



Informe Final XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe. Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los puertos digitales: situación y perspectiva

*XLI Reunión Ordinaria del Consejo Latinoamericano
Caracas, Venezuela
25 al 27 de noviembre de 2015
SP/CL/XLI.O/Di N° 17-15*

Copyright © SELA, noviembre de 2015. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.



SISTEMA ECONÓMICO
LATINOAMERICANO
Y DEL CARIBE



Informe Final

Cooperación Económica y Técnica

*XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe. Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los puertos digitales: situación y perspectiva
Punta Cana, República Dominicana
23 y 24 de abril de 2015
SP/XXVI-RDCIALC/IF-15*

Copyright © SELA, abril de 2015. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

INFORME DE RELATORÍA	1
I. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS	3
SESION I: Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Iniciativas promovidas desde los organismos regionales e internacionales	6
SESION II: Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Perspectivas y Experiencias Nacionales – Sistema de Comunidad Portuaria o Ventanilla Única Portuaria	9
SESION III: Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito Portuario y Puertos Digitales en América Latina y el Caribe	13
II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	17
III. SESIÓN DE CLAUSURA	21
ANEXOS:	
ANEXO I. Agenda	23
ANEXO II. Palabras del Director de Relaciones para la Integración y Cooperación de la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), Román Mayorga	29
ANEXO III. Palabras de bienvenida enviadas por el Representante Permanente de la República de Sudáfrica en Naciones Unidas y Presidente del Grupo de los 77, Emb. Kingsley Mamabolo	35
ANEXO IV. Palabras del Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana, Sr. Temístocles Montás	39
ANEXO V. Lista de Participantes	45
ANEXO VI. Lista de documentos	55

INFORME DE RELATORÍA

1. La XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe. Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los puertos digitales, situación y perspectiva, organizada por la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), conjuntamente con el Gobierno de República Dominicana, a través de la Dirección General Multilateral (DIGECOOM) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, además del apoyo del Fondo Fiduciario Pérez Guerrero (FFPG) del Grupo de los 77, tuvo lugar los días 23 y 24 de abril de 2015, en la Ciudad de Punta Cana, República Dominicana.
2. Los objetivos de esta reunión regional se orientaron a: i) Presentar un diagnóstico del estado de situación de la cooperación portuaria en América Latina y el Caribe, y especialmente de las iniciativas en el ámbito de los puertos digitales; ii) Identificar y explicar las principales experiencias exitosas y buenas prácticas sobre cooperación portuaria y puertos digitales en América Latina y el Caribe; y iii) Identificar áreas susceptibles para la cooperación en el ámbito portuario y puertos digitales entre los países de la región y con otras regiones geográficas, particularmente con Asia y Europa.
3. El evento contó con la participación de las delegaciones de los siguientes Estados Miembros del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA): Argentina, Barbados, Belice, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Venezuela. Por parte de los organismos regionales e internacionales asistieron la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM); la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL); la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO); la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA); y la Organización Marítima Internacional (OMI).
4. Adicionalmente, se contó con participación de representantes de las autoridades portuarias nacionales que vienen impulsando experiencias y buenas prácticas en esta materia, entre las cuales figuran, la Empresa Portuaria de Valparaíso de Chile, la Dirección de Transporte y Seguros del Ministerio de Comercio Exterior de Cuba (MINCEX), el Instituto Mexicano de Transporte, la Autoridad Marítima Portuaria de Panamá, la Autoridad Portuaria Nacional del Perú y la Empresa World Caucedo de República Dominicana.
5. En la Sesión Inaugural hicieron uso de la palabra las siguientes autoridades:
 - a) Director de Relaciones para la Integración y Cooperación de la Secretaria Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), Sr. Román Mayorga, en nombre del Secretario Permanente Embajador Roberto Guarnieri.

El Sr. Mayorga agradeció a República Dominicana por la acogida recibida para la reunión y resaltó la importancia del tema. Indicó que la nueva fase de modernización de los puertos de América Latina y el Caribe (ALC), con creciente incorporación de tecnologías digitales para organizar el dialogo y optimizar los puertos y las cadenas globales de valor, permite avanzar hacia nuevos estándares de servicio en el transporte marítimo y terrestre, propicia la reducción de costos e incrementa la competitividad en el comercio internacional de la Región. Asimismo, en sus palabras, destacó la importancia de facilitar información, con la mayor cantidad posible, a los puntos focales nacionales de cooperación de los Estados

2

Miembros del SELA, para que puedan regresar a sus capitales con mejores posibilidades de impulsar acciones de cooperación y políticas públicas adecuadas sobre logística y optimización portuaria a través de los puertos digitales. Por último, solicitó a los Directores de Cooperación Internacional, elaborar sugerencias acerca de los temas a tratar en próximas reuniones, que parecen útil e importante para discutir, como por ejemplo en Ciencia, Tecnología e Innovación, que es de crucial importancia para la productividad y competitividad del aparato productivo de todos los países y para el adecuado desempeño de prácticamente todos los campos de su desarrollo.

- b) Mensaje del Representante Permanente de la República de Sudáfrica en Naciones Unidas y Presidente del Grupo de los 77, Embajador Kingsley Mamabolo leído durante la inauguración del evento.

El Presidente del Grupo de los 77, señaló el apoyo que han venido ofreciendo al SELA, y en particular en las últimas 6 reuniones de directores de cooperación. Asimismo, reafirmaron la importancia al tema de las Tecnologías de Información y Comunicación (TIC), como un vehículo fundamental para el desarrollo económico y social de los países de la región y que representan una oportunidad, no sólo para reducir la pobreza, sino también para reducir la brecha tecnológica entre los países desarrollados y en vías de desarrollo. Es por ello que el tema que concierne a la reunión, considerando la creciente importancia del comercio sur-sur y del transporte marítimo en América Latina y el Caribe, así como la necesidad por inversiones significativas para mejorar su infraestructura, la cooperación digital y el intercambio de experiencias, son elementos que promoverán el desarrollo en la Región. Es por ello que el G77 hace un llamado a la comunidad internacional, en especial a la región de América Latina y el Caribe, para proveer de recursos y colaboración que incrementen las soluciones de las necesidades sociales y económicas críticas de la población, fortaleciendo la cooperación triangular y consolidando programas y planes de acción y así, realizar avances concretos en la realización de las metas y objetivos del milenio.

- c) Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana, Dr. Juan Temístocles Montás

El Ministro Temístocles Montás, dio la más cordial bienvenida a los funcionarios y delegados invitados a esta reunión. Destacó la experiencia de años recientes, en República Dominicana con la apuesta nacional a un desarrollo de marca sostenible, equilibrado, cohesionador, productivo con innovación, con calidad, armónico con el medio ambiente, creador de empleo y reductor de pobreza. Señaló que el pilar fundamental para lograr este desarrollo es ser exitosos en el comercio, sin comercio no hay desarrollo, por lo tanto hay que facilitar el comercio. Asimismo indicó, que ese desarrollo significa entre otros componentes dentro de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la Nación, trabajar el desarrollo de componentes "blandos" como los procedimientos administrativos y aduaneros, la organización y la gestión de transporte, los costos de empaquetamiento e inventario, los servicios de seguimiento y localización, así como el uso de TIC a lo largo del proceso. Ese resultado de competitividad incluye también el desarrollo de los componentes "duros", infraestructuras de transporte y vialidad, las de las telecomunicaciones y las de almacenamiento, facilitadoras todas de la conectividad a lo largo de la cadena de suministro. Por último, se mostró motivado por la iniciativa del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) que, junto con este Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo ha promovido entre los países miembros, esta Reunión de Directores con el Tema: "Cooperación Portuaria en América Latina y El Caribe, Puertos Digitales, Situación y Perspectiva".

I. DESARROLLO DE LOS TRABAJOS

6. Los documentos informativos y de apoyo presentados por la Secretaría Permanente del SELA y por otros organismos regionales e internacionales, así como las ponencias y las contribuciones de los Estados Miembros figuran en el minisite de la reunión, en el portal del SELA (<http://www.sela.org>).

SESIÓN INTRODUCTORIA: Fernando Guglielmelli, representante de la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), moderador de esta sesión, presentó al consultor del SELA, el Ing. Luís Ascencio, quién realizó una disertación sobre el estudio titulado "Puertos Digitales en Latinoamérica y el Caribe: Situación y Perspectivas" (*SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 2-15*).

7. En su ponencia, señaló en términos generales, un mecanismo de facilitación del comercio a través de los puertos digitales. Un *Puerto Digital* hace referencia a la aplicación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) a los procesos portuarios de tipo comunitario, en el contexto de cadenas logístico-portuarias que involucran tanto las interfaces marítimas como las terrestres, con lo cual se busca imprimir mayores eficiencias a los diferentes eslabones a través de la conexión digital de los servicios y la interoperabilidad con sistemas nacionales de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Por su parte, el concepto de *Puertos Colaborativos* se refiere a la nueva gobernanza requerida para implementar la modernización digital de los puertos, con énfasis en la asociación público-privada. En el 2013, el comercio intrarregional en América Latina y el Caribe (ALC) llegó a un 18,7%, mientras que otras regiones como la Unión Europea alcanzó un 59% y en Asia-Pacífico un 50%, ese mismo año. En general y a simple análisis, los países latinoamericanos y sus sistemas portuarios presentan costos "competitivos". Sin embargo, los extracostos "ocultos" y no medidos por Doing Business oscilan entre 20% y 40% del costo logístico total. La baja competitividad logística de los puertos afecta la competitividad del comercio exterior en ALC. En el último *Summit Panamá 2014*, la industria marítima y portuaria advirtió que se está llegando a un punto crítico de baja productividad por falta de inversiones y gestión en la 3ra línea portuaria (accesibilidad a puertos y congestión de cargas y transporte terrestre). La administración de la Cadena Logística Portuaria (SCM) ¹, *promueve una eficiente integración y coordinación de los actores público-privados que intervienen para la planeación, implementación y control del flujo de transporte marítimo y terrestre, flujo de carga y de información (órdenes de servicio y documentación de comercio internacional) desde origen al punto de destino (hinterland/foreland) de manera eficiente y eficaz, para minimizar los costos totales del sistema mientras se satisfacen los niveles de servicio de importadores y exportadores (agilidad y predictibilidad)*². El Programa Red de Puertos Digitales y Colaborativos, es un modelo de referencia para la competitividad de las Cadenas Logísticas Portuarias (CLP) y se focaliza en identificar y promover las mejores prácticas colaborativas e institucionales, caracterizadas por el uso de nuevas formas de trabajo inter-organizacional, TICs para el intercambio electrónico de datos, procesos logísticos eficientes y la aplicación de nuevos y mejores estándares de servicio a la carga y el transporte. Este programa cuenta con 4 pilares fundamentales y 12 puntos de revisión. Los pilares consisten en: i) la integración operacional de la cadena logística portuaria; ii) la gobernanza e institucionalidad para la facilitación logística local, nacional y subregional; iii) el aseguramiento de la calidad, seguridad y eficiencia en servicios logístico-portuarios; y, iv) el intercambio electrónico de datos e interoperabilidad. Para mayor información, puede

¹ Supply Chain Management (SCM)

² Ascencio & González-Ramírez (2014), Journal of Applied Research Technology (REVISTA JART-UNAM)

4

consultar el documento base de esta reunión: "Puertos Digitales en Latinoamérica y el Caribe: Situación y Perspectivas" (*SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 2-15*).

8. Ana María Méndez Chicas, Subsecretaria de Cooperación Internacional, de la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia de la República (SEGEPLAN) de Guatemala, luego de agradecer la ponencia del Ing. Ascencio, hizo referencia sobre las reformas que el sector portuario necesita emprender, no sólo desde su marco institucional para que sea adecuado, sino también esa transición en la cual el rol del sector privado juega un papel determinante, por lo que preguntó si hay un paso importante en ese rol que juega el sector privado para obtener una mejora en el rendimiento.
9. El Ing. Ascencio indicó, que el rol privado ha jugado un papel protagónico en la productividad de los puertos en América Latina, y es por ello que las navieras han seguido intensificando esa relación, dado la serie de reformas de muchos países que la región impuso, para no perder continuidad de la fluidez del comercio, por lo tanto eso tuvo una respuesta inmediata por parte de las navieras y una respuesta inmediata por parte de aquellos grupos de inversionistas y de operadores y muchos de ellos siguen aun desarrollando este proyecto.
10. La Representante de Guatemala nuevamente hizo uso de la palabra señalando que en el caso particular de su país, los efectos del cambio climático en la conectividad vial (huracanes, tormenta) vulneran los caminos y preguntó cómo podría éste afectar al presupuesto nacional.
11. El Ing. Ascencio respondió que en las cadenas de logística portuarias, el concepto de resiliencia se da en un entorno en que los fenómenos climáticos vienen afectando, se está midiendo. Lamentablemente para atacar ese tipo de problemas se necesitan muchos recursos públicos, y tener suficiente anticipación para poder prever estos cambios, lo que tenemos es que dotar nuestro sistema logístico de esa fórmula para poder ajustar los flujos dentro del territorio incluso a un país vecino, en el caso de ustedes que tienen un solo puerto en el pacífico pueden tener un plan B para salir por ejemplo el Salvador.
12. Francisco René Ramos, Coordinador de Cooperación e Inversiones, de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador, quien también agradeció la ponencia del Ing. Ascencio, se refirió al tema climático, señalando que se debe hacer un análisis más exhaustivo porque los cambios climáticos no son a futuro, sino un tema actual. Los activos más importantes para el país son sus puertos, e indicó que allí están los mayores riesgos. Por último, recalcó el desafío que representa para esta mesa avanzar en el análisis para los países hacia la resiliencia, ¿cuáles serían las medidas a tomar en ese aspecto? Cuba, por su parte, tienen una gran experiencia y hay estudios con bastante precisión al respecto y medidas se están tomando.
13. César Talledo León, Jefe de la Oficina de Tecnologías e Información del Perú preguntó ¿Cómo este modelo de referencia para la competitividad de la cadena logística portuaria, podría ayudar a eliminar las barreras regulatorias legales antiguas y proteccionistas que tenemos en mucho de nuestros países? estas barreras impiden el desarrollo.
14. El Ing. Ascencio respondió que una experiencia que se está llevando a cabo en Chile es la creación de una comisión de puertos, ya que ni siquiera tiene un plan de logística nacional. Esa comisión se ha enfocado en detectar estos problemas legales, por lo tanto la propuesta

nuestra a partir del modelo de referencia es también proponer que la red en cada país pueda disponer y ser parte de algún tipo de secretaría técnica a estas comisiones nacionales, el paso siguiente una vez teniendo estructurada nuestras comunidades portuarias es que estas tomen acciones nacionales que puedan ser parte de foros permanentes para poder buscar que las leyes que rigen a elementos de transporte, puedan ser modernizadas, como el caso de Australia. Esa experiencia de Chile se puede replicar en nuestros países.

