

SUMARIO ANUAL

lo mejor y lo peor del 2011

Al término de un ciclo, siempre es necesario hacer un recuento de lo caminado a lo largo del mismo. En este sumario, recogemos lo mejor que en materia logística se realizó, así como los retos y desafíos que quedan pendientes para 2012; un año que, sin duda, empezaremos con sentimientos encontrados de esperanza, pero también de incertidumbre, ante lo que las elecciones presidenciales puedan traer consigo, pero también, con un ánimo optimista, apoyado en los muchos logros que sí se han alcanzado en materia de competitividad, pese a las circunstancias adversas que operan en contra.



Al iniciar el año, advertimos que Visión, Prudencia y Valor serían los lazarillos de los cuales tendríamos que asirnos para atravesar un 2011 incierto, cuya aparente y sospechosamente equilibrada economía, no dejaba de inquietarnos. Si bien cierta estabilidad se había logrado tras los efectos de la crisis económica de 2009, el clima de violencia e inseguridad desatado por la narcoguerra ponía en riesgo los precarios niveles de competitividad, apenas alcanzados entonces. Los logísticos nacionales, sustentados por las predicciones de especialistas financieros, predecían un efecto de campana, donde las altas y bajas podían presentarse intempestivamente. Pues bien, esa sensación de temor que provoca caminar sobre terreno minado -con la cual iniciamos 2011- vuelve a presentarse en la antesala del 2012, a pesar de los momentos de confianza que se tuvieron a lo largo del año.

Y es que el inevitable impacto de los dolorosos eventos que golpearon al orbe, nos recordaron cuán vulnerables nos ha hecho la globalización ante el efecto dominó, a pesar de los muchos esfuerzos que local o regionalmente se hagan. Así lo pudimos apreciar al suscitarse los eventos más sobresalientes del año: El alza de los precios en los combustibles, provocado por la crisis política de Medio Oriente; las interrupciones en las cadenas de suministro del sector automotriz, provocadas por el tsunami de Japón; y la falta de credibilidad en los políticos, tras su probada incapacidad para administrar las economías de sus países y solucionar los problemas de deuda, como lo vimos en Grecia e Italia, y

De acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo, México ha dado un paso clave para mejorar su competitividad con la estructuración del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL). El desafío será implementarlo.

el mismo Estados Unidos, lo cual nos deja, a países menos potencializados, a merced de la desesperanza.

Sin embargo, los claro-oscuros de los diferentes escenarios nos obligan a otorgar el beneficio de la duda... Ciertamente lo bueno, puede restarle impacto a lo malo. Para forjarnos un juicio razonablemente objetivo, analicemos las perspectivas desde diferentes panoramas.



Economía global

Ciertamente, predecir 2012 vuelve a ser difícil, pues a pesar de un cierre de año “tranquilo”, los mercados volverán a navegar con numerosos factores de riesgo latentes en los próximos meses, tal como lo señala Rodolfo Campuzano Meza, Director de Estrategia y Gestión de Portafolios de Banco INVEX. “La incertidumbre en el entorno económico mundial ha ido al alza en los últimos meses, principalmente por la lentitud con que se combate la crisis de deuda en la Unión Europea. Los avances observados, hasta el momento, no clarifican los temas prioritarios que causan la desconfianza en mercados financieros, por lo que se ha incrementado la percepción de riesgo”, señala.

Por esta misma razón, Campuzano Meza advierte que los costos de financiamiento serán mayores, principalmente por la aversión al riesgo de los inversionistas. La debilidad financiera, en última instancia, podría crear una contracción crediticia mayor a la observada en los últimos meses, la cual afectaría negativamente al sistema bancario en general.

“Derivado de ello, las perspectivas globales de crecimiento económico han ido a la baja a partir de la segunda mitad de 2011. Es casi inevitable una recesión en la Unión Europea a principios de 2012, y su profundidad y duración dependerá en gran medida de la clarificación de los temas expuestos arriba. Por otro lado, si se logran acuerdos que permitan neutralizar parcialmente los efectos de la crisis, podríamos observar a nivel global un crecimiento económico moderado, y anticipar un crecimiento cercano al 2.0% en el PIB de Estados Unidos”, agrega Campuzano Meza.

