

El transporte terrestre y su rol en el desarrollo económico y social

Principales tendencias internacionales y regionales en materia de logística y el rol del transporte terrestre

Gabriel Pérez Salas
Ingeniero Civil
Área Infraestructura y Transporte
DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

Santiago, Chile 27 de Agosto de 2009



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

Líneas de trabajo en Infraestructura y Transporte

- ▶ **Análisis del sector portuario y marítimo**, tradicional ámbito de actuación de la CEPAL.
- ▶ **Concesiones de infraestructura y operación de transporte. Regulaciones**, análisis de nuevas formas de financiamiento y operación.
- ▶ **Fortalecimiento institucional**, mejorando del gobierno corporativo en un escenario post-concesiones.
- ▶ Análisis de los **determinantes del costo logístico total y del transporte** (incluyendo logística interna), que inciden en la productividad y competitividad de las economías.
- ▶ **Transporte sustentable**, bajo criterios de co-modalidad (como el transporte marítimo de corta distancia, el transporte fluvial y el transporte terrestre combinado / multimodal).

<http://www.cepal.org/transporte>

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

Sobre CEPAL

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas

Su objetivo es contribuir al desarrollo económico y social de América Latina, mediante la coordinación de acciones encaminadas a su promoción y el reforzamiento de las relaciones económicas regionales e internacionales, de las 33 naciones de América Latina y el Caribe.

Su sede esta en Santiago de Chile. Posee dos sedes subregionales, una en México y otra en Puerto España (Trinidad y Tobago). Además, tiene oficinas nacionales en Buenos Aires, Brasilia, Montevideo, Bogotá y una oficina de enlace en Washington, D.C.



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

Líneas de trabajo en Infraestructura y Transporte

- ▶ **Beneficios y costos sociales** de proyectos de nueva infraestructura, incluyendo los casos en que se trata de proyectos multinacionales.
- ▶ Difusión de los **sistemas inteligentes de transporte**, como herramientas para mejorar la logística de los países y hacer más sustentable el transporte en las ciudades.
- ▶ Mandatos de la **Asamblea General de las Naciones Unidas**:
 - Difusión y análisis de buenas prácticas y políticas para reducir la **sinistralidad vial** (ALC es la región del mundo con la más alta tasa de mortalidad).
 - Seguimiento de la situación y políticas regionales para los **países sin litoral y de tránsito**.

<http://www.cepal.org/transporte>

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

Infraestructura y transporte en América Latina

General Phant Sitas | CEPAL | Naciones Unidas | gphant.sitas@cepal.org

El rol de la infraestructura y el transporte

Stock de infraestructura e inequidad del ingreso

Fuente: Luis Servén 2008

El acceso a los servicios de infraestructura (entre ellos el transporte) reducen la desigualdad y la pobreza permitiendo un **Desarrollo Social. Ante regulaciones efectivas, los servicios públicos y acceso universal son **pro-equitativos****

General Phant Sitas | CEPAL | Naciones Unidas | gphant.sitas@cepal.org

El rol de la infraestructura y el transporte

Stock de Infraestructura y desarrollo económico

Existe una relación positiva entre provisión de infraestructura servicios de transporte y desarrollo económico. La presencia de mejoras en la infraestructura explica parte del crecimiento, ya que aumentan la productividad, reducen los costes de producción, mejoran la competitividad y aumentan el PIB.

General Phant Sitas | CEPAL | Naciones Unidas | gphant.sitas@cepal.org

Desaceleración del comercio producto de la crisis

Variación en términos reales de las exportaciones trimestrales (respecto a igual periodo del año anterior)

■ ARGENTINA ■ BRASIL
■ CHILE ■ MEXICO
■ PERU ■ COLOMBIA

CEPAL pronóstica una caída de un 13% en el volumen del comercio exterior de la región. Exportaciones descenderán un 11%, su peor resultado en 72 años (desde 1937), mientras que las importaciones disminuirán 14%, la baja más pronunciada en 27 años (desde 1982). Información a Agosto 2009.

