



# El rol de la infraestructura en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

**Azhar Jaimurzina**

Oficial a cargo,

Unidad Servicios de Infraestructura

División de Recursos Naturales e Infraestructura

CEPAL | Naciones Unidas

*Dialogo regional sobre gobernanza de la industria extractiva y de la infraestructura*

*Santiago – 8 y 9 de noviembre 2016*

*Santiago de Chile*



## Temas destacados

- La Agenda e Horizonte 2030 para América Latina y el Caribe
- La situación actual de los servicios de infraestructura
- Cambio de las políticas y de la Gobernanza



## Temas destacados

- La Agenda e Horizonte 2030 para América Latina y el Caribe
- La situación actual de los servicios de infraestructura
- Cambio de las políticas y de la Gobernanza



## La perspectiva tradicional del desarrollo sostenible

- El **desarrollo sostenible** se define como la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. (Informe «Nuestro futuro común» de 1987, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo).
- Consta de **tres pilares temáticos**, el desarrollo sostenible trata de lograr, de manera equilibrada:
  - El desarrollo económico,
  - El desarrollo social y
  - La protección del medio ambiente.
- El aspecto **institucional** es clave para lograr la visión y los objetivos multidisciplinares del desarrollo sostenible





# El agenda de Desarrollo Sostenible para el 2030





# El agenda de Desarrollo Sostenible para el 2030



- ❑ **Objetivos diversos e inseparables:** 17 áreas del Agenda 2030
- ❑ **Objetivos globales:** de los países menos desarrollados hacia los países desarrollados
- ❑ Objetivos acompañados **de metas concretas y medibles** (un conjunto de 169 metas e indicadores específicos)
- ❑ En vez de una simple reconciliación o búsqueda del equilibrio entre lo económico, lo social y lo ambiental, se plantea la realización de la compleja interrelación, del **fortalecimiento mutuo y, en largo plazo, de la mayor convergencia entre los tres pilares**



# El agenda de Desarrollo Sostenible para el 2030





## ODS 9: construir las infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación



- Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos**
- [...]
- Para 2030, mejorar la infraestructura y reajustar las industrias para que sean sostenibles, usando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países adopten medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas**
- [...]
- Facilitar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo con un mayor apoyo financiero, tecnológico y técnico a los países de África, los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo**



## Pero también

6 AGUA LIMPIA  
Y SANEAMIENTO



“garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos”

7 ENERGÍA ASEQUIBLE  
Y NO CONTAMINANTE



“garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos”

11 CIUDADES Y  
COMUNIDADES  
SOSTENIBLES



“garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos”



