

Palabras de Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la CEPAL, en la inauguración de la reunión de examen de mitad de período de los países de América Latina preparatoria del examen amplio de mitad de período de la ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024

11 y 12 de junio, 2019

CEPAL

Fekitamoeloa Katoa 'Utoikamanu, Alta Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (UN OHLLRS),

Julio César Arriola Ramírez, Representante Permanente del Paraguay ante las Naciones Unidas y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral,

Doma Tshering, Representante Permanente de Bhután ante las Naciones Unidas y cofacilitadora del examen de mitad de período de la ejecución del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral,

Jan Kickert, Representante Permanente de Austria ante las Naciones Unidas y cofacilitador del examen de mitad de período del Programa de

Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024 para el Decenio 2014-2024

Autoridades y representantes gubernamentales,

Representantes diplomáticos,

Representantes de organizaciones internacionales y del Sistema de las Naciones Unidas,

Colegas de la CEPAL,

Amigas y amigos,

Bienvenidas y bienvenidos a la sede de la CEPAL, la casa de las Naciones Unidas en América Latina y el Caribe.

Para nosotros es un honor acoger esta importante reunión que coordinamos junto a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en consulta con el Gobierno de Paraguay.

La CEPAL ha participado desde el inicio del Programa de Acción de Viena (VPoA), en apoyo a los países sin litoral y de tránsito, actuando en conjunto con la UN OHLLRS. Es importante mencionar la colaboración que desde 2003 hemos tenido la CEPAL y la UN OHLLRS, a partir del

lanzamiento del Programa de Acción de Almaty de Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral (APoA), incluyendo la primera reunión regional de revisión de los 5 años que se realizó en Buenos Aires, Argentina, en 2008, con la presencia de todos los países sin litoral y de tránsito de América del Sur. En 2013 se realizó, nuevamente de manera conjunta, la reunión regional de revisión de los 10 años, en coorganización con el Gobierno de Paraguay.

Amigas y amigos,

Los países en desarrollo sin litoral enfrentan múltiples desafíos en su camino hacia el desarrollo sostenible. Consciente de este hecho, el Sistema de las Naciones Unidas promueve la coordinación de acciones que vayan en favor de estos países y los ayuden a mejorar su competitividad y la calidad de vida de su población.

El Programa de Acción de Viena, la propia Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible consideran acciones orientadas especialmente a los países en desarrollo sin litoral, que les permitan lograr un mayor desarrollo de su capacidad y diversificación productiva, la creación de valor añadido y su desarrollo sostenible.

La CEPAL ha desarrollado una serie de estudios -primero bajo el Programa de Acción de Almaty y actualmente bajo el Programa de Acción de Viena-, que muestran que una proporción importante de los costos de las operaciones comerciales, tanto del Estado Plurinacional de Bolivia

como de Paraguay, se explican por ineficiencias en el tránsito internacional de mercancías producto de procedimientos transfronterizos y regímenes normativos engorrosos que incrementan los tiempos de exportación y los costos totales de los servicios de transporte. Estos costos suponen una limitación significativa de la actividad comercial y tienen una repercusión negativa en el crecimiento económico de los países y, en consecuencia, en su capacidad para fomentar el desarrollo social y alcanzar los ODS.

Otro de los hallazgos de estos estudios es la constatación de que existen aún espacios de mejora en el ámbito nacional, tanto en países sin litoral como costeros, debido a fallas en la provisión de infraestructura y en la regulación de los servicios que afectan la competitividad y la generación de servicios logísticos con valor agregado. También queda patente una fuerte discrepancia en la dotación y calidad de la infraestructura existente en los núcleos urbanos y principales corredores de carga frente a lo registrado en las zonas rurales y más alejadas del territorio.

Para fortalecer el desarrollo y la integración productiva mediante la generación de cadenas de valor que profundicen los mercados regionales y una mejor inserción en la economía global, se requiere de una conectividad eficiente entre todos los eslabones de la cadena logística. Por ello, avanzar en la facilitación de procesos y en la provisión

de infraestructura subregional es fundamental para consolidar un cambio estructural con igualdad como propone la CEPAL.

Tanto Bolivia como Paraguay registran importantes progresos en esta primera mitad del Plan de Acción de Viena, tanto en aspectos vinculados al desarrollo económico como también en el ámbito social, alineando con relativo éxito sus planes nacionales de desarrollo con las prioridades definidas en el VPoA y, ante todo, con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Si bien aún no es posible cuantificar cuánto de este progreso se debe exactamente al VPoA y cuánto obedece a las mejoras macroeconómicas experimentadas por el alza de los precios internacionales de los commodities, es evidente que el Programa ha permitido relevar la importancia de la conectividad y la facilitación para mejorar la competitividad de los servicios de logística y movilidad de estos países.

