

Apuntes de un Seminario sobre Políticas de Transporte Sostenible

Dr. Héctor Arce Cavallini
MOPT
hacavallini@gmail.com

Del 25 al 29 de octubre del 2010 se realizaron en la ciudad de Montevideo, República Oriental de Uruguay, el Taller de Alto Nivel sobre el rol de los puertos en Iberoamérica y el Seminario internacional "Políticas de Transporte Sostenible en Iberoamérica.

El Taller se realizó en el marco del convenio de cooperación suscrito entre la CEPAL, Naciones Unidas, y Puertos del Estado, España, mientras que el Seminario fue organizado por el Ministerio de Fomento y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID).

Ambas actividades tenían el propósito de promover las políticas sostenibles de infraestructura, transporte y logística en los países de Iberoamérica a través de una mayor integralidad en la formulación y ejecución de las políticas y la promoción de aquellos modos o combinaciones de modos que mejoren la competitividad y productividad de la economía, con menores emisiones de carbono, entre otras externalidades negativas. Lo anterior, con el propósito adicional de convocar una Reunión de Ministros de Transporte, en octubre del 2011, para elevar estos temas.

El Taller fue una reunión cerrada de un día en la que se habló de la situación portuaria en los países representados en la actividad, que fueron en total 16, y en la que cada representante hizo una breve sinopsis de la situación portuaria de sus países.

El Seminario, por su parte, fue un estudio de las ventajas para cada país de **incorporar un enfoque de infraestructuras bajas en carbono**; para Costa Rica significaría el desafío de mantener nuestra política país de reducción de la contaminación y de un país en carbón neutral, lo cual ya es ampliamente conocido internacionalmente.

Una cuestión que llamó la atención es lo que están haciendo en España para tener infraestructura bajas en carbono. Allá se está investigando si los parqueos de vehículos cerca de las estaciones de tren, en el futuro, y con vehículos eléctricos, pueden ser generadores de energía, considerando que son vehículos con carga eléctrica detenidos muchas horas. Estos podrían generar energía esas horas y luego retirarse cargados, con lo que habrían contribuido a la generación de electricidad, por ejemplo, para plantas eólicas.

En general, de las dos actividades la organización extrajo importantes conclusiones, de las cuales paso a enumerar algunas de ellas:

- Existe desatención de las políticas públicas hacia los puertos.
- Se debe considerar el Transporte-Infraestructura-Logística dentro de una política integrada y dentro de esa política integrada deben estar los puertos, pero con un Plan Portuario que sea Sostenible, entendiéndose por sostenible no solo el punto de vista ambiental, sino como la combinación de 4 componentes esenciales que demuestren la capacidad de los puertos para mantener la continuidad en el largo plazo de sus actividades comerciales y en sus aspectos económicos, sociales, institucionales y ambientales. En resumen, estos cuatro aspectos tienen el siguiente sentido:
 - 1.- **El Económico**, que es la necesidad de que el puerto sea rentable en el tiempo manteniendo adecuados niveles de desarrollo y bienestar.
 - 2.- **El social**, para atender los impactos externos e internos que pudieran tener las operaciones y el desarrollo del puerto, aportando a la protección social y acceso a la educación, cultura, etc.
 - 3.- **El Institucional**, que se refiere a que el funcionamiento, asignación de roles y los cambios de organización en la actividad portuaria sean oportunos, eficientes y efectivos, que permita la adaptación eficaz de la organización a los cambios del mercado y el medio que la sustenta, manteniendo suficiente capacidad financiera, administrativa organizativa a mediano y largo plazo.
 - 4.- **El ambiental**, para cuidar el impacto que pudiera ejercer la operación del puerto sobre el medio ambiente, conservando los recursos a niveles que ni hipotequen su futuro, así como la capacidad y calidad de los ecosistemas.

Si bien en Costa Rica no se tiene conceptualizado lo anterior como algo permanente, de hecho se realizan acciones que contemplan la integralidad de estas políticas; se actúa en los 4 campos, aunque no como un Plan Portuario ordenado e instituido, al que se le de seguimiento por parte de un órgano especializado, lo cual sería importante implantar, dada esta nueva visión de la CEPAL que es un órgano de las Naciones Unidas.