A decir del financiero, en México, se ha observado que la economía sigue con un ritmo de crecimiento superior al esperado. En la producción industrial se ha podido observar que la desaceleración, hasta el momento, es menor a la anteriormente estimada. En particular, se observa que el sector de las manufacturas -muy influido por la economía norteamericana- no ha sido afectado de manera significativa, por la debilidad en ese país. Por su parte, el consumo interno se mantiene con tasas positivas, influido por la estabilización de la tasa de empleo en el país, una inflación muy moderada, y una expansión del crédito personal. Por consiguiente, Campuzano Meza considera que el crecimiento en México podrá mantenerse arriba del 3% trimestral anualizado durante 2012.

“Los principales riesgos para la economía nacional son los efectos que pudiera tener un menor crecimiento del sector externo. La principal fuente de debilidad sería un agravamiento de la situación en Europa o la continuidad de la volatilidad financiera global”, agrega el directivo de INVEX. “Por su parte, en Estados Unidos, falta el arreglo de su problema fiscal, algo que luce difícil por las diferencias en el Congreso. En China, la desaceleración económica preocupa a muchos países emergentes y existe el riesgo de un aterrizaje brusco.”

En fin, a juicio del financiero, pese a que todos

estos asuntos tengan evoluciones correctas, habrá más episodios de presión a lo largo de 2012, por lo que la prudencia deberá seguir guiando nuestros pasos a lo largo de los meses venideros.



Comercio Internacional

Los disturbios políticos constantes, el terrorismo, la piratería, la guerra y los efectos persistentes de la recesión mundial crearon una tormenta perfecta para que las cadenas de suministro navegaran durante 2011. Hoy en día, la volatilidad global constituye un reto para las empresas que reconsideran sus huellas globales, explorando lugares estratégicos que aporten flexibilidad a sus cadenas, e identificando nuevos mercados de manufactura y exportación. Las estrategias de contratación secundaria y terciaria, la contratación cercana y la expansión de las empresas -teniendo en mente los costos de la logística total y la receptividad a la demanda- centran la atención en los objetivos secundarios y consideran las viejas direcciones desde puntos de vista nuevos.

Sin embargo, en este dinámico contexto, dos cuestiones siguieron destacándose en el ámbito del comercio internacional: la potenciación del bloque BRIC y el crecimiento de la clase media de Asia, que le dinamiza ahora como potencia de consumo, además de serlo -desde hace varios años- en el terreno de la manufactura. Sin duda, estas dos circunstancias globales reajustarán las cadenas de suministro en los próximos meses.

Los países del bloque BRIC (Brasil, Rusia, India y China), que ya representan 14 por ciento del PIB mundial a la paridad del poder adquisitivo (PPA), irán adquiriendo mucha mayor fuerza en la economía mundial en los próximos 25 años, gracias a sus tasas de

De acuerdo a los indicadores del Foro Económico Mundial, México mejoró su posición 8 lugares en 2011 (58), siendo la tercer economía más competitiva de Latinoamérica, después de Chile (31) y Brasil (53).

crecimiento y grandes poblaciones; incluso, regiones como Indonesia y Sudáfrica, que siguen a pasos agigantados el trayecto de los cuatro grandes. En nuestra edición 69, señalábamos cómo algunos expertos predicen que en los próximos 40 años, China y la India podrían llegar a ser los proveedores mundiales dominantes de bienes manufacturados y servicios, mientras que Brasil y Rusia podrían alcanzar un dominio similar como proveedores de materias primas.

Por su parte, Asia, sigue representando un desafío importante para las grandes empresas transnacionales, pues mientras se ven atraídas por el creciente capital de consumo que representan sus países, la infraestructura de la mayoría de las ciudades aún no es la adecuada para el establecimiento de centros de distribución y la estructuración de redes multimodales para el flujo de las mercancías. En la mayoría de los mercados asiáticos el crecimiento económico ha superado el desarrollo de infraestructura logística, por lo que las transnacionales seguirán “adaptándose” a lo que hay –mientras se prospera en ese sentido-, para capitalizar el poder adquisitivo de dichos mercados.

En América, mientras Canadá, Chile y Brasil siguen haciendo lo propio para potenciar sus capacidades competitivas, México sigue batallando con sus múltiples problemas internos, los cuales hacen deslucir los esfuerzos que realiza para elevar el nivel competitivo del país, dándole ventaja a Brasil en materia de proveduría de materia prima y mano de obra. Mientras tanto, Panamá sigue avanzando en la ampliación de su canal, y Colombia sigue gestionando con China la construcción de su propio canal seco, para competir con su vecino del norte.