15. Jorge Durán, de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA), intervino para comentar que desde la perspectiva de su organización, evidentemente se debe tener una visión global y regional del asunto, vemos el tema de la logística en la competitividad entre los puertos, no hay que ver la tecnología como un fin en sí mismo, sino que es solamente un medio para alcanzar un fin mayor que es su virtud competitiva. Señaló que no se debe enfocar la tecnología per se, por el contrario ese puede ser un problema con los ataques cibernéticos. Por otro lado, indicó que es muy importante la iniciativa de esta reunión porque si no se planea como región esta operatividad y cada país lo hace de manera individual luego la integración de esas plataformas tecnológicas entre sí mismas resultan prácticamente más costosas. Sería bueno que conformen vayan planeando lo vayan haciendo en conjunto. Pero para que eso suceda es necesario un marco regulatorio que lo permita. No hay que ver la tecnología para un fin, no enfocarse en las TIC, al contrario debemos más automatizar los procesos al tema de seguridad y ciberseguridad.
16. El Sr. Octavio Doerr, Especialista Portuario de la División de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) hizo un comentario en relación al enfoque *Top Down*. En este sentido, señaló que los procesos de reforma en general llevaron a la Región de América Latina y el Caribe por el camino de la descentralización, entregando a la participación privada algunos procesos. Por lo tanto, su pregunta al consultor fue ¿Cuál es el enfoque en relación a lo que se debe hacer a nivel de política nacional?
17. El Ing. Ascencio respondió que la dinámica de los puertos se ha dado de diferentes maneras, en algunas casos se ha asumido localmente, pero existe la necesidad de re articular estas actividades. En otros países como Colombia, las cámaras de comercio están liderando la actividad articuladora. Ante este problema, la solución ha sido crear una cámara que convoque al sector privado y a nivel nacional, la dinámica va a la planificación nacional para dosificar recursos públicos. En Colombia, no hay autoridades locales igual que en Panamá, por lo que se buscó una cámara que enmarque esta actividad, pero lo importante es que el principio y el lenguaje sean dirigidos de igual forma hacia lo local. Por otro lado, los servicios públicos deben estar dotados de un estándar organizacional de forma tal que se pueda hacer el ajuste integral necesario local – nacional mixto para optimizar la cadena logística.
18. Habiendo terminado las preguntas y comentarios, el moderador agradeció las intervenciones de los participantes por el fructífero debate y al consultor por su exposición, comentarios y atención a las respuestas.

6

SESION I: COOPERACIÓN PORTUARIA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: LOS PUERTOS DIGITALES. INICIATIVAS PROMOVIDAS DESDE LOS ORGANISMOS REGIONALES E INTERNACIONALES. La sesión fue moderada por la Lic. América Bastidas Castañeda, Asesora de Asuntos Multilaterales del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana, quien luego de introducir el tema, dio la palabra a los expositores.

19. Jorge Durán, Jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puerto (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA), presentó la ponencia sobre "La Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe" (SP/XXVI-RDCIALC/Di N° 5-15). En su disertación señaló que en un estudio con Oxford Economics sobre las ventajas económicas y competitivas de la adopción de las mejores prácticas en el transporte multimodal marítimo terrestre en las Américas, muestra que la implementación del Sistema TIR³ podría impulsar las exportaciones en Argentina, Brasil y México por US \$ 1 a US \$ 5 mil millones por año (un total de \$ 9 mil millones por año para los tres países). La implementación de una versión computarizada del sistema TIR – intercambio de información sin papel de toda la información relacionada al procedimiento TIR. (e-TIR), podría ofrecer la libertad para decidir la forma de entrega operando de la manera más sostenible, a menor costo y con mayor calidad. Señaló además que para la creación de una estrategia TICs se debe analizar el nivel de modernización, capacidad y especialización del Puerto; la participación del sector privado y las alianzas público – privadas; la colaboración con otros organismos públicos; el uso de la tecnología como parte de la modernización portuaria; y procedimientos, prácticas y trámites existentes. Una mayor automatización influye en una mayor productividad, menor impacto ambiental y reducción de costos operacionales, entre otros. El Sr. Durán señaló las soluciones para impulsar los puertos competitivos, la necesidad de una legislación y tecnología moderna, actualizada y flexible que permita el cambio de espacio a la innovación. Un marco regulatorio adecuado hará que los puertos sean más eficientes y competitivos. En cuanto a la Seguridad Cibernética, señaló que "la creciente dependencia en sistemas automatizados hace a las cadenas globales y locales de suministros vulnerable a los ataques criminales y terroristas o al uso de los puertos como medio para perpetrarlos.
20. Los puertos deben mejorar la infraestructura soft y hard (hard infraestructura no es la única solución) con el fin de mejorar la productividad y reducir los retrasos en los puertos. Las Aduanas y Puertos tienen la necesidad de mejorar la cooperación y el intercambio de información. Hay una necesidad de una red intermodal integrada mar-tierra para fomentar el comercio y los intercambios comerciales entre los países de América Latina. La eliminación y reducción de los trámites y la documentación es esencial así como establecer una sola ventana o que exista interoperabilidad entre diferentes ventanillas únicas donde todas las agencias fronterizas, incluida la seguridad de los puertos, puedan recibir y manejar la información. Es importante enfatizar las alianzas público-privadas, tomando en cuenta la actuación del sector privado como ente de innovación y competitividad y el rol del Estado en el establecimiento de políticas públicas conducentes al desarrollo con incentivos para la participación del sector privado.
21. Octavio Doerr, Especialista Portuario de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), realizó una presentación sobre "Las Políticas Públicas y desafíos de la colaboración en puertos". Sobre el particular,

³ Permiten el transporte de mercancías mediante el procedimiento TIR, establecido en el Convenio TIR, firmado en 1975 bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Son documentos de tránsito aduanero para los transportes internacionales de mercancías que se efectúan, al menos en parte, por carretera.

describió la problemática desde diversos puntos de vista, como el institucional, laboral, logístico, desarrollo sostenible, entre otros. Resaltó, que debe existir un diagnóstico sectorial actualizado y una propuesta de objetivos estratégicos, en algunos casos, la creación de un organismo sectorial para resolver los temas pendientes. La implementación de tecnologías en los puertos y en su entorno logístico, contribuye a mejorar la eficiencia de los distintos eslabones de la cadena. Nuevos enfoques en las relaciones laborales son necesarios y la mayor competitividad y sostenibilidad exige actuar de manera proactiva en este campo. La existencia de plataformas tecnológicas, gestión y monitoreo de carga y sus medios de transporte, permitiría mayor eficiencia en la cadena de distribución y en la comunidad portuaria. Para responder a los nuevos crecimientos, se debe proveer aumentos sostenidos de capacidad en el largo plazo, agregando nueva o reemplazando la infraestructura obsoleta. La introducción de un mayor dinamismo en el mercado mediante la promoción de la competencia en los puertos, permite que actuales operadores actúen considerando la amenaza competitiva. Por último, en cuanto a la regulación económica, indicó que se debe reorganizar el mercado con fines de agregar más competencia, proteger a los usuarios o asegurar que las ganancias de eficiencias, sean traspasadas efectivamente a los usuarios.

22. El Sr. Otto Noack, Director Ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), realizó una presentación sobre “La Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos Digitales. Iniciativas Promovidas desde los Organismos Regionales e Internacionales”. La COCATRAM es el Organismo especializado que forma parte de la institucionalidad del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), atiende los asuntos relativos al desarrollo marítimo y portuario de Centroamérica, con sede en la ciudad de Managua, Nicaragua, se encarga de asesorar al Consejo de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (COMITRAN) y a los Gobiernos miembros, en la adopción de políticas y decisiones, para el desarrollo armónico del sector. La COCATRAM fomenta la realización de talleres nacionales para la generación de consenso público – privado en la elaboración del plan de acción para el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica (TMCD) cuyo objetivo es revisar y validar la Hoja de Ruta para implementar dicho Transporte de los diez países del Proyecto Mesoamérica. Por otra parte, el Sr. Noack señaló que la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana (EMPRCA) busca impulsar la inversión en infraestructura portuaria física requerida para atender eficientemente la demanda presente y futura de la carga, las naves y los pasajeros para fortalecer la producción y la ventaja comparativa de la región posicionando la actividad logística, con apego a las normas y prácticas relativas a la preservación del medio marino, la seguridad y protección, en sus instalaciones. Por último, los foros de COCATRAM son la REDCAFOR, Red de Centros de Capacitación Marítimo Portuaria de Centroamérica; la REDMARPOR, Red de Estadísticas Marítimas Portuarias de Centroamérica; la ROCRAM-CA, Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Centroamérica y República Dominicana; y la REPICA, Reunión Portuaria del Istmo Centroamericano.
23. Julián Abril, Secretario del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI), realizó una presentación sobre “Las Actividades de la OMI en materia de Facilitación del Tráfico Marítimo y el proyecto de cooperación técnica sobre ventanilla única marítima”. La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas, con sede en Londres, Reino Unido, que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina. Recientes iniciativas de la organización han incluido reformas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por

8

los Buques (MARPOL 73/78). El ámbito de aplicación de la normativa elaborada por la OMI llega alrededor de 50 convenios y protocolos, cientos de códigos, circulares y recomendaciones cubriendo prácticamente la totalidad de los aspectos del negocio marítimo, diseño, construcción, equipo, mantenimiento y tripulación. El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL) se adoptó el 9 Abril de 1965, con 115 gobiernos contratantes y cuyo objetivo es evitar demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los países, y asegurar lo más posible un alto grado de uniformidad en la documentación y procedimientos para la llegada, estancia y despacho. El Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT), ha tenido como resultado el control efectivo del estado de bandera y del estado rector del puerto; ha podido dar responsabilidades de las administraciones marítimas, junto con modelos de legislación y ha establecido sistemas y procedimientos en materia de prevención, respuesta y control de contaminación marina.

24. Asimismo señaló, que el transporte marítimo mueve más del 80 % del volumen del transporte mundial y el 70 % de su valor: estas cifras son mayores en países en desarrollo. Desde 1970 ha crecido una media del 3.1% anual, hasta un volumen estimado de 8.7 billones de toneladas en 2011 y según las expectativas, se espera un crecimiento de un 36% en 2020 y el doble en 2036. El prototipo de ventanilla única marítima se lleva a cabo en las siguientes fases: en la Primera fase, la OMI ha realizado una encuesta por vía electrónica en 13 países en los que ha realizado actividades de cooperación técnica en los últimos tres años (Bahrain, Egipto, Perú, Antigua y Barbuda, Chile, Costa Rica, Malasia, Myanmar, Angola, Congo, Kenia, Turquía y Camboya) para identificar la situación actual y las necesidades de los países en materia de ventanilla única. En la segunda fase, sobre la base de esa información, los consultores seleccionados prepararan los requerimientos de usuario y los criterios de diseño, con la intención de facilitar la selección de la empresa o países interesados en desarrollar el prototipo. Además proporcionará sus costes estimados. El resultado de estas dos fases, serán presentados al MSC 95 y TC 65 en el mes de junio de 2015, con el fin de que el proyecto se incluya en el PICT del próximo bienio 2016-2017. Sujeto a la aprobación del TC 65, el proyecto será desarrollado por expertos en IT y despacho de buques. Una vez completado, se implantará en uno de los países que participaron en la fase 1. La ventanilla única marítima desarrollado por la OMI estará centrada en la facilitación del despacho de buques, pasajeros, tripulación, y en conexión con la información relacionada con la carga, utilizando para ello la información de los formularios FAL establecidos en el Convenio FAL.

El moderador agradeció a los expositores por sus presentaciones y, luego invitó a los delegados y participantes a un debate sobre las mismas.

25. Ximena del Rocío Salvador Medina, Directora de Puertos de Ecuador, realizó un comentario sobre el retraso en los puertos debido a los trámites con las autoridades sanitarias, debido al convenio de salud internacional que, desde el año 2005, relaciona al sector salud con el sector portuario, por lo que la implementación de la ventanilla única marítima de este tipo, se pretende implementar para el 2019.
26. Julián Abril García de la OMI, señaló que en el momento de realizar el cuestionario, se solicitó a los puntos focales de los 13 países que contactaran a las administraciones competentes en la materia, junto con la participación de las autoridades sanitarias y de agricultura. A partir de los resultados de esta consulta, se implementaría un prototipo sencillo vinculado al despacho del barco, luego los países lo adaptarían y mejorarían.

