



Principales desafíos y recomendaciones sobre las políticas de transporte, que emanan del Seminario de expertos gubernamentales de alto nivel: Desarrollo pleno y políticas de transporte en América Latina, desarrollado el Lunes 14 de noviembre de 2010 en la Sala Celso Furtado, Edificio CEPAL, Santiago – CHILE

- La construcción y mantención adecuada de la infraestructura de transporte es una condición imprescindible para el crecimiento de nuestros países, para la integración de nuestros territorios y economías, y para obtener una mayor cohesión social, que haga posible un mejor bienestar de nuestros pueblos. Las inversiones en infraestructura de transporte deben tener por objetivos principales el de apoyar la calidad de los servicios provistos que se sustentan en esta infraestructura, y el de afianzar la conectividad de los territorios y de las personas, realizándose la integralidad y la logística como elementos centrales para la competitividad territorial.
- A pesar de esto, en muchos países de América Latina, la mayor parte de los recursos asignados a la inversión en transporte se ha dirigido a vialidad en desmedro de otros modos, incluso de transporte terrestre. Esto ha generado desequilibrios en la cadena logística, que se han visto acentuados por otros diversos problemas relacionados con la falta de integralidad de las políticas y de los modos de transporte, restándole eficiencia al sector y mermando la competitividad de los agentes económicos, de las empresas y de las economías en su conjunto. Por estas razones se debe potenciar el ferrocarril y, cuando sea posible, el transporte fluvial y marítimo, apostando asimismo por la rehabilitación vial y por la expansión portuaria.
- A los efectos de lograr un servicio de transporte eficiente y funcional a la competitividad territorial, y a la conectividad, se requiere actualizar los planes maestros de transporte y desarrollar planes nacionales de logística y movilidad, lo que resulta clave para impulsar el cambio modal bajo el principio de co-modalidad, generar servicios de valor agregado y potenciar el transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Esto es especialmente válido para las infraestructuras portuarias, donde la conexión ferroviaria es necesaria para su desarrollo y conectividad con las ciudades inmediatas y su respectivo *hinterland*.
- Con este mismo propósito, también es necesario construir una institucionalidad política adecuada, lo que implica que los países deben disponer de marcos legales e instituciones que hagan posible la aplicación de políticas y medidas de modo transparente, estable y eficaz, conforme a objetivos de mediano y largo plazo, y suficientemente consensuados con los principales actores económicos, sociales y políticos de cada país. Esto significa la institución de organismos con

suficientes atribuciones y recursos humanos y financieros, y de marcos legales claros y estables, no sujetos a los cambios que pueden derivar de la contingencia.

- La planificación en la ejecución de políticas relacionadas con la construcción y mantención de la infraestructura de transporte es imprescindible, pero dada su naturaleza de largo plazo, ha de tenerse en cuenta que algunos objetivos y medidas dispuestos en dicha planificación pueden confrontarse con la programación presupuestal de los gobiernos, que normalmente abarca un año. De todos modos, en la mayoría de los países se está internalizando la necesidad de mejorar la planificación, ejecución y control de las políticas, lográndose una visión más integrada y sostenible de los servicios de infraestructura de transporte, que al mismo tiempo permita la integración de las regiones interiores de los países y de la región.
- En el marco de una institucionalidad adecuada, asimismo se propone establecer los marcos regulatorios que las actividades del sector transporte demanden para un desempeño eficiente de los agentes económicos en los distintos mercados involucrados y dotarlos de órganos encargados de la regulación y de la fiscalización de tales actividades, independientes de las instancias responsables de la elaboración y ejecución de las políticas de desarrollo del sector. En este contexto, se requiere asegurar la eficiencia de los subsidios y las ayudas estatales, para que existan reglas del juego justas, transparentes y equitativas para todos.
- Es necesario atraer e incrementar la inversión privada y resolver los problemas asociados a los reducidos espacios y horizontes fiscales que impiden hacer una estrategia financiera de mediano horizonte, validándose la ejecución de presupuestos plurianuales para abordar en su globalidad los temas de infraestructura. El desarrollo no puede esperar y por tanto las APP surgen como una alternativa, donde la flexibilidad de los modelos es un elemento a tener en cuenta para potenciar los resultados, lo que implica la necesidad de conocer a cabalidad las fortalezas y las debilidades de las diversas opciones e instrumentos de colaboración público privada.
- Respecto al capital humano, es necesario capacitar a los funcionarios y técnicos, mejorar la selección y métodos de evaluación de los proyectos y los mecanismos de planificación, potenciando el conocimiento nacional. Para estar a la vanguardia se requiere técnicos capacitados y un enfoque multidisciplinario.
- Para resolver el déficit de infraestructura que sustenta la integración física de los países de la región se requiere una mayor cooperación entre los gobiernos, los actores políticos y la sociedad civil, de modo de alcanzar una disciplina política que permita mejorar la competitividad y la productividad y reducir las externalidades negativas, lo que implica establecer instancias de participación de la ciudadanía y una mayor coordinación de las agendas de integración física en una perspectiva hemisférica. Si bien son destacables varias iniciativas puestas en marcha en la región en este ámbito, se requiere una mayor coherencia en el enfoque sobre los estilos de desarrollo y la creación y conservación de la infraestructura física, así como en la convergencia de dichas iniciativas.

- En los años recientes, muchos países de la región —en especial los países de América Central— se han visto afectados por el cambio climático, lo que ha incidido negativamente en el acervo de capital en infraestructura, debido a la continua destrucción de obras ocasionadas por eventos naturales. Esta situación ha acentuado los problemas de déficit de infraestructura y ha aumentado la brecha respecto de los demás países de la región, realzando la importancia de la necesidad de incrementar la inversión en infraestructura. A tales efectos, y con el propósito de aprovechar las nuevas tecnologías y los nuevos tamaños óptimos de operación de las obras de infraestructura se debe tener una visión regional de la planificación y de las políticas de transporte e infraestructura.
- América Latina puede observar con atención los principios de las políticas puestas en práctica por los países desarrollados en el ámbito de la infraestructura del transporte y que constituyen elementos centrales de su sostenibilidad y competitividad internacional: comodidad, integridad, competitividad, sostenibilidad, seguridad (tanto en *safety* como en *security*), eficiencia energética, organización y coordinación.