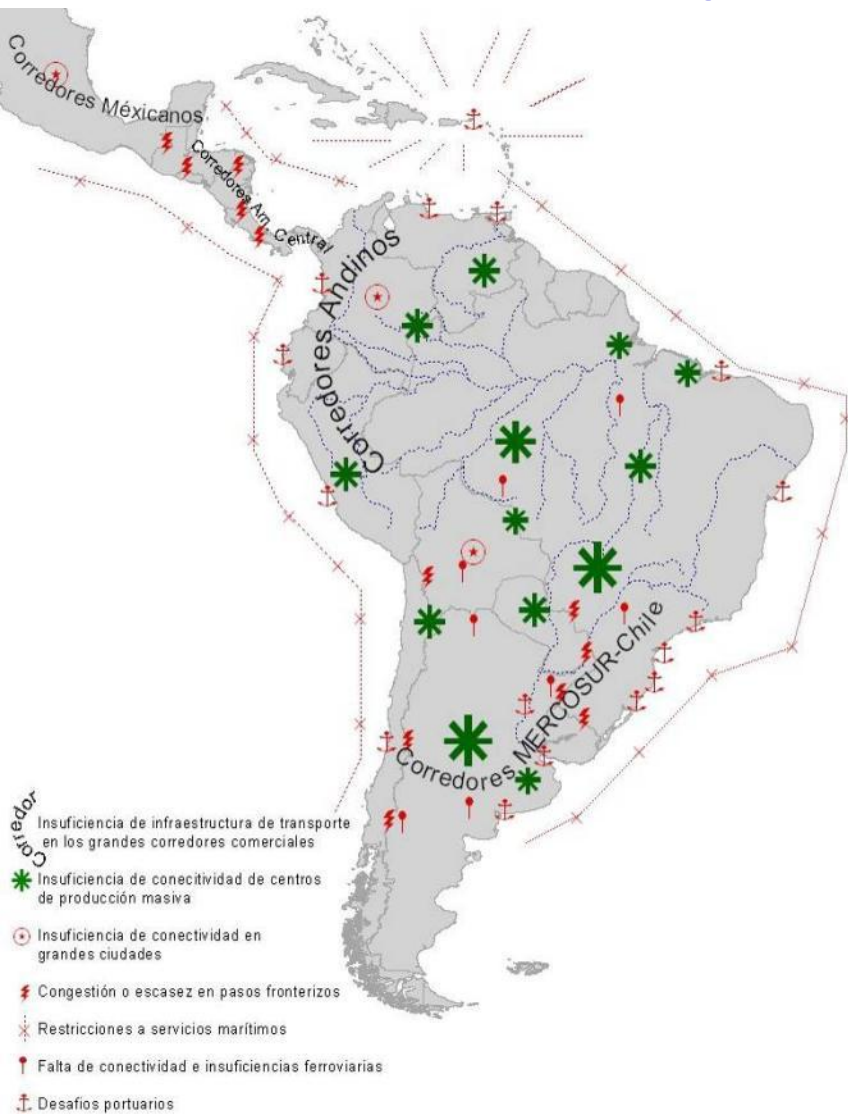
Necesidad de mayor y mejor inversión en infraestructura y de conexión con el hinterland terrestre, al mismo tiempo que mayores restricciones se alcanzan para el desarrollo de nuevas instalaciones.

ESTIMACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA





Restricciones físicas que afectan la conectividad del transporte



Limitaciones físicas en la **capacidad** de la infraestructura de transporte impiden economías de red: carreteras, ancho de la trocha o calado puertos.

La **congestión en los pasos de frontera** o cursos de agua internacionales, aumentan el costo de transporte entre 4% y 12%, mientras que la distancia geográfica genera un aumento entre el 8% y el 19%.