Europa, por su parte, sigue batallando con la congestión y la cohesión para sanar las fracturas existentes entre sus países, a pesar de su infraestructura logística de talla mundial. El mosaico de circunstancias adversas que se presenta en un terreno tan pequeño, hace difícil evitar los efectos colaterales, a pesar de los muchos esfuerzos de intervención que los Países Bajos, Suiza y Alemania hacen para no desequilibrar la fuerza del bloque comercial

Las exportaciones de manufactura en México son mayores que las de toda Latinoamérica juntas. México es el principal exportador de vegetales de AL.

La economía de México obtiene calificaciones destacadas, en diversos índices internacionales. El reto será mejorar esas posiciones.

- ★ Número 14 del mundo en extensión territorial, 11 en población, y en tamaño de economía (considerando la base de Paridad de Poder de Compra).
- ★ Número 35, en el índice Doing Business del banco Mundial, 44 lugares por encima del mejor posicionado de los BRIC (China 79).
- ★ Número 8 en el índice de confianza para inversión extranjera, elaborado por la consultora internacional AT Kearney, por encima de países como Canadá, Reino Unido, o Rusia.
- ★ La mejor calificación entre los países de la OECD, en cuanto a déficit público como porcentaje del PIB con 2.5%, siendo el promedio OECD de 7.5%.
- ★ Entre los mejores clasificados en cuanto a deuda pública como porcentaje del PIB, con un índice de 34%, siendo el promedio OECD de 96%.
- ★ Calificación de riesgo entre las mejores del mundo con 145 pb, superando a países como Brasil (175).

Fuente: Conocer Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales

europeo. Los fracasos financieros de Grecia e Irlanda, así como los problemas económicos de España, la corrupción política de Italia y los conflictos entre los sindicatos de Francia, han puesto en duda las bondades del bloque comercial y su liderazgo, generando molestias y provocando la reactivación de tendencias socialistas, así como la conformación de redes de asistencia social; lo cual, en opinión de algunos, pone en riesgo el capitalismo del libre comercio en la región.

Por último, en materia de comercio internacional, cabe mencionar que la convulsionada situación del Oriente Medio y África, ponen en riesgo

constante la ruta del Canal de Suez, nexo natural del comercio euroasiático; sin embargo, la promesa de un cambio político y diplomático entre los países de la región pudiera abrir la posibilidad de nuevos puntos estratégicos para la logística y el comercio globales, sobretudo si consideramos el potencial logístico de los Emiratos Árabes Unidos, identificados por el Banco Mundial como el centro logístico con mejor desempeño del Golfo.



Tecnología

En la última década, la tecnología ha desarrollado un sinnúmero de programas para la administración de cadenas de suministro, administración de almacenes y transporte, los cuales han ido evolucionando en diferentes formas; sin embargo, 2010 y 2011 se caracterizaron particularmente por un aumento significativo del uso de la Red para interconectar clientes, proveedores y distribuidores, en aras de mejorar la productividad, eficiencia y rentabilidad de las cadenas de suministro. Asimismo, el uso de las redes sociales para tales fines aumentó considerablemente a lo largo de 2011. No obstante ello, la Nube fue, sin duda, la innovación del año.

Ciertamente, las soluciones multi-inqui-

De acuerdo al informe *Doing Business 2011*, México es el país con mayor facilidad para hacer negocios en América Latina

nos basadas en la Nube ayudan a las compañías a alcanzar una mejor ejecución, visibilidad, ahorro en costos y colaboración con socios comerciales en toda la cadena de suministro. La variedad de proveedores, soluciones y redes disponibles ayudan a hacer que el cómputo en nube se vuelva una elección cada vez más popular. Para el año 2013, el gasto total de ejecución de un software para cadena de suministro será en total de 2.3 billones de dólares, y el 18 por ciento de ese gasto será en soluciones de tipo nube, según los pronósticos de la investigación tecnológica de la firma Gartner Research.

