



NACIONES UNIDAS  
UNITED NATIONS

CEPAL  
ECLAC

# Infraestructura, integración y políticas públicas de logística en América Latina

Ricardo J. Sánchez

Oficial a cargo,  
División de Recursos Naturales e Infraestructura  
CEPAL | Naciones Unidas



## El punto de partida

Restricción física – escasez =>  
financiamiento

Alta dispersión y multiplicidad de visiones  
en la acción pública

Fallas y obstáculos regulatorios /  
institucionales

Debilidad o ausencia de criterios de  
sostenibilidad



## Contenidos de la Presentación

**I. Inversión en Infraestructura**

**II. Integración logística**

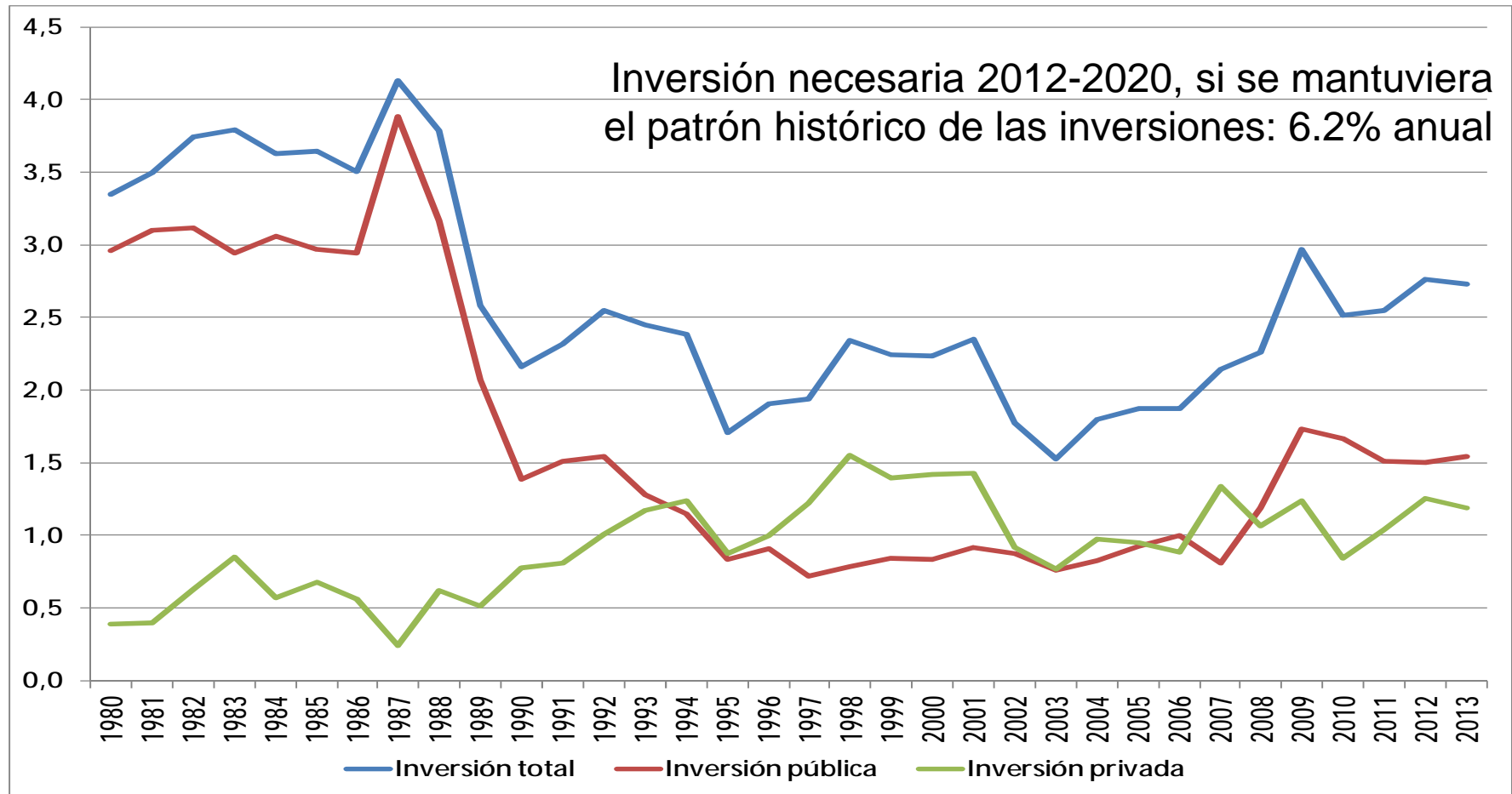
**III. Políticas de logística y movilidad**



La inversión en infraestructura ha sido utilizada como herramienta de ajuste económico



## América latina: inversión en infraestructura por sector, 1980-2013<sup>A</sup> (En porcentajes del PIB)



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de César Calderón y Luis Servén, "Infrastructure in Latin America", *World Bank Policy Research Working Paper*, N° 5317, Washington, D.C., Banco Mundial, 2010.

