



CUADERNOS MESOAMERICANOS

Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica



CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional (GTI)
como Socios Esenciales del Proyecto Mesoamérica.**

CUADERNOS MESOAMERICANOS

Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica

CONSEJO EDITORIAL DE MESOAMÉRICA 2018

Presidencia Permanente: MÉXICO

Presidencia Pro Témpore Semestre 1: COSTA RICA

Presidencia Pro Témpore Semestre 2: PANAMÁ

Director de Comunicaciones: REPÚBLICA DOMINICANA

Dirección Ejecutiva de Proyecto Mesoamérica



*Hay que unirse, no para estar juntos,
sino para hacer algo juntos*

Juan Donoso Cortés

CUADERNO GTI

Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz: El Grupo Técnico Interinstitucional como socios esenciales del Proyecto Mesoamérica.

2018. Dirección Ejecutiva del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica

El Salvador

Correo electrónico: dejecutiva@proyectomesoamerica.org

Los puntos de vista expresados en este **Cuaderno 1** de la **Colección Cuadernos Mesoamericanos: Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica** son responsabilidad de los autores y no necesariamente reflejan los puntos de vista del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica.

El contenido de este **Cuaderno 1** es distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Atribución/Reconocimiento-NoComercial-SinDerivados 4.0 Licencia Pública Internacional (CC BY-NC-ND 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es> Esta licencia permite su uso no comercial, duplicación, adaptación, distribución y reproducción en cualquier medio o formato, siempre y cuando se dé crédito, se atribuya o se haga referencia al título del artículo, su autor, Colección Cuadernos Mesoamericanos y número de Cuaderno.

Diseño y diagramación: Ronald González

CONTENIDO

PRÓLOGO	6
ACERCA DE LOS CUADERNOS MESOAMERICANOS.....	8
Mesoamérica sin Hambre: Trabajando juntos por la erradicación del hambre y la pobreza rural en nuestra región	11
Cooperación y desarrollo en Mesoamérica: Aporte de SIECA	31
Resultado de los talleres de logística y movilidad en Mesoamérica: Hallazgos del proceso y recomendaciones futuras	37
De los ODM a los ODS: El cambio y la continuidad en el abordaje de lo social en la agenda internacional de desarrollo en Mesoamérica	61
El BID como socio del Proyecto Mesoamérica La integración: un pilar para el desarrollo de Mesoamérica.....	97

PRÓLOGO

El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica fue lanzado oficialmente por los Presidentes y Jefes de Estado y de Gobierno de México, Centroamérica y Colombia, el 28 de junio de 2008 en el marco de la X Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en Villahermosa, México, como resultado de un proceso de reestructuración institucional.

En dicha Cumbre los mandatarios revisaron los procesos de reestructuración del Plan Puebla Panamá (PPP), iniciado en la "Cumbre para el Fortalecimiento del PPP", celebrada en abril de 2007 en Campeche, México, y acordaron su evolución hacia el "Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica": "Proyecto Mesoamérica".

Los proyectos de la primera etapa del PPP contribuyeron sustancialmente a la integración física y al desarrollo regional mediante importantes avances en la construcción de plataformas de infraestructura eléctrica, de telecomunicaciones y de transporte, cuya materialización es condición necesaria para el desarrollo de programas y proyectos más ambiciosos en el ámbito social.

En este sentido el Proyecto Mesoamérica incorpora en su segunda etapa proyectos de alto impacto social en áreas de salud, medio ambiente, desastres naturales y vivienda, representando con ello una gran oportunidad para que los países cooperantes puedan participar con su experiencia y recursos a la consolidación de las prioridades de la región.

El Proyecto Mesoamérica ha logrado construir consensos y atraer recursos a prioridades regionales, promoviendo lazos más estrechos de cooperación regional. Asimismo, ha generado una nueva dinámica basada en la cooperación, lo que propicia un proceso de cohesión e identidad regional para el enfoque de problemas comunes y soluciones de manera conjunta, bajo el principio de corresponsabilidad.

Tomando en cuenta el contexto político y socioeconómico actual, el Proyecto Mesoamérica busca fortalecer la integración regional y generar nuevas oportunidades en la región como el programa mesoamericano de integración y desarrollo que potencia la complementariedad y la cooperación entre nuestros países (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana) a fin de ampliar y mejorar sus capacidades y de hacer efectiva la instrumentación de proyectos que redunden en

beneficios concretos para nuestras sociedades en materia de infraestructura, interconectividad y desarrollo social.