Tanto JAPDEVA como el INCOP, autoridades portuarias en nuestro país, sin duda desarrollan en parte esta nueva filosofía de sostenibilidad portuaria, tal vez no de la forma que está expuesta, ni con el sentido integrador de los cuatro componentes mencionados, pero sí en cuanto a su esencia de resultados. Se mantiene un control de la variable económica, se tiene como algo permanente el componente social y planes de control ambiental, teniendo la obligación los puertos de mantener un regente ambiental a cargo de esta materia. Y en materia de institucionalidad, recientemente se creó el Consejo Portuario Nacional con el fin de contar con un ente que coordine las acciones de las diferentes instituciones que se relacionan con este campo. De hecho, incluso, hasta ahora hemos entendido el concepto de sostenible solo desde el punto de vista ambiental.

Sin embargo, estos cuatro aspectos de la sostenibilidad son extrapolables a otras instituciones del Sector Transportes y a órganos aún más ligados al MOPT, como el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), etc, puesto que sus bases conceptuales no difieren de sus propósitos.

Actualmente, una consultoría española está desarrollando el nuevo Plan Nacional de Transportes hasta el 2030, que incluye todos los modos. Se espera que esté concluido en los primeros meses de este año. Es una buena oportunidad para introducir dentro de sus objetivos de mediano plazo planes sostenibles de la forma con el esquema expuesto.

- Se tuvo la oportunidad de comentar actuaciones en materia de concesiones portuarias y algunos países plantearon, tal es el caso de España, que en los recientes contratos de este tipo han establecido variantes que antes no se daban. El caso más significativo lo comentaron representantes del Reino de España, nación en la que, al parecer, en los

nuevos procesos de contratación portuaria los contratistas han aceptado que se estipulen revisiones de los mismos, en períodos de tiempo determinados, para actualizarlos a las nuevas realidades, dado que los períodos de concesión son muy extensos.

- Quedó patente entre los asistentes que un puerto sin ferrocarril (ferro-puerto) es un puerto con dificultades operacionales y sin competitividad, por lo que todo puerto para mejorar su nivel debe tener conexión ferroviaria.

Quedó en evidencia la importancia de que todo país cuente con una ley de logística, tal es el caso de la República de Corea (Corea del Sur), donde toda planificación sectorial se ajusta a dicha ley. De los países latinoamericanos representados, solo Colombia manifestó que tienen una Ley de logística, por lo que en la mayoría de nuestros países no existe infraestructura logística intermodal.

Para nadie es un secreto que nuestro país tiene una gran expectativa de crecimiento de nuestro renglón de comercio exterior gracias a los TLC que se han firmado y otros que se los que le siguen a estos. En este contexto, el crecimiento comercial con nuestro país, y entre los países en general, tiene en el transporte marítimo uno de sus principales motores, y en los puertos marítimos el bastión para que este intercambio comercial se abra al mundo. Por ello es incuestionable la enorme importancia de este subsector para el desarrollo de una nación, principalmente de una como la nuestra. En tanto esto exista, toda medida de política para hacer más eficiente y eficaz la gestión portuaria es relevante.

Aunque nuestro escenario en este campo tiene sus peculiaridades a partir de la existencia de JAPDEVA y del INCOP, que son administraciones portuarias autónomas, en el caso de los puertos de altura (puertos de interés nacional y sobre los cuales recae el interés de los planes de gestión portuaria), el MOPT debe ejercer sus funciones más allá de ser un regulador de las normas internacionales para mantenerles la condición de puertos internacionales (Regulador portuario), bien podría ampliarse este espectro de intervención dados sus derechos constitucionales de rectoría sobre el sector transportes.

No olvidemos que en nuestro litoral Caribe el gobierno tiene el firme propósito de crear un nuevo proyecto portuario que sirva de impulsor a la economía regional y nacional, y

aproximando este a la población local, así que pensar desde ya en planes de gestión apropiados solo redundaría en beneficios para el proyecto.

Esta nueva perspectiva de los Planes de política de gestión para el desarrollo sostenible, incorporando los 4 elementos de la sostenibilidad ya dichos: 1.- El económico, 2.- El social, 3.- La Institucionalidad y el 4.- El ambiental, es interesante y porqué no importante para implantar en nuestro sector transportes y, especialmente, en el subsector portuario, pero de forma vinculante en el ejercicio de la rectoría del MOPT. En el campo portuario se puede promover como una de las primeras tareas del recién creado Consejo Portuario Nacional para que le de seguimiento a los mismos. Todo esto englobado en una estructura Transporte-Infraestructura-Logística.