Ausencia de **infraestructuras logísticas** que apoyen el comercio intraregional e internacional, así como la conexión con el hinterland

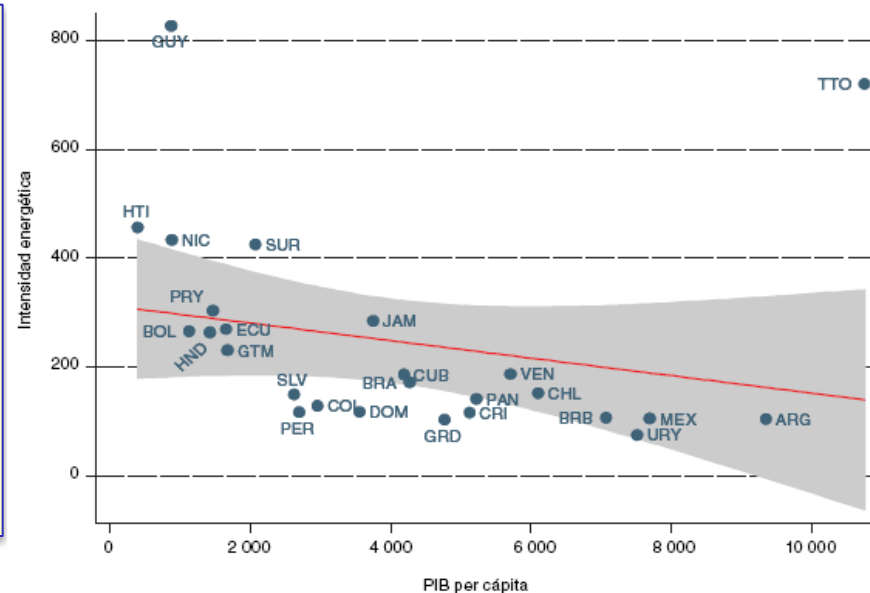
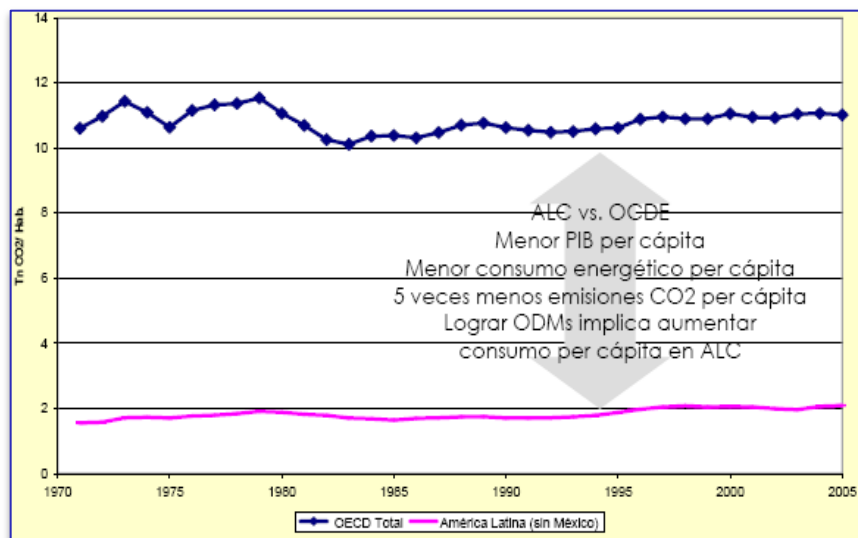




En definitiva:

Cuando los países aumentan sus niveles de ingreso, crece la demanda de infraestructura y energía, para la movilidad de personas y la logística de cargas:

Alcanzar los ODM demandará mayor consumo de energía per cápita en ALC; por tanto se requiere un cambio de paradigma en las políticas de logística y movilidad para alcanzar un crecimiento sostenible en su sentido amplio.