27. Nuevamente, la representante de Ecuador tomó la palabra e indicó que en ese país existe una superposición de funciones entre todos los involucrados al momento de atracar el barco en el puerto e indicó que el compromiso del estado es a todo nivel.
28. Julián Abril de la OMI indicó, la parte técnica es una ventanilla marítima sencilla, como siempre la mejora de la facilitación y de los procedimientos lo que requiere es una constancia política, si no se ponen de acuerdo por mucho que tengas una ventanilla o un sistema electrónico no funciona.
29. Carlos Martner del Instituto Mexicano del Transporte preguntó cuál es la autoridad que se encargaría de la interconectividad del puerto con otras regiones y manejar todo lo relacionado con los puertos ciudad y el sistema de carreteras y vías ferroviarias de forma coordinada ya que los puertos sólo tienen jurisdicción hasta sus límites físicos.
30. Octavio Doerr de la CEPAL, indicó que la solución no está definida, el diseño expuesto es a la medida de cada realidad que acompaña al sistema en cada país. Recomendó nuevas legislaciones porque los países ven el tema de la logística a nivel nacional, pero finalmente quien potenciaría esto es quien gestiona el puerto. También el sector privado, tiene un rol importante en reducir esta brecha de sobrecosto en la región.
31. Jorge Durán de la OEA, comentó sobre los puertos mexicanos y la insuficiencia fluvial y ferroviaria en ese país. Indicó que en primer lugar se debe hacer la norma e involucrar al sector privado. En México, el Gobierno está poniendo el ejemplo para que luego, el sector privado se incorpore y aproveche las facilidades, pero es una tarea de quien elabora las leyes.

SESION II: Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos Digitales Situación y Perspectiva. Perspectivas y Experiencias Nacionales – Sistema de Comunidad Portuaria o Ventanilla Única Portuaria. La sesión fue moderada por el Lic. Héctor Vinicio Mella G., Viceministro de Desarrollo Industrial del Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana, quien luego de presentar a los ponentes previstos, dio la palabra a los expositores.

32. Héctor Tamburini, Gerente Senior Comercial de DP World Caucedo de República Dominicana, presentó la ponencia sobre: "Sistema de Comunidad Portuaria o Ventanilla Única Portuaria", antes de comenzar su exposición, señaló que las ventanillas únicas portuarias son claves para el desarrollo de las naciones y se sorprendió de lo poco que se ha avanzado en la región sobre el tema. Posteriormente, indicó el progreso obtenido en los puertos de Dubái y Singapur y resaltó la simplificación y armonización de los procesos, transformando la cadena de suministro de extremo a extremo, como mecanismos claves para el desarrollo de los puertos. En el caso latinoamericano, se debe aprovechar la posición geográfica y actualizar la infraestructura blanda. Por último, señaló los dos focos de acción en que trabajar, primero la creación de los portales virtuales en los países, en el caso de República Dominicana, el Portal Virtual: «RD TRADE» para promover la creación de procesos administrativos competitivos; y en segundo lugar, es importante el desarrollo de capital humano a través de los centros de formación logística.
33. Luís Rodríguez, Director de la Dirección de Transporte y Seguros del Ministerio de Comercio Exterior (MINCEX) de Cuba, realizó una presentación sobre los "Avances de la Digitalización en América Latina y el Caribe", en dicha presentación señaló que aunque América Latina y el Caribe no alcanza el nivel de desarrollo portuario mundial, hay avances en determinadas

10

zonas y fortalezas que permiten plantearse la disminución de la brecha entre ALC y el resto del mundo a mediano plazo. La zona de Centroamérica y el Caribe, siendo la menos desarrollada se encuentra inmersa en grandes proyectos de desarrollo de infraestructura marítimo portuaria, lo cual obliga a dar un salto cualitativo en materia de digitalización para alcanzar los niveles que impone la globalización. Señaló que esta Reunión sobre Puertos Digitales en ALC debe proporcionar los elementos para el trabajo que se debe desarrollar en los próximos 5 a 10 años para cerrar la brecha que nos separa de la actividad marítima y portuaria a nivel de los países desarrollados. Se debe continuar el trabajo adelantado por el SELA en el año 2014 con el programa RPD&C que promueve el mejoramiento de la competitividad y productividad de las cadenas logísticas integradas entre sus miembros y la colaboración de esta con los demás organismos multilaterales. Para ello, se debe aprovechar las mejores experiencias que se han obtenido en los países de la región y las más avanzadas a nivel mundial. Por último, exhortó a los países que han logrado avances en la digitalización de sus puertos y en la Ventanillas Únicas Portuarias (VUP) a compartir de forma solidaria, por medio de asesoramientos y programas de entrenamiento gratuitos para los recursos humanos de los países latinoamericanos y del Caribe que presentan mayores atrasos en la Digitalización Portuaria.

34. Carlos Vera, Gerente de Logística de Valparaíso de Chile, realizó una presentación sobre el funcionamiento y las experiencias del Puerto de Valparaíso, en la que destacó que la transferencia de carga se realiza a través del control, coordinación e inspecciones de la Zona de Extensión y Apoyo Logístico en Valparaíso (ZEAL), institución que en primer lugar, realiza la inspección rutinaria de la carga. Una vez que los camiones cumplan con una serie de atributos, se dirigen a los terminales respectivos, donde serán despachados de forma controlada para evitar las acumulaciones. La ruta es monitoreada para mejorar el flujo, prevenir accidentes y reaccionar oportunamente frente a diversos eventos. El resultado de la aplicación del modelo utilizado en Valparaíso, recoge principalmente la coordinación del flujo físico, control de los tiempos de permanencia en las instalaciones del puerto y permite realizar gestiones anticipadas. Pero aún así, se continúan estudiando la cadena logística-portuaria para identificar "cuellos de botella", especialmente aquellos fuera del puerto, que afectan la cadena logística-portuaria. Para ello, se desarrolló un proyecto que mide los tiempos a lo largo de esta cadena. El 86% de los tiempos de la cadena logística-portuaria del comercio exterior se concentran en etapas previas al ingreso al puerto. Entre las soluciones identificadas, indicó la necesidad de mayor visibilidad y a lo largo de toda la cadena, de forma tal que la información para la coordinación de transporte y retiro de contenedores sea sistematizada; una mayor anticipación de la demanda de servicios portuarios, reducción de la cantidad de trámites manuales y la digitalización de la información son también necesarias.
35. Guimara Tuñón, Subdirectora de Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá, realizó una presentación sobre la experiencia del sistema portuario panameño, la plataforma de intercambio electrónico y la perspectiva de futuro. En el plan estratégico del Gobierno de Panamá, la logística portuaria está considerada como el pilar más importante de la económica panameña. Los sectores, marítimo, transporte, almacenamiento y comunicaciones generan el 25 % del producto interno bruto del país. En el sector portuario participan la Autoridad Marítima de Panamá, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, el Servicio Nacional de Migración, la Autoridad de Seguridad y Alimentos y la Cámara de Panamá. A veces, toda la documentación solicitada a un buque por ejemplo, por parte de estas autoridades mencionadas, se repiten y puede ser hasta burocrático, es por ello que Panamá creó el Comité Nacional de Facilitación, coordinado por

- la Autoridad Marítima, quien ha levantado un plan de trabajo para lograr esa plataforma logística mucho más competitiva.
36. César Talledo León, Jefe de la Oficina de Tecnologías de la Información, Autoridad Portuaria del Perú, realizó una presentación titulada: "Experiencia y Perspectivas del Perú en la Implementación de una Ventanilla Única Portuaria"; en dicha presentación destacó como problema central de la cadena logística portuaria el lento y complicado flujo de trámites y documentos para la escala de naves en los puertos peruanos. Como causas directas, indicó la elevada multiplicidad de trámites y documentos que fluye entre los usuarios y las entidades y el lento proceso de trámite vía documentación física. La Ventanilla Única Portuaria (VUP) es un sistema integrado de procesos optimizados que permite, a través de medios electrónicos, asegurar la facilitación, el cumplimiento y el control eficiente de los procesos relacionado con la obtención de licencias y autorizaciones de servicios portuarios; y con los servicios prestados a las naves, que se desarrollan previo a la llegada, durante su estadía y previo a la salida de las mismas. Actualmente, en Perú, las agencias marítimas representan casi la mitad de los usuarios de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). En el 2010, empezó a funcionar un proyecto Componente Portuario (VUP), en los módulos de recepción y despacho de naves en los puertos del país, que ha permitido la mejora de la transparencia y productividad. Como conclusiones, el Sr. Talledo señaló que el Perú optó por implementar una ventanilla única portuaria, el desarrollo del VUCE tomó varios años, siendo la barrera más difícil, consensuar la reglamentación legal. Hoy en día se encuentran completando el Componente Portuario mediante la incorporación de autoridades faltantes y además, se espera la implementación de un *Port Community System* (PCS) y la Gestión de Riesgos.
 37. Carlos Martner Peyrelongue, Coordinador de Integración del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), realizó una presentación titulada: "Puertos Digitales y Gobernanza Portuaria: Situación y perspectivas de los puertos mexicanos". Ante la complejidad de una intensificación de la movilidad de la mercancía y aceleración de la circulación física, el puerto deja de visualizarse como unidad en sí misma donde entran mercancías por un lado y salen por el otro. (Punto A – Terminal – Punto B). Hoy en día se interpreta como un nodo dentro de una cadena logística, por lo que el transporte y la logística, una maniobra estratégica. Los principales logros del Puerto Digital se concentran en las actividades y operaciones de la Primera Maniobra (de buque a patio y viceversa), con actividades como aviso de arribo, permiso de fondeo, maniobras de atraque y desatraque, muellaje y uso de infraestructura, entre otros. No obstante, hay grandes áreas de oportunidad para mejorar la eficiencia de la Segunda y Tercera Maniobra (sistema de citas y garantías a productos y contenedores), como en medir el puerto de manera integral, articular las cadenas logísticas, mejorar la eficiencia interna, pero también la conectividad con el hinterland. Los retos pendientes en el Desarrollo de Ventanillas Únicas Portuarias, mencionó mejorar los procesos de garantía de calidad para flujos export/import, mejoras regulatorias, articulación con los servicios digitales de la aduana e integración VUP-VUCE.
 38. El moderador agradeció a los expositores por sus presentaciones y luego invitó a los delegados y participantes a un debate sobre las mismas.
 39. Carlos Flaquer, participante de República Dominicana, preguntó sobre los retos que se enfrentaron desde un inicio para la implementación del sistema SIGLOPORT y aclarar el componente gubernamental y los pasos fundamentales en el arranque de este sistema.

12

40. Carlos Vera, representante de Chile respondió que el andar de Valparaíso ha sido largo. El servicio de Aduanas aceptó trabajar con el Puerto, el manifiesto de carga electrónico. El segundo pasó, fue que las aduanas crearon un sistema anticipado de retiro de las cargas. Aunque en algunos lugares no se verifica la carga para agilizar el proceso, también en algunos lugares si por el narcotráfico. El servicio de salud y aduana trabajan juntos en un solo lugar con una inversión estatal para ello. El fin era mejorar los tiempos, para hacer más eficientes los procesos.
41. Pedro Pablo Sólís, Gerente de Puerto Corinto, puerto más grande de Nicaragua en el Océano Pacífico, preguntó al Sr. Talledo de Perú, cómo han hecho posible y cuál ha sido el marco de referencia jurídico para que todos los involucrados puedan hacer uso de esta ventanilla única.
42. El Sr. Talledo respondió aduciendo que el tema jurídico no fue fácil, la única forma que se pudo lograr, fue con el apoyo jurídico sostenible de más alto nivel. Inicialmente fue de manera voluntaria y sin incluir al sector privado, pero la barrera más importante fue en el sector gobierno, donde se tuvo que emitir una norma con rango de ley que obligara al uso del sistema. Esta norma tardó 4 años en aplicarse. El marco jurídico debe ser estructurado con todos los sectores, en Perú se hizo en sincronización de los sectores involucrados, salud, economía, aduanas, entre otros.
43. Raúl Cueto, delegado de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, realizó dos consultas puntuales, la primera sobre cómo ha sido la identificación de las sinergias y colaboración entre los organismos internacionales para impulsar las mejores prácticas en materia portuaria y la segunda tiene que ver en cómo, desde una visión integral, se ha podido trabajar con las resistencias de las autoridades para llevarlas a mejores prácticas. Por ejemplo, México enfrenta muchas resistencias por intereses del sector privado, por lo que hay que buscar mecanismos para vencer estas resistencias.
44. En su respuesta, el representante de la CEPAL puso a disposición del Proyecto de la Red, la capacidad de difundir y proyectar la iniciativa y aportar al proceso sinergias en la región. En cuanto a la segunda inquietud del representante de México, el Sr. Doerr de la CEPAL señaló que en varios países ya existe una política de estado que busca mejorar la competitividad de los países, la clave está en que esta iniciativa tiene que estar en la voluntad política al más alto nivel. Por último indicó que debe existir un consenso con el sector privado, una mirada de objetivos alineados con los objetivos del País, pero para lograrlo, el Estado debe cumplir con su responsabilidad y el sector privado debe comulgar y colaborar, de lo contrario, esta alianza fallaría. El consenso público – privado es la única forma para lograr el objetivo para que los procesos sean más eficientes, reducir los costos y así, lograr el avance necesario.
45. Jorge Duran, de la OEA comentó que las experiencias se pueden adaptar a las necesidades, si bien no se pueden duplicar, por las diferencias existente entre los puertos. Una de las tareas principales es la sensibilización y el primer paso es concientizar a los sectores involucrados. La segunda tarea es un compromiso político de proyecto país, para esto se necesita un campeón político que convoque a los sectores, esto se hace a través de asistencia técnica como de la ONU, CEPAL, OMI, OEA, SELA, etc, solicitando la asistencia necesaria y crear el debate y dialogo a nivel político y técnico. Para ello, se podría comenzar de manera bilateral, como por ejemplo, se toma un proyecto de estadísticas portuarias para saber dónde está cada quien, que estaría a la disposición de todos en la WEB. La OEA también dispone cursos.