<sup>a</sup> Incluye inversiones en transporte, energía, telecomunicaciones y agua y saneamiento de los siguientes países: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México y Perú. Desde 2008 hasta 2013 son datos preliminares. Con fines meramente ilustrativos y de observación de tendencias, los datos de Calderón y Servén (2010), correspondientes al período 1980-2006, y los de la CEPAL, BID y CAF, correspondientes al período 2007-2013, se muestran como series de datos, pese a que hay diferencias en el tratamiento de las cifras.



## Amplitud de la contracción de los componentes de la demanda agregada en relación a la contracción del PIB 1990-2014 (Datos trimestrales)

	Consumo Privado	Consumo Público	Formación Bruta de Capital Fijo	Exportaciones
América Latina	0.6	0.6	4.0	3.3
América del Sur	0.6	0.8	3.3	3.6
América Central	0.3	1.0	5.9	3.6
México	0.8	0.1	2.1	1.1
Brasil	0.8	0.3	4.2	3.6

Fuente: CEPAL, Base de datos CEPALSTAT, 2015.

**La formación bruta de capital es el componente más afectado de la demanda agregada, en la fase recesiva**



## Comportamiento de la inversión pública en infraestructura

**América Latina (países seleccionados): duración y amplitud de las expansiones y contracciones del ciclo de inversión pública en infraestructura, 1980-2010<sup>a</sup>**  
(En años y porcentajes)

	Expansión		Contracción	
	Duración (en trimestres)	Amplitud (en porcentajes)	Duración (en trimestres)	Amplitud (en porcentajes)
Total	2,7	25,6	2,2	-35,6
Sector de la energía	1,9	34,7	2,0	-51,5
Carreteras y ferrocarriles	2,1	32,3	1,7	-33,1
Telecomunicaciones	1,8	28,1	1,9	-58,0
Agua y saneamiento	1,6	24,2	1,7	-23,8

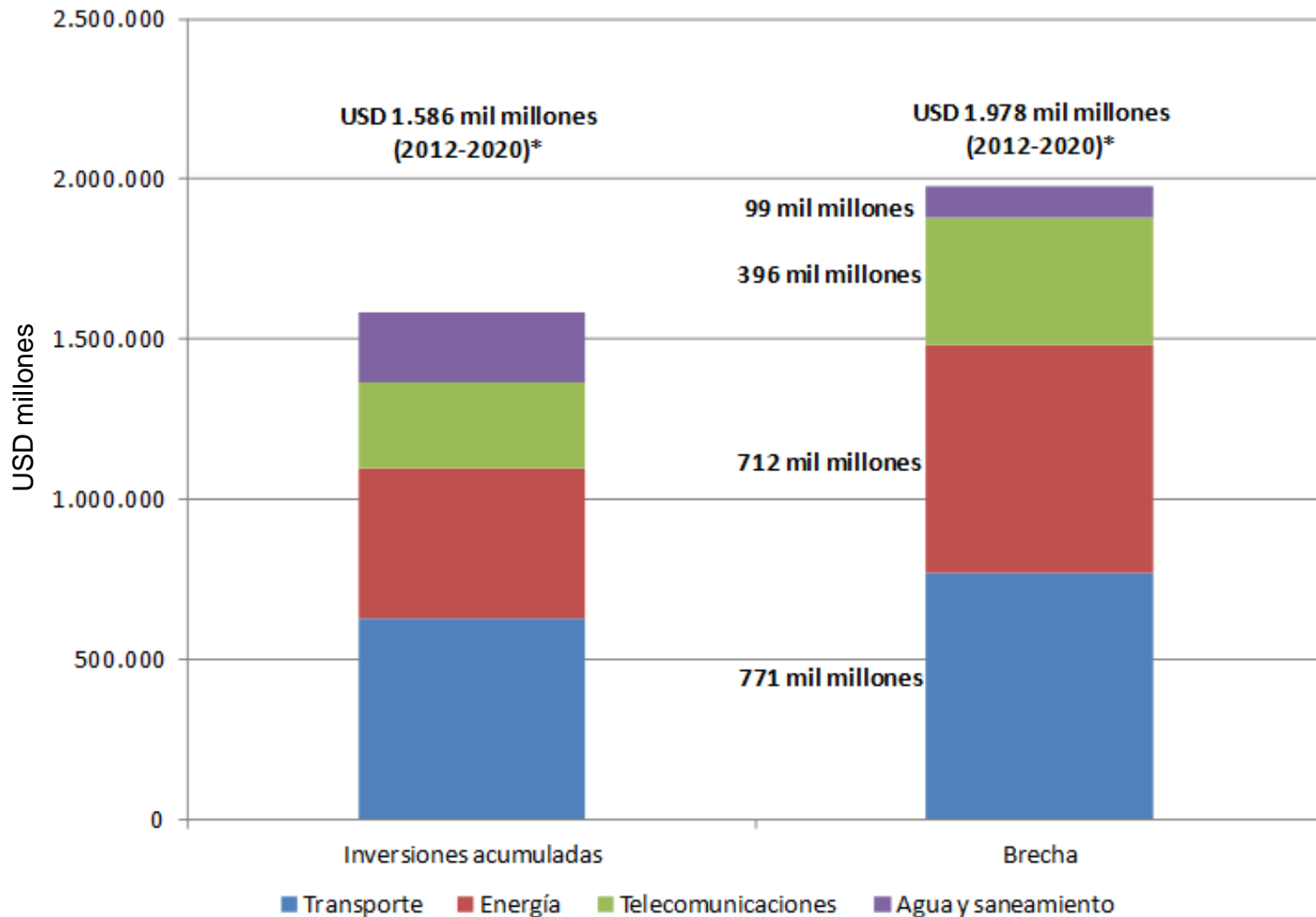
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Estudio Económico de América Latina y el Caribe, 2012* (LC/G.2546-P), Santiago, 2012.

