

# Sostenibilidad en el desarrollo de la infraestructura logística en América Latina.

*XXI Congreso Latinoamericano de puertos.*

*Antigua Guatemala del 9 al 12 de Abril de 2012*

**Juan M. Esquembre**

jesquembre@fundacion.valenciaport.com

**Director de Desarrollo Portuario**

**Fundación Valenciaport**

# AGENDA

- 1.- Importancia del sector logístico
- 2.- Conceptos básicos: Logística. Sostenible. Infraestructura.
- 3.- Preguntas y opciones.
- 4.- Infraestructuras logísticas en América Latina.
- 5.- Modelo logístico sostenible, como cuestión de Estado en América Latina.
- 6.- Conclusiones.

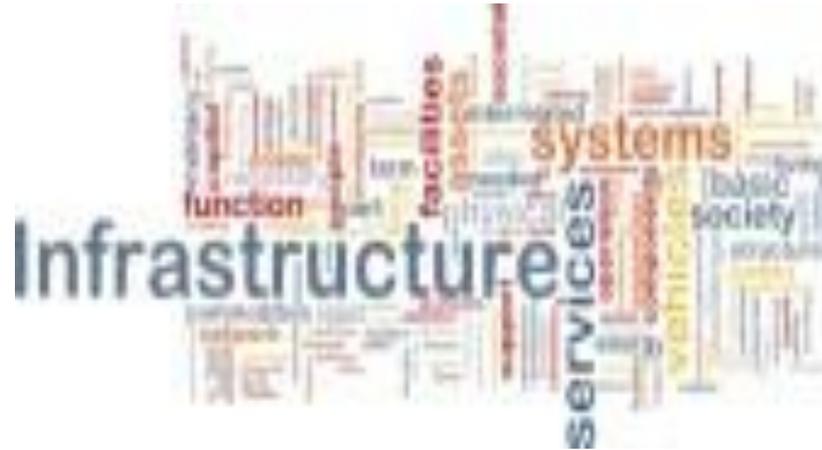


# 1.- LA IMPORTANCIA DEL SECTOR LOGÍSTICO

El valor del sector logístico supone aprox.  
el **14 por 100 del PIB mundial.**

**OCDE:** "Las infraestructuras están **en el centro**  
del desarrollo económico, social y ambiental"

**BANCO MUNDIAL:** Las infraestructuras son el  
**eje clave** para los procesos de urbanización y  
el mecanismo de integración entre los sectores  
urbanos y el resto del territorio.



## 2.- CONCEPTOS BÁSICOS. LOGÍSTICA. SOSTENIBLE. INFRAESTRUCTURA



## LOGISTICA:

La parte del proceso de **gestión de la cadena de suministro** encargada de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenaje y el **flujo directo e inverso** de bienes, servicios y toda la información relacionada con éstos, entre el punto de origen y el punto de consumo, con el propósito de cumplir con las **expectativas del consumidor**.

(Fuente: Council of logistic management)

## LOGISTICA:

“El arte de superar la brecha del espacio y del tiempo”

- Debe ser un **instrumento estratégico** de la gestión empresarial.
- Orquesta un conjunto de medios, operaciones y servicios que **“facilitan”** que una transacción comercial, una mercancía, llegue desde su origen a su destino con puntualidad, en las condiciones pactadas entre comprador y vendedor, y a un **precio final competitivo.**

## SOSTENIBLE / SOSTENIBILIDAD:

1987.- Gro Harlem Brandtland. Primera Ministra de Noruega.

***“Aquel desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.***

### **ACENTO en:**

- La vertiente ambiental
- No dañar los ecosistemas
- Proteger el patrimonio natural
- Reducir las emisiones al aire
- Proteger el agua
- Limitar las sustancias químicas nocivas para el aire y para el agua

**INFRAESTRUCTURA:** La parte de la construcción que está bajo el nivel del suelo. (RAE 1.970)

## **INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA:**

Toda obra o construcción hecha con el objetivo de procurar **mejor conectividad** entre las personas y mejores accesos a las fuentes de materias primas, a los procesos de producción, distribución física y accesos a los mercados, con el propósito de facilitar tanto la convivencia como la mejor opción en las comunicaciones y en el resultado de las transacciones comerciales.