46. Julián Abril de la OMI indicó que las retenciones es un problema común entre los países, es fundamental integrar la parte pública y privada pero es una decisión de los países. Se necesita el apoyo político también. No es una tarea sencilla y están a disposición de los países que lo requieran y soliciten a la OMI.
47. Por último, Carlos Vera hizo dos consideraciones finales, indicó en primer lugar, que la ventanilla única no es el objetivo sino optimizar la carretera de información para reducir la tensión entre los sectores, donde cada uno revise lo que necesite. Compatibilizar la aduana con los puertos y respetar los protocolos es optimizar la carretera, eliminando los documentos, pasos innecesarios y duplicados. En segundo lugar, el actor más relevante y autoridad portuaria, es el primer eslabón que debe decidir hacia dónde quiere ir.

SESION III: Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito Portuario y Puertos Digitales en América Latina y el Caribe. La sesión fue moderada por el Ing. Luís Ascencio, Consultor del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), quien luego de presentar a los ponentes previstos en el panel, le cedió la palabra a los mismos. Este panel fue conformado con las Autoridades de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe y Autoridades Nacionales Portuarias presentes en el evento.

48. El Capitán de Navío José Alejandro Liriano Rodríguez, de República Dominicana, realizó una presentación titulada: "Facilitación, Protección y Seguridad del Transporte Marítimo Comercial", en la que señaló que el transporte marítimo en el comercio internacional es la columna vertebral de la economía mundial, genera fuente de empleos y es fundamental para la economía globalizada de las sociedades modernas en relación con los gastos de transporte. El Capitán Liriano realizó una breve descripción de los puntos comunes entre las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE), que concentra la gestión de autorizaciones y certificaciones exigidas por las normas vigentes; el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), que recomienda a los gobiernos delegar en una Oficina Portuaria Regional (OPR), el Plan de Protección de los buques e Instalaciones Portuarias, y el Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65), para lo cual recomendó crear los Comités Nacional FAL.
49. El Sr. Raúl Cueto, Representante de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, realizó una presentación titulada: "Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) en los puertos mexicanos", en la cual señaló que el Sistema Portuario Nacional cuenta con 117 puertos y terminales habilitados. En 2014, el sistema movió más de 286 millones de toneladas de carga. Según el índice del Reporte de Competitividad Global 2014 la infraestructura portuaria mexicana ocupa el puesto 62° de 144 países. El Sr. Cueto señaló que los puertos mexicanos aprovechan las TICs de dos maneras: como herramienta para la agilización de los trámites operativos y administrativos del puerto y como instrumento para reducir tiempos dentro de la cadena logística y hacer más eficientes los servicios portuarios. Por último, mencionó algunas oportunidades de colaboración portuaria, entre las que se destacan: el intercambio de experiencias en cuanto al uso de las TICs en puertos; analizar conjuntamente las posibilidades de compartir y crear plataformas y sistemas de TICs, y resaltó la importancia de utilizar las TICs para fomentar la colaboración entre puertos latinoamericanos en beneficio de la región.
50. El Sr. Larry Casadiego, Coordinador de Desarrollo Portuario del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, realizó una presentación institucional titulada: "Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito

14

Portuario de Venezuela”, en la que destacó la estructura portuaria de ese país. Asimismo, subrayó la importancia de los puertos nacionales y la cooperación internacional que lleva a cabo con países como China, Portugal y Rusia, además de organizaciones como el ALBA, MERCOSUR, CELAC, UNASUR, CARICOM, PETROCARIBE y el SELA. Entre las áreas susceptibles de cooperación, el Sr. Casadiego resaltó la importancia de buscar acuerdos y alianzas para desarrollar los procesos, adaptar las nuevas tecnologías, revisar los temas legales, y conseguir el apoyo financiero y logístico necesario para mejorar la infraestructura portuaria. Por último, las acciones emprendidas en este momento por Venezuela, están orientadas al mejoramiento de la Comisión Nacional de Simplificación de Trámites, a la Comisión de Coordinación del FAL65, a un plan nacional de desarrollo portuario para el 2019 y a la automatización de los procesos a través de nuevas tecnologías.

51. El moderador de esta Sesión, agradeció a los expositores por sus presentaciones y luego invitó a los delegados y participantes a un debate sobre las mismas.
52. Carlos Martner del Instituto Mexicano de Transporte, realizó algunos comentarios sobre la presentación del Sr. Raúl Cueto, indicando que en primer lugar el tema de puertos aún está en un nivel muy ínfimo, según el índice de *World Economic Fórum* sobre Infraestructura Portuaria, ubica a México en el número 62, sin embargo el Sr. Martner planteó que la metodología usada con estos índices es una cuestión de percepción. Posteriormente, citó algunos casos de puertos mexicanos como el puerto de Lázaro Cárdenas, como un ejemplo de la gran infraestructura, el puerto de Veracruz y el puerto de Altamira que sustituyo a Tampico.
53. Raúl Cueto de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, hizo algunos comentarios sobre el documento que preparó el SELA, que habla muy bien de su país. La administración de Peña Nieto ha hecho una gran labor en el tema de puertos. Recalcó la necesidad de trabajar en conjunto en estos procesos de estandarización.
54. Ana María Mendez Chicas de Guatemala, como responsable de cooperación, comentó sobre los desafíos y las necesidades comunes de los países y como se puede hacer el esfuerzo en conjunto para promover asistencia técnica y financiera en la materia. Además indicó que se han hecho aportes muy valiosos y este es el valor agregado. En el caso de Guatemala los desafíos son comunes, como reformar el sector portuario y los accesos, los tiempos, las ventanillas únicas. Se va con la expectativa de transmitir a las autoridades todas estas inquietudes y las sugerencias de los expertos.
55. Luis Ascencio, moderador de esta sesión, indicó la necesidad de concretar la Red de Cooperación para que se ocupe de la dinámica portuaria. También señaló como conclusión preliminar, los cuellos de botella que se generan en la interfaz terrestre de la mayoría de los países y no en la marítima y planteó que éstos pueden eliminarse a través de los mecanismos de cooperación internacional.
56. Vanroy Hodge de Anguilla Autoridad Portuaria de Aire y Mar y representante de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS), comentó que el Caribe Oriental tiene potencial para el trasbordo de los barcos debido a la ubicación geográfica de las islas que permite interceptar grandes rutas comerciales del sur de Europa a Centroamérica y a regiones de Estados Unidos y Suramérica. Sin embargo, preguntó si se han tenido algunas consideraciones en utilizar a estas islas como puertos de trasbordo, dado su carácter para aumentar el sector naviero y el desarrollo portuario de Latinoamérica y el Caribe.

57. El Sr. Raúl Cueto, respondió que en la Asociación de Estados del Caribe (AEC) existen varios proyectos para una mejor interconexión de los puertos de la región, por lo que el desafío de México es incentivar esta interconexión y desde luego está incluida toda la cuenca del Caribe, incluyendo el diálogo que se ha sostenido con la CARICOM en materia de puertos e interconexiones. Igualmente enfatizó que México está dispuesto a compartir su experiencia, con toda la región, el tema logístico y la parte informática que fue la que mi autoridad portuaria me encargó. Todo está en la presentación del SELA y es una modesta colaboración.
58. Jorge Durán, de la OEA, comentó que depende de la oferta que la OECO pueda ofrecer a las navieras, por ejemplo Jamaica está posicionada como centro regional por la inversión realizada de China. Por lo que comentó que dicha organización, debe organizarse y acercarse a los inversionistas para expandir su capacidad y observar lo que hacen los demás países de la región y adaptar estas experiencias.
59. Saúl Tejada del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores de la República Bolivariana de Venezuela indicó que uno de los principales elementos de preocupación son los espacios de formación para avanzar más allá de las voluntades políticas. Las actividades de formación juegan un papel importante, pero lo que debe existir, es la voluntad de cooperación de las organizaciones como OEA, CEPAL, MERCOSUR, UNASUR y SELA, y que de los resultados de esta reunión, se provean espacios de formación que faciliten la información a los gobiernos para hablar todos el mismo idioma en materia portuaria.

SESION III: Continuación: Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito Portuario y Puertos Digitales en América Latina y el Caribe. La sesión fue moderada por el Dr. Joaquín Alberto Ramírez, Sub Director General de la Dirección General de Cooperación Multilateral (DIGECOOM) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana, quien luego de presentar a los ponentes previstos, dio la palabra a los expositores.

60. Kenneth Atherley, Gerente de División de Desarrollo y Estrategia Corporativa de Barbados Port Inc., realizó una presentación titulada: "Cooperación en Puertos: Ejemplos de Barbados y de la Región Caribeña"; destacó principalmente que su país ha tenido un progreso considerable en el establecimiento del Sistema de Ventanilla Única Electrónica con el sistema ESW⁴. Actualmente existen consultores guiando el proceso, las aduanas han actualizado el software a *Asyscuda World* adelantándose al sistema. Aún falta finalizar el diseño de la arquitectura y la instalación de los sistemas a los usuarios. Además, se debe explorar la oportunidad del establecimiento del ESW a nivel regional. Asimismo indicó que las agencias internacionales y los diferentes actores deben continuar su trabajo en conjunto para alcanzar la eficiencia portuaria. El establecimiento del Comité Logístico Regional para la Cooperación ha sido propuesto en el Caribe, indicando que los puertos deben tomar en consideración a este Comité y a las estrategias de cooperación junto con los planes y negocios estratégicos.
61. Francisco René Ramos, Coordinador de Inversiones y Cooperación Internacional de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador, realizó una presentación en la que destacó principalmente las áreas de cooperación de la CEPA y las relaciones que ha mantenido con diferentes organismos en esta materia. En primer lugar, señaló las buenas experiencias con potencialidad de ser compartidas para desarrollar políticas, herramientas y

⁴ Environmental Systems Workplace (ESW)

16

legislación en materia portuaria, por ejemplo los casos de Perú, México son buenos en estos temas, así como las metodologías de Gobernanza, son buen ejemplo en Colombia. Por otra parte, la CEPA se dispone a tener una activa participación en el proyecto Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en Centroamérica. Asimismo, el Sr. Ramos indicó que la CEPA valora a la CEPAL y al SELA como instrumentos de apoyo para que las instancias de gobierno se sensibilicen y actúen en el marco de facilitación de políticas y marcos institucionales que favorezcan la eficacia de la cadena logística y con ello la adecuada inserción de la región en el comercio intrarregional y global. La CEPAL y el SELA son excelentes interlocutores para buscar lazos de cooperación con otras regiones. Por último, se refirió a la cooperación bilateral norte – sur; la cooperación financiera reembolsable; la cooperación al desarrollo, la cooperación multilateral y el acceso al fondo verde del clima.

62. Ximena Salvador Medina, Directora de Puertos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) del Ecuador, realizó una presentación sobre la Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos digitales situación y perspectiva del Ecuador, en la que hace un recorrido sobre la institucionalidad portuaria en Ecuador. En 2007 se crea el MTO y en junio 2008 se asignan competencias, responsabilidades y atribuciones a las nuevas entidades creadas para ejercer las funciones de Autoridad Marítima y Autoridad Portuaria Nacional. Ecuador posee 4 Puertos Comerciales (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar), 3 Terminales Petroleros (función adicional de policía marítima), 23 Terminales Portuarios Habilitados (puertos privados) y 4 Puertos Pesqueros Artesanales construidos y 4 en fase de estudio. Entre las áreas susceptibles de cooperación, la Autoridad Portuaria Nacional de Ecuador destaca la necesidad de incluir los siguientes temas: sistemas tecnológicos empleados en el sector, interacción de las diferentes autoridades que convergen en los puertos (superposición de facultades) y nueva normativa. Por otra parte, la Ventanilla Única se creó el 31 de marzo del 2010 por política de Comercio Exterior y de la estrategia Nacional de Simplificación de Trámites. El Portal de Comercio Exterior y Ventanilla Única ofrece un servicio en el cual se realizan los trámites operativos en cualquier momento, cualquier lugar y desde cualquier dispositivo. y por último señaló las acciones adoptadas recientemente por parte de la Autoridad Portuaria que corresponden a la creación de la Subsecretaría Logística en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la automatización de los procesos y la implementación de tecnología que pueda ser compartida por los actores del sector.
63. El moderador agradeció a los expositores por sus presentaciones y luego invitó a los delegados y participantes a un debate sobre las mismas.
64. Jorge Durán Jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA, comentó que cada uno de los expositores había hecho mención a lo largo de la reunión, lo esencial que era la participación del sector privado en el tema. Asimismo, dejó abierta la posibilidad de colaborar con las actividades de capacitación. Por último, indicó que existen pasos definidos que hay que concretizar y trabajar en la creación de la Red, señalando además, que muchos de los participantes tienen buenas prácticas que compartir.
65. Raúl Cueto de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, anheló compartir sus experiencias con toda la región, la parte logística e informática está en la presentación y es una modesta colaboración que ofrece de forma inmediata. Espera trabajar de manera cercana con la CARICOM y con El Salvador, en el tema del transporte de corta distancia.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Esta sesión fue moderada por el Ing. Luis Ascencio Consultor del SELA, quien luego de agradecer las presentaciones de todos los ponentes y las intervenciones de los asistentes, presentó las principales posiciones de los participantes, a menara de conclusiones y recomendaciones generales que pudieran recabarse en los debates de los días días de encuentro, y que se resumen a continuación:

Conclusiones:

1. El sistema portuario de América Latina y el Caribe (ALC), y en especial el asociado al tráfico de contenedores, lo conforma un total de 57 instalaciones de importancia, repartido en cuatro grandes bloques subregionales: México, Centro América, Caribe y Sudamérica, y en dos fachadas marítimas: Atlántica y Pacífica. El movimiento total de contenedores, medido en TEUS (unidades equivalentes de 20 pies) fue de 46 millones de TEUS en 2013 (CEPAL 2014), y correspondió a un 7,1% del movimiento total de contenedores en el mundo. Entre 1997 y 2013 la región experimentó un crecimiento de 253%, confirmando la importancia creciente de esta industria para los intereses del comercio exterior regional.
2. Resulta interesante comprobar que las regiones que han desarrollado de mejor manera las cadenas de valor dentro de sus alcances geográficos, presentan los mayores porcentajes de intercambio comercial intrarregional. En una reciente publicación de CEPAL en 2014, se constató que para agrupaciones seleccionadas, la participación de las exportaciones intrarregionales en las exportaciones totales entre 2008-2013, arrojó el siguiente resultado:
 - Unión Europea: 63,4%
 - Tratado de Libre Comercio de América del Norte: 48,5%
 - Asociación de Nacional de Asia Sudoriental (ASEAN)+5: 49,1%

ALC como un todo está aún lejos de las cifras de otros bloques mundiales consolidados, arrojando un promedio regional al 2013 de 19,7% (ver cuadro siguiente). Esta cifra está muy influenciada por la baja participación de las exportaciones de México con el resto de la región, pues la estructura productiva mexicana está mucho más conectada con el tratado de Libre Comercio de América del Norte, y sólo presenta cifras entre 7% y 8%. Una mirada más detallada los sub-bloques regionales, Centro América y Sudamérica presenta cifras muy similares en torno al 35% y 36% sobre el total de exportaciones, lo que permite verificar que existe una base importante para consolidar las cadenas de valor que se articulan en dichos territorios geográficos. El Caribe como región mantiene aún un bajo intercambio de comercio, debido en parte por la fragmentación del territorio en islas y baja conectividad marítima que permita abaratar costos de transporte.

3. Los costos logísticos son una asignatura pendiente en todo el comercio exterior de América Latina y el Caribe, pues son aún muy significativos y reducen la competitividad de nuestro sector exportador. Según el informe "Doing Business 2015" del Banco Mundial, mientras el costo directo de exportar un contenedor de 20 pies se puede catalogar como competitivo con el resto de las economías del mundo, existe una serie de aspectos como la cantidad de documentos, tiempos que toman las transacciones y los extracostos derivados de ineficiencias en las interfaces terrestres de los puertos que hacen que este indicador supere largamente a otras regiones en vías de desarrollo y afecte el costo logístico total del comercio exterior.

18

4. Entre los desafíos de cooperación portuaria, los países deben fomentar una completa revisión interna de sus políticas públicas y relación público-privada que permita a las distintas autoridades nacionales, desde el ámbito marítimo al ámbito terrestre, pasando por aduanas y servicios para-aduaneros, la búsqueda de **mecanismos de colaboración** que permita armonizar las visiones sobre facilitación del comercio y el transporte desde lo local (las comunidades logísticas portuarias desplegadas en sus territorios costeros) y lo nacional (planes estratégicos de desarrollo logístico). A nivel externo, es importante coordinar institucionalmente el apoyo técnico para la materialización de estos procesos de revisión interna mediante el uso de la cooperación técnica internacional, ya sea de tipo sectorial (OMI, CIP, OMA, COCATRAM, otros) o tipo transversal (SELA-VUCE, SELA-Puertos Digitales y Colaborativos, Red de Puertos Caribeños, CEPAL, UNCTAD-Trade Facilitation, otros).
5. El Programa Red de Puertos Digitales y Colaborativos que se adelanta mediante convenio de cooperación CAF-SELA, se focaliza en la identificación y promoción de las mejores prácticas colaborativas, caracterizadas por el uso de nuevas formas institucionales, TIC para el intercambio electrónico de datos, procesos logísticos eficientes y la aplicación de nuevos y mejores estándares de servicio a la carga y al transporte. En este sentido, se destaca la necesidad de gestionar los diferentes **eslabones de la Cadena Logístico Portuaria**, donde la integración e interoperabilidad entre plataformas como las Ventanillas Única de Comercio Exterior (VUCE) y las Portuarias (VUP), constituyen elementos fundamentales.
6. Los sistemas portuarios de América Latina y el Caribe presentan problemas estructurales y de costos competitivos y la solución a tales problemas contempla un énfasis en la optimización del apoyo institucional y en el apoyo tecnológico de nuevos y mejores servicios logísticos y de comercio exterior.
7. Los puertos modernos son parte de un sistema de transporte nacional e internacional, los cuales permanentemente requieren de apoyos y cooperación técnica. A la fecha existe una amplia oferta de apoyos del tipo sectorial, siendo aún incipiente la cooperación técnica internacional de tipo transversal, la cual comienza a tomar importancia toda vez que los puertos hoy tienen un funcionamiento más logístico, y por lo tanto, requieren de nuevos mecanismos que permitan avanzar en el fortalecimiento de su gobernanza público privada, mayor orientación a niveles de servicio, integración operativa y más y mejores tecnologías de información comunitarias. Esto requiere entonces comprender la relación entre los Puertos e Innovación, y entre los Puertos y la Cadena Logística Portuaria.
8. Los elementos que describen la importancia de los sistemas portuarios regionales son: i) Su relevancia en el desarrollo territorial de las nacionales, en países continentales con litoral, países continentales sin litoral (tránsito internacional), países isleños y finalmente la importancia creciente de cruces y canales interoceánicos; ii) Importancia de los puertos en la facilitación del comercio exterior y el incremento comercial intra-regional; iii) En general, existen aún cuellos de botellas en la interfaz terrestre relacionada con los sistemas portuarios los cuales afectan el costo logístico total; iv) Los servicios públicos y gobiernos deben dar mayor espacio e importancia a los sistemas logísticos portuarios, pues el mayor nivel de inversión tanto pública como privada, ameritan una nueva mirada desde el Estado; v) La cada vez mayor importancia política que adquieren los indicadores macro de logística, competitividad y comercio exterior, como el Logistics Performance Index (LPI) y Doing Business.
9. En general los objetivos globales que los países plantean para sus puertos y logística asociada, dicen relación con las reducción de los costos logísticos totales de las mercancías

de importación, exportación y tránsito internacional; Ser inductores para el incremento del comercio exterior intra-regional en ALC; aplicar nuevos modelos de gobernanza colaborativa para la mejora continua de los sistemas portuarios; y por último coordinar esfuerzos para avanzar en la cooperación portuaria de manera sistemática y sustentable.

10. **Hacia la construcción de Puertos Digitales, relacionando proyectos tecnológicos y de gestión VUCE y VUP.** Las VUCE (Ventanillas únicas de comercio exterior) se constituyeron en ALC pensando en dar mayores facilidades al comercio exterior (Importadores y exportadores) y no al transporte marítimo, puertos y transporte terrestre asociado al comercio exterior. En una segunda fase, los programas nacionales de VUCE están avanzado con aspectos relativos al transporte, pero se han encontrado con contrapartes débiles en los sistemas portuarios (VUCE-Componente Logístico). En otros, las VUCEs aún no incorporan elementos del transporte relacionado al comex. Finalmente, las VUP (Ventanillas Únicas Portuarias), PCS (Port Community System) y otros Sistemas Logísticos Interoperables han comenzado a surgir en distintos puertos de la región (Chile y México por ejemplo), sin salvaguardas estratégicas nacionales y en algunos casos, sin apoyo total de las comunidades portuarias. Estos procesos merecen ser apoyados desde el nivel central, tanto en su etapa de conceptualización y factibilidad, como en su operación y mejora continua.

Recomendaciones:

1. **Los desafíos globales de cooperación para materializar Puertos Digitales y fortalecer el comercio exterior.** Cada Autoridad Nacional relacionada con el transporte, puertos, aduana y logística en cada país, deberá insertarse en las redes de cooperación sectorial, y cuando sea necesario, en la cooperación transversal. Estas organizaciones de cooperación sectorial disponen de todas las competencias técnicas permanentes que permiten una relación de largo plazo. Por ejemplo, los sistemas portuarios necesitan interoperar con una VENTANILLA ÚNICA DE COMERCIO EXTERIOR Y TRANSPORTE (VUCE), con gobernanza de servicios públicos y orientación logística. La cooperación transversal es la más adecuada para apoyar estas iniciativas de política pública, aunque es posible avanzar también con cooperación sectorial. Las comunidades logísticas portuarias, de carácter público-privado, auspiciadas por las autoridades nacionales, deberán apoyarse en un mix de cooperación transversal y sectorial.
2. **Hoja de ruta para los Directores de cooperación internacional y relación con Puertos Digitales.** 1. Difundir internamente la necesidad de comenzar un diálogo transversal en torno a la importancia de la logística del comercio exterior y particularmente sus puertos, a la luz de los magros resultados de ALC en una serie de indicadores globales como LPI y Doing Business. Los puertos son una muy buena manera de entender estas nuevas realidades y superar las barreras al comercio exterior. 2. Explorar el estado de avance de la cooperación técnica internacional y subregional en cada autoridad nacional relacionada con la cadena logística portuaria. Reafirmar junto con cada autoridad la necesidad de seguir vinculándose activamente a estos organismos de cooperación sectorial. 3. Incorporar al país y sus instituciones en las redes de cooperación técnica transversal: comités de facilitación del comercio y el transporte; comunidades logístico portuarias; coordinación de servicios públicos de Comex. 4. Si estas instancias internas no existiesen, se sugiere crearlas a la brevedad, dotándolas de una reglamentación mínima, para luego insertarlas en las redes internacionales de cooperación.

20

3. **Hoja de ruta para los Organismos regionales, subregionales e internacionales de cooperación técnica.** En general se les solicita seguir desarrollando sus iniciativas en alianza con gobiernos y autoridades nacionales relacionadas con el comercio exterior y logística, con énfasis en la diseminación de estándares internacionales que permitirán la inserción de las economías de ALC en estas prácticas mundiales. Particularmente existen competencias que deberían ser compartidas con las nuevas instancias de cooperación técnica transversal, las cuales necesitan redes de apoyo para mejorar su oferta de apoyo y colaboración.
4. **Hoja de ruta para la Red de Puertos Digitales y Colaborativos de ALC como nuevo espacio de cooperación técnica transversal.** 1. La Red de Puertos Digitales y Colaborativos se plantea como un FORO REGIONAL de comunidades logísticas portuarias y centros de innovación ligados a puertos y transporte intermodal. 2. Esta red se debe transformar en cooperación de tipo transversal, con el apoyo de organismos de cooperación sectorial como CEPAL, OMI, OMA, CIP, COCATRAM y bancos de financiamiento, que permitan la ejecución de proyectos colaborativos a nivel nacional y regional. 3. Esta red tomará contacto con la red caribeña de Integración portuaria para coordinar acciones conjuntas. 4. El foco de atención serán las comunidades portuarias locales/nacionales, con orientación público-privada. 5. Se trabajará con los primeros 9 países y sus comunidades portuarias (15 puertos), y con un grupo de países observadores.
5. Finalmente para **fortalecer la competitividad de cualquier Cadena Logística Portuaria (CLP) de ALC**, el programa Red de Puertos Digitales y Colaborativos promueve cuatro pilares de trabajo: i) integración operacional de la cadena logística portuaria (tramitación anticipada de aduanas y servicios paraduaneiros; sincronización de los sistemas de transporte (Buque-Container-Camión-Ferro); y gestión logística de inspecciones y control); ii) gobernanza e institucionalidad para la facilitación logística (local [comunidad portuaria]; subregional [corredores logísticos]; y nacional [consejos logísticos]; iii) aseguramiento de la calidad, seguridad y eficiencia en servicios logístico-portuarios: garantía de servicio en la cadena logística portuaria; reglas de compensación; y KPI' s en operaciones de interfaz (tiempo, costo y CO2); y iv) intercambio electrónico de datos e interoperabilidad: Ventanilla Única Portuaria (VUP); servicios digitales de coordinación; e interoperabilidad VUP-VUCE.
6. Las autoridades de cooperación coincidieron en agradecer el apoyo que el Fondo Fiduciario Pérez Guerrero (FFPG) del Grupo de los 77 viene brindando a la Secretaría Permanente del SELA y a los Estados Miembros de la región en el financiamiento de las reuniones de directores de Cooperación internacional e instaron a continuar brindando ese respaldo técnico y financiero a los futuros encuentros regionales de directores en temas de alta prioridad para América Latina y el Caribe.
7. Los Directores de Cooperación Internacional de los Estados Miembros del SELA, así como los representantes de los organismos regionales e internacionales y demás participantes agradecieron al Gobierno de República Dominicana, y muy especialmente a la Dirección General de Cooperación Multilateral (DIGECCOM) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, por acoger este importante evento y por la hospitalidad recibida durante todo el encuentro. Asimismo, agradecieron al Fondo Fiduciario Pérez Guerrero (FFPG) del Grupo de los 77, y a la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), por la organización y el apoyo técnico y financiero ofrecido para la realización de esta XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe.

III. SESIÓN DE CLAUSURA

Luego de la presentación de las conclusiones y recomendaciones, los representantes de los organismos internacionales OEA, OMI y CEPAL agradecieron la intervención del Ing. Luís Ascencio y se pusieron a la disposición de todos los presentes para seguir colaborando con el tema. También ofrecieron asistencia técnicas y mejores prácticas de su experiencia e indicaron la necesidad de hacer realidad esta integración entre todos los actores.