# Los servicios de infraestructura tienen un impacto transversal en la Agenda 2030

## Impacto ECONÓMICO (Reducción de costos logísticos y mejor uso de factor de producción)

1. Fin a la pobreza

2. Fin al hambre, mayor seguridad alimentaria, agricultura sostenible

8. Crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente

9. Infraestructuras resilientes, la industrialización inclusiva y sostenible y la innovación

12. Consumo y producción sostenibles

## Impacto AMBIENTAL (Reducción de impacto ambiental y uso de energía)

3. Vida sana y bienestar para todos

6. Disponibilidad de agua, su gestión sostenible y el saneamiento

13. Cambio climático

14. Uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos

15. Uso sostenible de los ecosistemas terrestres

## Impacto SOCIAL (Accesibilidad y conexión, reducción de la desigualdad)

4. Educación inclusiva, equitativa y de calidad

5. Igualdad entre los géneros

7. Acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna

10. Reducir la desigualdad en y entre los países

11. Las ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

16. Sociedades pacíficas e inclusivas y acceso a la justicia

17. Medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial



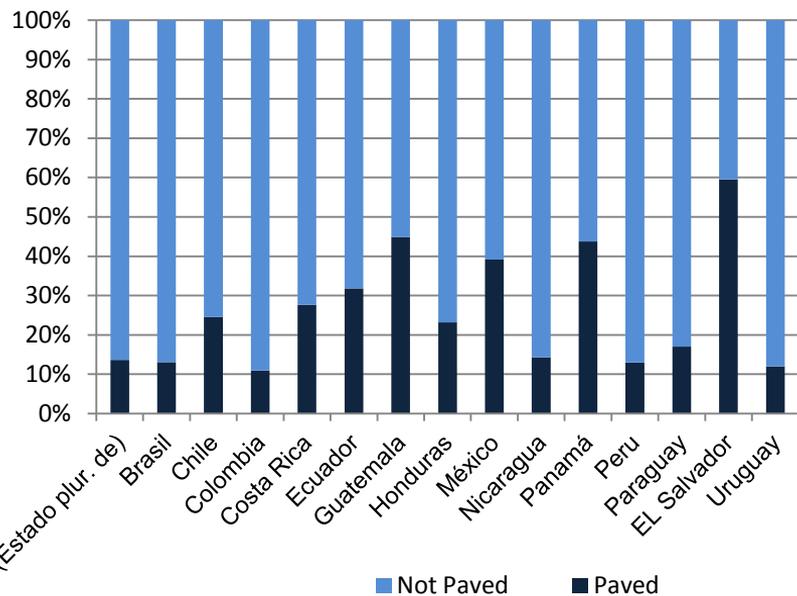
## Temas destacados

- La Agenda e Horizonte 2030 para América Latina y el Caribe
- La situación actual de los servicios de infraestructura
- Cambio de las políticas y de la Gobernanza

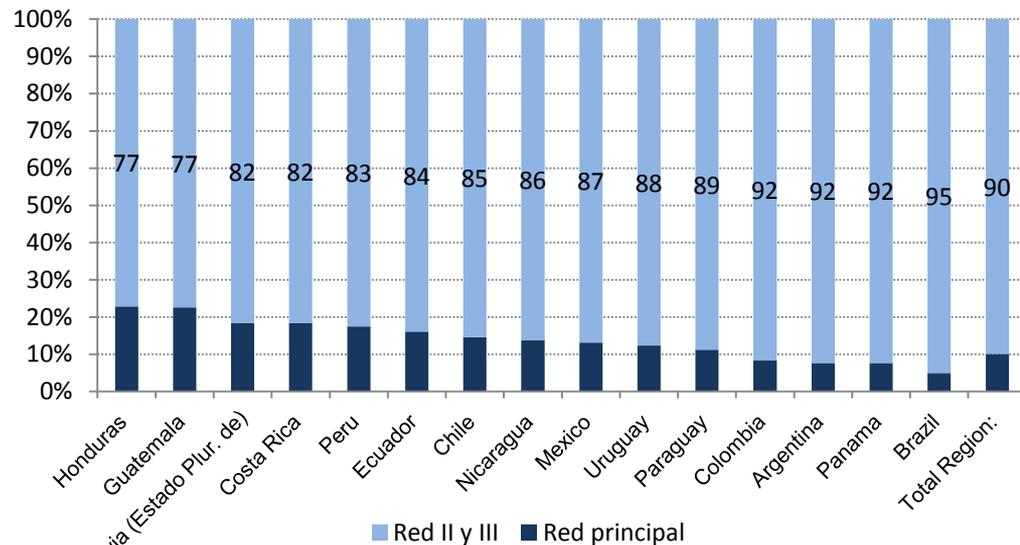


# La infraestructura de transporte: una barrera a las mejoras en el desempeño logístico y la accesibilidad

### Situación de la red vial total, 2014<sup>a</sup> (En porcentajes)

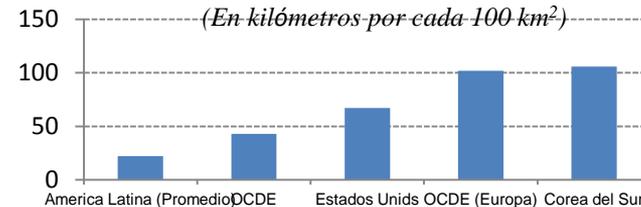


### Composición de la red vial total, 2014<sup>a</sup> (En porcentajes)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sobre la base de datos de fuentes nacionales (2012 – 2014) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). En el promedio de la América Latina para la densidad vial solo se incluyen Argentina, Bolivia (Est. Plur. de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Paraguay y Uruguay.

### Densidad de la red vial total, 2014<sup>a</sup> (En kilómetros por cada 100 km<sup>2</sup>)





## Elementos del diagnóstico principal sobre la infraestructura de transporte

Persistente **escasez de infraestructura básica** en un contexto de demanda creciente de servicios de logística y movilidad.

Desaprovechamiento de **las ventajas competitivas de las distintas opciones modales**, así como las oportunidades que brinda **la tecnología y la innovación**.

Aumento de **las externalidades negativas** de los servicios de transporte sobre el medio ambiente y la población.