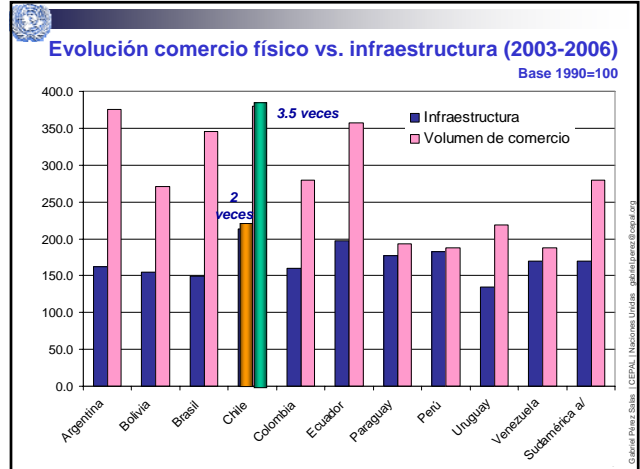
General Phant Sitas | CEPAL | Naciones Unidas | gphant.sitas@cepal.org

Movimiento Portuario América Latina, Primer Semestre 2009

RNK 2008	PUERTO	PAIS	TEU 2008 Primer semestre	TEU 2009 Primer semestre	Var. 2009/2008
1	Santos	Brasil	1.253.291	1.030.855	-17,7%
2	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	1.109.158	1.101.451	0,7%
3	Balboa	Panamá	904.953	973.110	-7,0%
4	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	584.400	415.300	-28,8%
5	Manzanillo	México	718.567	482.096	-32,9%
6	Callao	Perú	564.389	505.909	-10,4%
7	Cartagena (SPRC, El Bosque, Contecar)	Colombia	472.718	597.021	26,3%
8	Vajparaiso	Chile	514.442	375.218	-27,1%
9	Guayaquil	Ecuador	276.066	283.646	2,7%
10	Puerto Limón-Moin	Costa Rica
11	Puerto Cabello	Venezuela	366.418	391.102	6,7%
12	S.P.R. Buenaventura	Colombia	323.915	297.311	-8,2%
13	Cauceado	República Dominicana
14	Veracruz	México	348.392	262.956	-24,5%
15	Itajai	Brasil	351.629	238.297	-32,2%
Total 15 Puertos			7.788.338	6.954.812	-10,7%

Fuente: Gabriel Pérez Salas, CEPAL Naciones Unidas. Actualizado a Agosto 2009.

Comparada con la realidad internacional, la caída de la región es menor y se registran crecimientos en 4 de los 13 puertos analizados.



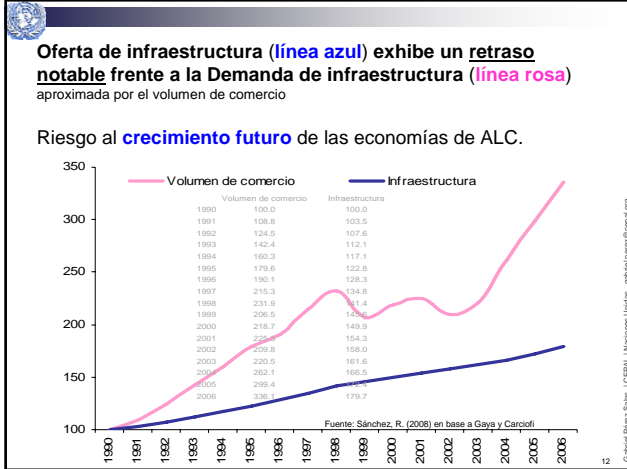
Infraestructura, transporte y logística

- La **demanda de servicios** de infraestructura de transporte y logística se mantiene alta en América Latina pese a la crisis.
- La tasa de crecimiento de la **oferta de infraestructura** para transporte y logística, sin embargo no registra mayores variaciones desde finales de la década de los '90.
- Tal diferencia de comportamiento entre la oferta y la demanda de infraestructura provoca dos efectos:
 1. *retraso relativo de la región respecto a otras regiones emergentes.*
 2. *tendencia a la insuficiencia en la provisión física (brecha de infraestructura).*

