



Hacia una estrategia regional de navegación interior

Gabriel Pérez
Oficial de Asuntos Económicos
Unidad de Servicios de Infraestructura
DCII | CEPAL | Naciones Unidas



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

Barreras logísticas que afectan la competitividad



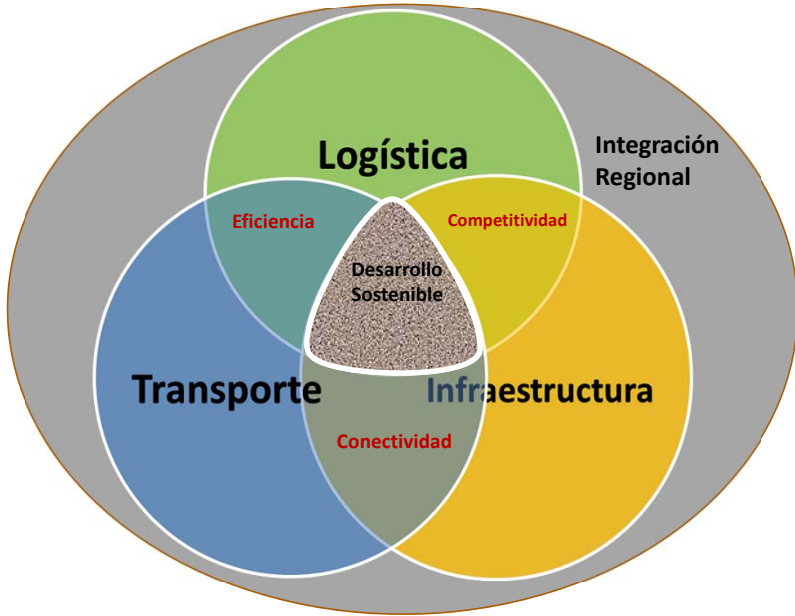
- 1. Falta de infraestructura**
Conexión con Hinterland
calidad y adecuación de
las vías y puentes
- 2. Ineficiencias operativas**
Distribución modal,
eficiencia energética
- 3. Congestión**
Áreas urbanas y
recintos portuarios
y logísticos
- 4. Planeamiento Logístico**
Falta de coordinación
entre sectores con una
visión integral
- 5. Facilitación**
Múltiples agencias
con distintos
objetivos
- 6. Recursos Humanos**
Falta de mano de obra
especializada y capacitación en
temas logísticos
- 7. Falta de TICs**
Incorporación
de tecnología
en PYMES
- 8. Seguridad**
Problemas vinculados a la
seguridad SAFE and
Security
- 9. Innovación y Desarrollo**
Ausencia de servicios
de valor agregado en
logística

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

Los 10 desafíos para integrar la navegación en nuestros sistemas de logística y movilidad



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

La movilidad fluvial integrada a una sistema logístico

“Promover un sistema de movilidad fluvial eficiente, accesible, equitativo, eficaz, seguro y sostenible que responda a los requerimientos y necesidades de la movilidad de personas y cargas, facilite el desarrollo de una matriz de producción diversificada y promueva la integración territorial, económica y social de nuestra región.

Todo ello en el marco de una política de logística y movilidad integrada y sostenible”



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

CEPAL ha desarrollado una metodología de trabajo participativa para promover una apropiación por los actores públicos y privados además de las universidades nacionales