Con una visión estratégica, los países trabajan para impulsar el crecimiento económico y el desarrollo de Mesoamérica, región que cuenta con una población de más de 230 millones de habitantes y 3.65 millones de km² de extensión territorial, y en la cual se comparte historia, cultura, realidades y una estratégica ubicación geográfica.

Valor agregado

El valor agregado del Proyecto Mesoamérica radica principalmente en cinco elementos:

1. Diálogo político: Constituye un foro de alto nivel donde se reúnen los mandatarios para revisar las prioridades regionales.
2. Integración regional: Sus actividades buscan generar mayor interacción, interdependencia y conectividad entre los países participantes, articulan los esfuerzos nacionales en una visión regional estratégica y construyen las bases fundamentales para la convergencia de las economías y los servicios para el desarrollo humano.
3. Especialización: Promueve proyectos específicos y apoya/complementa experiencias de alcance regional que ejecutan otros espacios e iniciativas.
4. Gestión de recursos: Facilita la atracción de recursos de agencias de cooperación internacional y de la banca multilateral, hacia proyectos prioritarios para Mesoamérica.
5. Bienes públicos regionales: Propicia la creación de bienes que generan beneficios para más de un país, como consecuencia de la acción coordinada de los países involucrados.

El año 2018, cuando el Proyecto Mesoamérica conmemora su 10.^º Aniversario, representa una valiosa oportunidad para hacer un proceso de reflexión sobre la integración y el desarrollo en nuestra región, por ello nace la primera **Colección Cuadernos Mesoamericanos: Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica**.

ACERCA DE LOS CUADERNOS MESOAMERICANOS

La Colección Cuadernos Mesoamericanos: Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica nace en el año 2018, concebida para convertirse en pozo de consulta, referencia y reflexión sobre la Agenda Mesoamericana de Cooperación, sus avances y resultados en el marco del 10.º Aniversario. Es el fruto de la suma de voluntades y de entusiasmos de la Comisión Ejecutiva, los enlaces y puntos focales del PM y del Grupo Técnico Interinstitucional en una celebración académica a propósito de la primera década.

Como primera colección de libros que lanza la Comisión Ejecutiva y que inicia con 7 cuadernos, cada número aborda y analiza diferentes procesos, proyectos y Bienes Públicos Regionales que impulsa el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica en beneficio de los países miembros. Inmersos en la realidad de un mundo cada vez más globalizado y de una sociedad dinámica en constante movimiento, interesa aprovechar esta Colección para facilitar la gestión del conocimiento y promover la producción y acceso a las experiencias del PM, dando así cumplimiento a la meta de ampliar la difusión de logros del mecanismo contenida en el Plan Estratégico 2018-2022 que aprobó la Comisión Ejecutiva el 30 de abril de 2018 en la ciudad de San José, Costa Rica.

En tanto que una de las funciones de la Dirección Ejecutiva es apoyar acciones de divulgación y facilitar la comunicación, los Cuadernos cuentan con recursos adicionales como videos y enlaces a la página web oficial como también a páginas web sectoriales de modo que nuestros apreciables lectores puedan profundizar en temas de su interés.

Finalmente, esperamos que esta colección sea la primera de muchas más, con el fin de recoger la visión, la riqueza y la profundidad que se construye desde las trincheras de una región que, aunque plural, ciertamente ha aprendido a construir caminos para el desarrollo de manera conjunta y mediante una verdadera alianza solidaria, como socios en un territorio de antaño compartido.

LIDIA FROMM CEA

Directora Ejecutiva del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica

CUADERNO GTI

Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz: El Grupo Técnico Interinstitucional como socios esenciales del Proyecto Mesoamérica.

El Grupo Técnico Interinstitucional (GTI), según el Acta que Institucionaliza al Proyecto Mesoamérica, tiene como propósito apoyar a la Comisión Ejecutiva en el proceso de definición e implementación de los proyectos y acciones que promueve el Proyecto Mesoamérica.

Con el funcionamiento del GTI, se da cumplimiento al Objetivo de Desarrollo Sostenible 17 contenido en la Agenda 2030 sobre el fortalecimiento de alianzas a escalas global, regional y nacional entre múltiples interesados para promover el desarrollo sostenible.

