



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Esfuerzos de Integración Física en la Región: avances y dificultades

Gabriel Pérez

Oficial de Asuntos Económicos

Unidad de Servicios de Infraestructura

CEPAL | Naciones Unidas



La visión de la CEPAL sobre la integración regional



La integración regional es un **proceso multidimensional** de largo aliento y cuyo alcance abarca no solamente las temáticas económicas y comerciales, sino también las políticas, sociales, culturales y ambientales.

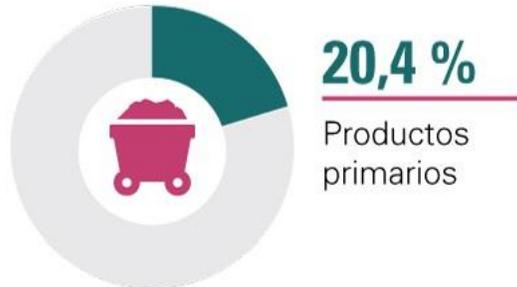
“Si la desigualdad es uno de los rasgos distintivos de la región, la promoción de la igualdad debiera ser un rasgo distintivo de su estrategia de integración regional”.

Integración regional y desarrollo sostenible

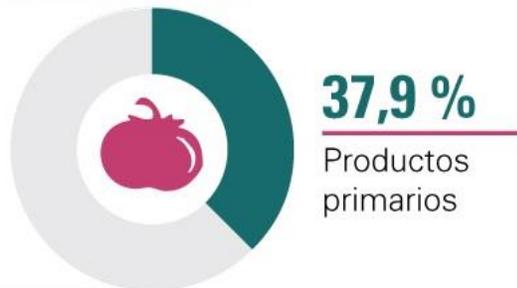
La liberalización del comercio intrarregional no ha estimulado lo suficiente la **diversificación productiva y exportadora** de la región, que sigue mostrando gran dependencia de los envíos de materias primas.

Porcentaje de las exportaciones de productos primarios respecto a las exportaciones totales de bienes de América Latina y el Caribe:

A otros países de la región:



Al resto del mundo:



Todos los mecanismos de asociación en América Latina y el Caribe han identificado como un objetivo prioritario la integración productiva regional

Es el proceso mediante el cual la producción de bienes o servicios finales es compartida entre dos o más países pertenecientes a un espacio geográfico determinado.

Esta integración puede generarse a través de **cadena de valor regionales**, que pueden tener varios efectos positivos, entre ellos:



Ampliar la demanda



Elevar el comercio intrarregional



Mejorar la productividad



Difundir conocimientos, tecnologías y procesos de organización y gestión

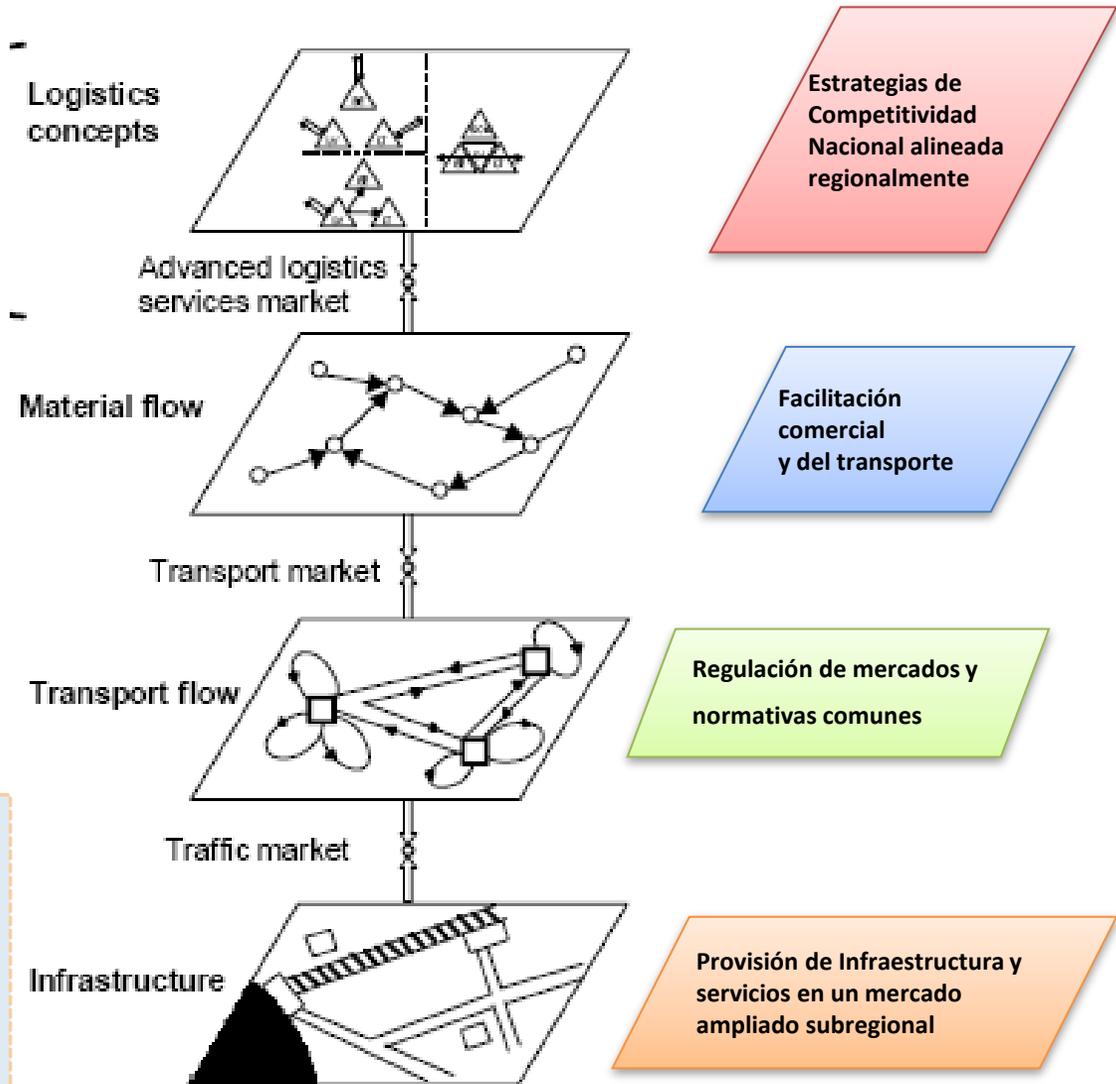


Promover las inversiones en infraestructura y servicios

Cadenas de valor requieren una integración logística



No es posible una **integración productiva** sin una **integración logística** que le de sustento físico y regulatorio a los intercambios de bienes y servicios, independientemente si trate de cadenas nacionales, subregionales o globales.



La infraestructura regional y el modelo exportador

Infraestructura aisladas, obsoletas o sin mantención.

Ausencia de infraestructuras de conexión entre modos de transporte, con una fuerte participación de las carreteras en el comercio interregional y transporte interno.