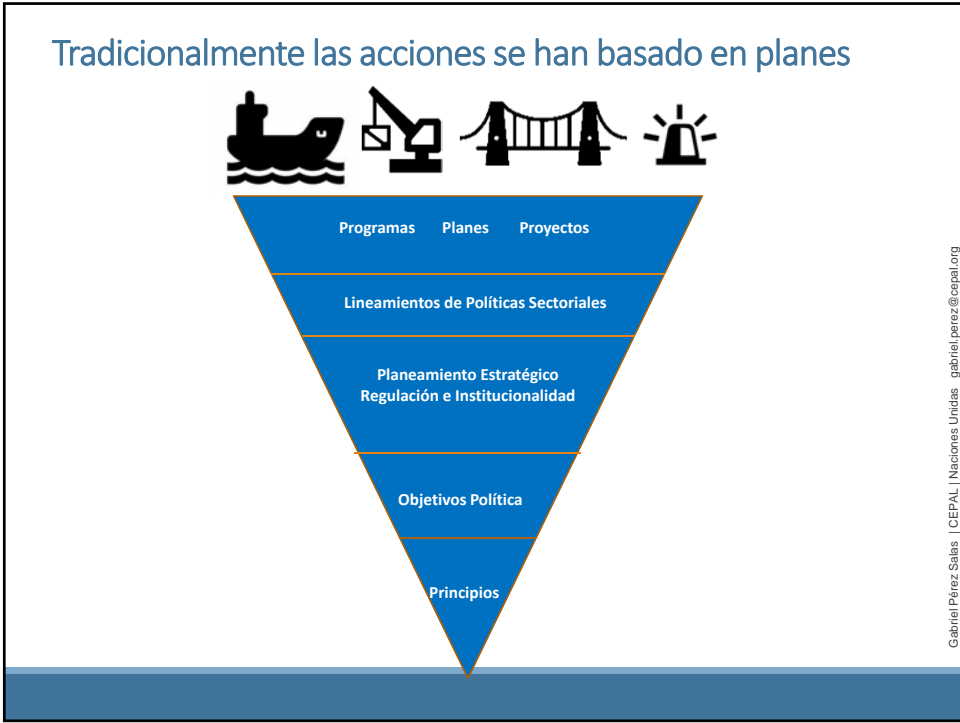
14 talleres nacionales implementados

Chile (2010)
 Nicaragua (Septiembre 2014)
 El Salvador (Octubre 2014)
 Honduras (Noviembre 2014)
 Costa Rica (Abril 2015)
 Panamá (Mayo 2015)
 Guatemala (Mayo 2015)
 Colombia (Noviembre 2015)
 Haití (Enero 2016)
 Perú (Junio 2016)
 República Dominicana (Abril 2017)
 México (Junio 2017)
 Bolivia (Agosto 2017)
 Belice (Nov. 2017)

+ 1200 funcionarios públicos y privados y académicos han sido capacitados en la metodología de las políticas integradas. Este grupo constituye la base de implementación de la futura política, pues entre ellos se incluyen a los responsables de la toma de decisiones actuales y futuros.

4 países de la región han implementado o están implementando una política de estas características con apoyo de CEPAL : Colombia, Costa Rica, El Salvador y Honduras.

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org



Los principios de la política

INTEGRALIDAD

El enfoque integrado en todas sus dimensiones, ubicando al usuario de los servicios al centro de las preocupaciones del Estado

- Entre la visión nacional y regional
- Entre la visión nacional y local
- Dialogo público privado
- Inclusión de todos los actores
- Infraestructura y sus servicios
- Integración de modos de transporte

SOSTENIBILIDAD

Integración de los objetivos y criterios de sostenibilidad en todos los aspectos de las políticas públicas de logística y movilidad.

- Sostenibilidad económica
- Sostenibilidad ambiental
- Sostenibilidad social
- Sostenibilidad institucional

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

9

Objetivos de la política

El punto de partida es el modelo de desarrollo propuesto:

- Modelo productivo (propuesta de valor para el crecimiento e inserción internacional)
- Modelo de sociedad deseada (inclusión, equidad)
- Aspectos ambientales
- Propuestas de ordenamiento territorial e integración regional

La clave: alinear los objetivos del sector con una visión nacional y regional

- Evitar políticas y planes "autónomos"
- Resolver los problemas logísticos independientemente del modo de transporte utilizado
- Vincular el sector con otras políticas nacionales y regionales

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

10

Planeamiento estratégico e institucionalidad



Liderazgo y mecanismo de diálogo

¿Qué modalidades de diálogo nacional existen para la formulación y validación de la política? ¿Qué mecanismos pueden ser más apropiados para el país? ¿Cómo alcanzar una visión de Estado en este ámbito?



Marco legal o institucional:

¿Qué ajustes legales, regulatorios o institucionales se necesitan para formular y aplicar una política de estas características?



Herramientas de planificación y seguimiento

¿Cuales son o deberían ser los indicadores para monitorear la políticas?