Para brindar apoyo técnico y financiero, el GTI está constituido por varias entidades de desarrollo e integración de la región:

A. Banca al Desarrollo:

1. Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)
2. Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
3. Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)

B. Órganos del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA):

4. Secretaría General del SICA
5. Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)
6. Secretaría de la Integración Social Centroamericana (SISCA)

C. Organismos Internacionales:

7. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
8. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)
9. Organización Panamericana de la Salud (OPS)





CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional como socios
esenciales del Proyecto Mesoamérica.**



**Organización de las Naciones Unidas
para la Alimentación y la Agricultura**

Mesoamérica sin Hambre:
Trabajando juntos por la erradicación
del hambre y la pobreza rural
en nuestra región

Por Tito E. Díaz M.
Coordinador Subregional para Mesoamérica y Representante en Costa Rica y
Panamá de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la
Agricultura (FAO).

1. Introducción

El programa Mesoamérica sin Hambre es una iniciativa de cooperación sur-sur triangular nacida de un Acuerdo Marco de Cooperación firmado en abril de 2014 entre la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y el Gobierno de México, a través de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID), en la que actualmente participan, además de México, otros nueve países mesoamericanos (Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana).

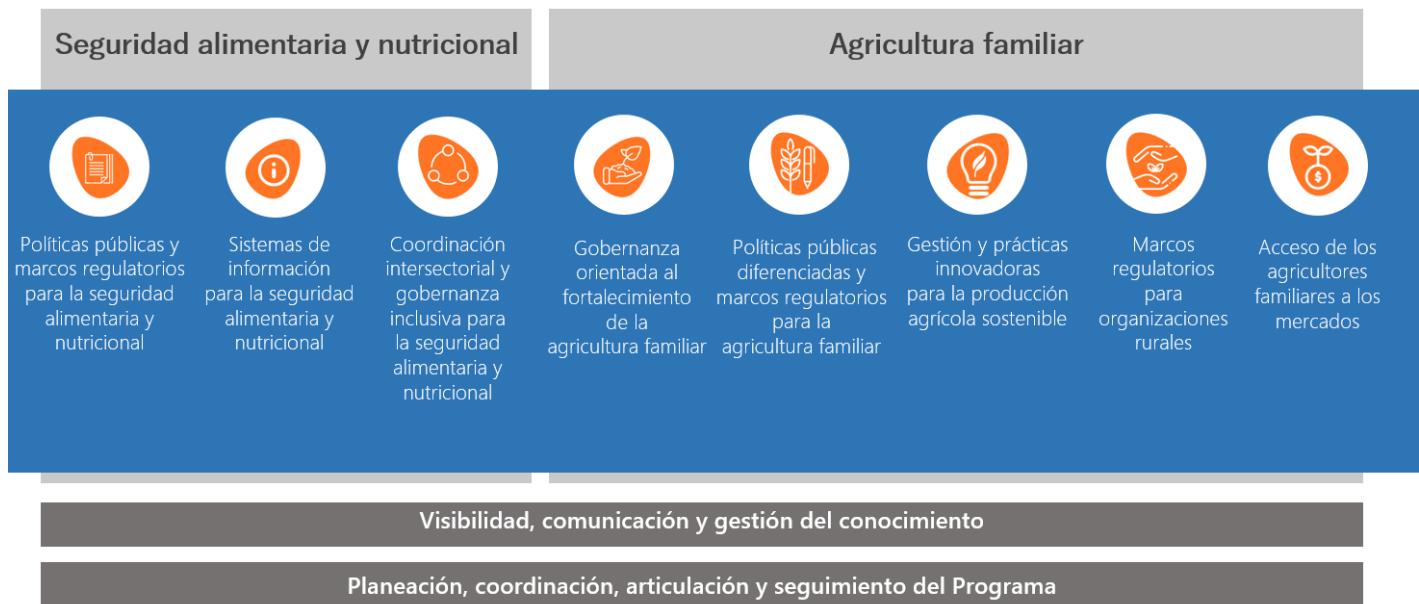


Mesoamérica sin Hambre, que inició su implementación en enero de 2015 con un horizonte temporal de cinco años, centra sus esfuerzos en acompañar procesos de fortalecimiento de políticas y marcos institucionales que permitan mejorar la seguridad alimentaria y nutricional de la población mesoamericana y la atención diferenciada a la agricultura familiar, contribuyendo así a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente al objetivo 1 (fin de la pobreza) y al objetivo 2 (hambre cero), así como al Plan de Seguridad Alimentaria, Nutrición y Erradicación de la Pobreza de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y a las Iniciativas Regionales ¹ y ² de la FAO.

