



Asamblea General

Distr. general
2 de abril de 2014
Español
Original: inglés

Comité Preparatorio Intergubernamental de la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral

Primer período de sesiones

Nueva York, 12 y 13 de junio de 2014

Tema 3 del programa provisional**

**Preparativos para la Conferencia: exposiciones
y presentaciones**

Informe de la reunión regional preparatoria de examen para América Latina

Resumen

La reunión regional preparatoria de examen para América Latina de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, que se celebrará en Viena en noviembre de 2014, se celebró el 19 de noviembre de 2013 en Asunción, en cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones de la Asamblea General [66/214](#) y [67/222](#). En el presente informe se reseñan esa reunión y sus resultados.

* Publicado nuevamente por razones técnicas el 2 de mayo de 2014.

** [A/CONF.225/PC/1](#).



I. Asistencia y organización de los trabajos

1. Como parte de los preparativos para la celebración de una conferencia de examen global decenal de la ejecución del Programa de Acción de Almaty, a saber, la segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países en Desarrollo sin Litoral, el 19 de noviembre de 2013 se celebró en Asunción una reunión regional en cumplimiento de lo dispuesto en las resoluciones de la Asamblea General [66/214](#) y [67/222](#).
2. Participaron en la reunión representantes de los siguientes Estados miembros de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL): Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Paraguay y Perú.
3. También participaron en la reunión representantes de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en nombre de la Secretaría de las Naciones Unidas, y un representante del Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral.
4. Asimismo, asistieron representantes de las siguientes organizaciones del sistema de las Naciones Unidas: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
5. Participaron además representantes de organizaciones intergubernamentales y organismos de cooperación internacional.
6. El representante del Paraguay fue elegido Presidente de la reunión.

II. Temario

7. En la reunión se aprobó el siguiente temario:
 1. Elección de la Mesa y aprobación del temario.
 2. Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional.
 3. Retos nuevos y emergentes que enfrentan los países en desarrollo sin litoral de América Latina y medidas internacionales de apoyo.

III. Desarrollo de la reunión

Sesión de apertura

8. En la sesión de apertura, formularon declaraciones el Sr. Federico González, Viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Ministerio de Relaciones Exteriores del Paraguay; el Sr. Antonio Prado, Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL; y el Sr. Gyan Chandra Acharya, Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

9. El Viceministro de Relaciones Económicas e Integración del Paraguay, tras dar la bienvenida a los presentes, manifestó que el objetivo de la reunión era contribuir, desde la perspectiva de América Latina, a la revisión del Programa de Acción de Almaty, aprobado en 2003. Señaló que en los documentos que servirían de base para los debates se reconocían importantes progresos registrados en los países en desarrollo sin litoral, pero que la región aún enfrentaba grandes desafíos. Entre los mayores obstáculos para el desarrollo que encaraban los países sin litoral se encontraban la escasa infraestructura física, la deficiencia logística y la falta de instituciones y legislaciones.

10. El Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL agradeció al Gobierno del Paraguay su hospitalidad y apoyo en la organización de la reunión e hizo referencia a la estrecha relación de colaboración existente entre la CEPAL, los gobiernos y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty en 2003. Señaló que la situación de país sin litoral, la lejanía y el aislamiento en relación con los principales mercados internacionales generaban en los países en desarrollo sin litoral una fuerte dependencia respecto de los países de tránsito para el comercio marítimo, lo que repercutía directamente en su crecimiento económico. La ausencia de litoral dificultaba la plena participación en el comercio internacional y minimizaba las ventajas comparativas, lo que perjudicaba la capacidad de los países sin litoral para fomentar el desarrollo social y la sostenibilidad ambiental.

11. El Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL dijo que, si bien tanto el Estado Plurinacional de Bolivia como el Paraguay habían hecho importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y sus procesos aduaneros, aún persistían desafíos, en especial en el ámbito de la infraestructura. Para hacer frente a esos desafíos, enumeró diversas acciones estratégicas que se podrían realizar en los planos nacional y multilateral, por ejemplo: establecer mecanismos de estabilización macroeconómica, promover la inversión en infraestructura, incentivar una mayor diversificación productiva, generar conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto en el desarrollo, abordar el déficit de inversión en infraestructura física, resolver las ineficiencias operativas de los servicios de transporte, armonizar las normativas técnicas con los países vecinos, fomentar las oportunidades del turismo y participar plenamente en la sociedad del conocimiento, entre otras.