Para hacer frente el incremento de transporte y energía asociado, sin afectar la sostenibilidad del sector, resulta fundamental:

1. Uso más eficiente de los servicios de infraestructura actuales y futuros: racionalidad y eficiencia energética
2. Integración modal, basada en las necesidades de movilidad y logísticas de la población

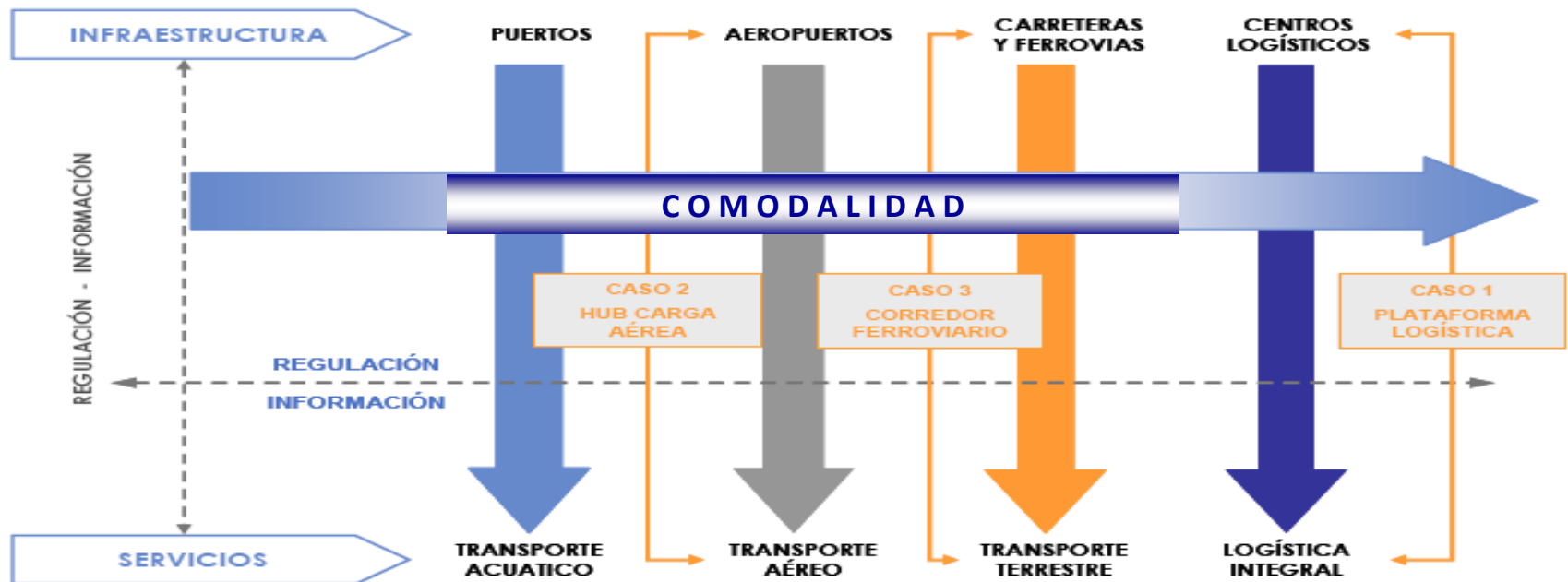
SISTEMAS DE TRANSPORTE INTEGRADOS, TANTO EN EL ÁMBITO OPERATIVO COMO GEOGRÁFICO





Integración modal y eficiencia en la operación

Una adopción sistemática de mejoras permite optimizar el uso de la infraestructura, favoreciendo la combinación de modos y con ello, propiciar una movilidad y logística eficiente, competitiva y sostenible. La comodidad, provee un mayor nivel de accesibilidad y calidad de servicio, así como una mayor eficiencia económica y sostenibilidad del sistema de transporte.