**Nota:**

a/ Basado en datos anuales.



## América Latina: Estimación de las inversiones ejecutadas acumuladas y la brecha persistente, 2012-2020

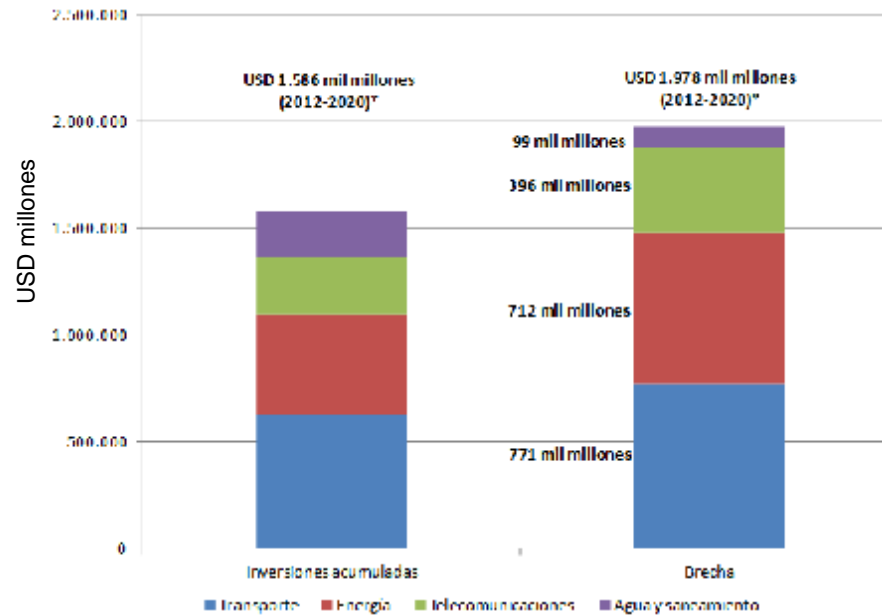


Fuente: USI/CEPAL sobre la base de datos propios y de Perrotti, Daniel E. y Ricardo J. Sánchez (2011), "La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe", *Serie recursos naturales e infraestructura 153*, Santiago, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, julio.





## América Latina: Estimación de las inversiones ejecutadas acumuladas y la brecha persistente, 2012-2020



Fuente: USI/CEPAL sobre la base de datos propios y de Perrotti, Daniel E. y Ricardo J. Sánchez (2011), "La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe", *Serie recursos naturales e infraestructura 153*, Santiago, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, julio.