12. El Alto Representante agradeció el apoyo del Gobierno del Paraguay y destacó el importante papel que había desempeñado ese país desde la primera reunión regional preparatoria sobre los países en desarrollo sin litoral, celebrada en Asunción en 2003. Dijo además que el Paraguay había coordinado el Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral en Nueva York en 2010 y 2011, y que actualmente era miembro de la Mesa Directiva del Grupo. Destacó la participación de la CEPAL en la promoción de la implementación del Programa de Acción de Almaty en la región. La reunión regional representaba una oportunidad única para que los países en desarrollo sin litoral evaluaran los avances en la implementación del Programa de Acción de Almaty y definieran un nuevo marco estratégico para el próximo decenio.

13. El Alto Representante reconoció que las expectativas de los países en desarrollo sin litoral para la Conferencia de 2014 eran sumamente altas y que los países en desarrollo esperaban que el nuevo programa de acción que surgiera fuera

robusto y que en él se tuvieran en cuenta las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral. El Secretario General de las Naciones Unidas era consciente de esas expectativas y se había comprometido a prestar todo su apoyo a la Conferencia.

Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional

14. La primera sesión plenaria sobre el tema “Examen de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel mundial, regional y nacional”, fue moderada por un representante de la CEPAL.

15. La Directora de la Oficina del Alto Representante reseñó la situación de los países en desarrollo sin litoral de otras regiones. Se refirió a las cuatro esferas prioritarias: cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, y medidas de apoyo internacional.

16. A continuación, el Jefe de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL hizo una evaluación de la ejecución del Programa de Acción de Almaty a nivel regional.

17. El Jefe de Servicios a Operadores del Viceministerio de Transporte del Estado Plurinacional de Bolivia expuso la situación actual de ese país en cuanto a transporte, exportaciones, importaciones y logística y dijo que, en su calidad de Estado Miembro de las Naciones Unidas, el Estado Plurinacional de Bolivia participaba de los objetivos del Programa de Acción de Almaty, en particular los referidos al acceso libre y seguro desde y hacia el mar y a las políticas de mejora en materia de aduana, comercio y transporte.

18. Dijo además que el Estado Plurinacional de Bolivia compartía las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y que esas necesidades debían ser atendidas en un marco de entendimiento y cooperación multilateral. El compromiso internacional en favor de esos países contribuiría a favorecer su desarrollo socioeconómico y humano, afectado por la falta de acceso territorial al mar, su aislamiento y los altos costos de tránsito.

19. Describió la situación geográfica del país, caracterizada por el gran número, la extensión y la variedad de sus fronteras, y el aislamiento topográfico que lo afectaba debido a la precariedad e insuficiencia de su infraestructura¹. Estos factores restringían en forma significativa las oportunidades de crecimiento y desarrollo de los sectores productivos del país. La carga destinada a exportación se movilizaba principalmente por carretera, por lo que las vías más importantes de salida de los productos eran las carreteras internacionales. Detalló las vías modales que se usaban para el traslado de importaciones y exportaciones, y explicó los logros de su país en

¹ El Estado Plurinacional de Bolivia tiene una red ferroviaria de 3.697 km, que está dividida en la red occidental y la red oriental. Estas dos redes no están conectadas entre sí, lo que limita el transporte ferroviario. Para transportar los productos de exportación se usan principalmente los corredores bioceánicos del transporte terrestre y las carreteras internacionales. El país cuenta con 14 aeropuertos, de los cuales 4 son terminales internacionales, localizados en las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y Tarija, todos administrados por la empresa Servicios de Aeropuertos de Bolivia. El país tiene 14.000 km de ríos navegables. La hidrovía del Paraguay-Paraná es la de mayor importancia.

materia de transporte, incluido el proyecto relativo al centro binacional de atención en frontera en Desaguadero (Perú), los avances en la firma del protocolo complementario y ampliatorio a los convenios de Ilo entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el Perú y las zonas francas industriales y económicas especiales.