### 3.- PREGUNTAS Y OPCIONES.



## LA DEMOGRAFIA.- LA POBLACIÓN MUNDIAL

Año 1.800 .....	1.000 millones de habitantes
Año 1.900 .....	1.650 millones de habitantes
Año 1.950 .....	2.519 millones de habitantes
Año 1.975 .....	4.100 millones de habitantes
Año 2.000 .....	6.000 millones de habitantes
Año 2.011 .....	7.000 millones de habitantes

### TASA DE CRECIMIENTO ANUAL

- De 1.900 a 1.950 ..... 0,85 por 100 anual
- De 1.950 a 2.000 ..... 1,78 por 100 anual

## CONSULTORA R.L. POLK:

En el año 2.011 circulaban en el mundo 1.000 millones de vehículos a motor.

La previsión para 2.015 es que circulen un 20 por 100 más. Hay países en Asia que el parque automotor está creciendo el 43 por 100 anual.

## MR. CARLOS GHOSN.- PRESIDENTE EJECUTIVO DE RENAULT

(declaraciones 28 marzo 2011)

*“Hoy circulan en el mundo 750 millones de coches. La previsión es que para el año 2.050 circulen 3.200 millones. En pocos años la industria automotor de la India será tan potente como la de EE.UU.”*

## ALGUNAS PREGUNTAS

¿ Es la **SOSTENIBILIDAD** una forma de pensar crítica con los estándares del modelo económico actual?

¿ Es posible con el actual modelo, un desarrollo empresarial con equidad, integrador y sostenible?

¿ **DESARROLLO** y **SOSTENIBILIDAD** son términos contradictorios o incompatibles en nuestro modelo actual?

## UN ASPECTO MUY POSITIVO

La preservación y la protección del medio ambiente es una de las **prioridades** y responsabilidades que tienen los Gobiernos y la sociedad mundial como condición necesaria para mantener el desarrollo económico.

Si pretendemos un desarrollo sostenible, con equidad e inclusión social ¿Será ello posible para el conjunto de la población mundial en continuo crecimiento?

**¿Es simplemente una UTOPÍA?**

## OPCIONES

1ª.- Mantener el actual modelo de crecimiento.

2ª.- Establecer a escala planetaria un nuevo modelo de desarrollo efectivamente sostenible y ecológico.

3ª.- Transitar hacia un modelo intermedio procurando ir reduciendo las **CAUSAS** de la contaminación y de los impactos negativos en el ambiente :

**¿Es posible hacer las cosas de otra forma?**

**(La anécdota de la mística española Sta. Teresa de Jesús)**



## 4.- Infraestructuras logísticas en América Latina.

## Las Infraestructuras **NO** son un fin en sí mismas.

Oponerse a la construcción de una determinada infraestructura no siempre supone ser un **“enemigo”** del progreso.

Se ha creado una **conciencia errónea** en la opinión pública dando a entender que cualquier infraestructura **es, por sí misma**, un factor impulsor del desarrollo, de la modernización y de un mejor nivel de vida.

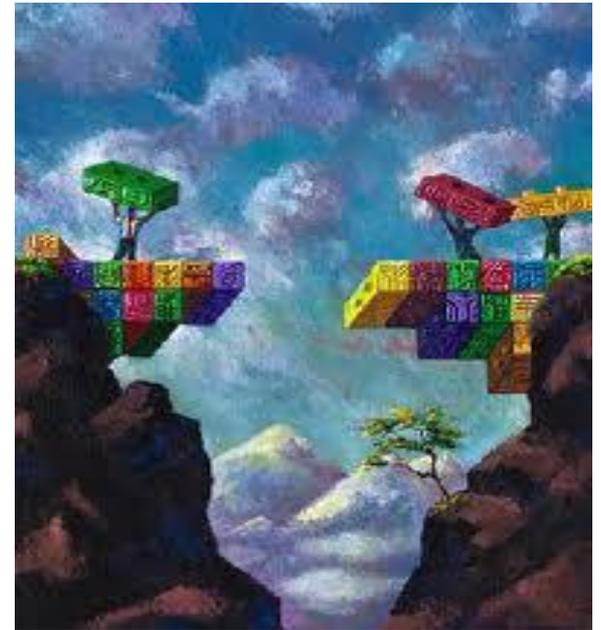
# LA BRECHA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

## INDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO Y CALIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS

(puertos, aeropuertos, ferrocarril, carreteras y TICs)

Valoración de 1 (min.) a 5 (máx.)