**De qué estamos hablando? De la brecha, esto es necesidades de I**

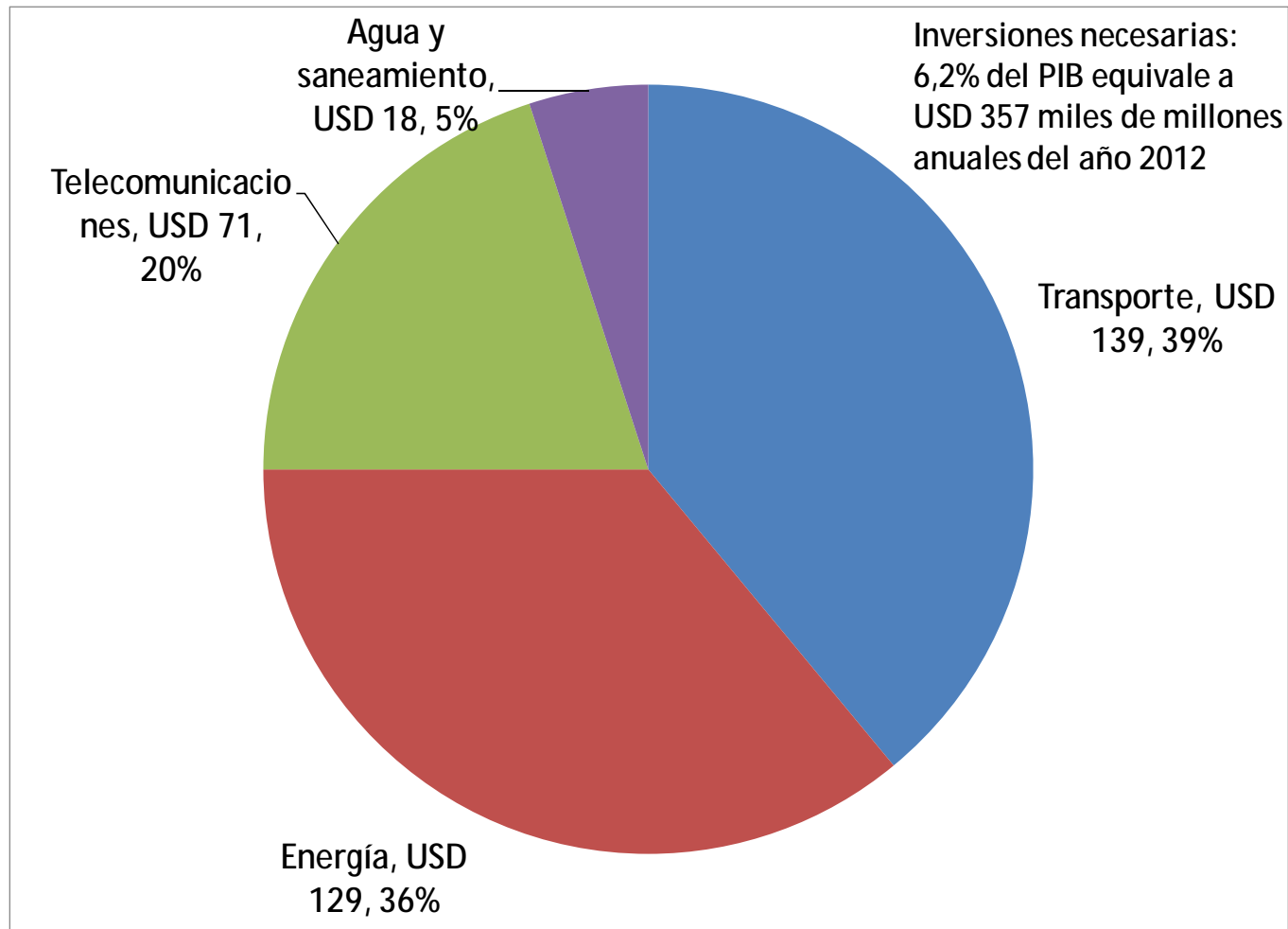
**Cuál es la cantidad de dinero implicada?**

**Casi 2 millones de millones de dólares US, 2 billones = 2 *trillions***

***2 trillions es un problema y una oportunidad !***



## América Latina: Distribución de las necesidades de inversión anuales en infraestructura económica. (En miles de millones de USD del año 2012 y en porcentajes del PIB de ALC)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de Perrotti, Daniel E. y Ricardo J. Sánchez (2011), "La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe", *Serie recursos naturales e infraestructura 153*, Santiago, Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Naciones Unidas, julio.



En una economía abierta, no existe diferencia entre la logística externa y la de la producción y el consumo interno



## Coeficientes de importación (directos e indirectos) por componente de la demanda final

	Consumo Privado	Consumo Público	Exportaciones	Inversión*	Total Economía
Brasil (2005)	9.1%	2.7%	16.4%	18.8%	10.3%
México (2012)	18.2%	6.8%	41.4%	31.4%	25.2%
Chile (2010)	23.9%	9.2%	21.4%	38.6%	24.3%

\*: Incluye variación de existencias

Fuente: Amar, Torchinsky y Wirkierman , 2015.