En la clausura de esta XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe. Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los puertos digitales: Situación y perspectiva”, hicieron uso de la palabra el Sr. Román Mayorga, Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), quien en nombre del Secretario Permanente del SELA, Embajador Roberto Guarnieri, con quién acababa de conversar telefónicamente, les enviaba un saludo fraternal y cariñoso a todos los participantes de este importante evento. El Sr. Mayorga expresó que la reunión había sido todo un éxito por la calidad de las ponencias y el contenido de información para la potenciación de lo que se puede hacer en las políticas públicas y en cooperación internacional. Agradeció al Gobierno de República Dominicana su participación entusiasta, igualmente a los ponentes por la excelencia de sus presentaciones, la altura de la discusión, la armonía y el deseo en colaborar y aportar de todos los participantes. Asimismo, indicó que la organización del evento fue impecable y sobre todo reconoció la increíble simpatía y cordialidad de los dominicanos manifestada en todos sus funcionarios de la contraparte local. Se refirió también al SELA como un puerto de todos los países, señalando sus fundamentos, objetivos y actividades. Asimismo, destacó el acopio de información que posee el SELA a través de su portal. Señaló que para el caso de las VUCES, habrá un portal especializado al igual que un sub-portal de la Red de los puertos. Se refirió a otros temas de importancia para la región y que se están llevando a cabo para un mejor futuro del SELA. Por último, el Sr. Mayorga se refirió al tema de innovación y su importancia para el desarrollo de la región. El cambio tecnológico es una variable fundamental en la innovación y está relacionada con la productividad y crecimiento de los países, por lo que se ha conversado para que en la próxima reunión de Directores de Cooperación Internacional de ALC, sea en esta materia. En la misma se abordarían las políticas públicas para el fortalecimiento de los ambientes y sistemas de innovación entre los países y, posteriormente les informaremos donde se va a realizar la XXVII reunión de Directores de Cooperación Internacional de América latina y el Caribe.

Seguidamente intervino el Lic. José Checo Frómeta, Director de Planificación de la Dirección General de Cooperación Multilateral en representación del Director General de Cooperación Multilateral y Ordenador Nacional de los Fondos Europeos para el Desarrollo y en nombre del Gobierno Dominicano, celebró el júbilo que los embarga y la gratitud al SELA por el éxito logrado por la organización y el desarrollo de este importante evento. Además, el tema de este seminario, fue abordado con un alto nivel en virtud de la calificación de los diferentes expositores y la participación del selecto auditorio, y a través de compartir las experiencias enriquecedoras de los distintos países dignamente representados por las delegaciones aquí presentes, a la que expresó su gratitud convencido de que se han sentido como en su hogar debido a que este país es su segunda patria.

Por último, tomó la palabra el Lic. Inocencio García, Viceministro de Cooperación Internacional del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana, en representación del Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, quién saludó al Sr. Román Mayorga y expresó el agradecimiento del Gobierno Dominicano a las instituciones regionales y los gobiernos presentes y las organizaciones multilaterales que junto con el SELA han auspiciado este evento de tanta

22

trascendencia y por la escogencia del tema. Igualmente señaló que el Ministro de Economía de su país, Juan Temístocles Montás, reconociendo la importancia que reviste para República Dominicana este sector, tiene mucho interés en realizar un Seminario más acotado para conocer algunas experiencias latinoamericanas relacionadas con el desarrollo que está teniendo su país. Sugirió al SELA una mayor articulación con las autoridades nacionales en materia de cooperación internacional. Un gran aporte de este evento ha sido conectar lo regional con lo multilateral y lo bilateral, por ejemplo el ofrecimiento de México en virtud de la capacidad que ha desarrollado y la experiencia de la autoridad del Puerto de Valparaíso, conectando de manera bilateral a nuestros países para una mejor articulación en materia de cooperación en este tema. Igualmente, les deseó un feliz retorno a sus países a todos los participantes de esta importante Reunión.

A N E X O I

AGENDA

**XXVI REUNIÓN DE DIRECTORES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL
DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE**

**“COOPERACIÓN PORTUARIA EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE:
LOS PUERTOS DIGITALES SITUACIÓN Y PERSPECTIVA”**

LUGAR: Punta Cana, República Dominicana

FECHA: 23 y 24 de abril 2015

Objetivos:

Los objetivos de esta reunión regional estarán orientados a: i) Presentar un diagnóstico del estado de situación de la cooperación portuaria en América Latina y el Caribe, y especialmente de las iniciativas en el ámbito de los puertos digitales; ii) Identificar y explicar las principales experiencias exitosas y buenas prácticas sobre cooperación portuaria y puertos digitales en América Latina y el Caribe; y iii) Identificar áreas susceptibles para la cooperación en el ámbito portuario y puertos digitales entre los países de la región y con otras regiones geográficas, particularmente con Asia y Europa.

Jueves, 23 de abril 2015

Mañana

8:30 – 9:00

INSCRIPCIONES Y REGISTRO

9:00 – 9:40

SESIÓN INAUGURAL

- Palabras del Sr. Román Mayorga, Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)
- Lectura de Palabras de bienvenida enviadas por el Presidente del Grupo de los 77, Embajador Kingsley Mamabolo
- Palabras del Ing. Juan Temístocles Montás, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana.

9:40 – 10:00

COFFEE BREAK Y RETIRO DE LAS AUTORIDADES QUE ACOMPAÑAN EL ACTO INAUGURAL

10:00 – 10:45

SESIÓN INTRODUCTORIA

Moderador: Lic. Fernando Guglielmelli, Analista de Relaciones del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

- Programa para la Creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable. Presentación a cargo del Ing. Luis Ascencio, Consultor del SELA.

26

10:45 – 11:00

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

11:00 – 12:30

SESION I: *Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos Digitales. Iniciativas Promovidas desde los Organismos Regionales e Internacionales.* – **Moderadora:** Lic. América Bastidas Castañeda, Asesora de Asuntos Multilaterales del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana.

- Sr. Jorge Durán, Jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA).
- Sr. Octavio Doerr, Especialista Portuario, Unidad Servicios de Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Sr. Otto Guillermo Noack, Director Ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)
- Sr. Julián Abril García, Secretario del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI)

12:30-1:00

DEBATE

1:00 – 2:30

ALMUERZO EN RESTAURANTES DEL HOTEL**Tarde**

2:30 – 4:00

SESION II: *Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos Digitales Situación y Perspectiva. Perspectivas y Experiencias Nacionales – Sistema de Comunidad Portuaria o Ventanilla Única Portuaria.* – **Moderador:** Lic. Héctor Vinicio Mella G., Viceministro de Desarrollo Industrial del Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana.

- Sr. Héctor Tamburini, Senior Manager Comercial DP World Caucedo de República Dominicana.
- Sr. Luis Irene Rodríguez Hernández, Director de la Dirección de Transporte y Seguros del MINCEX de Cuba.
- Sr. Carlos Vera, Gerente de Logística de Puerto Valparaíso, Chile
- Sra. Guimara Tuñón Guerra, Subdirectora de Industrias Marítimas Auxiliares de Panamá
- Ing. César Enrique Talledo León, Jefe de Tecnologías de la Información, Autoridad Portuaria Nacional del Perú.
- Sr. Carlos Martner Peyrelonge, Coordinador de Integración del Transporte, Instituto Mexicano del Transporte.

4:00 – 4:15

COFFEE BREAK

4:15 – 5:30

DEBATE

6:30

FIESTA DOMINICANA – Ofrecido por el Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana (MEPYD) y el Director General de Cooperación Multilateral (DIGECOOM)
Lugar: Restaurante Ágora, Hotel Meliá Caribe Tropical

Viernes, 24 abril 2015**Mañana**

- 9:00 – 11:00 **SESION III: Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito Portuario y Puertos Digitales en América Latina y el Caribe. – Moderador:** Sr. Luis Ascencio Consultor del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)
- Panel con participación de los Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe y Autoridades Nacionales de Puertos.
- Sr. José Alejandro Liriano, Capitán de Navío, Armada de la República Dominicana.
 - Sr. Raúl Cueto, Delegado, Secretaría de Relaciones Exteriores de México
 - Sr. Larry Casadiego, Coordinador de Desarrollo Portuario del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo de la República Bolivariana de Venezuela
- 11:00 - 11:15 **COFFEE BREAK**
- 11:15 – 12:00 **DEBATE**
- 12:00 - 2:00 **ALMUERZO EN RESTAURANTES DEL HOTEL**

Tarde

- 2:00 – 3:30 **SESION III: Continuación: Áreas Susceptibles de Cooperación en el Ámbito Portuario y Puertos Digitales en América Latina y el Caribe. – Moderador:** Dr. Joaquín Alberto Ramírez, Sub Director General de la Dirección General de Cooperación Multilateral (DIGECOOM) del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana.
- Sr. Kenneth Atherley, Gerente de División, Desarrollo y Estrategia Corporativa de Barbados Port Inc.
 - Lic. Francisco René Ramos, Coordinador de Inversiones y Cooperación Internacional, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador.
 - Sra. Ximena Salvador Medina, Directora de Puertos de la Subsecretaría de Puertos, Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador
- 3:30 – 4:00 **DEBATE**
- 4:00 – 4:15 **COFFEE BREAK**
- 4:15 – 5:15 **SESIÓN IV: Conclusiones y Recomendaciones. – Moderador:** Sr. Luis Ascencio Consultor del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA)

28

5:15 **SESIÓN V:** Lugar y Fecha de la XXVII Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe. – **Moderador:** Sr. Román Mayorga, Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA).

5:30 **SESIÓN DE CIERRE**

- Palabras del Sr. Román Mayorga, Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA).
- Palabras del Lic. José Checo Frómata, Director de Planificación de la Dirección General de Cooperación Multilateral en nombre del Director General de Cooperación Multilateral y Ordenador Nacional de los Fondos Europeos para el Desarrollo, Ing. Antonio Vargas Hernández.
- Palabras del Lic. Inocencio García, Viceministro de Cooperación Internacional, Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, en representación del Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo.

A N E X O I I

**PALABRAS DEL SR. ROMAN MAYORGA, DIRECTOR DE RELACIONES PARA LA INTEGRACION
Y COPERACION DEL SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE (SELA),
EN REPRESENTACIÓN DEL SECRETARIO PERMANENTE DEL ORGANISMO,
EMBAJADOR ROBERTO GUARNIERI, EN LA SESIÓN INAUGURAL.**

Excelentísimo Señor Juan Temístocles Montás, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana,

Señores Directores Nacionales de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe,

Excelentísimos señores Embajadores y Representantes de los Estados Miembros del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA),

Honorables señores representantes de organismos regionales e internacionales,

Señoras y señores;

En nombre del Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), Embajador Roberto Guarnieri, es muy satisfactorio para mi poder darles una cordial bienvenida a esta "XXVI Reunión de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe", cuyo tema central en esta oportunidad se denomina "La Cooperación Portuaria en América Latina y el Caribe: Los Puertos digitales. Situación y Perspectiva".

Este nuevo encuentro de los Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe, ha sido posible gracias al copatrocinio del Gobierno de República Dominicana, a través de la Dirección General de Cooperación Multilateral del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, así como del Fondo Fiduciario Pérez Guerrero (FFPG) del Grupo de los 77.

Reiteramos, entonces, nuestro más sincero agradecimiento a los copatrocinantes y muy especialmente al Gobierno de República Dominicana, por acogernos en este hermoso cabo de Punta Cana, con sus estupendas playas, gran riqueza de flora y fauna, y demás bellezas naturales que aquí se aprecian.

Se ha establecido ya, como una parte tradicional del trabajo del SELA, la celebración de estas reuniones de Directores de Cooperación Internacional de América Latina y el Caribe, en forma periódica. Esto viene ocurriendo desde 1987 y en cada oportunidad se aborda un asunto de interés común para todos los países de la región, con el propósito de fomentar el intercambio de ideas, experiencias y buenas prácticas en el tema tratado.

Celebramos la iniciativa de República Dominicana en proponer el tema: "la cooperación en materia de puertos digitales en América Latina y el Caribe", cuya importancia consiste en que la nueva fase de modernización de los puertos de América Latina y el Caribe (ALC), con creciente incorporación de tecnologías digitales, permite avanzar hacia nuevos estándares de servicio en el transporte marítimo y terrestre, propiciar la reducción de sus costos y, por ende, incrementar nuestra competitividad en el comercio internacional.

Las experiencias europea y asiática, entre otras, plantean un camino para convertir a los puertos y zonas portuarias en verdaderos eslabones críticos de las cadenas de suministro globales, donde elementos tales como las Ventanillas Únicas Portuarias (VUP), interactuando con las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE), sean nuevos inductores de competitividad para un comercio exterior globalizado. Según estudios internacionales, se estima que por cada día de ahorro en trámites del proceso de exportación, el comercio exterior se podría incrementar entre 0,5% y 3% anual dependiendo del país y región que se trate. Países como China, India y Singapur están muy activos en la generación e implementación de políticas nacionales de innovación tecnológica de

puertos, que los ha llevado a desarrollar nuevas metodologías y modelos de negocio y operación, a los fines de mejorar significativamente sus prácticas en esta materia.

En sintonía con estas tendencias internacionales, el SELA ha organizado esta Reunión orientada a exponer y profundizar los temas de la modernización tecnológica de nuestros puertos, la creación de eficientes comunidades logístico-portuarias y otros temas vinculados al comercio internacional, con el objetivo de construir diálogos intrarregionales y promover acciones concertadas, tales como la elaboración de propuestas de cooperación internacional en torno a tales áreas.

