

Embajador Federico González, Viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Ministerio de Relaciones Exteriores del Paraguay;

Señor Gyan Chandra Acharya, Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo

Señoras y Señores Embajadores, representantes diplomáticos y representantes de Gobiernos de los países sin litoral y de los países de tránsito presentes en esta reunión;

Señor Aman Hassen Bame, Embajador, Representante Permanente Adjunto de Etiopía ante las Naciones Unidas y representante en esta reunión del grupo de países en desarrollo sin litoral;

Señora Cecilia Ugaz, Coordinadora Residente del Sistema de las Naciones Unidas en el Paraguay y Representante Residente del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD);

Señoras y señores representantes de organismos, fondos y programas del Sistema de las Naciones Unidas;

Señoras y señores representantes de otros organismos gubernamentales e intergubernamentales, financieros y de cooperación;

Señoras y señores,

A. Desde 2003 entre CEPAL y la UN OHLRS, a partir del lanzamiento del APoA (Programa de Acción de Almaty de Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral), incluyendo la primera reunión regional de revisión de los 5 años que se realizara en Buenos Aires, Argentina, en 2008 con la presencia de todos los países sin litoral y de tránsito de América del Sur. Ahora estamos realizando, nuevamente de manera conjunta, la reunión regional de revisión de 10 años, en coorganización con el gobierno de la República del Paraguay.

B. TALKING POINTS:

- La situación de país sin litoral y la lejanía y el aislamiento respecto de los principales mercados internacionales genera en los países en desarrollo sin litoral una fuerte dependencia hacia los países de tránsito para el comercio marítimo. Asimismo, han de lidiar con pasos transfronterizos adicionales, procedimientos de tránsito engorrosos, sistemas logísticos de ineficientes, instituciones débiles e infraestructuras deficientes, que incrementan de forma considerable los costes totales de los servicios de transporte y los de otras operaciones comerciales. Estos costes elevados suponen una limitación significativa de la actividad comercial, tienen una repercusión directa negativa en el crecimiento económico de los países y, en consecuencia, en su capacidad para fomentar el desarrollo social y la sostenibilidad ambiental.
- La ausencia de litoral dificulta la plena participación en el comercio internacional y minimiza las ventajas comparativas. Tomado a nivel global, en un estudio reciente que usó métodos econométricos para calcular de forma empírica el coste total de la ausencia de litoral en materia de desarrollo atendiendo a las dimensiones sociales y económicas. Este estudio reveló que la ausencia de litoral provocaba que el nivel de desarrollo en los países en desarrollo sin litoral fuera,

de media, un 20% inferior al desarrollo que habrían obtenido de haber tenido litoral. En 2010, el volumen comercial de los países en desarrollo sin litoral fue apenas un 61% del de los países ribereños, mientras que los costes de transporte de los países en desarrollo sin litoral fueron superiores en un 45% si se los compara con los de una economía ribereña representativa.

- En promedio, los países en desarrollo sin litoral gastan 3.040 dólares de los Estados Unidos en la exportación de un contenedor normalizado de carga, mientras que los países de tránsito solamente desembolsan 1.268 dólares. Del mismo modo, a los países en desarrollo sin litoral les cuesta 3.643 dólares importar un contenedor similar de mercancía, mientras a sus vecinos ribereños solamente 1.567 dólares.
- El APOA se propone colaborar para ayudar a superar los problemas que aquejan a los países sin litoral y de tránsito. En el caso de la región de América Latina y el Caribe, los países sin litoral son Bolivia y Paraguay.
- Los estudios indican que una proporción considerable de los costes de las operaciones comerciales guarda relación con infraestructuras inmateriales: procedimientos transfronterizos, políticas, legislaciones, procedimientos de tránsito, logística y regímenes normativos.
- Otro problema que aqueja a estos países es el estrés de la infraestructura que provoca la escasez en la provisión de infraestructura y servicios, que se ve materializada en la brecha de infraestructura, característica de América Latina en general, como así también aquellos relacionados con el desenvolvimiento del comercio internacional y la facilitación del transporte y el comercio.
- Interesa especialmente también analizar las medidas internacionales de apoyo hacia los países sin litoral.
- En resumen, las cuestiones mencionadas, características del conjunto de problemas que aquejan a los países sin litoral en todo el

mundo, son las que aborda el APOA y que son objeto de revisión en cada una de las regiones del planeta, y que en esta ocasión abordaremos para el caso específico de América del Sur, como parte del proceso preparatorio para la Conferencia de Examen decenal exhaustiva del Programa de Acción de Almaty a realizarse en 2014.