Argentina, 70% importaciones -> industria

Las exportaciones de México y Chile presentan un contenido importante de importaciones. Brasil en cambio, el contenido importado de los sectores productivos traccionados por el consumo, la inversión y las exportaciones es menor, lo que representa una mayor potencialidad para crecer de la mano de actividades con elevada elasticidad-ingreso. (CEPAL, en prensa)

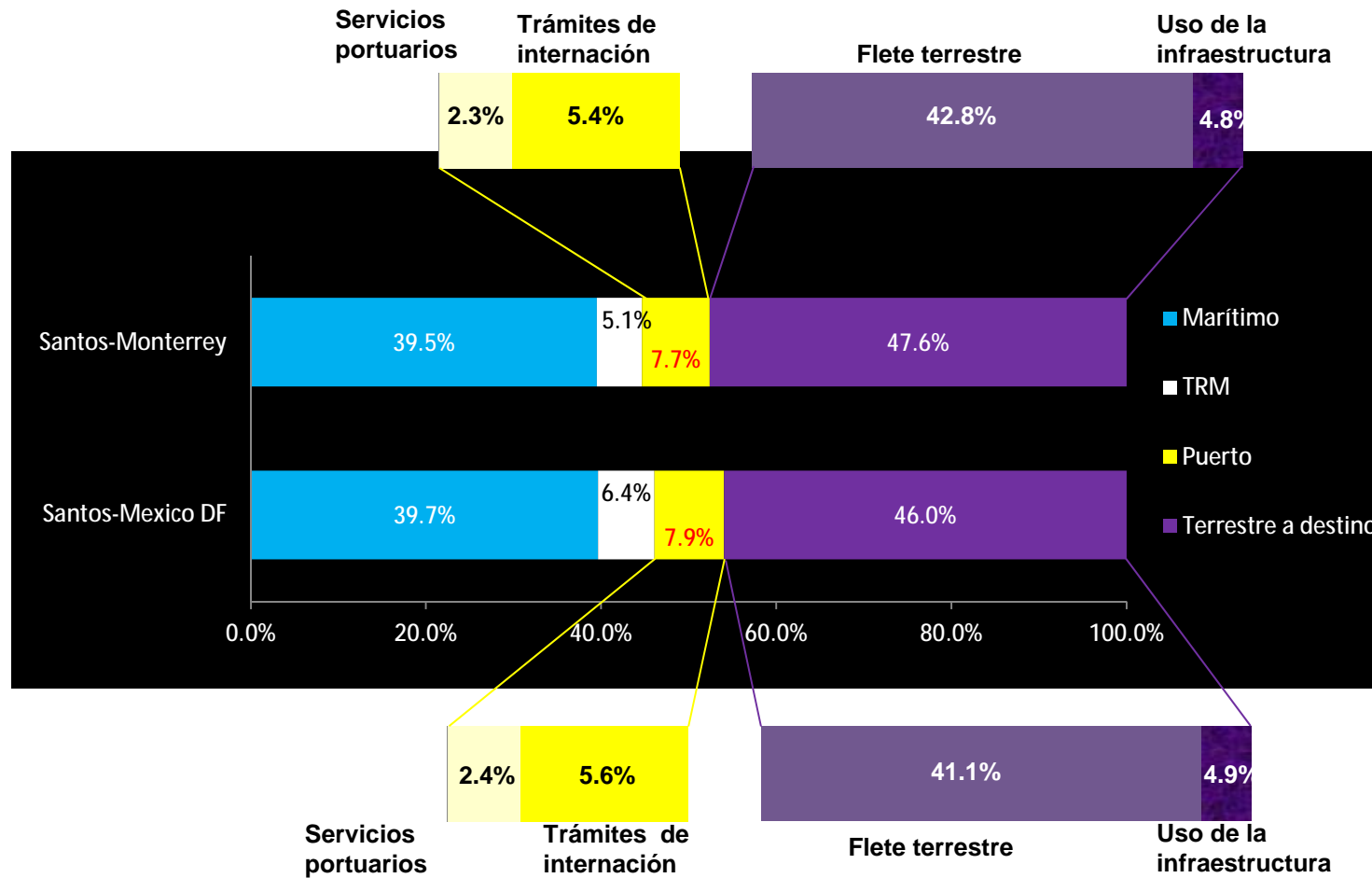


## Costos logísticos y competitividad





# Eficiencia de la cadena logística completa

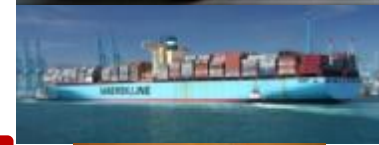




## Eficiencia de la cadena completa? Una tarea pendiente

	Santos - Monterrey	Santos - Mexico DF	Shanghai - Monterrey	Shanghai - Mexico DF
Flete Terrestre	42.8%	41.1%	32.4%	30.6%
Flete Marítimo	39.5%	39.7%	54.2%	55.0%
Trámites de internación	5.4%	5.6%	4.1%	4.1%
TRM	5.1%	4.4%	3.9%	4.8%
Infraestructura terrestre	4.8%	4.9%	3.6%	3.7%
Servicios Portuarios	2.3%	2.4%	1.8%	1.8%