¹ Iniciativa Regional 1: Apoyo a la iniciativa América Latina y el Caribe sin hambre

² Iniciativa Regional 2: Agricultura familiar y sistemas alimentarios inclusivos para el desarrollo rural sostenible

Esta labor se estructura a través de ocho líneas de acción técnica y dos líneas de alcance transversal, atendiendo las necesidades y demandas específicas de cada país.



En una región afectada recurrentemente por crisis de diversa naturaleza (económica, política, de seguridad, ambiental, sanitaria, entre otras), el fortalecimiento de la seguridad alimentaria y nutricional y la agricultura familiar son medios efectivos para crear entornos favorables que permitan reducir la vulnerabilidad de las poblaciones, especialmente de las que viven en el medio rural, que sufren los niveles más altos de pobreza y desnutrición.

En la lucha contra el hambre y la pobreza, compromisos de Estado que trascienden gobiernos e incluyen a distintos actores, y políticas y programas que vinculan lo productivo y lo social han demostrado ser herramientas adecuadas. Esto requiere de arreglos institucionales que permitan: (i) desarrollar y dar seguimiento a iniciativas intersectoriales; (ii) asignar recursos humanos y financieros de forma adecuada, sostenible y a la escala necesaria; y (iii) establecer mecanismos de rendición de cuentas en que participen los ciudadanos.

En este contexto, Mesoamérica sin Hambre se adhiere a una serie de principios: (a) el fomento de la apropiación del Programa por parte de los países involucrados a través de una planificación centrada en la demanda; (b) la orientación al logro de resultados, que se evidencia mediante la planificación y consecución de hitos anuales; y (c) el establecimiento de alianzas incluyentes, tanto con actores públicos

como de la sociedad civil y del sector privado, para la identificación de sinergias y la movilización de recursos complementarios.

Por otra parte, la naturaleza dual del Programa, que plantea acciones de marcado carácter técnico junto con actividades de incidencia política, facilita la toma informada de decisiones en torno a la seguridad alimentaria y nutricional, con base en evidencias y conocimientos validados, promoviendo la escalabilidad de experiencias exitosas concretas al nivel de política pública.

Además de las acciones desarrolladas en cada país y a escala mesoamericana, Mesoamérica sin Hambre apuesta decididamente por reforzar los procesos de Cooperación Sur-Sur Triangular entre instituciones mexicanas y otras entidades de los países mesoamericanos, mediante un mecanismo ad hoc que facilita el establecimiento de vínculos de colaboración y la provisión de asistencia técnica dirigida a atender necesidades concretas identificadas localmente.

Adicionalmente, gracias a una labor permanente en Internet (a través del sitio web www.fao.org/in-action/mesoamerica-sin-hambre) y en redes sociales, así como a la intensa colaboración con medios de comunicación, Mesoamérica sin Hambre ha logrado posicionarse públicamente con un mensaje positivo en torno a la cooperación y el compromiso de todos contra el hambre y la pobreza, incluso más allá de Latinoamérica.

La vocación de Mesoamérica sin Hambre de sumar y sumarse a otros ha animado a numerosos actores a aunar esfuerzos con el Programa, generándose sinergias y movilizándose recursos adicionales para la seguridad alimentaria y nutricional y la agricultura familiar.

En este sentido, cabe destacar las alianzas que Mesoamérica sin Hambre ha establecido con el Parlamento Latinoamericano y Caribeño (PARLATINO), el Frente Parlamentario contra el Hambre de América Latina y el Caribe (y sus diversos capítulos nacionales en Mesoamérica), ministerios de diversos ramos, gobiernos locales, redes de expertos y comunicadores, y organizaciones internacionales y de la sociedad civil, articulando una plataforma que permite incidir eficazmente en la agenda política y social, sumando voluntades y compromisos en la lucha contra el hambre y la pobreza rural.

Un programa como Mesoamérica sin Hambre, complejo, diverso y estrechamente vinculado a los dinámicos contextos políticos y sociales de los países

mesoamericanos, no está exento de imprevistos y dificultades que, en ocasiones, obligan a modificar el curso planificado de las actividades.