Sin embargo, es preciso destacar que los avances mencionados son aún insuficientes y que los problemas asociados a la condición de países sin litoral siguen estando presentes, por lo que es preciso profundizar la colaboración de los países de tránsito y allegar recursos técnicos y financieros para avanzar en coordinación de acciones nacionales, regionales y a nivel internacional.

Los proyectos de infraestructura son inversiones de gran envergadura y complejas que demandan grandes esfuerzos en su preparación,

ejecución y en su operación, que pueden tomar varios años y requieren significativos recursos financieros. Esta particularidad hace necesario el apoyo a los países como Bolivia y Paraguay en el desarrollo de capacidades a fin de ir mejorando cada vez el desempeño en la concreción de estos proyectos y donde la integración regional tiene un rol central.

La actual situación que enfrenta la integración en América del Sur, y en particular el menor dinamismo de la iniciativa para la integración de la infraestructura regional promovida por los países de la región para “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano”, demanda una acción decidida para promover un mayor entendimiento entre los gobiernos y buscar los mecanismos que permitan seguir llevando adelante estas inversiones coordinadas entre países y no perder lo ganado en estos casi 20 años desde que la iniciativa se puso en marcha. Ello nos lleva a pensar en horizontes de desarrollo de más largo plazo, incluso más allá del término del actual Programa de Acción de Viena. También en cómo incorporar en la agenda de desarrollo otros desafíos actuales y futuros relacionados con la sostenibilidad, el cambio climático, la promoción de la innovación, la introducción de nuevas tecnologías y la transformación productiva para adaptar nuestras sociedades a la

Cuarta Revolución Industrial, todos aspectos que por definición requieren de una mirada multisectorial y de largo plazo.

Para avanzar en tal sentido, esta Comisión Regional considera que nuestra región debe profundizar el camino iniciado con el VPoA y avanzar hacia políticas de logística y movilidad coordinadas regionalmente, como una forma de establecer un marco institucional donde analizar y resolver estos temas de forma coordinada con el sector privado y con participación de la sociedad civil.

En particular, avanzar hacia políticas nacionales coordinadas regionalmente, permitiría aumentar la eficiencia, la productividad, resiliencia y sostenibilidad de las infraestructuras y servicios logísticos, permitiendo la solución progresiva y de manera conjunta de problemas que son comunes tanto a los países sin litoral como de tránsito, mediante la creación y reorganización de cadenas logísticas para una inserción más competitiva en los grandes mercados del mundo, favorecer un desarrollo sostenible con mayor equidad social para la población actual y futura.

Los primeros pasos en esta línea son coordinar las obras de infraestructura y armonizar los procedimientos técnicos y normativos con miras a favorecer la complementariedad entre las distintas economías. De ese modo se podrían reducir los costos de operación y las externalidades negativas provocadas sobre el medio ambiente y la

sociedad. Estos primeros pasos se han puesto en movimiento en los últimos años con la iniciativa suramericana de infraestructura regional y deben ser revalorizados hacia el futuro.

Junto con ello, es urgente resolver las fallas u obstáculos institucionales y regulatorios, tanto en la conducción de las políticas como en la organización de los mercados, que surgen de la alta dispersión y multiplicidad de visiones públicas con respecto a la infraestructura económica y los servicios en sus diferentes procesos.

La CEPAL pone desde ya a disposición de los países de América del Sur, la experiencia que ha desarrollado desde el año 2014 cuando, actuando como órgano asesor del Comité Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica, éste dictaminó y mandató a esta comisión a actuar en conjunto con otras instancias regionales en el diseño de una política marco de logística y movilidad, siguiendo los lineamientos propuestos por la CEPAL, lo que permitió dejar atrás el enfoque de planes de corto plazo y avanzar hacia políticas de Estado de largo plazo coordinadas regionalmente.

Una política de logística y movilidad coordinada a nivel sudamericano representa una enorme oportunidad para mejorar la eficiencia logística y la conectividad en la región a un costo mucho menor de lo que significaría brindar un servicio de la misma calidad de forma individual.

La logística y movilidad adquieren así una importancia estratégica, sobre todo en cuanto a la planificación y gestión de las infraestructuras y el diseño de redes logísticas con criterio regional que favorezcan la transformación productiva de la región en beneficios de un desarrollo sostenible.

Finalmente, estos temas implican también hacerse cargo de los desafíos específicos inscritos en el progreso de la región hacia mejor Estado y una mejor sociedad.

Amigas y amigos,

Muchos de los temas que serán comentados en estos días han sido parte de la discusión de trabajos previos de múltiples divisiones de la CEPAL. Estamos seguros de que en las discusiones de estos días saldrán propuestas para seguir fortaleciendo las relaciones entre los países sin litoral y de tránsito. Este es un proceso que no se termina hoy ni mañana y que, por lo mismo, requiere de miradas de largo plazo y acciones decididas en favor de una mayor y mejor integración regional.

Muchas gracias.