



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Para aprovechar mejor algunas de las recientes iniciativas de integración regional, como la Alianza del Pacífico, se necesita reforzar la conectividad entre las economías latinoamericanas, elaborando políticas públicas logísticas.

Políticas públicas: una escasez en América del Sur

Una de las definiciones más adecuadas para el concepto de “políticas públicas” es: “proyectos y actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública, con fines de satisfacer las necesidades de una sociedad”. En un Estado de Derecho, las políticas públicas se refieren a materias o sectores diversos: educación, desarrollo social, salud, seguridad pública, infraestructura, comunicaciones, transporte, energía, agricultura, etc.

Las principales áreas de análisis de las políticas públicas son:

- Beneficios y repercusiones en la sociedad
- El desarrollo social
- La economía, la infraestructura y expansión de las vías generales de comunicación, de telecomunicaciones, del desarrollo social, de la salud y de la seguridad pública, entre otras

- Los planes de desarrollos anuales, quinquenales, etc.
- Los presupuestos anuales de los estados y las administraciones autonómicas y municipales
- La administración pública o sistema burocrático y sus planificaciones
- Los tratados internacionales y las declaraciones de principios de los Estados individuales o unidos en agrupaciones regionales: Naciones Unidas, Organización de Estados Americanos, Unión Europea, etc., con énfasis en la cohesión social y la gobernabilidad para desarrollos integrales o totales.

Es imprescindible partir de las necesidades de los mismos grupos sociales a quienes van a ir dirigidas estas políticas públicas, para poder llevar a cabo la implementación de proyectos reales, viables y sustentables, para lo cual se requiere de la participación de una variada gama de profesionales.

Llevar a cabo una política públi-



ca implica atender una necesidad de la sociedad, esto es, la búsqueda de soluciones a problemas sociales, inquiriendo la satisfacción de los destinatarios de dichas políticas, independientemente del país que se trate; de tal suerte que su puesta en marcha no es sencilla y mucho menos simple, antes bien, representa un alto grado de complejidad y desafíos durante su desarrollo. Pues el proceso de políticas, si bien no es lineal, las fases del ciclo comprenden la construcción del problema público, la definición de la agenda pública, el diseño, la implementación y la evaluación.

Y si bien no es menester de este artículo analizar en profundidad los conceptos, construcción, desarrollo y aplicación de las políticas públicas, sí lo es conceptualizar las mismas en los factores de la logística.

POLÍTICA PÚBLICA LOGÍSTICA

La OCDE, en su informe anual, invita a los países de América Latina a mejorar su infraestructura. La debilidad de los enlaces de transporte constituye un impedimento para el incremento de la productividad y la inclusión social en la región.

Para aprovechar mejor algunas de las recientes iniciativas de integración regional, como la Alianza del Pacífico, se necesita reforzar la conectividad entre las economías

“Si bien la logística es una actividad fundamentalmente privada, el rol del sector público es decisivo, ya que define las condiciones en las que operan los privados, genera una institucionalidad y define prioridades de acción e inversión en el sector de la logística de carga”. (B.I.D.)

latinoamericanas. Simultáneamente, la inversión en sistemas de transporte público contribuiría a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión urbana, aumentando la conectividad rural, mejorando con ello el bienestar, y mitigando las desigualdades. Al mejorar el acceso a los mercados de trabajo y a las oportunidades de educación y formación, un mejor transporte público impactaría de forma positiva tanto la productividad laboral como la inclusión social.

De acuerdo con el experto internacional, Yossi Sheffi, esta entidad impacta en la gestión logística, pues provee la infraestructura de transporte, controla el uso del suelo, ofrece incentivos directos e indirectos para promover la inversión en activos por parte de las empresas en una localización, provee bienes públicos intangibles o servicios como la educación, controla la regulación comercial, las tasas de

impuestos, reglas de inmigración y las políticas ambientales del país.