**Inseguridad** en las operaciones de transporte, particularmente en las terrestres que encarecen el transporte interno.

**Falta de facilitación de procesos** (tanto en el comercio internacional como también de los flujos de persona y carga dentro de un país).

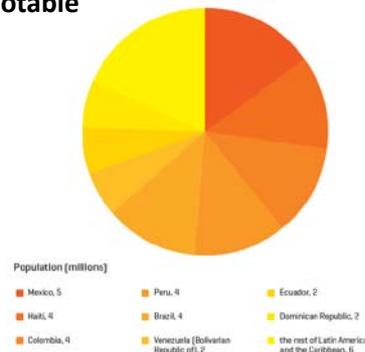


# Acceso a los servicios de agua y saneamiento

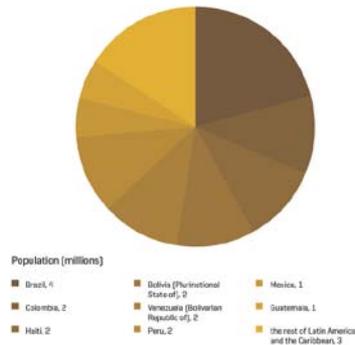
- Una parte de la población en la región sigue sin acceso a fuentes mejoradas de agua potable o a las instalaciones de saneamiento mejoradas.
- El acceso a estos servicios sigue siendo muchas veces no seguro y de mala calidad.
- Peristen las grandes diferencias de la situación entre áreas urbanas y rurales. El 61% de la población que no tiene acceso a fuentes mejoradas de agua potable en la región (21 millones de personas) vive en las áreas rurales.

**Fuente:** El Programa Conjunto OMS/UNICEF de Monitoreo del Abastecimiento de Agua y del Saneamiento [en línea] <http://www.wssinfo.org/>.

In 2015, 33 millones de las personas en la región sin acceso a fuentes mejoradas de agua potable



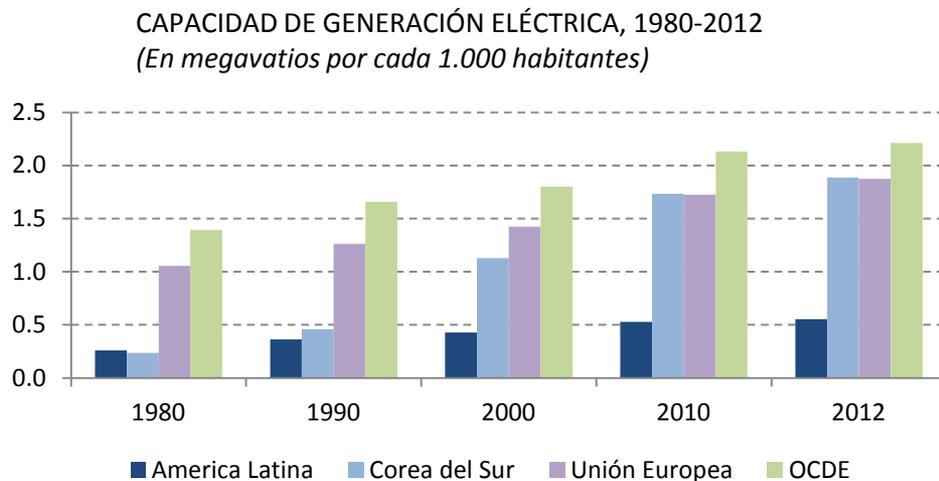
In 2015, 106 millones de las personas en la región sin acceso a las instalaciones de saneamiento mejoradas





## Acceso a los servicios de energía

- ❑ La capacidad instalada está todavía sub-dimensionada en relación al crecimiento de la población y a la nueva demanda de energía de los países de la Región y - en términos relativos - es muy por debajo del bloque europeo o los países asiáticos.
- ❑ Existen segmentos de la población de la región que aún no tienen acceso a la energía.
- ❑ la región sigue manteniendo una sensible dependencia hacia las fuentes de origen fósil



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de datos de la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), Administración de Información Energética de los Estados Unidos y Banco Mundial.