Y aun cuando para algunos la diferencia entre la Nube y SaaS no es significativa, la mayoría de las compañías encuentran en ella gran facilidad para la toma de decisiones cuando se trata de funciones administrativas tales como transportación, administración de comercio internacional, adquisición, compra y manejo de almacén. Ciertamente lo bueno de esta nueva herramienta, podría verse opacado por la mala actitud de no probarla, sobretudo ante el pronóstico de Gartner Research.

Cimientos sobre los cuales México ha trabajado hasta 2011 para consolidar al país como una plataforma logística estratégica en América Latina. El desafío será optimizar el desempeño de cada uno de ellos.

- ★ Ventaja comparativa: 3 mil kilómetros de frontera con el mercado más grande del mundo y 11 mil kilómetros de litorales en los océanos Pacífico y Atlántico.
- ★ Red de tratados: Acuerdos comerciales con 42 países y un mercado comercial de mil millones de consumidores.
- ★ Fortalecimiento de infraestructura: 76 aeropuertos, más de 26 mil kilómetros de vías férreas, 81 terminales intermodales de carga puestas en operación, 13 nuevos corredores intermodales, más de cien mil kilómetros de carreteras, y 116 puertos marítimos.
- ★ Facilitación comercial: Simplificación arancelaria y replanteamiento de esquemas de excepción; facilitación aduanera y del comercio exterior; fortalecimiento institucional; y desarrollo de Agenda de Competitividad Logística.
- ★ Incremento del valor agregado: Estrategias de innovación, fortalecimiento de capital humano (competencias) y mayores actividades de diseño.

Fuente: SE y SCT

8º SIMPOSIO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD



“HERRAMIENTAS DE OPTIMIZACIÓN DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA PARA EL TLC”

Centro de Convenciones Plaza Mayor
Abril 12 y 13 de 2012
Medellin - Colombia



ORGANIZA



High Logistics Group

PATROCINAN



AVALES INSTITUCIONALES



MEDIOS DE DIFUSIÓN



APOYO INTERNACIONAL



CICLO NACIONAL

Bogota Junio 07 y 08 **Cali** Junio 20 y 21 **Barranquilla** Agosto 16 y 17 **Bucaramanga** Septiembre 13 y 14 **Pereira** Octubre 04 y 05

Mayores Informes:
Teléfonos: (4) 586 56 70 - 586 56 71
Móvil: 310 424 1979
simposioshlg@logisticaonline.com
www.simposioshlg.com





Infraestructura, Logística y Transporte

El Programa Nacional de Infraestructura, el cual ha pretendido constituir a México en una plataforma logística que facilite el intercambio comercial hacia el interior y exterior, avanzó de una manera razonable a lo largo de 2011. Con el fin de establecer el desarrollo de infraestructura en México, el Gobierno Federal, a través de la SCT y la SE, con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), han decidido impulsar un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL) en México, que permita establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en el país.

A lo largo de los últimos años ambas secretarías han realizado diferentes labores, bajo los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, el cual pretende potenciar la productividad y competitividad de la economía nacional, para alcanzar un crecimiento sostenido y acelerar la creación de empleos que permitan mejorar la calidad de vida de los mexicanos. Hoy, empieza a verse el resultado de todos estos años de esfuerzo, consolidándose tanto los proyectos previstos y licitados de infraestructura, como los muchos estudios y diagnósticos que la SE ha venido realizando a través de sus diferentes equipos de trabajo y apoyo, conformados por empresarios, académicos y funcionarios públicos.

Sin duda, la infraestructura, la logísti-

El 62% de la economía mexicana está conformada por servicios. México ocupa el lugar 43 como exportador de servicios en el mundo.

ca y el transporte constituyen hoy en día la triada estratégica de México, cuya vinculación se antoja cada vez más inseparable, y cuyo servicio, en beneficio de la competitividad del país, se hace cada vez más necesario; por esta razón, el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas pudiera ser el eje estratégico para dar cohesión a los diversos esfuerzos que en materia de infraestructura continúan realizándose en el próximo sexenio.

Ciertamente, integrar el desarrollo de infraestructura (incluyendo desde luego el desarrollo inmobiliario industrial), las prácticas logísticas y la evolución de los diferentes modos del transporte a lo largo de 2012, será el desafío más importante tanto para el sector público como para el privado, además de mantener la estabilidad económica del país; sin embargo, no podemos perder de vista que, siendo un año electoral, el cierre de una administración y el inicio de otra marcará un impasse inevitable, en el cual las obras, licitaciones y concesiones se detendrán temporalmente, por lo que tan solo los proyectos del sector privado mantendrán su ritmo evolutivo.