Provisión histórica de infraestructura comparada

Países o regiones	Carreteras pavimentadas / total carreteras	Total carreteras / territorio m / km²	Carreteras pavimentadas / territorio m / km²	Total carreteras / población m / habitante
Promedio Europa occidental	95,2%	1.044,32	993,70	9,86
Promedio Europa central y oriental	54,3%	812,88	441,70	8,76
Estados Unidos	59,0%	657,89	388,15	21,82
Promedio América Latina y Caribe	15,1%	147,17	22,20	5,71
Promedio Sud América	11,2%	141,24	15,82	6,82
Promedio América Central	31,0%	163,82	50,81	2,85
Corea del Sur	72,2%	914,49	660,03	1,86
Japón	53,7%	3.117,73	1.674,27	9,18
Tailandia	97,5%	126,23	123,07	1,01
Malasia	76,2%	204,14	155,61	2,90
Indonesia	46,3%	187,63	86,87	1,46

Fuente: Sánchez y Wilmsteier (2005)



- Problemas observados en el transporte de carga carretera**
- Mantenimiento inadecuado, tanto en la superficie de rodadura como en la señalización de la mayor parte de la red vial, excluyendo los corredores concesionados
 - Problemas de capacidad en los corredores principales, incluso en los concesionados que no han producido expansiones de capacidad.
 - Funcionamiento de los pasos de frontera. Especialmente en el Mercosur y aledaños, los problemas del paso de frontera entre países constituyen gravosas restricciones, estando estas originadas en dificultades físicas, como también por problemas de organización y controles aduaneros, migratorios y fito-sanitarios.
 - Limitaciones físicas en la capacidad de pasos y puentes: peso por eje, tamaños y medidas.

Problemas observados y principales desafíos

- ▶ Alta atonocidad e informalidad de operadores en el mercado del transporte por camión, como así también la falta de efectivo control por parte del Estado del cumplimiento de las normas establecidas (antigüedad máxima de la flota, condiciones operativas y laborales).
- ▶ Diferencias normativas entre países y entre jurisdicciones de un mismo país, afectando la facilitación del transporte.
- ▶ Problemas de seguridad de las personas y de la carga: Dramáticos indicadores de siniestros de tránsito con efectos sobre la salud o la vida de las personas, y también para equipos y bienes. En la región se registran altos índices de delincuencia que afectan especialmente al transporte terrestre.

General Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gpi@ciencia.cepal.org


16

Problemas observados y principales desafíos

CEPAL con apoyo de ChileTransporte y otras instituciones regionales, elaboró el estudio **"La Capacitación en el Sector Transporte Terrestre de Carga en América Latina"** realizado por la consultora Graciela Guidobono, entre Febrero y Mayo del 2009.

El documento, próximo a publicarse, analiza las políticas y acciones de capacitación en el sector de carga terrestre en Argentina, Chile, Colombia y Paraguay, además de entrevistas con:

- ▶ **Organismos Públicos**
- ▶ **Cámaras Empresariales**
- ▶ **Estudios en empresas seleccionadas**



General Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gpi@ciencia.cepal.org

18

La Capacitación en el Transporte Terrestre en América Latina




 NACIONES UNIDAS
CEPAL

Principales hallazgos del estudio

- ▶ Existe coincidencia entre los expertos consultados, sobre que la industria del transporte de carga terrestre en América Latina se ha adaptado bien a los desafíos del mercado, aunque bajo un modelo de evolución reactiva y no pro-activa.
- ▶ Pese a ello, existen oportunidades de crecimiento para el sector si se avanza en su empresarización y se invierte en la formación de capital humano.
- ▶ Las empresas no invierten lo suficiente y los gobiernos no han articulado aún políticas sectoriales efectivas en este sentido.

General Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gpi@ciencia.cepal.org

19

Existe coincidencia entre organismos públicos y privados

Áreas prioritarias de capacitación:

- Gerenciamiento y gestión de flotas, RRHH, costos, administración y gestión empresarial.
- Seguridad operativa, higiene, ahorro energético y cuidado del medio ambiente.
- Legislación de transporte de cargas.
- Motivación y actitud frente al trabajo.
- Habilidades estratégicas.
- Sistemas operativos.