Beneficios de la comodalidad para logística

1. **Posibilitan un uso eficiente e intensivo de las infraestructuras existentes** al proporcionar el soporte tecnológico para esquemas logísticos complejos y **favorecer la comodalidad del transporte**, aumentando la eficiencia del sistema, reduciendo los costos económicos y sociales del desplazamiento
2. **Reducen las emisiones de carbono y otros contaminantes** al reducir el número de desplazamientos y gestionar las flotas en función de la demanda y condiciones del tráfico imperantes, reducen el tiempo de traslado y combustible utilizado y por ende la congestión y contaminación.
3. **Mejoran los márgenes de operación de las empresas, posibilitan la generación de servicios de valor agregado:** baja en los costos operativos, reducción de los ciclos de operación, incrementa la competitividad, entre otros impactos.





Infraestructura de transporte y desarrollo sostenible:

Para nosotros, el principal desafío consiste en alinear la concepción, diseño, ejecución y seguimiento y fiscalización de las políticas de infraestructura y servicios conexos con la maximización de sus efectos en relación al desarrollo, requiriendo la revisión de sus políticas de servicios de infraestructura.



Infraestructura de transporte y desarrollo sostenible

Visión:

Las políticas de transporte deben ser concebidas de forma integrada y coherentes con un modelo de desarrollo económico y social sostenible, equitativo y duradero, brindando soluciones al universo de las necesidades de la sociedad, independientemente del modo de transporte imperante.

Donde no existe diferencia entre los ámbitos geográficos de las políticas de transporte ni en el sujeto al que se destinan, sean estos pasajeros o cargas, por lo cual preferimos referirnos a logística y movilidad.





Políticas sostenibles e integradas: Un esquema multi-capa

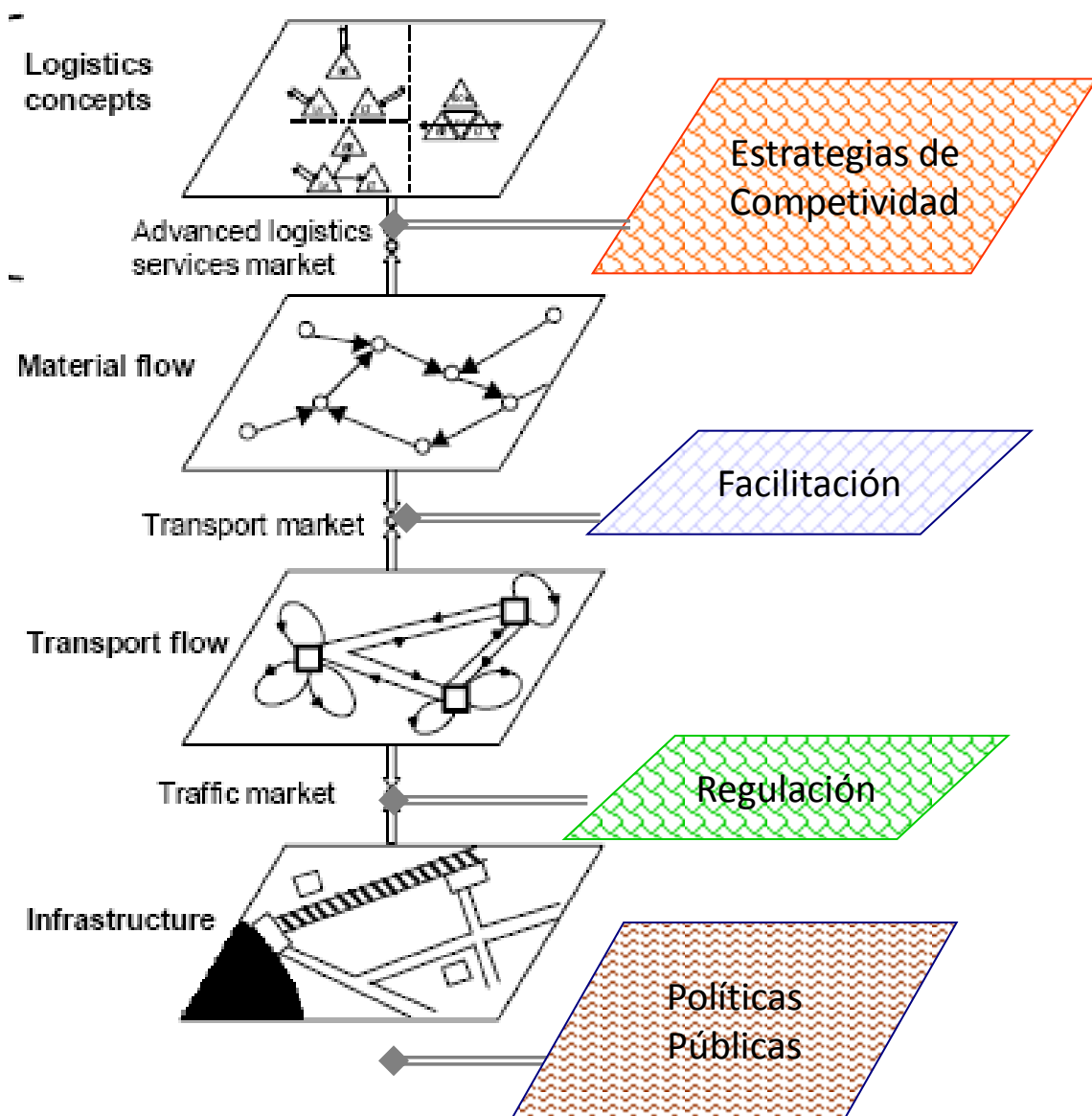
Privilegiar a la carga y los servicios de valor agregado, por sobre el modo de transporte que la moviliza.