**La media regional esta  
alrededor del 2,5**



(Fuente: W Bank)

**CEPAL:** La inversión media en INFRAESTRUCTURAS esta alrededor del **2,2 por 100 del PIB regional**, excepción hecha de Brasil, Argentina, Chile y Uruguay, cuando se necesitaría pasar con urgencia a estar invirtiendo **el 4,2 por 100 de PIB.**

Si se quiere alcanzar a los países del sudeste asiático y la UE sería necesario invertir **entre el 5,2 y el 7,9 por 100 del PIB.**

**Dr. ENRIQUE IGLESIAS**, Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Iberoamérica. Salamanca 2005: *“Para reducir la brecha de infraestructuras e ir alcanzando a los países desarrollados, Iberoamérica necesita invertir **entre el 4 y el 6 por 100 del PIB regional en los próximos 20 años**”.*



**PIB regional 2011 = Aprox. 5.235.000.- millones de US\$**

**2,2 por 100 = 115.170 mills. de US\$**

**4,2 por 100 = 219.870 mills. de US\$**

**6 por 100 = 314.100 mills. de US\$**

**104.700.- de mill.US\$**

**198.930.- de mill.US\$**



- Dificultad e insuficiencia de los **recursos fiscales**.
- **Prioridades** presupuestarias y asistenciales del Sector Público.

**NECESIDAD DE COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA.**

## 5.- Modelo logístico sostenible, como cuestión de Estado en América Latina.



“El territorio (el suelo, el agua y el cielo) es un bien a conservar y que hay que proteger”

Hasta hoy no parece que **EL MERCADO** genere por sí mismo mecanismos de protección medioambiental.

**COMISION EUROPEA:** Los gobiernos tienen un papel que desempeñar para crear un marco de condiciones adecuado y mantener **la LOGISTICA en el orden del día político.**

Es **el ESTADO** el que ha de establecer los instrumentos jurídicos para la planificación, la prevención de riesgos, la supervisión, la restauración de impactos negativos y externalidades sobre el medio ambiente y el ciudadano.

Con carácter general, hoy, ni el individuo ni la colectividad, por sí mismos, son capaces de **“autolimitarse”** en sus propias satisfacciones para respetar el medio ambiente.-

Inundaciones, Tormentas, Huracanes, Deslizamientos, Sequías, Temperaturas extremas, Incendios forestales.

El número de eventos de estos fenómenos naturales se ha **multiplicado por 4 en América Latina** desde el período 1.970-79 a 2.000/2007. (*Fuente: CEPAL sobre la base “EM DAT Emergency Events Database”*).

Para estos mismos fenómenos y de la misma fuente, las **pérdidas** estimadas para el período 1.970 – 2.008 alcanzan los 81.435 millones de dólares en el conjunto de países de América Latina.

- Existe la percepción generalizada de la gravedad y las consecuencias de los desequilibrios medioambientales.
- Esta situación ha **sensibilizado** a una buena parte de la población sobre la posibilidad de una crisis de consecuencias catastróficas.

La respuesta a estas dos cuestiones tiene dos dimensiones:

**1.- PREVENTIVA**

**2.- CORRECTORA**

Y es desde **EI ESTADO** desde donde se han de liderar estas respuestas.

**SOTENIBILIDAD es hacer las cosas de otra manera.**

**SOSTENIBILIDAD no es tener más, ES vivir mejor.**



## ALGUNAS FALENCIAS A CORREGIR EN EL ESTADO I

- **Perfil medio bajo** en la fortaleza institucional de los Organismos del Estado con resultado directo en su capacidad de liderazgo, de negociación y de gestión.

- Adecuación y modernización del **marco jurídico**, escasamente orientado al ahorro de recursos naturales y al respeto al medio ambiente.

- Deficiencias e **interinidad en los equipos** técnicos y profesionales al servicio de la Administración del Estado.

Visión cortoplacista condicionada por los **tiempos políticos**.

## ALGUNAS FALENCIAS A CORREGIR EN EL ESTADO II

- Desarticulación y **descoordinación administrativa** entre la planificación, la licitación, la ejecución, en ocasiones la concesión, las normas de uso, la regulación y la supervisión de las infraestructuras logísticas.
- La **escasa visión sistémica** de la logística con proyección sostenible.
- Excesivo uso del rótulo **“Sostenible”** cuando en realidad no lo es.