Para ello, estructuramos una agenda de trabajo que hemos ido actualizando y compartiendo con ustedes a través del minisite que creamos en el portal del SELA en Internet para esta reunión regional y que ha estado en funcionamiento desde hace varias semanas.

En esta agenda hemos tratado de incorporar, por una parte, las perspectivas de las autoridades portuarias de la región y de los organismos regionales e internacionales especializados en la temática. Adicionalmente, hemos incorporado también algunas experiencias concretas de buenas prácticas para la optimización tecnológica de los puertos y otros aspectos que facilitan el comercio e impactan la competitividad en las cadenas globales de valor. Con este propósito, la Secretaría Permanente encomendó al Dr. Luis Ascencio la elaboración de un estudio sobre este tema, que será presentado por su autor como una contribución a las deliberaciones que tendrán lugar en este encuentro.

Adicionalmente, esta será una excelente oportunidad para poner en conocimiento de los directores de cooperación internacional de América Latina y el Caribe, los avances y resultados del Programa para la creación de la "Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicio e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable" que la Secretaría Permanente del SELA adelantó en el 2014, conjuntamente con CAF - banco de desarrollo de América Latina. Deseamos dejar constancia de nuestro agradecimiento a la CAF por su valioso apoyo financiero y técnico a dicho programa.

La experiencia latinoamericana respecto al mejoramiento institucional y de procesos de negocios e innovación tecnológica en puertos es diversa y muy dispar, lo que se ve reflejado en el pobre desempeño de nuestra región en indicadores tales como en el Logistics Performance Index (LPI), del *Doing Business Report* del Banco Mundial, y otros que miden variables de transporte e innovación tecnológica.

Esperamos que el desarrollo de la agenda en estos dos días que hoy iniciamos proporcione la mayor cantidad de información posible a nuestros puntos focales nacionales de cooperación, para que puedan regresar a sus capitales con mejores posibilidades de impulsar acciones de cooperación y políticas públicas adecuadas en esta área.

Quiero referirme brevemente a nuevas reuniones de este foro de directores de cooperación internacional de nuestra región. En la Secretaría Permanente del SELA deseáramos conocer sugerencias de los directores acerca de los temas que les parecerían útiles e importantes para discutir en futuras ocasiones. En la reunión del próximo año de 2016 hemos pensado tratar, en el ámbito del desarrollo productivo e industrial de la región, el tema de ciencia, tecnología e innovación que, como es bien sabido, es de crucial importancia para la productividad y competitividad del aparato productivo de todos los países y para el adecuado desempeño de prácticamente todos los campos de su desarrollo. Cada vez más, en esta era tecnológica que

vivimos, hay oportunidades de apoyo y colaboración financiera y técnica en este campo, tanto de agencias bilaterales como multilaterales de cooperación internacional. Mucho nos interesaría conocer la opinión de los directores acerca de la conveniencia y forma de tratar este tema, que a nuestro entender debería centrarse en la forma de asegurar la existencia y operación eficaz de sólidos sistemas de innovación, tanto nacionales, como subregionales y regionales.

Para adquirir y mantener capacidad tecnológica, cualquier país necesita ahora contar con un sistema institucional que incluye universidades, centros de investigación y desarrollo (I&D) de empresas, agencias de información y extensión, entidades de financiamiento, normalización y control de calidad, firmas consultoras, laboratorios de servicios técnicos, agencias gubernamentales de regulación y otras instituciones que interactúan en un amplio rango de actividades que van desde la concepción de una idea hasta su uso generalizado en la sociedad. Si ese sistema no existe o es demasiado débil el país no es capaz de seleccionar, absorber y manejar adecuadamente la tecnología extranjera, ni mucho menos de realizar esfuerzos propios de adaptación o generación tecnológica. La debilidad de dichas entidades y sus interacciones, o lo que se ha dado en llamar el *sistema nacional de innovación* (SIN), explica en gran parte por qué la región de América Latina y el Caribe no ha alcanzado todavía un grado suficiente de endogenización del cambio tecnológico.

Para finalizar mis palabras quisiera reiterar nuestro agradecimiento a las instituciones colaboradoras y patrocinadoras de esta actividad, así como a los ponentes y a todos ustedes, amigos participantes, que han respondido de forma entusiasta a esta invitación. Ello garantiza que tanto las presentaciones como los debates que surjan durante estos días no sólo enriquecerán el conocimiento sobre la temática del evento, sino aumentarán las perspectivas de un creciente interés y apoyo de los países de la región en favorecer la integración portuaria y el comercio intrarregional. Me complace participar en esta Reunión y darles a todos ustedes nuestra más cálida bienvenida en nombre de la Secretaría Permanente del SELA.

Muchas gracias.

A N E X O I I I

**PALABRAS DE BIENVENIDA ENVIADAS POR EL SR. KINGSLEY J. N. MAMABOLO,
REPRESENTANTE PERMANENTE DE LA REPÚBLICA DE SUDÁFRICA EN NACIONES UNIDAS
Y PRESIDENTE DEL GRUPO DE LOS 77**

Excelencias,

Distinguidos invitados,

Señoras y señores,

En mi calidad de Presidente del Grupo de los 77, deseo agradecer al SELA por la invitación que siempre le extiende al Presidente del G-77 para participar en su reunión anual, que ha sido respaldada durante años por el Grupo de los 77 a través del Fondo Fiduciario Pérez-Guerrero para la Cooperación Sur-Sur. El Fondo siempre ha brindado asistencia a proyectos organizados por el SELA, incluyendo seis reuniones de directores de cooperación internacional de América Latina y el Caribe. Deseo aprovechar esta oportunidad para compartir algunas reflexiones sobre la cooperación Sur-Sur y el campo de la tecnología de información y comunicación (TIC).

El Grupo ha reafirmado la importancia de la tecnología de información y comunicación como vehículo para contribuir al desarrollo económico y social. En el mundo actual, las tecnologías de información y comunicación son esenciales para la participación de los países en desarrollo en la economía mundial y para ayudar a aprovechar los beneficios de la globalización. Tienen un enorme potencial no sólo para erradicar la pobreza y promover el desarrollo socio-económico, sino también para cerrar la creciente brecha tecnológica entre los países en desarrollo y los desarrollados.

El Grupo de los 77 ha insistido siempre en que una sociedad de la información orientada al desarrollo beneficia a la humanidad. Las TIC han demostrado ser fundamentales para el progreso socio-económico alcanzado por muchos países, en el mundo desarrollado y en desarrollo. Sin embargo, es vital promover la transferencia de estas tecnologías a los países en desarrollo, con el fin de permitir su difusión en esos países.

Teniendo en cuenta la creciente importancia del comercio Sur-Sur y el transporte marítimo en América Latina y el Caribe, así como la necesidad de grandes inversiones para mejorar su infraestructura, la cooperación digital y el intercambio de experiencias potenciará el desarrollo en esa región y acelerará su integración en la economía mundial. Estas experiencias de América Latina y el Caribe serán importantes para otras regiones también.

De hecho, la cooperación regional ofrece el enfoque más significativo y la vía más eficaz para que el Sur enfrente los desafíos de la globalización y aproveche sus oportunidades. Estamos conscientes de que las capacidades para ampliar significativamente el intercambio de experiencias y buenas prácticas, compartir recursos técnicos e información y realizar actividades conjuntas en las áreas de investigación y desarrollo están limitadas por la falta de recursos.

En este contexto, instamos a la comunidad internacional a proporcionar los recursos necesarios y promover las alianzas para incrementar las soluciones a las necesidades sociales y económicas de las poblaciones del Sur. Es necesario desplegar esfuerzos especiales para construir infraestructuras y proporcionar recursos para el fomento de la capacidad con el fin de abordar estos asuntos. Por lo tanto, alentamos a los países de América Latina y el Caribe a fortalecer sus estrategias para el fomento de la capacitación con el fin de mejorar las capacidades económicas, humanas y tecnológicas y contribuir a superar estos grandes retos y mejorar las condiciones de vida de sus poblaciones.

38

En conclusión, permítanme subrayar que se requieren acciones e iniciativas más concretas para fortalecer la cooperación Sur-Sur y triangular, consolidar e implementar los programas y planes de acción existentes. Existe la necesidad imperiosa de implementar políticas concertadas, de manera solidaria, con el fin de garantizar avances concretos hacia la materialización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, que se integrarán al nuevo marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible como base de la nueva agenda para el desarrollo después de 2015, a ser aprobada formalmente en septiembre.

Les deseo el mayor de los éxitos en sus deliberaciones.

Muchas gracias.

A N E X O I V

**PALABRAS DEL SR. TEMISTOCLES MONTÁS, MINISTRO DE ECONOMÍA, PLANIFICACIÓN
Y DESARROLLO DE REPÚBLICA DOMINICANA**

Distinguidos Señores de la Mesa Principal,

Señor Román Mayorga, Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del SELA,

Señor Mourad Ahmia, Secretario Ejecutivo del Grupo de los 77,

Distinguidos representantes del SELA,

Distinguidos representantes de los países miembros del SELA,

Distinguidos representantes de las instituciones nacionales participantes en este evento,

Distinguidos funcionarios del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo que han fungido como contraparte facilitadora de esta Reunión,

Señoras y Señores,

Sean ustedes bienvenidas y bienvenidos esta Reunión. A los funcionarios y delegados que han venido a República Dominicana a desde sus países a participar en esta actividad, les digo: de verdad, queremos que se sientan bien aquí. Disfruten el ambiente. Y hagan buen provecho de las jornadas.

Hasta años recientes, en República Dominicana nos empleamos a fondo en un proceso que implicó análisis, reflexiones, consultas y diálogos de gran calado sobre los temas nodales del desarrollo económico y social. Ese proceso dio como resultado la formulación y aprobación como Ley de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

Desde esta perspectiva, quedó consignada la apuesta nacional a un desarrollo de marca sostenible. Específicamente, apostamos a *‘un desarrollo económico equilibrado, cohesionador. Un desarrollo productivo con innovación, con calidad, armónico con el medio ambiente, creador de empleo y reductor de pobreza. Un desarrollo basado en sacar el mejor provecho de las oportunidades de los mercados y en una inserción competitiva en la economía global’*.

Uno de los temas más reflexionados en ese proceso, enfocando el desarrollo económico competitivo, fue el desarrollo logístico y la facilitación del comercio como elemento vertebral y propiciador del desarrollo económico. La premisa ha sido esta: queremos ser un país próspero, desarrollado. Y un pilar fundamental para lograrlo es ser exitosos en el comercio. Porque sin comercio no hay desarrollo. Entonces, hay que facilitar el comercio.

El punto es que el desarrollo que aspiramos hay que procurarlo en un contexto globalizado y complejo, en el que las principales economías del mundo están cada vez más interconectadas. Por esto, el desarrollo logístico y la facilitación del comercio son factores competitivos determinantes.

¿Qué implica facilitar el comercio? Significa propiciar, con los desarrollos logísticos adecuados, los procesos de flujo y almacenamiento de materias primas y componentes, de existencias en proceso y de productos terminados asegurando que estén disponibles en cantidad y calidad requeridos, en el lugar correcto y en el momento preciso.

42

El corolario es este: sin una buena provisión de facilidades logísticas; sin un entorno logístico que facilite los procesos y servicios comerciales eficientes y de bajo costo, se dificultaría el avance sostenido en la realización de los objetivos de desarrollo.

Ese desarrollo significa, entre otros componentes (y así está consignado en las líneas estratégicas de acción de nuestra Estrategia Nacional de Desarrollo), trabajar el desarrollo de componentes “blandos” como los procedimientos administrativos y aduaneros, la organización y la gestión de transporte, los costos de empaquetamiento e inventario, los servicios de seguimiento y localización, así como el uso de TIC a lo largo del proceso; esto, para dotarnos de unas facilidades logísticas que sumen competitividad comercial al país.

Por supuesto, ese resultado de competitividad incluye también el desarrollo de los componentes “duros”. Me refiero a las infraestructuras de transporte y vialidad, las de las telecomunicaciones y las de almacenamiento, facilitadoras todas de la conectividad a lo largo de la cadena de suministro.

El hecho es que el comercio internacional hoy en día, cada vez más, se desarrolla en una dinámica incesante de movimientos de mercancía en los puertos del mundo. Esto crea necesidades imperiosas de desarrollo de estas infraestructuras en los países de la región, en sus dos componentes a los que me referí anteriormente (el “duro” y el “blando”). Esto, como medio necesario para propiciar el desarrollo que queremos.

La demanda de servicios portuarios ágiles y eficientes será cada vez mayor en nuestros países. Esto está demandando ya esfuerzos en términos de inversión y de reformas modernizadoras de los servicios portuarios de alto impacto en el uso de los espacios, equipamiento portuario, aumento en la capacidad de las naves, mayor rapidez de los tránsitos, disminución de los tiempos de operación de los puertos y la modernización de los elementos de transferencia de carga, entre otros.

Por demás, los nuevos desarrollos portuarios han de casar con el enfoque de los objetivos de desarrollo sostenible y de la Agenda Post 2015, actualmente en su fase final de negociación por parte de la comunidad internacional en el contexto de las Naciones Unidas.

En este sentido, estos desarrollos habrán de tomar en cuenta el entorno natural, el cuidado del medio ambiente, la preservación los recursos costeros, el cumplimiento de normas de seguridad, un mejor desempeño en responsabilidad social y el uso eficiente de las tecnologías de información y comunicación, así como las buenas prácticas empresariales.

En esta perspectiva, nosotros saludamos la iniciativa del Sistema Económico Latinoamericano y El Caribe (SELA) que, junto con este Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo ha promovido entre los países miembros esta Reunión de Directores con el Tema: *“Cooperación Portuaria en América Latina y El Caribe, Puertos Digitales, Situación y Perspectiva”*.