Sistemas ITS

Mejora continua



COMPLEMENTARIEDAD ENTRE MODOS DE TRANSPORTE





Principales dificultades físicas para el transporte comodal



Problemas de **capacidad en los corredores** viales, incluso en los concesionados que no han producido expansiones de capacidad. En las vías públicas el **mantenimiento es inadecuado**, tanto en la superficie de rodadura como en la señalización de la mayor parte de la red vial.

Limitaciones físicas y regulatorias en la capacidad de pasos y puentes: peso por eje, tamaños y medidas.

Los cruces de frontera entre países constituyen gravosas restricciones, estando estas originadas en dificultades físicas, como también por problemas de organización y controles aduaneros, migratorios y fito-sanitarios.



Principales dificultades normativas para el transporte comodal

Multiplicidad de legislaciones y normativas, dificultan la integración de procesos y la facilitación del transporte, tanto a nivel nacional como internacional.

Los temas de facilitación del transporte suelen reducirse a un tema aduanero. La aduana tiene un rol importante pero hay también otros actores relevantes (control fitosanitario, gobiernos locales, policía, servicios de salud, etc).

Asimetrías en el tratamiento legislativo y tributario al transporte a lo largo de la región, entre modos de transporte y usuarios nacionales e internacionales: protección inadecuada del sector, mediante salvaguardas e implementación de medidas arbitrarias.

Se requiere de una visión coordinada al interior del propio gobierno, realizada entorno de la competitividad nacional .



Principales dificultades normativas

Normativas requieren incorporar nuevos conceptos como : operador logístico, seguros integrados, transporte multimodal, así como resolver los temas tradicionales aún pendientes: temas normativos relativos a la seguridad de la carga: seguros y responsabilidad civil del transportista

Creciente complejidad logística demanda servicios más sofisticados y seguros. Muchas legislaciones nacionales no están preparados para este cambio y dificultan la integración de cadenas logísticas.



