

FORO IBEROAMERICANO DE LOGISTICA Y PUERTOS

Conclusiones y Propuestas Para Análisis y Discusión

Ciudad de Panamá, 19 de Septiembre de 2013

A continuación se recogen las conclusiones y propuestas que han sido destiladas por la Secretaria General Iberoamérica de las discusiones y debates del **Foro Iberoamericano de Logística y Puertos**. Esperamos sus sugerencias y propuestas para enriquecer este documento de conclusiones.

Los cambios en el comercio y en las rutas marítimas demandan una reevaluación de las necesidades de infraestructura y logística

1. En los últimos 20 años los volúmenes de comercio de los países de América Latina crecieron más que el doble del PIB, lo cual produjo una fuerte presión en las infraestructuras y los nodos del comercio exterior. Además, el crecimiento y la prosperidad de Iberoamérica continuarán aumentando y diversificando el comercio de bienes y servicios aprovechando la oportunidad que brindan los acuerdos de libre comercio.
2. La competitividad del comercio exige que las mercancías salgan desde los centros de producción a los centros de uso y consumo en el momento adecuado y en tiempo convenido. Es decir, un funcionamiento eficaz y eficiente de toda la cadena logística.
3. Los indicadores muestran que en general el desempeño logístico de América Latina es inferior a la de otras regiones. La posición de casi todos los países de América Latina en el ranking de Logistic Perception Index (LPI) es bajo. Casi todos los países están por debajo de la posición 50 en un ranking de 155 países, salvo un par de excepciones.. España y Portugal están en el ranking general en el primer quintil.
4. La eficiencia del sistema logístico depende de la infraestructura, pero de otros muchos factores como son: la administración de aduanas, la competitividad de las propias empresas logísticas condicionada por las políticas y las regulaciones, y la integración adecuada entre el desarrollo de las infraestructuras y la logística.
5. La infraestructura de transporte en América Latina muestra un rezago general con respecto a otras regiones, incluso algunas en desarrollo, que se agudiza en algunos sectores y países. La encuesta del Foro Económico Mundial elabora

un ranking de calidad de las infraestructuras en 140 países. Las notas media de América Latina es un 3,6 sobre 6 mientras que la nota media de los países del Sureste Asiático es de 3,9 sobre 6 y la de los países de la OCDE es 5,4 sobre 6

Las políticas y las regulaciones logísticas condicionan la eficiencia de las cadenas

6. La competitividad del comercio internacional y doméstico en el espacio Iberoamericano demanda cadenas logísticas eficientes y de calidad; en tal sentido, es fundamental crear marcos institucionales que permitan formular políticas nacionales de logística y establecer mecanismos de diálogo y coordinación permanente entre el sector público y privado.
7. La eficiencia y los resultados de las cadenas logísticas descansan en un trípode conformado por las infraestructuras, las políticas y regulaciones públicas, la fortaleza y desarrollo de las empresas de servicios logísticos.
8. La identificación y planificación de las necesidades de infraestructuras se recomienda se haga con horizonte temporal amplio para facilitar la financiación estable y a largo plazo de las mismas y su coherencia con las necesidades de infraestructura
9. Tres áreas de mejora fueron identificadas en materia de políticas y regulaciones logísticas. Primero, una mayor integración entre las inversiones en infraestructura y las necesidades de la logística de las cargas. Segundo, una adecuación y armonización de la normativa para viabilizar el transporte ininterrumpido e intermodal a lo largo de la cadena logística. Tercero, el fortalecimiento de los proveedores locales para que tengan capacidad para integrarse en las cadenas globales
10. La experiencia muestra que los planes logísticos nacionales facilitan una concepción integrada de las necesidades de las cadenas logísticas. Los planes logísticos conciben el transporte, las infraestructuras y los sistemas de logísticas de forma integrada y coherente para brindar soluciones a las necesidades de movilidad de la población y de la carga, independientemente del modo de transporte utilizado y de los puntos de destino y origen.

Los puertos en el nuevo entorno

11. El crecimiento del comercio y el fenómeno de globalización han expandido el rol de los puertos dentro de las redes de transporte internacional. Sin embargo, están apareciendo problemas derivados de las nuevas circunstancias que es necesario atender. Por ejemplo:
 - El crecimiento del tamaño de los buques en particular de los portacontenedores cada vez de mayor tamaño.
 - Las restricciones y demandas del entorno urbano, ambiental y social para el desarrollo de las instalaciones portuarias.
 - La creciente competencia entre los puertos y operadores.