Esto es, de hecho, un complemento del *Programa para la Creación de la Red de Puertos Digitales y Colaborativos*: hacia el fortalecimiento de comunidades logístico-portuarias, estándares de servicios e innovación tecnológica para un comercio exterior globalizado, logísticamente competitivo y sustentable” financiado por el SELA y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), a través del Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable.

Ya antes, les deseé buen provecho en todo. Pues bien, que saquen buen provecho de los excelentes expositores; además de una buena aproximación al diagnóstico regional, les contarán

experiencias exitosas y buenas prácticas, identificando las áreas susceptibles para la cooperación en el ámbito portuario en los países de la región América Latina y el Caribe.

¡Muchas gracias!

A N E X O V

LISTA DE PARTICIPANTES

**DIRECTORES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE
AMERICA LATINA Y EL CARIBE****ARGENTINA**

Pablo María Sanz Briones
Ministro Consejero
Embajada de Argentina en R.D.
Tel: 809-682-1074
secarg@claro.net.do

BARBADOS

Kenneth Atherley
Divisional Manager, Corporate Development
and Strategy
Barbados Port Inc
Tel: (1246) 4346100 / 4295384
Email: katherley@barbadosport.com

BELIZE

Lou-Anne Burns Martínez
Embajadora
Ministry of Foreign Affairs and Foreign Trade
Tel: (1-501) 822.2167
Email: annielouburns@yahoo.com
annielou.burns@mfa.gov.bz

CUBA

Señor
Luis Irene Rodríguez Hernández
Director de la Dirección de Transporte y
Seguros
Ministerio del Comercio Exterior de Cuba
(MINCEX)
Email: luis.rodriguez@mincex.cu /
ramiro.leon@mincex.cu ramyleon@yahoo.com

ECUADOR

Ximena del Rocío Salvador Medina
Directora de Puertos
Subsecretaría de Puertos y Transporte
Marítimo y Fluvial
Ministerio de Transportes y Obras Públicas
Tel: (00-593) 999.422468
Email: xsalvador@mtop.gob.ec

EL SALVADOR

Francisco René Ramos
Coordinador de Cooperación e Inversiones
Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
(CEPA)
Email: rene.ramos@cepa.gob.sv

GUATEMALA

Ana María Méndez Chicas
Subsecretaria de Cooperación Internacional
Secretaría de Planificación y Programación de
la Presidencia de la República (SEGEPLAN)
Tel: (00-502) 2504-4561
Email: ana.mendezchicas@segeplan.gob.gt

GUYANA

Geoffrey Babb
Jefe de flota
Departamento de Administración marítima
Tel: (592) 226.3356
Email: babbsurvey@yahoo.com

HONDURAS

Karen Iveth Moradel Muñoz
Directora de Promoción Internacional
Secretaría de Relaciones Exteriores y
Cooperación Internacional
Email: karen.moradel@sre.gob.hn
Tel: (504) 2236 0200 / 0300

MÉXICO

Raúl Cueto
Consejero
Embajada de los Estados Unidos Mexicanos en
República Bolivariana de Venezuela
Tel: (58-212) 952 2729
Email: rcueto@sre.gob.mx

48**NICARAGUA**

Pablo López Sólis
Gerente de Puerto Corinto
Empresa Portuaria Nacional
Tel: (505) 2266 2545
Email: psolis@corinto.epn.com.ni

PANAMÁ

Aida María Arias
Directora de Cooperación Técnica
Internacional
Ministerio de Economía y Finanzas
Tel: (507) 5042751
Email: aarias@mef.gob.pa

REPÚBLICA DOMINICANA

Juan Temístocles Montás
Ministro
Ministerio de Economía, Planificación y
Desarrollo
Tel: (809) 695-8239
Email: temomontas@gmail.com /
temomontas@hotmail.com /

Héctor Vinicio Mella G.
Viceministro de Desarrollo Industrial
Ministerio de Industria y Comercio
Tel: (809)729-7000
Email: vmella@mic.gob.do

Inocencio García Javier
Viceministro de Cooperación Internacional
Ministerio de Economía, Planificación y
Desarrollo
Tel: (1-809) 221-5140 Ext. 2217
Email: inocencio.garcia@gmail.com
www.stp.gov.do/

América Bastidas
Asesora en asuntos Multilaterales
Ministerio de Economía, Planificación y
Desarrollo
Tel. 809 221-8618
Cel. 809 224-2163
Email: amebasca@gmail.com

Joaquín A. Ramírez
Sub Director General de Cooperación
Multilateral (DIGECOOM)
Tel. 809 221-8618
Email: joaquin.ramirez@digecoom.gob.do

Jaime Felipe
Sub Director General de Cooperación
Multilateral (DIGECOOM)
Tel. 809 221-8618
Email: jaime.felipe@digecoom.gob.do

Ivett Subero
Directora Depto. Naciones Unidas
DIGECOOM
Tel: 809-221-8618
ivettsubero@gmail.com

Alba Ramón
Asistente Director General DIGECOOM
Tel. 809 221-8618
Email: albaramon1975@gmail.com

Patria Matos
Coordinadora Técnica de la Subdirección
Técnica
Dirección General de Aduanas
Tel: (829) 340-7418
Email: p.paulino@dga.gov.do /
patriamatospau@hotmail.com

José Alejandro Liriano Rodríguez
Capitán de Navío
Armada Dominicana
Tel: (809) 604-3438
Email: liriano317@hotmail.com
Josealejandroliriano1965@gmail.com

Carlos Flaquer
Dp World Caucedo
Tel 809 373-7341
Email: carlos.flaquer@dpworld.com

VENEZUELA

Saúl Tejada
Analista
Despacho del Viceministro para América
Latina y el Caribe
Ministerio del Poder Popular para Relaciones
Exteriores
Tel: (58-212) 4823701
Email: tejadasaul@gmail.com

Larry Casadiego
Coordinador de Desarrollo Portuario
Viceministerio de Transporte Acuático
Ministerio del Poder Popular para Transporte
Acuático y Aéreo
Tel: (58-416) 6327731 / 414-0495773
Email: casalarry@hotmail.com

Orlando Piña
Gerente General en Sede Central
Bolivariana de Puertos (BOLIPUERTOS) S.A.
Ministerio del Poder Popular para Transporte
Acuático y Aéreo
Tel: (58-416) 6422455
Email: opina1967@yahoo.es

**PONENTES
AUTORIDADES PORTUARIAS****CHILE**

Carlos Vera
Gerente de Logística
Empresa Portuaria de Valparaíso
Tel: 56 32 2448811
E-mail: cvera@epv.cl

CUBA

Luis Irene Rodríguez Hernández
Director de la Dirección de Transporte y
Seguros
Ministerio del Comercio Exterior de Cuba
(MINCEX)
Email: luis.rodriguez@mincex.cu /
ramiro.leon@mincex.cu ramyleon@yahoo.com

MÉXICO

Carlos Martner Peyrelongue
Coordinador de Integración del Transporte
Instituto Mexicano del Transporte
Tel: 442 2169777 / 2169646
E-mail: martner@imt.mx

PANAMÁ

Guimara Tuñón Guerra
Subdirectora de Industrias Marítimas
Auxiliares
Autoridad marítima Portuaria
Tel: (507) 5015079 / 5015072
E-mail: gtunon@amp.gob.pa

PERÚ

César Talledo León
Jefe de la Oficina de Tecnologías e
Información
Autoridad Portuaria Nacional
Tel: (511) 630 9600
E-mail: ctalledo@apn.gob.pe

REPÚBLICA DOMINICANA

Hector Tamburini
Senior Manager Commercial DP
World Caucedo
E-mail: hector.tamburini@dpworld.com

PONENTES
ORGANISMOS SUBREGIONALES, REGIONALES E INTERNACIONALES

**COMISIÓN CENTROAMERICANA DE
TRANSPORTE MARÍTIMO (COCATRAM)**

Otto Guillermo Noack Sierra
Director Ejecutivo
Email: onoack@cocatram.org.ni
Teléfono: 505 2222 2754/3667/ 3560
Dirección: Residencial Bolonia, frente al
costado oeste hotel Mansión Teodolinda.
Managua Nicaragua

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA
LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)**

Octavio Doerr
Especialista Portuario
División de Recursos Naturales e
Infraestructura
Av. Dag Hammarskjod 3477, Vitacura,
Santiago de Chile CP 7630412
Teléfonos: 56 2 22102143
e-mail: Octavio.doerr@cepal.org

**ORGANIZACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE
ORIENTAL (OECO)**

Vanroy V. Hodge
Chief Executive Offices
Anguilla Air and Sea Ports Authority
Teléfono: (1-264) 2356141
E-mail: vanroy.hodge@gov.ai

**COMISIÓN INTERAMERICANA DE
PUERTOS. CONSEJO INTERAMERICANO
PARA EL DESARROLLO INTEGRAL (CIDI) DE
LA OEA**

Jorge Durán
Secretario
Comisión Interamericana de Puertos (CIP/OEA)
Organización de Estados Americanos (OEA)
Washington USA
Teléfono: 202-370-5465
e-mail: jduran@oas.org

**ORGANIZACIÓN MARITIMA
INTERNACIONAL (OMI)**

Julián Abril García
Secretario del Comité de Facilitación
Londres Inglaterra
Teléfono: 442 – 075873110
e-mail: jabril@imo.org

ORGANIZADOR
SISTEMA ECONÓMICO LATINOAMERICANO Y DEL CARIBE (SELA)

Román Mayorga
Director de Relaciones para la Integración y
Cooperación
Teléfono: (58-212) 955.7115
E-mail: rmayorga@sela.org

Luis Ascencio Carreño
Consultor
Telefono: 56-32 2274190
Email: Luis.Ascencio@ucv.cl
Luis.ascencio@gmail.com

Fernando Guglielmelli
Analista de Relaciones
Teléfono: 58.212. 955.7137
E-mail: fguglielmelli@sela.org

A N E X O V

LISTA DE DOCUMENTOS

<i>SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 1-15</i>	Agenda
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DT N° 2-15</i>	Puertos Digitales en Latinoamérica y el Caribe: Situación y Perspectiva
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 1-15</i>	Palabras del Sr. Román Mayorga. Director de Relaciones para la Integración y Cooperación del SELA
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 2-15</i>	Palabras de bienvenida enviadas por el Sr. Kingsley J. N. Mamabolo, Representante Permanente de la República de Sudáfrica en Naciones Unidas y Presidente del Grupo de los 77
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 3-15</i>	Palabras del Sr. Temistocles Montás. Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de República Dominicana
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 4-15</i>	Los Puertos Digitales. Iniciativas Promovidas desde los Organismos Regionales e Internacionales – Jorge Durán, Jefe de la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (OEA).
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 5-15</i>	Políticas públicas y desafíos de la colaboración en puertos- Octavio Doerr, Especialista Portuario, Unidad Servicios de Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 6-15</i>	Los Puertos Digitales. Iniciativas Promovidas desde los Organismos Regionales e Internacionales - Otto Noack Director Ejecutivo COCATRAM
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 7-15</i>	Actividades de la OMI en materia de Facilitación del Tráfico Marítimo y el proyecto de cooperación técnica sobre ventanilla única marítima - Julián Abril García, Secretario del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI)
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 8-15</i>	Sistema de Comunidad Portuaria o Ventanilla Única Portuaria - Hector Tamburini, Gerente Senior Comercial DP World Caucedo
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 9-15</i>	Cooperación portuaria en América Latina y el Caribe: los puertos digitales situación y perspectiva - Carlos Vera, Gerente de Logística de Puerto Valparaíso, Chile
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 10-15</i>	Los puertos digitales. Situación y Perspectiva. Caso Panamá - Guimara Tuñon Guerra, Subdirectora de Industrias Marítimas Auxiliares de Panamá
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 11-15</i>	Experiencia y perspectivas del Perú en la Implementación de una Ventanilla Única Portuaria - César Enrique Talledo León, Jefe de Tecnologías de la Información, Autoridad Portuaria Nacional del Perú

<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 12-15</i>	Puertos Digitales y Gobernanza Portuaria: Situación y perspectivas de los puertos mexicanos - Carlos Martner Peyrelonge, Coordinador de Integración del Transporte, Instituto Mexicano del Transporte
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 13-15</i>	Facilitación, Protección y Seguridad del Transporte Marítimo Comercial - José Alejandro Liriano, Capitán de Navío, Armada de la República Dominicana
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 14-15</i>	Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's) en los puertos mexicanos - Raúl Cueto, Delegado, Secretaría de Relaciones Exteriores de México
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 15-15</i>	Áreas susceptibles de cooperación en el ámbito portuario Venezuela - Larry Casadiego, Coordinador de Desarrollo Portuario del Ministerio del Poder Popular para Transporte Acuático y Aéreo de la República Bolivariana de Venezuela
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 16-15</i>	Cooperation in Ports: Examples from Barbados and the Region - Kenneth Atherley, Gerente de División, Desarrollo y Estrategia Corporativa de Barbados Port Inc
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 17-15</i>	Áreas susceptibles de cooperación desde la experiencia de El Salvador - Francisco René Ramos, Coordinador de Inversiones y Cooperación Internacional, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma de El Salvador
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 18-15</i>	Los Puertos digitales situación y Perspectiva ECUADOR - Ximena Salvador Medina, Directora de Puertos de la Subsecretaría de Puertos, Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 19-15</i>	Programa Red de Puertos Digitales y Colaborativos de Latinoamérica y el Caribe-2014/2015 - Luis Ascencio Consultor SELA
<i>SP/XXVI-RDCIALC/DI N° 20-15</i>	Lista de Participantes