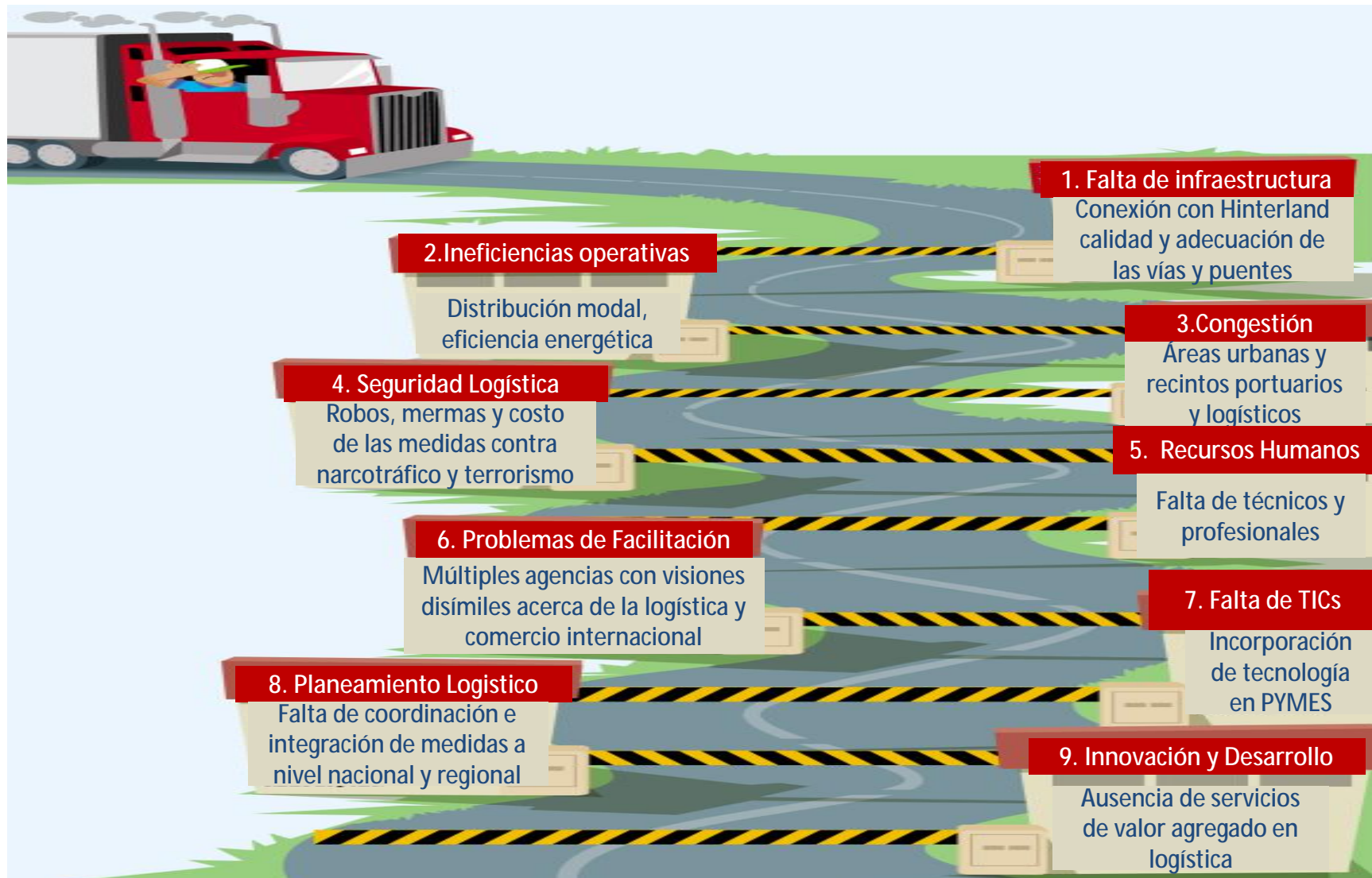
**FACILITACION Y SEGURIDAD**



Fuente: Ricardo J. Sánchez, Unidad de Servicios de Infraestructura, 2013.