# El diagnóstico de la CEPAL sobre el estado de las políticas públicas de infraestructura en América Latina

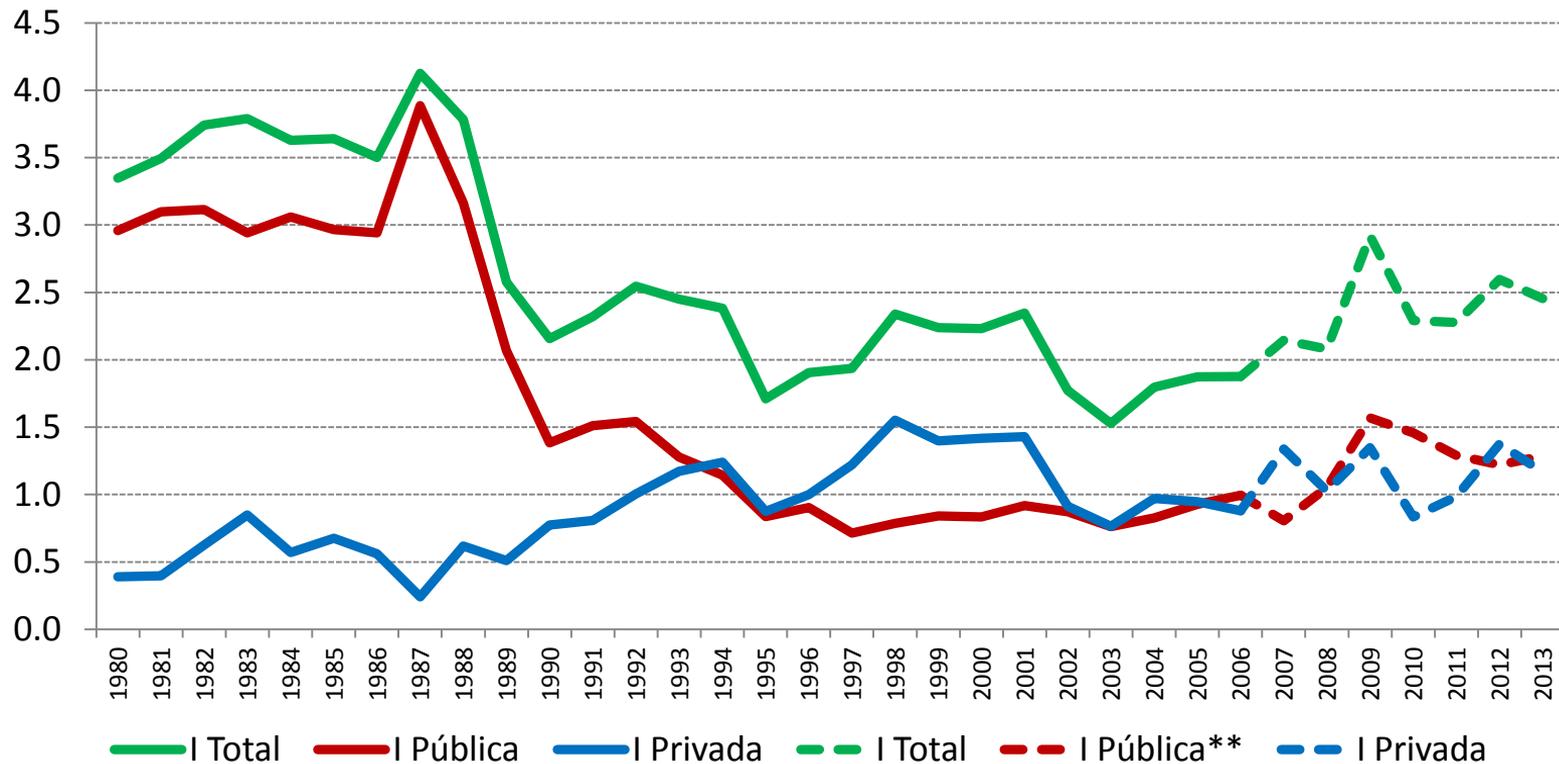


Fuente: Elaboración propia basada en Cipoletta Tomassian, G., Pérez Salas, G. y Sánchez R.J. (2010), "Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales", *Series Recursos naturales e infraestructura*, N° 150. CEPAL



# América latina: inversión en infraestructura por sector, 1980-2013

(En porcentajes del PIB)