20. El Estado Plurinacional de Bolivia trabajaba en la etapa final de una nueva ley general del transporte. Se mencionaron los proyectos de inversión en infraestructura terrestre, enfocados en su mayoría en los corredores principales, en la construcción de vías férreas en el tramo de Montero a Bulu Bulu e inversiones aeroportuarias en las diferentes localidades. Las tres principales dificultades del transporte en el país eran: a) la infraestructura de transporte limitada y precaria en comparación con la de los países vecinos y el impacto que ello tenía en la competitividad de los productos de exportación; b) la excesiva burocracia en los pasos fronterizos; y c) los diferentes convenios de trámites aduaneros con los países vecinos.

21. Entre los planes, programas y proyectos de transporte del Estado Plurinacional de Bolivia figuraban desarrollar una red de infraestructura aeroportuaria mediante la modernización y el equipamiento de todas las terminales aeroportuarias y la capacitación de todo el personal; conformar una red nacional ferroviaria desde Matacucito-Mutún-Puerto Busch, que permitiera exportar minerales; mejorar la infraestructura y desarrollar la logística de transporte; y pavimentar todas las redes principales y secundarias y darles mantenimiento. Se hizo referencia también a los planes de implementación de alertas tempranas y al programa de gestión de riesgos, los sistemas de monitoreo aéreo para disponer de mayor control y más datos estadísticos, la definición de una normativa que regulara la autorización y renovación de los permisos y de normas para el transporte terrestre, el desarrollo de una red e hidrovía nacional, la mejora y el mantenimiento de las vías navegables, y la instalación de sistemas de señalización de las vías y puertos.

22. Finalmente, el orador hizo hincapié en que para mejorar la competitividad del país era fundamental la cooperación con los demás países.

23. El coordinador del plan nacional de logística y del plan maestro de transporte del Paraguay presentó las experiencias de su país y se refirió también al contexto regional, la conectividad y las políticas de tránsito, el desarrollo y mantenimiento de infraestructura, el comercio internacional y la facilitación del comercio. Hizo una breve exposición de los retos actuales que se enfrentaban a nivel mundial, pero indicó que la dinámica del intercambio comercial interno del bloque de la Comunidad Andina y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en conjunto era muy limitada en comparación con la de otros bloques. Existía un gran potencial para hacer crecer ese comercio, pero se requería modernizar los sistemas de transporte de los países de la región, especialmente del Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay. Los esfuerzos de integración física de la región eran muy importantes, en especial la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, que era el foro técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación. No obstante, era necesario convertir la cartera en realidad, lo que requería grandes inversiones en el futuro.

24. Un representante del Paraguay dijo que su país y el Estado Plurinacional de Bolivia tenían una situación privilegiada por sus riquezas naturales, pero que los sectores productivos, para ser competitivos, requerían una mejor articulación hacia las puertas de acceso en las costas, especialmente hacia el Atlántico. El Paraguay enfrentaba varios cuellos de botella, como la capacidad insuficiente de los puentes

en la frontera y la carencia de asfalto en conexiones con el Estado Plurinacional de Bolivia, entre otros. Se refirió también a los problemas de calado en los puertos de acceso de la costa del Atlántico y destacó la importancia de mejorar la integración del Paraguay con el Estado Plurinacional de Bolivia.

25. Se hizo mención a la política de tránsito vinculada al sistema de flujos de transporte y a los acuerdos existentes con los países de tránsito, como el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, y a un subgrupo del MERCOSUR, que estaba dedicado a los procesos regulatorios y de integración del transporte para facilitar los flujos de cargas. El Paraguay estaba trabajando en inspecciones vehiculares, responsabilidad civil, transporte de mercancías peligrosas, peso y emisión de camiones.

26. En relación con el plan maestro de transporte y el plan nacional de logística del Paraguay, el representante afirmó que, si bien el plan maestro generaba una malla de infraestructura con una oferta eficiente para la disminución de costos, mediante el plan nacional de logística se buscaba, más que reducir costos, atraer valor para el espacio de crecimiento (*hinterland*) de tal forma que se produjera un efecto favorable para el desarrollo económico y el crecimiento.