# Otras barreras que afectan la competitividad







No es posible la integración productiva  
sin la integración logística

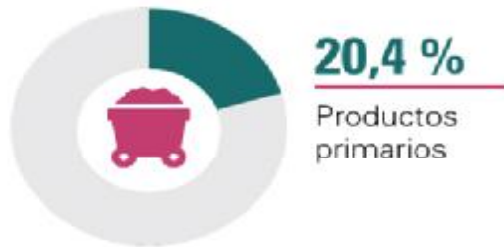


## Cadenas de valor e integración regional

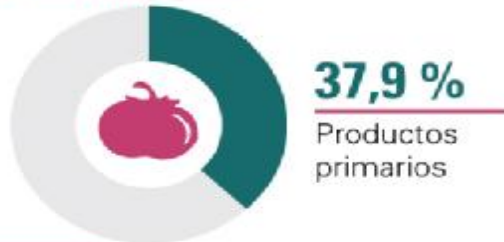
La liberalización del comercio intrarregional no ha estimulado lo suficiente la **diversificación productiva y exportadora** de la región, que sigue mostrando gran dependencia de los envíos de materias primas.

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 **cadenas 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

CEPAL

Fuente: Panorama de la Inserción Internacional de América Latina y el Caribe 2014, CEPAL - <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/37107>

La integración de infraestructuras logísticas permiten no solamente una buena gobernanza de los RR.NN sino también la integración regional y el desarrollo sostenible. 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.



## Cadenas de valor de RR.NN

La logística de RRNN en América del Sur fue desarrollada para transportar grandes volúmenes con un bajo costo por tonelada. Sin considerar costos sociales, encadenamientos productivos y otros efectos positivos sobre el desarrollo.

La integración 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.

Generada la conexión física, aumenta la conectividad (impactos sociales) permite nuevos flujos comerciales y de turismo, fomenta la participación público-privada y la Sociedad Civil.

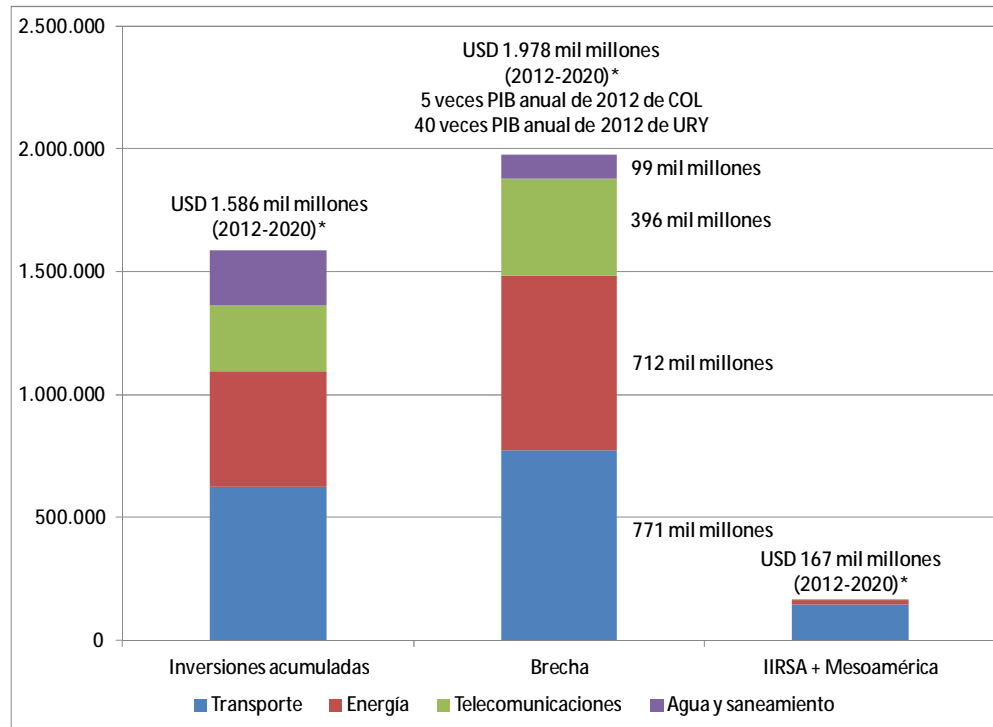


Mineral Facilities of Latin America and Canada, USGS 2006

Obs: Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas



## Inversiones ejecutadas acumuladas, brecha y cartera de proyectos de IIRSA y Mesoamérica (en millones de USD - eje izquierdo) 2012-2020



**Fuente:** Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), sobre la base de información de IIRSA y Proyecto Mesoamérica para el año 2014.