# INFRAESTRUCTURA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

DATOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA ECONÓMICA



Datos agregados de infraestructura

Accede a los datos agregados para todos los sectores de infraestructura



Datos desagregados por sector

Accede a los datos desagregados por sector de infraestructura

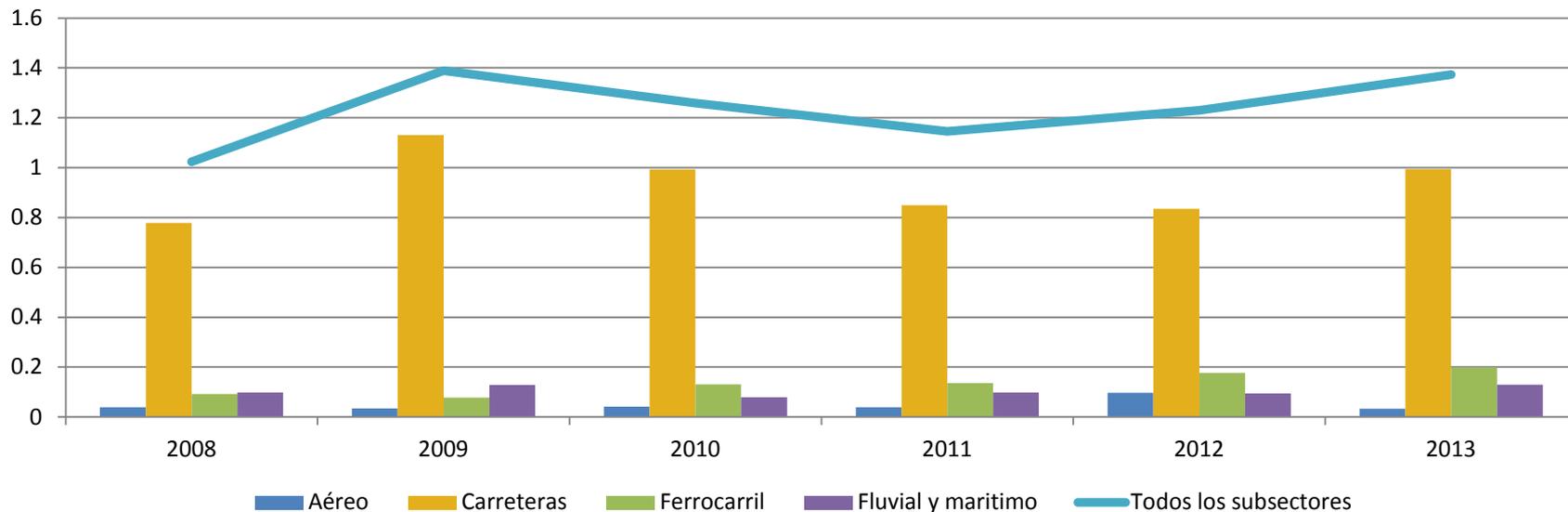




# El desafío de integrar un enfoque de sostenibilidad

## AMÉRICA LATINA (PAÍSES SELECCIONADOS): INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE POR SECTOR, 2008-2013

(En porcentajes del PIB)



(Porcentaje, t/km)

Fuente: USI/CEPAL en base de las estadísticas nacionales, 2015.

Nota: Información de Colombia es del año 2012 y es en toneladas.



**Tan importante  
como la falta de  
inversiones son  
algunas falencias y  
obsolescencias de  
las políticas públicas  
de infraestructura y  
su gobernanza**

La dispersión y multiplicidad de las acciones y visiones públicas en la infraestructura y sus servicios, y la consecuente falta de integralidad en el abordaje de las políticas en su concepción, diseño, implementación, seguimiento, fiscalización y evaluación.

La presencia de fallas y dificultades institucionales y regulatorias, tanto en la conducción de las políticas como en la organización de los mercados.

La ausencia de criterios de sostenibilidad en las políticas de los servicios de infraestructura, especialmente en el transporte, lo que directamente afecta la capacidad de la región de implementar el gran impulse ambiental y la Agenda de Desarrollo Sostenible en su conjunto.



## Temas destacados

- La Agenda e Horizonte 2030 para América Latina y el Caribe
- La situación actual de los servicios de infraestructura
- Cambio de las políticas y de la Gobernanza



## Como ejemplo: Cambio de la perspectiva de transporte hacia la perspectiva de los servicios de logística y movilidad

### Concepto tradicional de transporte

- Separación según el objeto (mercancías o pasajeros)
- Separación entre modos de transporte
- Separación entre infraestructura y sus servicios
- Separación según ámbito geográfico
- Oposición entre las dimensiones de sostenibilidad
- Competencia entre modos de transporte y fragmentación de la acción pública y privada