- En el análisis de la situación en América del Sur, el estudio realizado por la CEPAL encuentra avances importantes que los países sin litoral han hecho desde la implementación del APOA, que se aprecia en la mayoría de los indicadores estudiados. Sin embargo, es preciso destacar que los avances mencionados son insuficientes y que los problemas asociados a la condición de países sin litoral siguen afectándolos, a la vez que es preciso profundizar la colaboración de los países de tránsito.
- En efecto, tanto Bolivia como Paraguay presentan importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y procesos aduaneros, además de importantes avances en las condiciones sociales de su población. Si bien no es posible señalar cuanto de este progreso se debe exactamente al APoA y cuanto obedece a las mejoras macroeconómicas nacionales experimentadas, es evidente la importancia del APOA en la coordinación de acciones nacionales, regionales y a nivel internacional. Para un más profundo aprovechamiento de las condiciones de los países y de sus políticas, hemos concluido en dos grupos de recomendaciones para avanzar hacia un desarrollo pleno de América Latina y en particular de los países sin litoral: Acciones estratégicas a desarrollar en el plano nacional y en el plano multilateral.
  - Con respecto al primero de ellos se propone:
    - Promover una mayor diversificación productiva
    - generar mecanismos de estabilización macroeconómica, promoción de la inversión, particularmente en infraestructura, y promover una mayor diversificación

productiva a través de la creación de capacidades tecnológicas, encadenamientos productivos y servicios logísticos de valor agregado entre otras iniciativas que permitan hacer resiliente a estas economías ante shocks externos.

- Generar conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto sobre el desarrollo: en el estudio a presentar por la CEPAL se avanza en ese sentido
- Abordar el déficit de inversión en infraestructura física
- Resolver las ineficiencias operativas de los servicios de transporte
- Aprovechar la experiencia internacional: El necesario proceso de armonización de normativas técnicas con los países vecinos, puede ser una oportunidad para mejorar los propios procesos internos, adoptando mejores prácticas regulatorias, de armonización de normativas o de procesos de diseño de infraestructuras (pesos por eje, trochas ferroviarias, etc.) La adopción de las mejoras prácticas internacionales y particularmente las regionales, no solamente permitirán avanzar en la modernización de los servicios de infraestructura, sino que favorecerán la facilitación de los procesos al compartir un base tecnológica y normativa con los países de tránsito.
- Fomentar las oportunidades del turismo
- Desde un punto de vista integral del desarrollo, los países sin litoral deben participar plenamente en la sociedad del conocimiento. En un mundo, donde las tecnologías de información brindan infinitas oportunidades para generar redes de expertos, estos países tienen la oportunidad de intercambiar experiencias, promover la innovación y la investigación en sus países.

- Acciones a desarrollar en el plano multilateral

1) En relación a la Prioridad 1: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, y la importancia para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, de examinar y modificar sus marcos reglamentarios para promover un tránsito expedito de las cargas mediante procedimientos que promuevan la transparencia y respeto mutuo de las normas de tránsito y tratados vigentes entre los países de tránsito y sin litoral. La introducción progresiva y coordinada de sistemas inteligentes de transporte entre estos países, ayudará sin duda a racionalizar los procedimientos administrativos, incrementar la seguridad de los procesos y promoverá un uso racional y competitivo de la infraestructura aduanera y portuaria disponible. La promoción de reglamentos fitosanitarios sudamericanos es una medida que facilitaría el cruce de fronteras. Fortalecer la capacitación de los funcionarios policiales en los contenidos de los protocolos y convenios de tránsito internacional para evitar confusiones y actuaciones discriminatorias contra transportistas foráneos.

2) En cuanto a la Prioridad 2: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, junto con el incremento de la inversión pública destinada a la creación de nueva infraestructura, se requiere de la implementación y financiamiento de programas de conservación vial especialmente en los tramos rurales. Así mismo, se requiere del cumplimiento de las normativas de tránsito, particularmente de las relativas al cumplimiento de pesos máximo por ejes por los operarios de transporte internacional. Con relación específica a la infraestructura ferroviaria, el mejoramiento y mantenimiento de las vías y el material rodante es fundamental para dar cumplimiento a los convenios internacionales en vigor. El mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de las rutas

fluviales, incluyendo obras de señalización, mantenimiento y ensanche son aspectos aún pendientes de solución.

3) Con relación a la Prioridad 3: Comercio internacional y facilitación del comercio, y la importancia de las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales son el medio principal de lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos. Si bien hay avances concretos en esta materia, aún falta mayor fortalecimiento institucional, definición y difusión de políticas integrales. En este sentido se observa la persistencia de obstáculos al tráfico fluido de mercancías en el ámbito fluvial y el carretero.

4) Con relación a la Prioridad 4: Medidas de apoyo internacional, se recomienda mantener las actividades de asistencia técnica y fortalecimiento institucional a los países sin litoral, privilegiando especialmente aquellas tareas vinculadas al establecimiento de capacidades institucionales vinculadas a la logística y desarrollo institucional, favoreciendo intervenciones que formen parte de un programa integral de desarrollo y no la suma aislada de esfuerzos individuales.

La integración regional es un proceso que se debe seguir fortaleciendo y donde los países sin litoral pueden y deben jugar un rol más activo. La CEPAL propone profundizar el proceso de la integración regional y, dentro de este objetivo, avanzar hacia políticas comunes de logística y movilidad es un tema crucial para América Latina, ya que estas brindan el marco institucional para analizar y resolver eficientemente los problemas de provisión de infraestructura, así como, de facilitación que enfrentan los países, promoviendo instancias de articulación de acciones entre el sector público y privado así como su debida coordinación subregional.