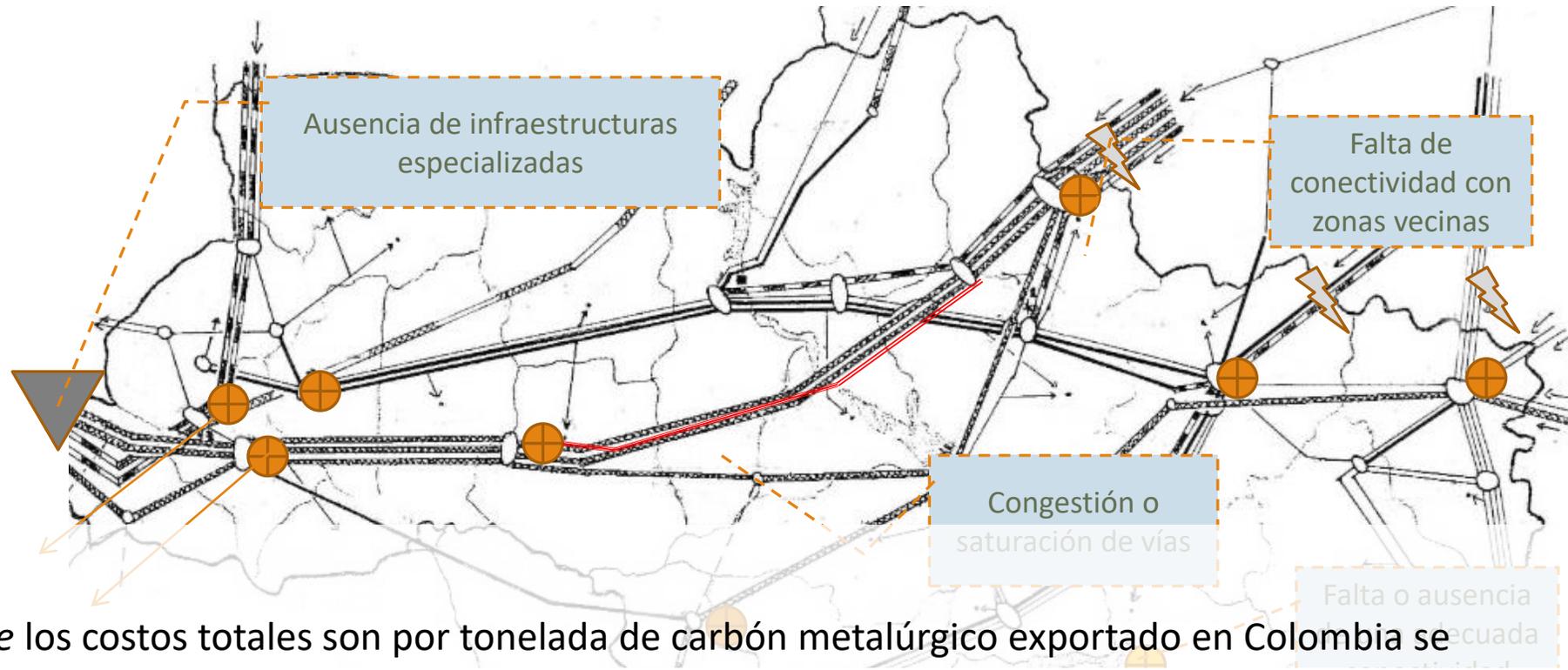
Desarrollo territorial desigual: Amplias zonas del territorio sin conectividad, con dotaciones de infraestructura económica disimiles o con tiempos de tránsito muy altos por la infraestructura modal disponible.

Nuevas inversiones en infraestructura mejoran la calidad y capacidad disponible, pero tienden a reforzar el actual modelo.



Fuente: División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL – 2017.

Fallas de coordinación y planificación del territorio



70% de los costos totales son por tonelada de carbón metalúrgico exportado en Colombia se explican por costos logísticos

40% de los exportadores agrícolas costarricenses consideran como la principal barrera logística la infraestructura vial y portuaria nacional. En general, en las exportaciones agrícolas regionales se producen mermas importantes en la producción, producto de daños en el transporte. Caminos rurales en mal estado y sin pavimentar, retrasan el proceso y generan sobrecostos especialmente en épocas lluviosas.

Problemas de facilitación y cruce de fronteras

Ausencia de infraestructuras de apoyo a las exportaciones especialmente de frigoríficos, zonas de consolidación, descarga, descanso o control fitosanitario de forma expedita y segura para la carga,.

Infraestructura altamente congestionada y con dificultad para acceder de forma competitiva a puertos de salida..

Escasa infraestructura tecnológica para coordinación entre los componentes de la cadena logística para asegurar la trazabilidad de los productos. Ausencia de obras para el cruce de fronteras de forma expedita y segura (Problemas de facilitación)

Discrepancias regulatorias entre países encarecen el comercio y dificultan la generación de encadenamientos productivos interregionales.



El cruce entre Costa Rica y Nicaragua demora hasta **7.5 horas** debido a la ausencia de infraestructura fronteriza y congestión en el entorno.

Integración de infraestructuras regionales

Una adecuada integración de infraestructuras logísticas ofrece un mismo nivel de servicio (cobertura y calidad) con una menor inversión y a un menor costo de operación, liberando recursos públicos para el gasto social u otros sectores de la economía nacional.

Economías de escala: Opciones modales más eficientes, más rentables y con menores externalidades negativas, por ejemplo minero ductos, ferrocarriles de carga, etc.

Economías de alcance: Mayor diversificación productiva por mejora en la conectividad

Economías de aglomeración: Generación de cadenas de valor y clusters nacionales y a nivel subregional o global.