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

11

Lineamientos sectoriales de la política

Desarrollar redes
infraestructura
básica

- ▶ Completar las redes troncales viales y generar la ferroviaria
- ▶ Mejorar los caminos rurales
- ▶ Revisar estándares para la adaptación al cambio y marcos ambientales y sociales para las política y planes
- ▶ Vinculaciones físicas para la comodalidad (TMCD)

Adecuar las
regulaciones para
el transporte
sostenible

- ▶ Favorecer la eficiencia social en la asignación modal; cargos a los usuarios según costo total, formalización, documentación, etc.
- ▶ Desarrollo de APPs donde sea más conveniente: puertos, aeropuertos, algunas carreteras mediante regulaciones sólidas
- ▶ Asignación cuidadosa de fuentes de financiamiento

Apoyar la
modernización de
los actores
privados

- ▶ Apoyo a Pymes en la organización del supply chain
- ▶ Apoyo a la profesionalización de operadores, modernización de flotas, promoción de mejor gestión operativa
- ▶ Desarrollo de una red de ZALS

Mejorar el
desempeño de las
instituciones

- ▶ Profundizar las mejoras en la gestión de fronteras
- ▶ Programa agresivo de seguridad en las carreteras
- ▶ Revisar capacidades públicas con criterio de cadena de valor
- ▶ Generar conocimiento e innovación en logística

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

12

Una estrategia regional permite aprovechar sinergias, mejorando el desempeño logístico general

La conectividad interna y externa de las economías puede facilitarse mediante acciones de alcance regional

- En las vías fluviales integrando los programas de desarrollo y mantenimiento de la cuenca
- En el transporte carretero de cargas, facilitando la circulación internacional
- En los puertos, combinando su uso y vinculándolos con otros modos
- En aeropuertos, combinando su uso y funciones
- En la movilidad y logística urbana combinando inversiones y facilitando el tránsito de personas y mercancías

Existen diversas iniciativas en marcha en esta dirección, que conviene integrar en una visión única, buscando la complementariedad entre proyectos por sobre la tradicional competencia por el mercado regional

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas gabriel.perez@cepal.org

13

Una política de logística y movilidad coordinada regionalmente



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas gabriel.perez@cepal.org

14

La propuesta ha sido presentada en CELAC, SIECA, Proyecto Mesoamérica y UNASUR facilitando la convergencia regional



Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

15




Reflexiones preliminares: Integración de políticas

- i) Las acciones en movilidad fluvial deben estar integradas a políticas nacionales más amplias de logística y movilidad, en la cual progresivamente se va avanzando hacia niveles de mayor consenso e integrando nuevas preocupaciones que van surgiendo en el tiempo.
- ii) Para facilitar las discusiones y la visión de Estado estos temas, el establecimiento de un **sistema de indicadores**, que muestre los progresos alcanzados y desafíos aún pendientes en el proceso es fundamental, poniendo el foco en los beneficios para la población en un contexto de **desarrollo sostenible**.
- iii) Fortalecer la integración entre las **políticas de logística y movilidad**, con el fin de proveer servicios que acompañen eficiente y eficazmente el crecimiento del comercio, las ciudades y la población;

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

16



Reflexiones preliminares: Integración de políticas

- iv) Se requiere una **infraestructura y servicios de calidad y seguros**, donde sus diseños y operación sigan principios que armonicen las necesidades del desarrollo económico con el progreso social.
- v) Es fundamental contar con datos (y sus metadatos) para fortalecer el proceso de **toma de decisiones basadas en evidencia local**. Es necesario fomentar la investigación nacional para prestar mayor atención a las dinámicas socio-culturales de los países.
- vi) Finalmente, adoptar un **enfoque integral**, considerando todas las alternativas tecnológicas disponibles para la provisión de servicios de infraestructura que apoyen el cambio estructural y el desarrollo sostenible .

Gabriel Pérez-Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org

17

Información de contacto



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Gabriel Pérez-Salas
Oficial de Asuntos Económicos
Unidad de Servicios de Infraestructura
División de Comercio Internacional e Integración
CEPAL | Naciones Unidas

 gabriel.perez@un.org
 [gabperezsalas](https://twitter.com/gabperezsalas)
 [gabriel-perez-salas](https://in.linkedin.com/in/gabriel-perez-salas)
 <http://www.cepal.org/transporte>





Gabriel Pérez-Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabriel.perez@cepal.org