## EL RETO DE LA GOBERNANZA Y DE LAS BUENAS PRÁCTICAS

- ¿Es posible hacer las cosas de otra forma?
- ¿Son las políticas sostenibles unilaterales **un freno o una barrera** comparativa a la implementación de nuevas inversiones?
- ¿Resulta necesaria una **actuación política multilateral** para corregir, sensibilizar y prevenir nuevas agresiones al medioambiente?



## OBJETIVO: MIGRAR HACIA OTRO MODELO

- **Visión sistémica** de las infraestructuras logísticas.
- Procurar obtener **el óptimo en la distribución modal.**
- La sostenibilidad en sus tres vertientes, debe considerarse una **variable sustantiva** en el análisis y en el desarrollo económico.
- Se debe **estimular** la obtención de beneficio empresarial como una de las consecuencias del respeto privado al desarrollo sostenible.

## POLITICAS A NIVEL REGIONAL I

- Mayor protagonismo y **participación de los organismos multilaterales**, no sólo financieros sino sobre todo políticos.
- Elaboración conjunta de **Agendas y Hojas de Ruta** relativas al desarrollo sostenible de infraestructuras logísticas.
- Establecimiento de **políticas “realizables”**.
- Mayor **coordinación** en la armonización de los cambios legislativos relativos al caso.
- **Trabajo conjunto** a nivel de Gobiernos en el fomento efectivo de la multimodalidad.

## POLITICAS A NIVEL REGIONAL II

- Eliminar **trabas** y fomentar el **cabotaje regional**.
- Acuerdos bi o multilaterales en la ordenación y desarrollo del **transporte fluvial**.
- **Facilitación** administrativa transfronteriza.
- Protección coordinada ante los **grupos de presión** multinacionales.
- Establecer instrumentos de **control y seguimiento** compartidos.
- Exigencias de restauración y **políticas sancionadoras** armonizadas.



## 6.- Conclusiones.

1.- La sostenibilidad, tanto la **PREVENCIÓN** como la **CORRECCIÓN** de externalidades, necesitan:

- Voluntad política
- Políticas realizables
- Marco jurídico adecuado
- Consensos: Transparencia y participación
- Recursos: Humanos y financieros

- 2.- Enfoque integral y sistémico desde el **ESTADO** en la planificación de infraestructuras logísticas.
- 3.- Reforzamiento de la **SEGURIDAD JURÍDICA** para atraer a la inversión privada destinada a infraestructuras. Reducir la brecha existente.
- 4.- Armonizar los criterios a nivel regional sobre **GOBERNANZA** en materia de infraestructuras logísticas **SOSTENIBLES** potenciando la profesionalidad y la estabilidad de los equipos, fuera de los tiempos políticos.
- 5.- Ir paso a paso con una **HOJA DE RUTA** bien elaborada.

## EN CUANTO AL CASO PORTUARIO SE REFIERE:

- 1.- **Liderazgo** de las AA.PP. Y su **fortalecimiento** institucional.
- 2.- **Rigor** en **la Planificación de Infraestructuras** y en la Evaluación Ambiental de los Planes y Proyectos.
- 3.- **Acciones** concretas para **reducir externalidades** como polución, residuos, ruidos, congestión vehicular, accidentes, etc.
- 4.- Considerar los **accesos terrestres** como parte de estas políticas.

## 5.- Invertir **RECURSOS** en su ejecución:

- Elaboración de **Planes Estratégicos** sostenibles
- Elaboración de **Planes Maestros**
- Políticas comerciales de fomento al **ECO puerto.**
- Establecimiento de **Ventanilla Única** Portuaria.
- Centro de tratamiento de **residuos.**
- Medios de **prevención** y preservación del ambiente.
- Medios de intervención ante desastres ecológicos.
- Políticas de **eficiencia energética.**
- Contribución a **optimizar las opciones** intermodales y logísticas.

**El puerto** ha de pasar de ser un **VECINO MOLESTO** a **liderar** el trabajo hacia la **SOSTENIBILIDAD**, la creación de empleo cualificado y la inclusión social.



**MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN**

**Juan M. Esquembre**

***jesquembre@fundación.valenciaport.com***