Integración de infraestructuras económicas:

- Promueve una mayor competitividad, cohesión y conectividad territorial
- Mejora la conectividad de la red y la resiliencia de la misma frente a los eventos naturales extremos y el cambio climático.
- Favorece la participación público-privada y de la Sociedad Civil en los procesos de integración regional y el desarrollo sostenible.

Desafíos pendientes en la integración física



Información para la toma de decisiones regionales

CEPAL esta trabajando en la construcción de **indicadores de integración logística** que permitan detectar y resolver oportunamente los obstáculos en la implementación del proceso y de esa forma, fortalecer el proceso de integración, mediante una mayor participación y sentido de pertenencia de los países que la componen: Asociación de Estados del Caribe, Comunidad Andina, Proyecto Mesoamérica, SIECA, COSIPLAN/UNASUR.

Entre las tareas en marcha esta el análisis de la brecha de infraestructura (INFRALATAM), caracterizar las redes de infraestructuras de transporte regionales, tanto terrestres como fluviales (FONPLATA) detectando tramos faltantes estratégicos, avanzar en la facilitación de los procesos y convergencia regulatoria al interior de sus respectivos países

Desafíos pendientes en la integración física



Carreteras concentran el **70%** de las obras concluidas o en ejecución en el IIRSA/COSIPLAN/UNASUR y un **99%** en el caso del Proyecto Mesoamérica en desmedro de otras infraestructuras de transporte.

Establecer metodologías y procedimientos

que permitan priorizar y financiar infraestructuras subregionales, con una mirada que favorezca la complementariedad entre las distintas economías y de ese modo, reducir los costos de operación así como las externalidades negativas provocadas sobre el medio ambiente y la sociedad.

Financiamiento para obras internacionales: Buena parte del financiamiento de la infraestructura se realiza mediante préstamos bilaterales de la Banca Multilateral, lo cual dificulta la creación de una mirada integral sobre el territorio y los servicios de infraestructura que se prestan sobre él.

Consensuar con los países una **Estrategia regional de integración**, que reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad imperante, sea capaz de articular las distintas iniciativas en torno a un ideal de convergencia.

Avanzar en la convergencia regulatoria



Las políticas públicas sectoriales así como la propia institucionalidad de las iniciativas de integración, presentan algunas carencias y debilidades que deben ser resueltas para no afectar tanto al desarrollo como al propio proceso de integración.

Se requiere establecer un proceso que permita avanzar progresivamente hasta el establecimiento de una política regional que le de coherencia y sustento al proceso de integración y permita.

Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica, fue aprobada por los Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del Sistema de la Integración Centroamericana, el pasado 14 de diciembre de 2017 en la Ciudad de Panamá.

Aportes para una hoja de ruta de integración regional

1. Se requiere de una **Estrategia regional de integración** que, reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad buscado, sea capaz de articular las distintas iniciativas en torno a un ideal de convergencia.
2. Cerrar las brechas de la integración y lograr un avance significativo en la cooperación regional constituyen medidas cruciales para el desarrollo de la competitividad de la región y particularmente para alcanzar un **desarrollo con igualdad** en América Latina y el Caribe.
3. Las **políticas públicas sectoriales** así como la propia **institucionalidad de las iniciativas de integración**, presentan algunas carencias y debilidades que deben ser resueltas para no afectar tanto al desarrollo como al propio proceso de integración. Aspectos tales como la diversificación, el acceso al financiamiento, la calidad y funcionamiento de las asociaciones público–privadas, la institucionalidad y las condiciones de funcionamiento y maduración de los mercados de infraestructura regionales son también puntos que requieren de una atención estratégica.
4. La construcción de un **consenso regional** sobre cuáles son las dimensiones de la integración que requieren ser reforzadas debe ser el primer paso para promover una mayor participación y **apropiación del proceso** por parte de los países y aún más importante, por sus ciudadanos.

Información de contacto



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS



Gabriel Pérez-Salas

Oficial de Asuntos Económicos
Unidad de Servicios de Infraestructura
División de Recursos Naturales e Infraestructura
CEPAL | Naciones Unidas



gabriel.perez@eclac.org



[gabperezsalas](https://twitter.com/gabperezsalas)



[gabriel-perez-salas](https://www.linkedin.com/in/gabriel-perez-salas)



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