27. A continuación describió el efecto de la prohibición del transporte de soja transgénica por el estado de Paraná en el Brasil, en la utilización modal del transporte internacional del Paraguay. Añadió que también era importante promover el desarrollo del sistema ferroviario. En relación con el plan maestro de transporte, en los próximos 10 años se invertirían 5.300 millones de dólares para desarrollar infraestructura, con una participación importante del sector privado. El Paraguay contaba con una ley de asociación público-privada, una ley de concesiones y una ley de contrataciones. Sería necesario reformar el sistema regulatorio para poder establecer una coordinación transversal en el Estado, de modo que las inversiones se hicieran de forma eficiente.

28. Al referirse a los desafíos que se enfrentaban en materia de la competitividad de los productos por la relación entre densidad y valor de las cargas, recomendó aumentar los esfuerzos para analizar los costos y sobrecostos logísticos presentes en las cadenas logísticas del país. Si bien ya se habían implementado numerosos mecanismos de facilitación de las exportaciones, como ventanillas únicas de exportación y de importación, normas de comercio seguro y programas de control de contenedores, aún era necesario mejorar el funcionamiento de esos mecanismos.

29. El Representante dijo que si bien el desempeño económico reciente había sido bueno, debería ir acompañado de políticas estatales eficaces, ya que muchas veces el desarrollo de los operadores o del mercado sin una regulación adecuada producía rezagos importantes. Los puertos privados que se habían instalado en la región metropolitana de Asunción habían creado problemas y era necesario mejorar la coordinación entre los distintos agentes de las cadenas logísticas.

30. Los representantes de los países de tránsito presentes en la reunión (la Argentina, el Brasil, Chile y el Perú) coincidieron en la importancia de la planificación como instrumento de acción política a largo plazo y en la necesidad de elaborar políticas integradas y complementarias de infraestructura, transporte y logística. Describieron las experiencias de sus países en esta materia, pero dijeron que era preciso intensificar los esfuerzos.

31. El representante del Brasil dio las gracias a los participantes en la reunión, en particular a los representantes del Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay por sus exposiciones. Destacó la necesidad de profundizar la cooperación y coincidió en la importancia de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, ahora en el seno del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación. Había 31 proyectos prioritarios, 13 de los cuales beneficiaban directamente al Estado Plurinacional de Bolivia y al Paraguay. También resaltó la importancia de la hidrovía Paraguay-Paraná y la necesidad de seguir incorporando los reglamentos del Comité Intergubernamental de la Hidrovía.

32. A continuación se refirió al MERCOSUR, en particular al subgrupo de transporte, y dijo que el Estado Plurinacional de Bolivia estaba en proceso de adhesión a ese bloque. Resaltó la perspectiva de financiación y los esfuerzos regionales dentro del bloque, en especial el fondo de convergencia estructural del MERCOSUR y la línea de transmisión entre Itaipú y Asunción inaugurada recientemente.

33. La representante de Chile dio las gracias a los organizadores de la reunión y destacó la importancia que tenía para ese país el trabajo conjunto, el diálogo y la cooperación con los países sin litoral. El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana eran cruciales, ya que habían puesto de relieve las necesidades que se enfrentaban en materia de conectividad bilateral y multilateral a nivel regional y los procesos que se requería incorporar en su interrelación con la conectividad física. Las políticas de tránsito deberían incluir a los agentes fundamentales. El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, los sistemas de controles integrados de frontera y la cooperación aduanera revestían suma importancia y eran esenciales para un funcionamiento no discriminatorio y realmente eficiente, en que las políticas unilaterales de los países no prevalecieran sobre la visión de conjunto.

34. Pidió que los esfuerzos de cooperación entre los países sin litoral y los países de tránsito a través del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre se profundizaran, y que se dirigieran a la modernización de ciertos aspectos del acuerdo.

35. La representante mencionó la enorme dificultad geográfica que planteaba el desarrollo de la infraestructura en general y la fronteriza en particular (debido a la altura y al paso de la cordillera de los Andes) y el alto costo que implicaba en el caso de la conectividad eléctrica y los servicios básicos. A modo de ejemplo, mencionó los acuerdos sobre controles integrados de frontera que Chile había suscrito con la Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia y el Perú, que requerían inversiones para adecuar la infraestructura para su funcionamiento integrado. Chile tenía gran interés en establecer controles unificados de frontera y avanzar en los esfuerzos existentes con sus tres países vecinos. La representante mencionó en especial las inversiones previstas en el paso fronterizo Chungará-Tambo Quemado, en la frontera entre Chile y el Estado Plurinacional de Bolivia.

