

## **TALLER SOBRE LA AYUDA PARA EL COMERCIO Y LAS INFRAESTRUCTURAS: COLMAR EL DÉFICIT DE FINANCIACIÓN**

**16 DE FEBRERO DE 2015**

**PRESENTACIÓN DE LA SRA. CARMEN GISELA VERGARA  
SECRETARIA GENERAL DE LA SIECA**

### **INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD: UNA VISIÓN REGIONAL**

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana ha sido, por más de cincuenta años, el apoyo técnico para el Consejo de Ministros de Integración Económica. El Consejo de Ministros de Integración Económica está conformado por los Ministros de Comercio de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, países suscriptores del Tratado General de Integración Económica y de su Protocolo, el Protocolo de Guatemala. Las metas de integración económica establecidas en el Tratado General y su Protocolo aún no han sido alcanzadas, sin embargo el grado de avance del proceso de integración económica ha tenido un impacto positivo en la vida de los 45 millones de Centroamericanos. Después de EEUU, Centroamérica es el segundo destino para las exportaciones centroamericanas; esto permitió a Centroamérica tener tasas de crecimiento positivas y mayores al promedio mundial durante la crisis financiera de 2008. La disminución en las exportaciones al resto del mundo se vio compensada por el aumento en exportaciones intracentroamericanas. Reconociendo la importancia del proceso de integración económica, el Consejo de Ministros en recientes ejercicios de reflexión, definió como ejes prioritarios para los próximos 10 años la inclusión, competitividad y productividad de Centroamérica. Estos ejes son transversales en todos los proyectos que el Consejo de Ministros y la SIECA planean y ejecutan. Entre los proyectos que están por ejecutarse está la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad elaborada a solicitud de los Presidentes de Centroamérica. El Banco Interamericano de Desarrollo y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional apoyaron a la SIECA para la elaboración de la Estrategia. Mientras el equipo de trabajo elaboraba el borrador de la estrategia, fue evidente que habían situaciones que no permitían que Centroamérica aprovechara al máximo los beneficios de la infraestructura para el comercio con la que cuenta.

El Banco Interamericano de Desarrollo encontró que la velocidad a la cual se mueve la carga a lo largo del corredor pacífico en Centroamérica es, en promedio, 16 kilómetros por hora, y en algunas partes baja hasta 9 kilómetros por hora; velocidades inferiores a las de las carabelas que Cristóbal Colón utilizó en 1492 en su primer viaje a América. Ante una situación como esta, y apoyados en la literatura existente que señala que la inversión o renovación de infraestructura puede generar dividendos en términos de crecimiento económico, competitividad, reducción de pobreza y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, es fácil sobreestimar el impacto de la brecha de infraestructura. Sin embargo en el caso de Centroamérica se indagó ante las posibles causas de estas velocidades tan bajas, y se encontró que las demoras, no son atribuibles en su mayoría, al estado de las carreteras, si no a los tiempos demorados en los pasos fronterizos. Este fenómeno resultó de gran interés pues hizo evidente que el problema al cual Centroamérica se estaba enfrentando no era lo que comúnmente se considera como problemas de infraestructura logística, si no a la utilización de esta. Al expandir un poco más el análisis del fenómeno se encontró que estas ineficiencias inciden en la creación de cadenas centroamericanas de valor, y en la incorporación de productos centroamericanos en las cadenas globales de valor. El Banco Mundial encontró que condiciones como esta afectan la integración del sector privado a los mercados globales. En particular, afecta la capacidad de las empresas a exportar, así como la habilidad de atraer inversión extranjera, y por lo tanto reduce las oportunidades de una mayor integración internacional, mayor competitividad y mejoras en tecnología e innovación. Hoy en día, ninguna de las cadenas centroamericanas de valor incluye productos perecederos. La lenta velocidad con la que se mueve la carga en Centroamérica es un desincentivo para que el sector privado se involucre en comercio de productos perecederos; el sector privado simplemente no puede correr el riesgo de tener un camión con vegetales moviéndose bajo el sol tropical por tanto tiempo. Esto a su vez merma las ventajas competitivas de Centroamérica y pone a la región en desventaja de países más grandes o regiones adonde las mercancías pueden moverse a mayor velocidad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior el Consejo de Ministros y la SIECA informaron a la Reunión de Presidentes de los hallazgos, y la Reunión de Presidentes en la Declaración de Punta Cana de 2014