### Perspectiva de logística y movilidad

- Visión holística e integrada sin discriminar entre ámbitos geográficos o el sujeto de las operaciones de transporte
- Comodalidad
- Incorporación de todas las dimensiones de sostenibilidad con énfasis en institucionalidad
- Consideración de toda la cadena logística y de servicios de movilidad
- Mejor asignación de recursos y coordinación de las acciones públicas y privadas



# Una propuesta metodológica basada en el trabajo empírico

## Talleres nacionales implementados

Chile (30 noviembre del 2009)

Nicaragua (30 septiembre – 01 de octubre del 2014)

El Salvador (22 – 23 octubre del 2014)

Honduras (18 -19 noviembre del 2014)

Costa Rica (21-22 abril del 2015)

Panamá (26-27 de mayo del 2015)

Guatemala (28-29 de mayo del 2015)

Haití (03-04 septiembre del 2015)

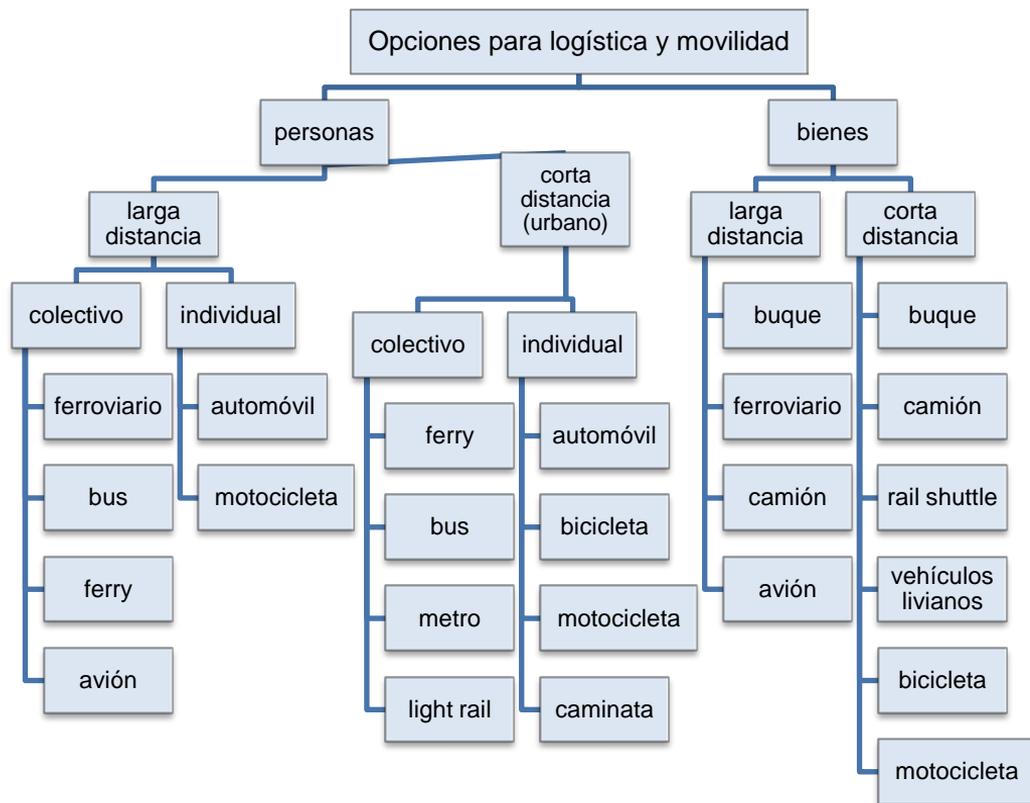
Colombia (04-05 noviembre + 4 Diciembre del 2015)

Perú (15-16 de junio 2016)

Foncionarios públicos y privados, además de académicos capacitados en la metodología de las políticas integradas.



