



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Política Pública Logística: urgencia de aplicación en América del Sur *(Segunda parte)*

Muchas veces, los objetivos de la política de transporte se sustentan en la necesidad de una respuesta inmediata a los problemas y conflictos existentes en el momento, pero obstruyen la visión a largo plazo y el análisis de todas las implicaciones.

En la edición pasada (primera parte de este tema), señalábamos que 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. En esta entrega, me permito profundizar respecto a la ausencia de ellas en Sudamérica, urgiendo a sus gobiernos, a la ejecución de las acciones pertinentes.

Una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado. Una política pública de calidad incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanis-

mos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados.

De acuerdo con las opiniones del Banco Interamericano de Desarrollo, el carácter transversal de la logística plantea a los actores públicos, el desafío de coordinar las acciones de instancias 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.

Incidir en la agenda logística implica actuar sobre sus múltiples determinantes: provisión de infraestructura, regulación de servicios, desempeño del sector privado y procedimientos del comercio internacional.

Además de su carácter multisectorial, la agenda logística tiene una dimensión jurisdiccional amplia que requiere desarrollar institucio-

nes y mecanismos de coordinación eficientes.

Somos conscientes del exponencial crecimiento en los últimos años a nivel global, del crecimiento de cargas, generando importantes impactos positivos, pero también externalidades negativas. La creciente importancia del sector ha profundizado la necesidad de disponer de datos, tanto por parte de los actores privados, que procuran mejorar sus estrategias comerciales, como de las autoridades e instituciones interesadas en elaborar políticas públicas logísticas. Sin embargo, esta necesidad de información se contrapone con la debilidad de las estadísticas del sector.

Nuestro asociado y asesor permanente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas, CEPAL, en su excelente trabajo referenciado como: *“Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional: marco conceptual y experiencia regional”* presenta un excelente desarrollo, que debido a su importancia, transmitimos en parte, en estas páginas.

Muchos gobiernos buscan elaborar planes nacionales de logística y movilidad que den cuenta de un cambio estructural, para mejorar su competitividad internacional, y con ello, mejorar la calidad de vida de la población. Sin embargo, la visión dissociada de estos instrumentos con otros sectores de la economía, han afectado el impacto de las medidas propuestas, y con ello, los resultados han sido menos auspiciosos de lo esperado.

Se requieren medidas coordinadas institucionalmente en el marco de una política de logística y movilidad, que permitan fomentar medidas transversales de eficiencia y productividad, al mismo tiempo que se



Las importantes restricciones que presentan las políticas públicas sectoriales en América Latina y el Caribe, para resolver las actuales demandas de logística de carga y movilidad de pasajeros, hacen necesario un nuevo paradigma de políticas. La ausencia de una visión integrada de las políticas de infraestructura, logística, movilidad y transporte, como también la falta de criterios de sostenibilidad en el diseño y ejecución de las políticas, conllevan el desaprovechamiento de todo el potencial que la logística y la movilidad representan para alcanzar un crecimiento económico con inclusión social.



reducen las externalidades sobre la población y el medio ambiente.

El proceso de elaboración de la política parte de grandes principios compartidos por la mayoría, si no todos los actores de logística y movilidad. Tales principios deberían permitir abordar una serie de temas fundamentales inherentes al sector de logística y movilidad y al ámbito más general de las políticas públicas. La experiencia con los talleres nacionales de política desarrollados por CEPAL, confirmó que muchos, si no todos los elementos, estarían contenidos o relacionados directamente con los temas de integralidad (el alineamiento de los objetivos del sector con una visión nacional y regional, que incluye tanto la infraestructura como los servicios del sector de transporte, y considera todos los modos de transporte en un mismo

proceso de análisis) y de sostenibilidad (la consideración equilibrada de los cuatro pilares del desarrollo sostenible: económico, ambiental, social e institucional).

La discusión sobre los temas de integralidad generalmente aborda la necesidad de asegurar la integración entre múltiples sectores, componentes y actores de logística y movilidad. Mientras que la sostenibilidad también plantea diversas dimensiones que impulsan un cambio del paradigma actual y el abordaje equilibrado de todos sus aspectos, como sostenibilidad económico-financiera, sostenibilidad ambiental, sostenibilidad social y sostenibilidad institucional.

Muchas veces, los objetivos de la política de transporte se sustentan en la necesidad de una respuesta inmediata a los problemas y conflictos existentes en este momento,

obstruyendo la visión a largo plazo y el análisis de todas las implicaciones a mediano y a largo plazo de las soluciones inmediatas.

Los principios y los objetivos de una política nacional de logística y movilidad pueden estar muy bien diseñados y aun así, ser totalmente ineficaces, si la política no incluye un marco institucional y estratégico que asegure su propia sostenibilidad institucional, planificación y gestión estratégica. Por ello, es esencial que, después de establecer los objetivos de la política, se obtenga un consenso nacional respecto a la institucionalidad necesaria para su implementación y se defina el enfoque principal de la política en términos del uso de las principales herramientas a la disposición del Estado, como regulación, inversión y facilitación de procedimientos.

Este tema de Políticas Públicas Logísticas será uno de los prioritarios (por su necesaria pronta aplicación) a abordar en el 3er. Foro Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas, en Sevilla, España, el próximo 30 de noviembre, 1 y 2 de diciembre.

Proseguiremos en nuestro próximo número con este trascendental tema. ■

* 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 rutaloga@gmail.com