No obstante ello, y a pesar de que la administración saliente sólo alcanzará a terminar entre un 65 y 70% de las obras que se planearon inicialmente por el Plan Nacional de Infraestructura, importantes avances se lograron a nivel de carreteras, proyectos ferroviarios y corredores multimodales (tal como lo especificamos en nuestra edición pasada), lo cual nos permitió subir un poco en el ranking de competitividad mundial.

En materia de transporte, lo “bueno” del año fue la activación del Programa Demostrativo de Autotransporte Fronterizo, liberado el 21 de octubre pasado, al ingresar el primer camión mexicano a territorio estadounidense. Lo “malo” es que el avance de este programa será muy lento, dado el acotamiento del mismo y la desconfianza que despierta en los transportistas mexicanos, además de la cuantiosa inversión que representa para ellos. Sin embargo, cierto es que con ello se le dio cumplimiento a uno de los grandes pendientes del TLCAN, aunque eso signifique esperar 3 años para apreciar los resultados.

Por su parte, los esfuerzos del recién constituido Consejo Mexicano del Transporte por encausar los intereses de

los diferentes modos hacia un mismo objetivo, y lograr una verdadera competitividad intermodal es, sin duda, otro de los grandes aciertos del año, aunque también falta ver los resultados que esta iniciativa genere.



Sustentabilidad

Mientras la globalización económica sigue dinamizando a los países para optimizar su competitividad, el planeta y la sociedad sigue demandando mejores prácticas para elevar la calidad de vida de todos los seres vivos que habitamos el planeta. Ciertamente, el tema “verde” se escucha, lee y comunica cada vez más, lo cual es muy bueno, pues toda difusión que obre a favor de una cultura sustentable siempre será pertinente. Sin embargo, este año, no obstante señalar la importancia de ser cada vez más sustentables, advertimos acerca del abuso que sobre el tema se ha tenido para fines mercadológicos y publicitarios, generando confusión hacia dentro y fuera de las empresas. Sin duda, ésta es la parte “mala” que en materia de sustentabilidad se ha gestado a lo largo de 2011. Una sobredosis de noticias y boletines de prensa se hace circular por el torrente sanguíneo corporativo del país en un afán por oxigenar la imagen de las mismas ante sus mercados. Pero ¡cuidado! No por el hecho de realizar jornadas eventuales de reforestación, tener recolectores pluviales, o disminuir el consumo energético, haciendo uso de tragaluces en centros operativos, por ejemplo, las empresas pueden considerarse sustentables; como tampoco lo son llevando a cabo labores altruistas con ciertos sectores sociales. La sustentabilidad demanda un esfuerzo más integral, con alcance de largo plazo y bajo la planificación de un modelo estructurado.

Tal como lo señaló en su oportunidad Jesús González Arellano, en nuestra edi-

ción 72, la sustentabilidad es el negocio hoy en día. El factor crítico de éxito en las organizaciones depende de que el modelo de negocio sea sustentable; y es justo esto lo que no se ha logrado entender a cabalidad. Las empresas y sociedad siguen confundiendo sustentabilidad con altruismo o filantropía, pero el tema tiene una connotación mucho más amplia que la mera responsabilidad social.

En el terreno ambiental, muchos han sido los acuerdos que a lo largo de los últimos años se han venido tomando alrededor de temas como el cambio climático, la biodiversidad y el movimiento transfronterizo de residuos peligrosos; no obstante, es justo decir que, en general, las instituciones, las leyes y los mecanismos de financiamiento internacionales establecidos para proteger el medio ambiente mundial aún no han alcanzado el desarrollo, madurez y resultados de sus equivalentes en el ámbito económico, como la OMC. Este 2012, México será anfitrión del G20, lo que llevará al gobierno federal a manejar el tema “verde” como una de las banderas atenuantes de los efectos negativos del combate al narcotráfico, ante la comunidad internacional; sin embargo, más allá del objetivo político-diplomático que ello persiga, conscientes debemos estar de que una actitud “verde integral” es, sin duda, el camino de prosperidad para las empresas mexicanas de aquí en adelante.