Para solucionar los problemas de coordinación

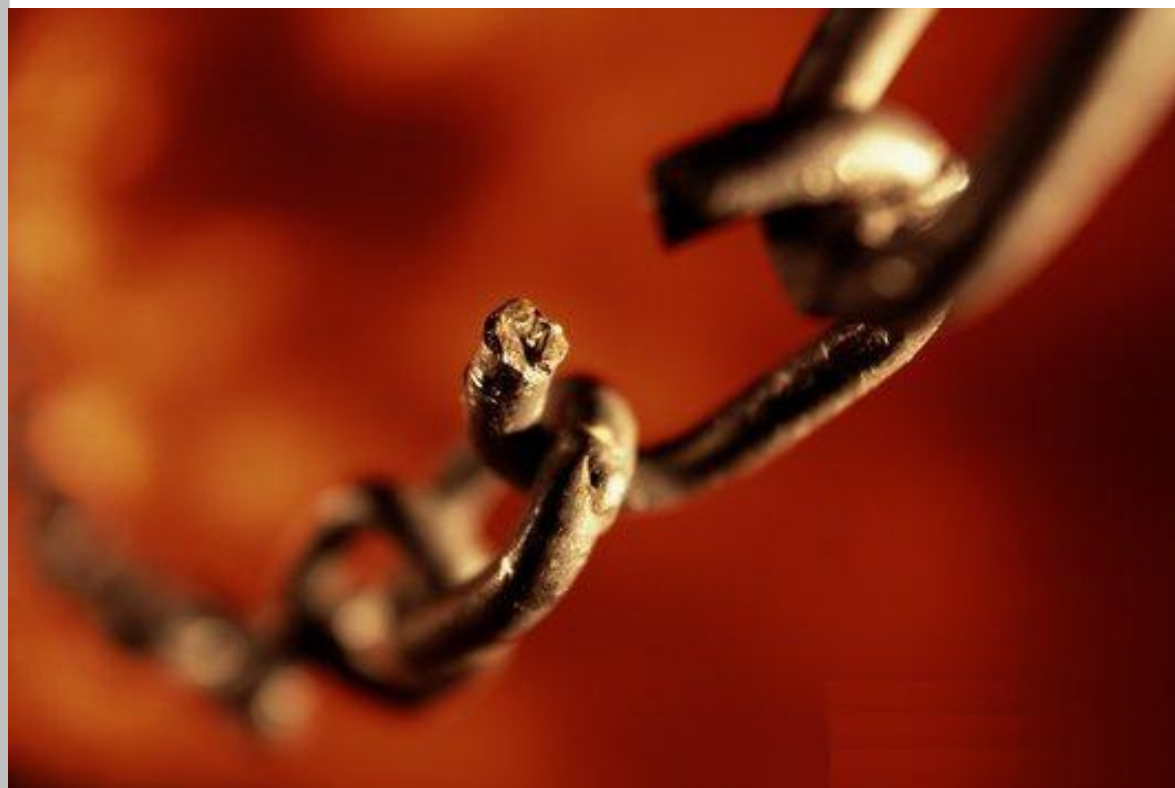
Indispensable UNA estrategia nacional clara, compartida, coherente y sostenida en el tiempo!

- ▶ Al interior de la propia autoridad
- ▶ Consensuada con el sector empresarial y laboral
- ▶ Coordinada a nivel regional

Voluntad política y apoyo sostenido del gobierno, para liderar y llevar adelante el re-diseño de los sistemas y procedimientos



Obstáculos normativos a la integración del transporte regional





Principales dificultades de coordinación regional

Falta de coordinación de procesos, que inciden en un incremento de los sobre tiempos en pasos de fronteras: multiplicidad de formularios, doble control en frontera, en algunos casos, excesivo control fitosanitario y de inmigración.

Normativas poco claras o desconocimiento de los acuerdos vigentes: Trabas burocráticas para las autorizaciones internacionales a los transportistas, temas de facilitación para países sin litoral y de tránsito.

Coordinación deficiente o inexistente de políticas regionales que faciliten la integración comercial a nivel regional y solucionen los temas de la piratería, contrabando y corrupción.

Coordinar esfuerzos nacionales a nivel regional e internacional, para solucionar los temas tradicionales de la facilitación del transporte



Principales dificultades de coordinación regional

Ausencia de información estadística homogénea, regular y comparable regionalmente, que apoye la toma de decisiones: costos logísticos por cadenas, tiempos de espera por paso fronterizo, seguridad, etc.