20

Chile

- ▶ Aunque legalmente se establece el derecho a formación continua, no existen políticas integrales específicas para el sector que fomenten la capacitación de los recursos humanos.
- ▶ Los incentivos tributarios existentes tienen poca difusión o no se ajustan a las necesidades del sector (SENCE)
- ▶ Aunque tienen una percepción positiva de la relación entre formación y productividad, existe una subutilización de los recursos para la formación por parte de los transportistas.
- ▶ No hay información acerca de las actividades de formación técnica y capacitación, formales o informales, en Chile, por lo que no se puede dimensionar ni medir el impacto de los pocos esfuerzos realizados

22

Argentina

- ▶ Existen políticas de capacitación y exigencias mínimas de formación para los transportistas a nivel de gobierno central. (Programa R.U.T.A.)
- ▶ Muy difíciles de implementar a nivel de sus gobiernos federales.
- ▶ Ausencia de un criterio de desarrollo estratégico para las políticas.
- ▶ Empresarios del sector divididos en un primer grupo consciente del valor estratégico del capital humano y un subgrupo informal marginado de la cadena de desarrollo de habilidades.
- ▶ Falta de información estadística.
- ▶ Ausencia de políticas para la conducción de cargas peligrosas.

21

Colombia

- ▶ Tiene políticas públicas e institucionalidad dedicada exclusivamente y con una alta efectividad e impacto.
- ▶ Plan nacional de formación y capacitación ("*Política de Competitividad y de Logística*")
- ▶ La mayoría son muy nuevas y todavía no hay información.
- ▶ La política está especialmente orientada a informar y capacitar a los transportistas en temas normativos, en medio de una legislación muy cambiante.
- ▶ Faltaría aplicar la experiencia hasta la fecha a establecer otras áreas para la formación (eficiencia energética, seguridad operativa, cuidado del medio ambiente)

23

Paraguay

- ▶ Sector muy dinámico de la economía Paraguaya, sin embargo no hay cifras ni indicadores de percepción del impacto de la capacitación en la productividad.
- ▶ Escaso nivel de exigencias normativas
- ▶ Existe formalmente preocupación de parte de la autoridad en temas operativos, cuidado del medio y empresariales, pero no hay planes concretos.
- ▶ Falta equiparar los criterios dentro de la administración pública y establecer mecanismos de formalización de la actividad desde el transporte de cargas generales, para garantizar niveles mínimos de eficiencia, seguridad y cuidado medioambiental.

Gabriel Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gabsiles@cepal.org

24

Logística en América Latina




Recomendaciones iniciales del estudio

- ▶ Avanzar en la asociatividad del sector.
- ▶ Políticas públicas focalizadas y basadas en una estrategia para el sector.
- ▶ Difusión y publicidad de las iniciativas.
- ▶ Generar datos e índices del impacto de la formación en el sector.
- ▶ Avanzar en la integración de las políticas a nivel continental.

Gabriel Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gabsiles@cepal.org

25

Procesos logísticos y la cadena de transporte

CADENA DE TRANSPORTE

PROCESO LOGÍSTICO

- Secuencia de modos de transporte (rodoviario, ferroviario, marítimo, aeroportuario, hidroviario) para el movimiento de carga desde su origen a su destino
- Únicamente plano **físico**

- Gestión de todas las actividades involucradas para asegurar el entrega de mercancías desde los materias primas hasta el producto final a los clientes
- Su objetivo final es generar un servicio que proporcione el nivel adecuado de disponibilidad de los productos
- Incluye aspectos como:
 - Planificación de volúmenes
 - Planificación de rutas de orígenes y destinos (flujo)
 - Grupos y almacenaje intermedios o de distribución
 - Organización del transporte multimodal
 - Inspección y pago de aduanas
 - Empaquetado, envasado, control de calidad de los productos
- Planes: **físico, estratégico, organizativo, y de información**

Fuente ALG

27

Gabriel Pérez Siles | CEPAL | Naciones Unidas | gabsiles@cepal.org

Participación del estado en plataformas logísticas

	Pública	Privada	Sociedad Mixta	Concesión
Descripción	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción y administración de la plataforma llevada a cabo por los gobiernos nacional, departamental o municipal • Normativamente mediante empresas públicas sujetas a ordenamiento jurídico privado 	<ul style="list-style-type: none"> • Inversión únicamente por parte de un operador/es privado/s en la construcción de la plataforma • Normativamente son necesarios algunos incentivos monetarios para descomular una iniciativa de concesión pública 	<ul style="list-style-type: none"> • Combinación de las dos anteriores alternativas • Normativamente las operaciones públicas en la sociedad son los terceros mientras el operador privado asume el riesgo de gestión 	<ul style="list-style-type: none"> • Propiedad pública del terreno que se otorga en concesión a una empresa de carácter público-privado para la gestión y comercialización • El terreno y las infraestructuras reuelven a la administración en un periodo lo que no permite la venta de parcelas
Enfoque	<ul style="list-style-type: none"> • Maximizar los efectos socioeconómicos y medioambientales en el ámbito de influencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximizar la eficiencia de las infraestructuras y servicios ofrecidos en la plataforma para conseguir la mayor rentabilidad de las inversiones 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximizar una oferta competitiva en servicios y precios • Enfoque público de conocimiento inicial y supervisión de la iniciativa 	<ul style="list-style-type: none"> • Maximizar una oferta competitiva en servicios y precios que asegure la estrategia público-privada