36. La representante lamentó el atraso en el desarrollo de infraestructura en relación con el crecimiento del comercio. Mencionó los sistemas de almacenaje gratuito, de larga duración, que podrían tener una implementación mucho más eficaz si los países colaboraran con metodologías más modernas y destacó el interés de Chile de avanzar en esta materia con los países sin litoral.

37. Comentó sobre el documento presentado por la CEPAL y señaló la necesidad de complementar y actualizar datos y algunas conclusiones, en especial respecto de la situación de la red ferroviaria chilena, y de precisar la composición de los costos que en el estudio se atribuían a los tiempos de espera en frontera y al preembarque. Chile estaba colaborando con el Estado Plurinacional de Bolivia para restablecer la red ferroviaria que conectaba a ambos países. Solicitó que se profundizara en los análisis de los sobrecostos logísticos para determinar en qué parte de las cadenas se generaban y quiénes eran los responsables. Explicó que el preembarque de minerales en puertos chilenos iba precedido de un acopio gratuito de larga duración, y que Chile prestaba servicios de almacenamiento gratuito de la carga boliviana en régimen de libre tránsito.

38. El representante del Ministerio de Transportes de Chile felicitó a la CEPAL por los esfuerzos realizados y expresó su reconocimiento a las delegaciones del Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay por los diagnósticos presentados con respecto a la situación del tránsito. Recordó que existía el marco normativo acordado en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, suscrito de manera multilateral por todos los países del Cono Sur, y que era posible introducir modificaciones en concordancia con el desarrollo de tecnologías que podrían permitir la eliminación de algunos aspectos de carácter burocrático en la reunión. Se debería prever la posibilidad de invertir en las tecnologías de la información y las comunicaciones, especialmente en las regiones más remotas, por ejemplo, en el marco de un futuro acuerdo entre la Argentina y Chile para las zonas australes de ambos países. El objetivo era evitar la burocracia y hacer que solo el transportista fuera responsable de llevar la documentación. Los sistemas basados en servicios web permitían disminuir los tiempos de espera. Era importante colaborar en el cumplimiento de los reglamentos fitosanitarios.

39. La representante de Chile agregó que la inversión más útil en el corto plazo era en tecnología y que se estaba aplicando, por ejemplo, en el permiso electrónico para circuitos cerrados de transporte (Arica y Punta Arenas). Un permiso electrónico complementario podía disminuir el plazo habitual, que ahora fluctuaba entre 60 y 90 días, a unos pocos días de tramitación.

40. Respondiendo a las preguntas acerca de qué se podía hacer, Chile resaltó la importancia de que no se exigiera contar con un representante legal para efectuar trámites fito y zoonosanitarios en el otro país.

41. Chile había suscrito un acuerdo con el Brasil, que permitiría integrar las bases de datos de las aduanas y de los organismos de control fitosanitario para que el control de transporte y el tráfico fueran más fluidos. El Perú y Chile habían llevado a cabo un programa de capacitación de funcionarios públicos, que incluía por lo menos 10 fiscalizaciones conjuntas para aumentar la fluidez del transporte entre ambos países. La integración en materia informática y la utilización de medios electrónicos eran importantes para facilitar los trámites, porque podían reducir los costos logísticos.

42. Un representante del Paraguay destacó la necesidad de generar conocimiento sobre los costos logísticos y su impacto en el desarrollo. Pidió apoyo en esta temática a la CEPAL, la UNCTAD y la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, en forma de cursos o de capacitación.

43. Comentó la necesidad de contar con más información sobre experiencias exitosas de reducción de los trámites aduaneros y propuso que la CEPAL recogiera estas experiencias y buscara la manera de incentivar su implementación en otros países. Con respecto al futuro programa, ya existía una buena base para avanzar hacia medidas más concretas a favor de los países sin litoral.