# La dispersión y multiplicidad de las acciones y visiones públicas en la infraestructura y sus servicios



## El enfoque de una política nacional de logística y movilidad

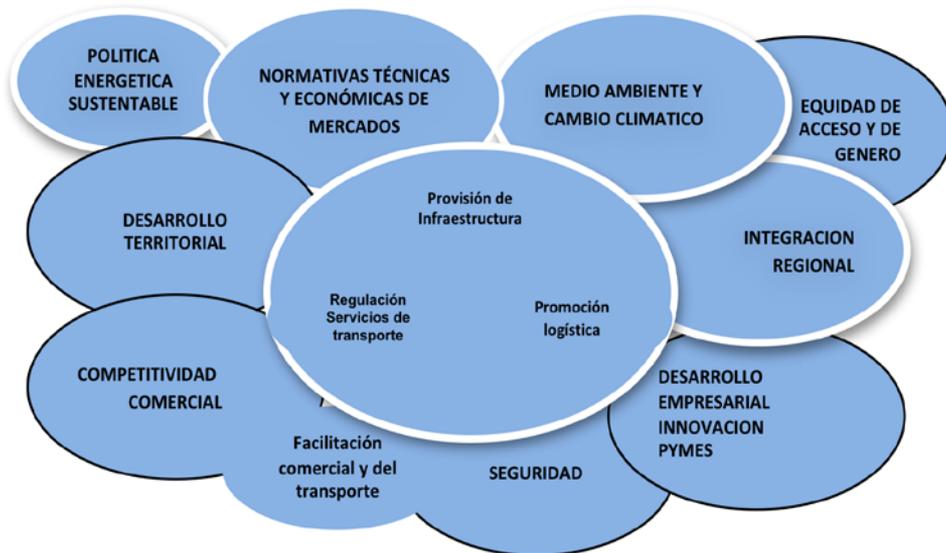






## El desafío de lograr un enfoque integrado: entre las acciones públicas y los actores involucrados

Logística y movilidad con sus relaciones con las demás políticas públicas



- Visión nacional y regional
- Mayor participación del sector privado
- Inclusión de todos los actores de logística y movilidad
- Acción local e incorporación de actores locales
- Integración regional
- Formalización del sector de logística
- Enfoque comodal
- Beneficios para todos los actores

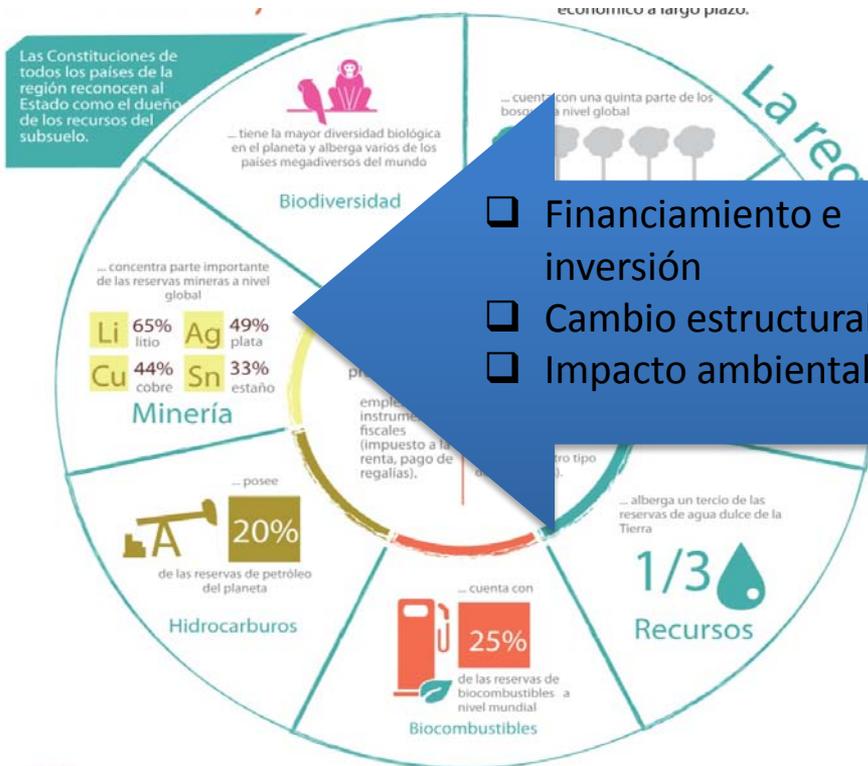


# Una mirada cross- sectorial: La logística de recursos naturales y su impacto en el desarrollo sostenible





# La logística de recursos naturales y su impacto en el desarrollo sostenible



- Financiamiento e inversión
- Cambio estructural
- Impacto ambiental

- Impacto territorial
- Informalidad
- Innovación





# El desafío común es la gobernanza

La capacidad de **maximizar los efectos de los servicios de infraestructura y de los recursos naturales sobre el desarrollo sostenible** está directamente relacionada con **la calidad de las instituciones y el diálogo público privado**, incluyendo a la sociedad civil

- El conjunto de procesos tanto de toma de decisiones como de implementación de dichas decisiones
- Los mecanismos, procedimientos y reglas establecidas formal e informalmente por las instituciones, que se refieren tanto a las conductas de los prestadores en sus respectivos mercados, como a la estructura vertical y horizontal de tales mercados.
- La inclusión de todos los actores y el papel protagonista del sector privado



## Tres pilares de la acción de la CEPAL

Para alcanzar la Visión Común, la CEPAL propone la implementación de un **PLAN DE TRABAJO**, el que debe trazarse para alcanzar una adecuada gobernanza de la infraestructura.