Fuente: ALO

Tendencias internacionales en logística avanzada

Plataformas logísticas en América Latina

	Ubicación	Promotor
Brazil	<ul style="list-style-type: none"> • Curitiba • Juazeiro • Santos • Goiânia 	
Colombia	<ul style="list-style-type: none"> • Buga • Buenaventura • Turbaco • Cartagena • Bogotá (2) • Barranquilla • Medellín • Tumbe 	• Porto y Celta
Perú	<ul style="list-style-type: none"> • Puno • Callao • Arequipa • Tarma • Desaguadero 	
Chile	<ul style="list-style-type: none"> • San Antonio • Valparaiso • Pico "Los Andes" • Santiago de Chile (2) 	• Abertis y BPF
México	<ul style="list-style-type: none"> • Plataforma logística del Yucatán • Centro Logístico Unión de Puerto Chiapas y Tapachula • Intermuerto Multimodal MTY en San Nicolás Hidalgo 	<ul style="list-style-type: none"> • BPP (Gobierno Estatal) • BPP • H-VITE
Ecuador	<ul style="list-style-type: none"> • Guano • Guayaquil 	

Fuente: ALG

¿Qué entendemos por logística?

Hoy en día, producto de los profundos cambios acontecidos en la economía global en general y en particular en los sistemas de producción y distribución de mercadería, la logística es vista como un motor de la competitividad de la industria y comercio

La logística avanzada pone en primer lugar a la carga y los servicios de valor agregado que se le puedan proveer, por sobre el modo de transporte que la moviliza.

Sistemas I T S

Mejora continua

SISTEMAS INTERMODALES DE TRANSPORTE COMPLEJOS

↕

COMPLEMENTARIEDAD ENTRE MODOS DE TRANSPORTE

Por qué deberíamos hablar sobre el transporte multimodal?

- ▶ **Desafíos en la operación de transporte terrestre:**
 - Aumento en el costo del combustible
 - Demoras y tiempos excesivos en las fronteras
 - Altos gastos en la mantenimiento de los equipos rodantes por mal estado de infraestructura
 - Inseguridad vial (país de tránsito) → costos elevados de seguros
 - Protección del medio ambiente
 - Potenciales de reducir los costos externos
 - Etc.

32
Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gbsalas@cepal.org

Cuáles son las ventajas comparativas del RoRo ?

- ▶ **Ahorro de combustible**
- ▶ **Permite aumentar el volumen de transporte**
- ▶ **Alta seguridad → costos reducidos de los seguros?**
- ▶ **Menor gasto en los equipos rodantes → menos kilometraje**
- ▶ **Potencial uso de tractores más eficientes (transporte RoRo no-acompañado)**
- ▶ **Alta confiabilidad → potencial de planificación de cadenas logísticas**
- ▶ **Reducción de emisiones**
- ▶ **Ahorro de peajes**
- ▶ **Etc.**

34
Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gbsalas@cepal.org

Un ejemplo: El transporte RoRo (Roll on Roll off) o buque para transporte de cargas rodadas

Usar la complementariedad de los modos de transporte para un cambio del patrón modal de la carretera al transporte acuático

RoRo es el simbiosis entre modos de transporte

Buque + Camión = RoRo



33
Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gbsalas@cepal.org

Pasando el reto unimodal – nuevos tipos de organización

- ▶ **El ejemplo UN RoRo**
 - Fuente de la iniciativa:
 - Calidad de infraestructura,
 - las inspecciones en las fronteras y
 - no con menos importancia la inseguridad creado por la situación de guerra en el antiguo Yugoslavia
 - ... aumentó los costos y la inseguridad a un nivel casi no manejable.
 - Grupo de **transportistas terrestres** internacionales creó la compañía RoRo en 1994. El grupo de stakeholders no tenía menos de 210 accionistas todos operadores de transporte.
 - Este idea innovadora puso el usuario en el centro del desarrollo del servicio.