44. Un representante del Paraguay destacó la política de tránsito. Los países sin litoral requerían un tratamiento diferenciado de los organismos financieros a los efectos de la financiación de proyectos de infraestructura y otros proyectos, la Organización Mundial del Comercio y la facilitación del comercio, lo que debería considerarse en el plan de acción. El anillo de fibra óptica, examinado en 2011 en el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación, que permitiría mejorar y abaratar las conexiones en América del Sur, también sería muy importante.

Retos nuevos y emergentes que enfrentan los países en desarrollo sin litoral de América Latina y medidas internacionales de apoyo

45. La segunda sesión plenaria fue presidida por un representante de la CEPAL.

46. En relación con este tema se examinaron los retos que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral de América Latina, por ejemplo, cómo superar su vulnerabilidad ante factores externos, como el aumento y la volatilidad de los precios de los alimentos y los combustibles, y las crisis económicas y financieras; cómo hacer frente a las consecuencias del cambio climático; y cómo reducir la pobreza y las desigualdades económicas y sociales. Expertos regionales en infraestructura, transporte, logística y facilitación del comercio formularon recomendaciones para orientar a los países en desarrollo sin litoral de América Latina sobre la forma de abordar estos retos para lograr un desarrollo sostenible e inclusivo.

47. Un representante de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones del Paraguay hizo referencia a un estudio de la CEPAL de febrero de 2012, en el que se llegó a la conclusión de que el impacto del costo de la conectividad internacional a Internet para países como el Estado Plurinacional de Bolivia y el Paraguay, provista en frontera, para un acceso de 2 megabytes por segundo, representaba aproximadamente el 40% del precio final del servicio. Dijo que en la Conferencia Mundial de Telecomunicaciones Internacionales, celebrada en Dubai en diciembre de 2012, se había aprobado una resolución sobre medidas especiales para países en desarrollo sin litoral y pequeños Estados insulares en desarrollo, con el fin de promover un mejor acceso a la red de fibra óptica internacional. Recordó que, en noviembre de 2011, el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación había creado un grupo de trabajo de telecomunicaciones para el establecimiento de un anillo de fibra óptica a nivel sudamericano, y había pedido que ese tema se incluyera en el programa de acción.

48. El representante de la UNCTAD reiteró el apoyo de su organismo a los países sin litoral y coincidió con el representante del Paraguay en la importancia del conocimiento de los costos logísticos. Señaló que la diferencia era que el transporte se dedicaba esencialmente al movimiento de una carga, mientras que la cadena logística incluía toda una serie de pasos previos, intermedios y posteriores, de modo que las fases de preembarque serían un costo logístico y no un costo de transporte.

49. Dijo que la UNCTAD ofrecía talleres e invitó a los operadores de transporte y de logística de los países a que explicaran cómo funcionaban desde los puntos de vista empresarial y de la administración pública. El Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo podía contribuir a la formación de los operadores y era posible generar conocimiento institucionalizando la recogida de datos.

50. También se refirió al observatorio de logística existente en el Uruguay y a los esfuerzos del Paraguay en ese mismo sentido. El observatorio de logística era una entidad que funcionaba institucionalizando la generación de conocimiento de información, más que de información en sí. El representante mencionó también los esfuerzos conjuntos de la UNCTAD y el Banco Mundial en África y describió las posibilidades tecnológicas que permitían adelantar la información al cruce de frontera, con lo que todas las autoridades, no solo las aduaneras, sino también las policiales y las migratorias y los organismos medioambientales, podían disponer de la información necesaria sobre el movimiento del vehículo y de la carga con anticipación. Además introdujo el concepto de “corredor” que se estaba implementando en África.

51. A continuación, las delegaciones centraron sus observaciones en las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral.

Sesión de clausura

52. En la sesión de clausura hicieron uso de la palabra el Secretario Ejecutivo Adjunto de la CEPAL; el Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, y el representante del Paraguay.

53. El representante del Paraguay, en su calidad de Presidente de la Mesa, hizo un resumen de los principales temas tratados en la reunión (véase el anexo).