**Promover una participación modal más sostenible:** 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.

**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.



## En definitiva:

Para hacer frente el incremento de la demanda de transporte y energía asociados, sin afectar la sostenibilidad del sector, resulta fundamental:

1. Uso más eficiente de los servicios de infraestructura actuales y futuros: racionalidad y eficiencia energética
2. Integración modal, basada en las necesidades de movilidad y logística nacional
3. Promover una mayor y mejor inversión en infraestructuras económicas

*En cada uno de estos elementos, la información y coordinación de acciones entre los distintos actores y sectores resulta fundamental, tanto a nivel nacional como subregional.*





## Parte III: Políticas de logística y movilidad



## Políticas de logística y movilidad

### Visión:

Las políticas de logística y movilidad, deben ser concebidas de forma integrada y coherentes con un modelo de desarrollo económico y social sostenible, equitativo y duradero.

Donde no existe diferencia entre los ámbitos geográficos de las políticas de transporte ni en el sujeto al que se destinan, sean estos pasajeros o cargas.





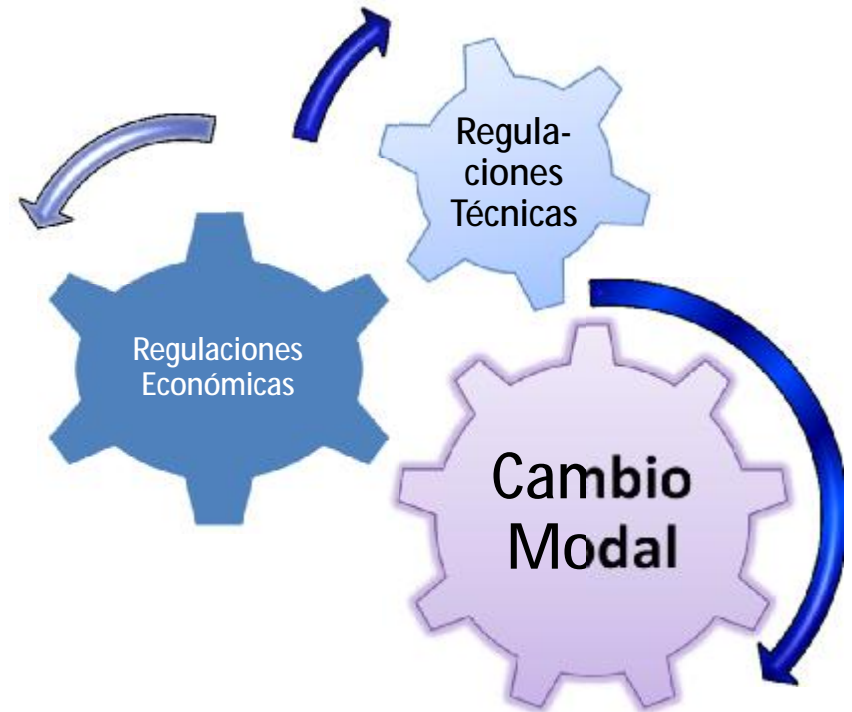
# Las bases del cambio de paradigma

## INTEGRALIDAD

Diseño, Ejecución y Control

## SOSTENIBILIDAD

Económica, Social, Ambiental e Institucional



## COMODALIDAD

Urbano

Interurbano

Regional

Internacional

Personas

Mercancías





CEPAL ha desarrollado una metodología de trabajo participativa, para promover una apropiación por los actores públicos y privados además de las universidades nacionales

## 8 talleres nacionales implementados

- Chile (30 noviembre del 2009)
- Nicaragua (30 septiembre – 01 de octubre del 2014)
- El Salvador (22 – 23 octubre del 2014)
- Honduras (18 -19 noviembre del 2014)
- Costa Rica (21-22 abril del 2015)
- Panamá (26-27 de mayo del 2015)
- Guatemala (28-29 de mayo del 2015)
- Haití (03-04 septiembre del 2015)

**720** funcionarios públicos y privados, además de académicos fueron capacitados en la metodología de las políticas integradas. Este grupo constituye la base de implementación de la futura política, pues entre ellos se incluyen a los responsables de la toma de decisiones actuales y futuros.



# Principales preocupaciones que motivan una política nacional y su articulación subregional



Fuente: Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional, CEPAL 2015.



**Thank  
You!**



**NACIONES UNIDAS  
UNITED NATIONS**



**Ricardo J. Sánchez**

**Acting Director**

**Natural Resources and Infrastructure Division  
United Nations ECLAC**

**[Ricardo.Sanchez@ECLAC.org](mailto:Ricardo.Sanchez@ECLAC.org)  
<http://www.eclac.org/transporte>**