35
Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gbsalas@cepal.org

UN RoRo – Turquía – Trieste (Italia)



36

Potencial del transporte RoRo en el Corredor Montevideo - Asunción

- ▶ Definir una base económico sostenible
- ▶ Asegurar que los usuarios están dedicados para usar la nueva oferta
 - **Socios o accionistas**
 - Están informados y han integrado las ventajas del transporte multimodal
- ▶ Asegurar que las requerimientos del operador están integados:
 - **Bajo uso de combustible**
 - **Alta maniobrabilidad**
 - **Costos bajos de mantenimiento**
- ▶ Asegurar la cooperación de las instituciones y del sector público
- ▶ Definir los puertos RoRo



38

U.N. RoRo

- ▶ Hoy en día este idea se ha convertido en uno de los servicios RoRo más exitosos en el Mediterráneo. En éste momento U.N. RoRo es dueño de 22 buques operando en el mediterráneo. La actividad del transporte multimodal Turquía – Europa es la que crece lo más rápido. Con un nivel de 600 millones de inversión.
- ▶ En Abril 2005 U.N. RoRo abrió su propio terminal RoRo en Istanbul que tiene una capacidad de 120 000 unidades y fue construido por 65 millones de Euro.

37

Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística






Planificación Logística en América Latina

- ▶ **INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA**, son mutuamente dependientes y producen por tanto problemáticas **complejas**, como por ejemplo los asuntos ambientales requieren de análisis holísticos y soluciones integradas.
- ▶ Los mercados globalizados y competitivos, requieren de **mejoras continuas**, tanto en la calidad de los productos como en su precio, de allí la importancia de la **planificación logística**.
- ▶ En general la logística y en particular la planificación logística, ha estado ausente de las políticas públicas. La mayoría de los países elaboran **políticas de transporte pensadas para un modo de transporte** y no en función de la **competitividad de los productos que el país exporta**.

42
Gabriel Pérez Siles / CEPAL, Naciones Unidas - gabsil@cepal.org



Rol del Estado en la Planificación Logística

Para una provisión eficiente de los bienes públicos y comunes, se requiere **planeamiento y regulación**

(Esto no se contradice con las Asociaciones Público – Privadas)

Se requiere analizar a la **INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE y LOGISTICA** como un **SISTEMA** y no como componentes separados para cumplir con las exigencias de los mercados (calidad-seguridad-precio) **(Implicancias administrativas y legales !)**

Indispensable UNA estrategia nacional y regional clara, compartida y sostenida en el tiempo!

- ▶ Al interior de la propia autoridad
- ▶ Consensuada con el sector empresarial y laboral
- ▶ Coordinada a nivel regional

43
Gabriel Pérez Siles / CEPAL, Naciones Unidas - gabsil@cepal.org

La logística como parte de la agenda de competitividad

Reconociendo que Cada país es único y tiene particularidades que impiden "importar" una solución directamente

Analizamos los siguientes casos, para buscar elementos que nos permitan detectar las mejores prácticas:



Alemania



Corea del Sur



Finlandia



Unión Europea



España



Holanda



Colombia

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabsal@cepal.org

Lecciones primarias sobre como implementar una P.I.

Aspectos Estratégicos

- ▶ La política nacional debe ser concebida en **forma integral** y no como la suma de planes de desarrollo sectoriales
- ▶ La planificación y ejecución de las políticas debe **hacerse pensando en la competitividad y productividad de los bienes o servicios** que el país exporta o importa no en base al modo de transporte
- ▶ Concentrarse en la **logística avanzada** por sobre la logística de distribución
- ▶ Planificar y diseñar la política **en función de los servicios a la carga** y no en modos de transporte
- ▶ El establecer una política nacional de infraestructura, transporte y logística, es un **proceso de mejora continua**, que requiere de modificaciones periódicas y que debe considerar el ambiente interno y externo donde se inserta.