- El acceso de los buques a los puertos y una débil conectividad e integración de los puertos a sus hinterland.
12. Una respuesta bastante común ha sido la simple modernización de terminales, expandiendo la infraestructura a través de inversión pública y privada. Sin embargo, la atención a otros aspectos relevantes es clave para que los puertos cumplan con su función. Los especialistas destacaron debilidades en las siguientes áreas:
- La gobernanza portuaria.
 - La accesibilidad y la conectividad interior de los puertos.
 - El clima de negocios de la comunidad portuaria.
 - La sostenibilidad en la gestión de los puertos.
13. Una estrategia de modernización portuaria que ofrezca respuestas a los problemas derivados del nuevo entorno, y atienda los intereses de los actores implicados. requiere diagnóstico y consenso. Diagnóstico para identificar y evaluar las necesidades no solo de macro infraestructuras, sino también de las infraestructuras más pequeñas y especializadas, para dotarlas de sostenibilidad y conectividad. Es necesario consenso porque hay muchos actores con intereses dispares, pero cuya participación y esfuerzo es necesario para que las cadenas logísticas funcionen eficientemente.

Hacia una administración integrada de fronteras

14. La Gestión Coordinada de Fronteras es un elemento fundamental para que las cadenas logísticas aseguren la recogida y entrega en los plazos y tiempos acordados. Sin embargo, ello requiere regulaciones y coordinación en los ámbitos local, nacional y multinacional y en los planos: político, técnico y de inversiones.
15. La Gestión Coordinada de Fronteras requiere la aplicación de la operativa de tránsito aduanero al paso por frontera. Lo que significa la extensión e implantación universal en cada país del sistema de tránsito internacional y modificar la reglamentación interna de cada país para que las tramitaciones de las importaciones o exportaciones se realicen en origen o destino, reduciendo al mínimo las que se realicen en frontera.
16. La Información anticipada, de calidad e integral involucrando a las instituciones públicas en su captura y al sector privado en su provisión, a través de sistemas electrónicos confiables (trazabilidad, rendimiento, servicio, seguridad y estabilidad) interoperables a nivel subregional, regional y mundial es una condición necesaria para la gestión y control de los riesgos del tránsito de fronteras.
17. La confianza en los operadores de comercio exterior, reduciendo las intervenciones físicas en un ambiente de seguridad fiscal y parafiscal es un factor clave para la eficiencia de los procesos fronterizos, lo que significa el desarrollo e implantación de los actuales y nuevos programas de Operador Económico Autorizado (OEA) bajo estándares internacionales.

Las plataformas logísticas

18. La promoción de inversiones en proyectos de Infraestructura logística especializada es clave para el desarrollo de la competitividad logística regional. La experiencia muestra que aumenta significativamente la eficiencia del movimiento de mercancías una planificación de ámbito nacional de una red de parques logísticos integrada con las redes de transporte y la red de nodos de comercio exterior (puertos, aeropuertos, pasos de frontera).
19. La Red de Parques Logísticos entendida en sentido amplio como una red que incluye las Zonas de Actividad Logística (ZAL) de apoyo a los puertos, Centros de Carga Aéreas (CCA), Centros de Servicio al Transporte de Carga en Camión, Plataformas de Distribución Urbana de Mercancías, entre otras tipologías de Parques Logísticos.
20. El rápido crecimiento de las principales ciudades de la región y el aumento de los flujos de distribución urbana de mercancías aconsejan dar prioridad al desarrollo de Parques Logísticos especializados en Distribución Urbana de Mercancías que permitan el ordenamiento, optimización y sostenibilidad del movimiento de mercancías dentro de las áreas urbanas y sus integración en la red del conjunto del país.

Propuestas

- **Primera.** Promover iniciativas para reevaluar las necesidades de las infraestructuras y los sistemas de logística del espacio Iberoamericano, e instrumentar mecanismos para avanzar en la formulación de planes logísticos nacionales y en su caso regionales.
- **Segunda.** Abordar estrategias de modernización portuaria integrales que ofrezcan respuestas a los problemas derivados del nuevo entorno, y atiendan los intereses de los actores implicados.
- **Tercera.** Impulsar mecanismos de medición y monitoreo del desempeño logístico de los países. En particular, se propone generar indicadores para medir los beneficios asociados a las redes de parques logísticos y las operaciones de agregación de valor que en ellos se realizan.
- **Cuarta.** Desarrollar un programa para que los países del Espacio Iberoamericano apliquen la Gestión Coordinada de Fronteras que incluya un compromiso sobre revisión de normativas, modelos de trabajo en frontera, financiación, y plazos de ejecución. Tal programa incluiría mecanismos de seguimiento y sistemas para la promoción y el fortalecimiento de la figura de Operador Económico Autorizado bajo estándares internacionales.

- **Quinta.** El diseño y la ejecución de programas regionales para la investigación y la formación de recursos humanos en el área de gestión integral de redes logísticas.

Se ruega envíen las sugerencias y propuestas a (Pbeato@segib.org y padrian@segib.org) antes del 30 de Septiembre de 2013