El carácter transversal de la logística plantea a los actores públicos el desafío de coordinar las acciones de organismos públicos cuya organización ha tenido, tradicionalmente, un sesgo sectorial. A ello se suma la necesidad de alinear iniciativas con el sector privado, e incorporar su visión sobre los desafíos y prioridades de la agenda.

La logística de carga es de carácter nacional, pues la competitividad de una economía se mide a nivel país; sin embargo, muchas acciones importantes son de nivel sub-nacional: mejora de accesos terrestres y procedimientos en puertos, libramientos (*by-passes*) urbanos, logística urbana de distribución de mercancías, o desarrollo de plataformas logísticas y centros multimodales. Por ello, además de su carácter multisectorial, la

“La formulación de políticas atraviesa por un momento crucial. Sin una acción colectiva que adopte medidas integrales y coherentes persistirá un crecimiento lento y decepcionante, dificultando cada vez más cumplir lo prometido a las generaciones presentes y futuras” (OCDE).



agenda logística tiene una dimensión jurisdiccional amplia que requiere desarrollar instituciones y mecanismos de coordinación eficientes.

Varios países han avanzado en este sentido; un actor preponderante es el Banco Interamericano de Desarrollo. Los procesos se adaptan a las particularidades de cada país, pero tienen elementos en común: la creación de espacios de diálogo con el sector privado, y de mecanismos para fortalecer la coordinación entre actores públicos.

El déficit logístico encarece el precio de los productos y merma su

potencial exportador. Por ello se requiere de una mayor inversión pública. El déficit logístico estructural que sufre América Latina merma de forma considerable el potencial exportador de la región. La falta de infraestructuras eficaces, la escasa coordinación logística, la ineficiencia de los procesos arancelarios y la falta de aprovechamiento de las tecnologías de la información, son los principales puntos débiles del sector como cita el *Estudio sobre las capacidades logísticas de los países latinoamericanos* (Informe sobre Perspectivas Económicas elaborado por la OCDE, Cepal y CAF).

Si la velocidad de la “Red de Valor” está dada por la “velocidad del eslabón más lento”, en este caso el Estado, la creación y la adecuada ejecución de Políticas Públicas Logísticas es un elemento vital para la competitividad de las redes de valor en América Latina y en el mundo. El objetivo de la línea es conformar “una usina” de pensamientos sobre Políticas Públicas Logísticas que apoye al gobierno desde un punto de vista técnico y con enfoque sistémico, fortaleciendo sus procesos de toma de decisión a corto, mediano y largo plazo.

Los costos logísticos en Sudamérica representan entre el 18% y el 35% del valor del producto frente al cercano 8% de los países de la OCDE. A nivel macro, mientras que en los países de la OCDE los costos de logística se sitúan alrededor del 9% del PIB, en América Latina y el Caribe están entre el 16% y el 26% del PIB. No obstante, la diversidad es alta entre los diferentes países: por ejemplo, en Perú, los costos medios logísticos representan un 32% del valor del producto; en Chile, por el contrario, esta misma relación es del 18%.

Existen desafíos logísticos que limitan la competitividad de la región en productos intensivos, como los perecederos, pues en América Latina la mitad de las frutas producidas se pierden o se desprecian antes de llegar a su destino final, ocurriendo la mayor parte de la pérdida dentro del proceso de almacenamiento, empaquetamiento o distribución por debilidades en la provisión y coordinación de los servicios logísticos.

Otras medidas de política que podrían reducir los costos de transporte aprovechando al máximo las infraestructuras ya existentes, serían la de aplicar una Política de Logística Integrada, facilitar instalaciones de almacenamiento modernas, mejorar la eficiencia de los procedimientos aduaneros y de certificación, usar las TIC en los procesos de logística y promover la competencia en el sector del transporte (OCDE/CAF/CEPAL).

En nuestra próxima publicación profundizaremos en la ausencia de políticas públicas logísticas en sudamérica. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CEPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com