Anexo

Informe de la Presidencia

Del documento elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que sirvió de base para nuestras deliberaciones, así como de las intervenciones de los países y organismos que participaron en nuestra reunión, me permito resumir lo que considero son algunos aspectos centrales:

- En el análisis de la situación en América del Sur, en los estudios realizados por la CEPAL, así como en el informe presentado por el Alto Representante para los Países en Desarrollo Sin Litoral, los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo al sexagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se encuentran avances en los países en desarrollo sin litoral desde la adopción del Programa de Acción de Almaty, reflejados en la mayoría de los indicadores considerados. Sin embargo, es preciso destacar que los avances mencionados son insuficientes, que los problemas asociados a la condición de país sin litoral siguen afectándolos, y que es preciso profundizar la colaboración de los países de tránsito.
- Tanto el Estado Plurinacional de Bolivia como el Paraguay presentan importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y procesos aduaneros, además de importantes avances en las condiciones sociales de su población.
- No obstante, también se reconoció que estos países, así como los demás países en desarrollo sin litoral, presentan altos niveles de vulnerabilidad debido a la concentración de sus exportaciones en pocos productos con escaso valor agregado. En este sentido, se destacó la necesidad de promover una mayor diversificación productiva, para lo cual es importante un efectivo acceso a los mercados.
- La libertad de tránsito sigue siendo un factor fundamental en el desempeño logístico y comercial de los países en desarrollo sin litoral.
- La ausencia de litoral dificulta además la plena participación en el comercio internacional y minimiza las ventajas comparativas. Algunos datos indican que en los países en desarrollo sin litoral el desarrollo económico es, en promedio, 20% inferior a lo que habría sido de haber tenido litoral.
- En este sentido, se señaló la necesidad de reforzar el tratamiento especial y diferenciado efectivo de los países en desarrollo sin litoral en los diversos ámbitos de negociación.
- Se reiteró que la situación de país sin litoral, así como la lejanía y el aislamiento respecto de los principales mercados internacionales generaba en estos países una fuerte dependencia de los países de tránsito para el comercio marítimo, además de sobrecostos en sus transacciones comerciales. Las estadísticas presentadas demostraron que los costos de transporte de los países en desarrollo sin litoral eran superiores en un 45% a los de una economía ribereña representativa.

- Se destacó por tanto el papel que desempeñaban los mecanismos de integración regional en la facilitación del comercio y la integración física. Se propuso profundizar el proceso de integración regional y avanzar hacia políticas comunes de logística y movilidad, promoviendo instancias de articulación de acciones entre el sector público y privado, así como su debida coordinación subregional.
- Se habló de la necesidad de actualizar los instrumentos jurídicos bilaterales y regionales con vistas al perfeccionamiento de sus disposiciones.
- Los estudios también indican que una proporción considerable de los costos de las operaciones comerciales guarda relación con infraestructuras inmateriales: procedimientos transfronterizos, políticas, legislaciones, procedimientos de tránsito, logística y regímenes normativos.
- Otro problema que aqueja a los países sin litoral es el estrés de la infraestructura que provoca la escasez en la provisión de infraestructura y servicios.
- Abordar el déficit de inversión en infraestructura física desde la perspectiva de la financiación público-privada, a través de una exploración más profunda de las ventajas que esta puede otorgar, fue otro de los aspectos destacados.
- Se discutió sobre la necesidad de poner énfasis en la integración de los principales puntos de entrada (puertos, aeropuertos, etc.) con los espacios de crecimiento.
- Se propuso también avanzar coordinadamente hacia el perfeccionamiento de las regulaciones del transporte de tránsito hacia y desde los países en desarrollo sin litoral y el perfeccionamiento de las prácticas operativas y burocráticas en los pasos fronterizos.
- Se planteó aumentar los esfuerzos por incrementar el conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto sobre el desarrollo.
- Se podría intercambiar información sobre las mejores prácticas introducidas por los países en sus relaciones bilaterales que afectan a la importación, la exportación y el tránsito de mercaderías.
- Los estudios demostraban la necesidad de desarrollar el sector de los servicios, en particular el turismo, como modo de diversificar la actividad económica.
- Otro aspecto mencionado fue la conectividad, que podría incrementarse mediante un mayor acceso a las tecnologías de la información y a las redes internacionales de fibra óptica.