La Logística no puede ni debe, en este sentido, conformarse con lo que cada empresa realiza a través de su logística inversa, o lo que indirectamente practica al hacer uso de un almacén LEED o con especificaciones sustentables de última generación. No, por el contrario, deberá revisar sus procesos y hacerlos sustentables, además de compartir sus modelos de sustentabilidad con Pymes (tal como lo hace la Asociación de Logística Inversa de Estados Unidos - RLA), y extenderlas hacia la comunidad social en la que la empresa esté

México cuenta con dos laboratorios Logísticos funcionando en el país, los cuales son referentes importantes en América Latina: Centro de Innovación en Logística y Comercio de México, y el Centro Latinoamericano de Innovación en Logística.

inserta, buscando tener con ella un encuentro de convivencia amigable, pero además dirigido hacia la proveeduría de prosperidad y bienestar.

En ese sentido, los múltiples reconocimientos que distinguieron a Walmart de México y Centroamérica por su visión y enfoque, a lo largo del año, la erigieron como la empresa líder en materia de sustentabilidad: Empresa con el Mejor Gobierno Corporativo de acuerdo con Euromoney; Empresa Socialmente Responsable, otorgado por el Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI); Empresa líder del Programa de Liderazgo Ambiental para la Competitividad, de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT); Empresa detallista más sustentable del mundo, de acuerdo con la Clasificación Ecologista de Newsweek y las consultoras Trucost y Sustainalytics; y Empresa número uno en México en desarrollo de líderes, y una de las cinco mejores de Latinoamérica, de acuerdo al estudio *Top Companies for Leaders*.

Para cerrar con broche de oro 2011, la empresa fue reconocida por la Bolsa Mexicana de Valores, dada su destacada actuación en los ejes ambiental, social y de gobierno corporativo, y formar parte de la muestra del novedoso índice de sustentabilidad de México. “Estamos muy orgullosos de que Walmart de México y Centroamérica esté incorporada en este importante índice IPC Sustentable de la BMV. Estamos comprometidos a actuar con integridad y estricto apego a las leyes; a promover el respeto, la equidad de género y la calidad de vida de nuestros asociados; a combatir la pobreza alimentaria a través del desarrollo de comunidades rurales y a contribuir con la sustentabilidad del planeta a través del consumo de energía renovable, ahorro de agua, reciclaje de residuos y ampliación de productos amigables con el medio ambiente para nuestras clientas, que son algunos de los elementos centrales de nuestro compro-

México ocupa el octavo lugar en el Índice de Confianza para la inversión extranjera directa según AT Kearney.

miso de responsabilidad social y desarrollo sustentable”, señaló Scot Rank, Presidente y Director general de Walmart de México y Centroamérica.

Sin duda, la búsqueda de una mejor calidad de vida y una distribución mucho más equitativa de la riqueza y las oportunidades de desarrollo será cada vez más la directriz sustentable por excelencia, y por consiguiente, la directriz operativa de todos y cada uno de nosotros en lo sucesivo.



Principales desafíos 2012

Con base en los resultados de la Primera Encuesta Exploratoria Nacional, estructurada para evaluar la seguridad en la cadena de suministros de exportación, y presentados por el Dr. Miguel Gastón Cedillo Campos en el Congreso de AMTI del pasado mes de octubre, entre los principales desafíos que la industria tendrá para los meses venideros se encuentran los siguientes:

- 1 Es necesario incrementar la eficiencia y seguridad logísticas del país, pero falta coordinación de acciones dentro de un Plan Nacional de Logística.
- 2 Existe una sobre-oferta de “certificaciones” de seguridad que confunde a los usuarios y no muestra beneficios claros.
- 3 El acceso a información confiable es la base para la toma de mejores decisiones. Se necesitan bases de datos confiables.
- 4 Es necesario estandarizar indicadores a nivel TLCAN para el levantamiento de datos relacionados con la seguridad.
- 5 Es necesario el desarrollo de Observatorios nacionales en Latino América, para la evaluación de costos de seguridad en el transporte y su impacto en la competitividad.
- 6 Es importante el desarrollo de un Manual de Mejores prácticas público.
- 7 La oportunidad para desarrollar un bloque regional seguro con Estados Unidos y Canadá radica en la implementación de prácticas de colaboración. ■