Los acuerdos carecen de un programa de capacitación para a los fiscalizadores a lo largo del territorio, lo que se traduce en una escasa o nula fiscalización en los países de tránsito o destino por desconocimiento de los tratados.

Los acuerdos carecen en general de información sobre empresas autorizadas a ejercer el transporte internacional, así como un registro de empresas multadas, lo que dificulta una regulación efectiva de la actividad



Recomendaciones primarias



Recomendaciones Estratégicas

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

La logística y los temas de facilitación del transporte, son **procesos de mejora continua**, que requiere de modificaciones periódicas y que debe considerar el ambiente interno y externo donde se inserta.

Aprovechar las **experiencias internacionales** en los temas de facilitación del transporte, detectando las mejores prácticas, como aplicar por fases la modernización de los sistemas y procesos, apoyados en ITS interoperables regionalmente



Recomendaciones Legales

- ▶ Establecer una legislación clara, coherente y condensada en un solo cuerpo legal que facilite su implementación (***all-inclusive policy***) que asegure la coherencia y consistencia entre políticas nacionales y regionales, potenciando los efectos sinérgicos.
- ▶ La legislación debe hacerse para facilitar el transporte y la logística de los productos que el país exporta y no en función del modo en que se transportan o de la frontera por la cual ingresan o egresan del país.
- ▶ Introducción de convenios, normas y otros instrumentos internacionales que simplifiquen y estandaricen los procesos: *homologación de modalidades normativas y laborales, como largos de equipos, pesos máximos y tiempos de conducción, entre otros.*
- ▶ Se requieren de marcos normativos modernos y estructuras flexibles, que posibiliten los nuevos desarrollos logísticos y el transporte multimodal eficiente: presentación por medios electrónicos de los datos relativos al despacho y la introducción del documento administrativo único.

En resumen, FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE

SIMPLIFICACIÓN

UNIFICACIÓN

NORMALIZACIÓN

ARMONIZACIÓN

NORMAS NACIONALES

COHERENTES

ATINGENTES

ACTUALIZADAS

PERSONAS E INSTITUCIONES

CAPACITADAS

COORDINADAS

HONESTAS

SEGURAS

PROACTIVAS

Requiere del justo equilibrio entre facilitar y controlar

Colaboración e intercambio de información



Propuestas iniciales para una POLITICA SOSTENIBLES E INTEGRADAS DE LOGISTICA Y MOVILIDAD

- A. Promover cambios en la distribución modal, redistribuyendo cargas y pasajeros hacia modos de transporte con menores niveles de emisiones o externalidades negativas bajos los principios de la comodalidad;
- B. Maximizar la productividad de la infraestructura existente y la eficiencia energética de los servicios de transporte, introduciendo mejoras técnicas y en la operación misma de los servicios de transporte, de modo de hacerlos más eficientes económicamente, socialmente y ambientalmente (en términos de toneladas/km o pasajeros/km transportados por unidad de CO2 emitidas)
- C. Promover la inversión en infraestructuras que reduzcan las emisiones asociadas al ciclo de vida de la infraestructura y las externalidades negativas del modo de transporte que la utiliza, sujeto a restricciones fiscales.
- D. Fortalecer la institucionalidad existente para apoyar el cambio de paradigma hacia políticas públicas bajas en carbono y sostenibles.
- E. Promover las plataformas modales, tanto para cargas como para pasajeros, para sustentar una economía competitiva, ambientalmente sostenible y un desarrollo nacional y regional con igualdad.



NACIONES UNIDAS



Información de contacto

Gabriel Pérez-Salas

Oficial Asociado de Asuntos Económicos
Ingeniero Civil, Máster en Gestión Marítimo Portuaria
Unidad de Servicios de Infraestructura
DRNI | CEPAL | Naciones Unidas



gabriel.perez@cepal.org



[gabperezsalas](https://twitter.com/gabperezsalas)



<http://www.cepal.org/transporte>