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabsal@cepal.org

Finalmente: Lecciones aprendidas de las experiencias internacionales




Lecciones primarias

Aspectos Políticos

- ▶ Establecer **una agencia principal** que sea la cabeza visible y lidere el esfuerzo.
- ▶ Lograr una **coordinación y coherencia** al interior del gobierno (visión común)
- ▶ La infraestructura **debe estar al servicio** del desarrollo productivo y planificarse para apoyar los centros productivos existentes o futuros
- ▶ Construir **órganos colegiados** donde todos los ministerios e instituciones gubernamentales que participan del proceso estén representados, pero también el sector privado (principales dadores de carga y usuarios) la academia y ONGs. Esto asegura que la política sea una política nacional y **sobrepase los tiempos políticos**.

Gabriel Pérez Salas | CEPAL | Naciones Unidas | gabsal@cepal.org

Lecciones primarias

Aspectos Legales

- ▶ Establecer una legislación clara, coherente y condensada en un solo cuerpo legal que facilite su implementación (*all-inclusive policy*)
- ▶ Las políticas deben asegurar la coherencia y consistencia de la política nacional y potenciar los efectos sinérgicos.
- ▶ La legislación debe hacerse para facilitar la Logística y transporte de los productos, no en función del modo en que se transportan.
- ▶ La logística integrada y transporte multimodal, si bien no se imponen por ley requieren de marcos normativos modernos y estructuras flexibles.

48
González Piñaz, Silvia | CEPAL, Naciones Unidas | gpiñaz@cepal.org

Para información adicional sobre este tema u otros en que CEPAL esta trabajando ...




Obstáculos en la implementación de estas medidas

- Falta de **conocimiento** sobre el tema, que conlleva una excesiva **simplificación del problema**
- Escasa incorporación y aprovechamiento de las **asociaciones público-privado**
- Falta de **diálogo** y el **análisis intersectorial**, con una mirada de **largo plazo**
- Marco de **referencia legal** inadecuado o que impide un **modelo sostenible** en el tiempo
- Falta de conciencia de que estos son **esfuerzos de largo plazo y de mejora continua**.

49
González Piñaz, Silvia | CEPAL, Naciones Unidas | gpiñaz@cepal.org



División de Recursos Naturales e Infraestructura
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Inicio Acerca de la División Áreas temáticas Publicaciones Productos Cooperación Herramientas

DESTACADOS

Inauguración del Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP)
Con una ceremonia que contó con la participación de autoridades regionales y académicas, además de numerosos representantes del ámbito marítimo y portuario se inauguró oficialmente el Centro de Investigación Marítimo Portuario (CIMP) de la Universidad Católica de la Santísima Concepción el pasado miércoles 15 de julio en el Campus San Andrés de esta institución de educación superior. En la oportunidad, el área de Infraestructura, regulación y transporte de CEPAL, presentó la conferencia: Economía Marítima y Desarrollo Portuario, la cual revisó la relación entre los sectores de infraestructura y el desarrollo económico y social de las naciones, el impacto de la crisis económica en el sector marítimo portuario y los desafíos futuros en materia de logística.

— [mk.infomark](#)

Análisis de los mercados marítimo post-crisis - Junio 2009
Boletín Marítimo 38:
La presente edición del Boletín 38 presenta una actualización de la información correspondiente a los mercados marítimos a Junio del 2009, después de la crisis iniciada a mediados de 2008. En el caso del mercado de granales, se observa que si bien las expectativas negativas se mantenían para 2009, es preciso decir que —hacia la mitad del año— aquellas se han suavizado un poco. En el transporte de contenedores, la situación es similar a la descrita para los granales secos. Para el total del año se espera una reducción de la demanda del orden del 5.7%. Por su parte, la oferta de capacidad de transporte se ha mantenido creciente y sostenida durante los últimos años (mostrando un 13.6% en 2006, 11.7% en 2007 y 11% en 2008, en todos los casos en relación al año anterior), lo que permite mostrar un desbalance creciente de la oferta en relación a la demanda.

— [mk.infomark](#)

<http://www.cepal.org/transporte>



**MUCHAS
GRACIAS !**

Gabriel Pérez S. (gabriel.perez@cepal.org)

Ingeniero Civil

Área Infraestructura, Regulación y Transporte

DRNI | CEPAL | Naciones Unidas

<http://www.cepal.org/transporte>