instruyó al Consejo de Ministros para que a la luz de lo encontrado y del Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio se preparara la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad. Reconociendo que esta estrategia llevaría tiempo echar a andar, se definieron con el apoyo de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo cinco medidas prioritarias de corto plazo que permitirían, entre otras cosas, un aprovechamiento más eficiente de la infraestructura logística existente en Centroamérica, con especial atención a los puestos fronterizos entre los países. Para definir estas cinco medidas prioritarias, se tomó en consideración 1) la existencia de una base legal regional para la medida; 2) la implementación relativamente sencilla, y que fuera ejecutable en un periodo aproximado de un año y de bajo costo; y 3) el impacto positivo en el costo, tiempo y predictibilidad de la circulación por los pasos fronterizos en el corto plazo. Las cinco medidas que se implementarán en 2015 serán: 1) Declaración Anticipada y por medios electrónicos de formularios contemplados en la legislación regional, 2) agilización y coordinación de controles migratorios, 3) certificados fito y zoonosanitarios electrónicos, 4) registro de unidades de transporte por medio de dispositivos de Radio Frecuencia RFID, y 5) utilización de sistemas de cámaras en pasos de frontera. Otro factor que es importante señalar es el involucramiento del sector privado para la definición de estas medidas, la SIECA a través de su Consejo Consultivo para la Integración Económica, que reúne al sector privado organizado a nivel regional, obtuvo retroalimentación sobre los problemas y preocupaciones del sector privado en este tema e incorporó las necesidades de estos en las cinco medidas.

Como complemento a estas medidas existe un sistema de gestión coordinada de fronteras (a través de un modelo de pares de países, pares de fronteras) que promoverá la coordinación de agencias del sector público y el sector privado para mejorar los procedimientos de recaudación, control, seguridad fronteriza y la facilitación del tránsito de mercancías y personas, en un marco de eficacia del control y eficiencia en el uso de los recursos. Los pilares de este sistema incluyen: el fortalecimiento de las ventanillas únicas de comercio exterior, la promoción de programas de operadores confiables, la realización de controles basados en la gestión integral del riesgo, la reforma de la infraestructura y equipamiento fronterizo, los impactos económicos y sociales de dichas intervenciones, así como la coordinación e integración de los procedimientos de control. Para cada componente, se han definido parámetros regionales comunes basados en las mejores prácticas internacionales incluyendo la tipificación de puntos fronterizos lo que permite dimensionar la inversión, horarios, equipos y personal asignado a cada punto.

El Banco Mundial en una publicación sobre la infraestructura en América Latina recomendó que la inversión pública debe ser reorientada, y darle un mayor énfasis al mantenimiento y a la rehabilitación de proyectos existentes, frente a la tentación de invertir únicamente en proyectos nuevos de gran perfil. Eso es precisamente lo que Centroamérica está haciendo. Como producto del shock externo generado por la crisis de 2008, los gobiernos Centroamericanos aún están actuando con precaución antes de embarcarse en grandes proyectos, sin embargo Centroamérica debe insertarse exitosamente en las cadenas globales de valor y fortalecer y fomentar la creación de cadenas centroamericanas de valor. Las lecciones que Centroamérica puede dejar son tres: 1) Evaluar constantemente el desempeño de la infraestructura existente y explorar áreas en las que se pueda aprovechar más, 2) utilizar la tecnología nueva y ponerla al servicio de la infraestructura existente; esto puede aumentar exponencialmente los retornos de la inversión original en la infraestructura, y 3) involucrar al sector privado en los temas. El sector privado no debe ser visto únicamente como una fuente de financiamiento para proyectos. En los países en desarrollo puede que el sector privado no cuente con los fondos necesarios para realizar inversiones, sin embargo las experiencias y conocimientos de ellos no deben ser desestimadas.

Muchas gracias.