Un **programa de Investigación** que facilite la discusión sustantiva, la construcción y la aplicación de instrumentos de política pública



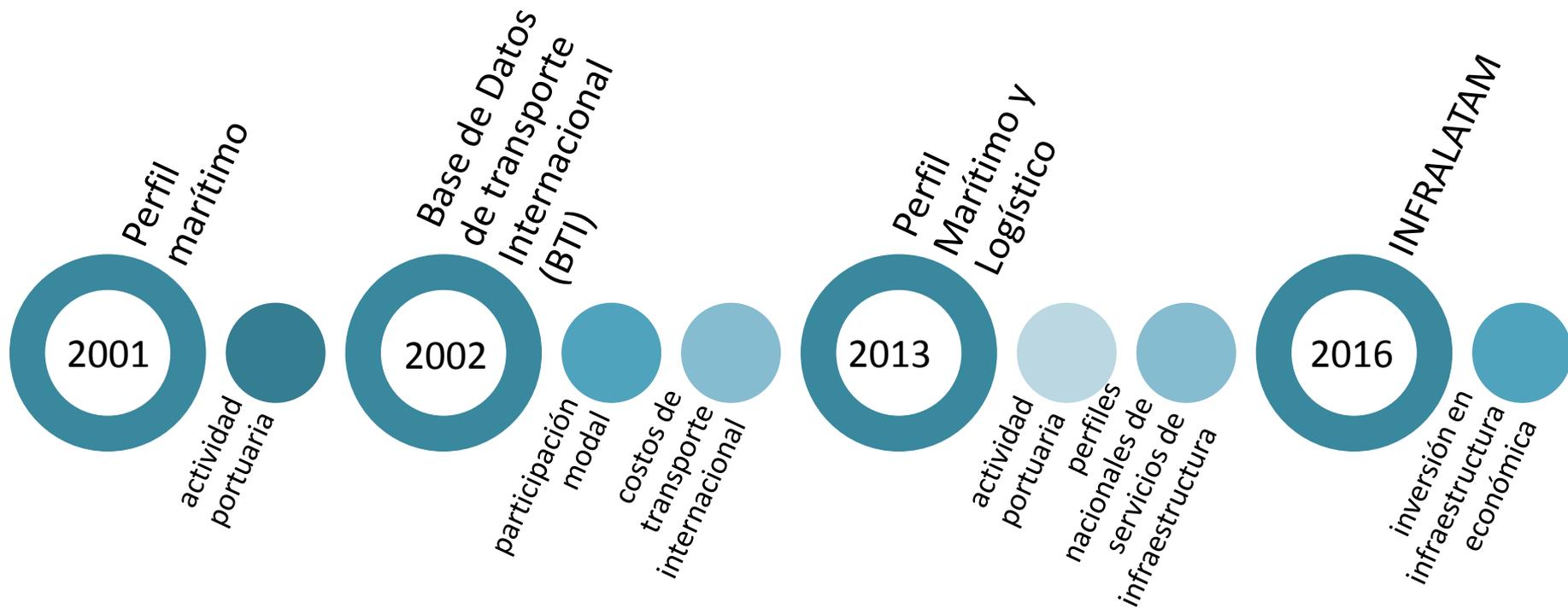
**Asistencia Técnica** a países de la región, en apoyo los procesos de discusión sobre la buena Gobernanza.



La institucionalización y realización sistemática y regular de mecanismos que faciliten el **Diálogo Regional**



# Frente al desafío de la información y datos sobre infraestructura y transporte: la evolución y disponibilidad de los datos armonizados a nivel regional





# Muchas gracias!

**Azhar Jaimurzina**

Unidad de Servicios de Infraestructura  
División de Recursos Naturales e Infraestructura  
**United Nations ECLAC**

[Azhar.jaimurzina@ECLAC.org](mailto:Azhar.jaimurzina@ECLAC.org)

<http://www.eclac.org/drni>