No obstante, el sistema de seguimiento del Programa, con la definición de hitos anuales y el monitoreo coordinado en campo, permite mantener fijada una clara ruta de implementación y proporciona herramientas que posibilitan la búsqueda oportuna de soluciones.

Uno de los factores que ha demostrado ser clave en el logro de resultados es la cercana colaboración entre los Gobiernos mesoamericanos, la AMEXCID y la FAO, que se expresa a través de canales de comunicación permanentemente abiertos y que se sustenta en la sólida gobernanza del Programa instituida en el Acuerdo Marco de Cooperación por el cual se constituyó Mesoamérica sin Hambre en 2014.

Con todo ello, Mesoamérica sin Hambre actúa como instrumento catalizador y de articulación para contribuir a abordar cuatro de los grandes retos interrelacionados que enfrenta la región: el hambre, la pobreza, la vulnerabilidad ante el cambio climático y los fenómenos migratorios. Existen territorios donde estos desafíos tienen una especial incidencia y es en estos territorios más vulnerables donde Mesoamérica sin Hambre, en el marco programático de la FAO en cada país, busca poner especial énfasis en su implementación en campo.

Principales avances en 2015

Durante su primer año de ejecución, Mesoamérica sin Hambre puso el acento en asegurar el necesario compromiso político por parte de los actores clave y el establecimiento de alianzas estratégicas para la exitosa implementación de un programa de esta envergadura y calado político y social.

Un entorno institucional favorable al Programa, en el cual los actores relevantes tanto a nivel nacional como local conocieran, reconocieran la importancia y se apropiaran de los objetivos de Mesoamérica sin Hambre, fue un elemento esencial para asegurar la consecución de resultados sostenibles en los siguientes años.

A lo largo del año, se logró que los gobiernos de los nueve países contemplados en el Programa se adhiriesen formalmente al mismo, lo que permitió iniciar la implementación escalonada de actividades en cada país (excepto en Belice, donde las acciones comenzaron a principios de 2016), poniendo en marcha procesos que se han venido continuando en años posteriores.

A nivel mesoamericano, Mesoamérica sin Hambre estableció alianzas con el Parlamento Latinoamericano y Caribeño (PARLATINO) y con el Frente Parlamentario contra el Hambre de América Latina y el Caribe (FPH), sumándose y complementando los esfuerzos en torno al Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica y a la Iniciativa América Latina y el Caribe sin Hambre, en coordinación con la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID) y la Cooperación Brasileña, entre otros actores.

Fruto de esta colaboración se celebraron diversos eventos como: (i) el Taller mesoamericano sobre medición del gasto público en seguridad alimentaria y nutricional (Antigua Guatemala, marzo de 2015); (ii) las Jornadas sobre desafíos para fortalecer la gestión de la gobernanza de la seguridad alimentaria y nutricional en Mesoamérica (San Salvador, septiembre de 2015); y (iii) el Taller sobre semillas de calidad en manos de la agricultura familiar en Mesoamérica (Ciudad de Panamá, noviembre de 2015).

Además, durante el segundo semestre del año se puso en marcha la primera de las intervenciones en el marco del Mecanismo de Cooperación Sur-Sur Triangular del Programa, que facilitó el intercambio de experiencias y conocimientos entre el Instituto Nicaragüense de Pesca y Acuicultura (INPESCA) y el Instituto Nacional de Pesca de México (INPESCA) en torno a la transformación gradual de las modalidades de pesca de la langosta en el Mar Caribe nicaragüense.

Principales avances en 2016

Durante 2016 el Programa intensificó su presencia y acompañamiento en campo, logrando obtener en corto tiempo resultados significativos.

En la última década, varios países latinoamericanos han aprobado marcos normativos con el fin de consolidar políticas y crear institucionalidad para la mejora de la seguridad alimentaria y nutricional y el cumplimiento del derecho humano a la alimentación adecuada. En este contexto, Mesoamérica sin Hambre facilitó y acompañó decididamente durante 2016 procesos de discusión, consenso y aprobación de leyes similares en Costa Rica, El Salvador y Panamá.

Si bien estos procesos complejos requieren de un horizonte temporal que excede con amplitud los doce meses, los avances en este ámbito fueron evidentes y significativos durante este año, a pesar de la polarización política en algunos contextos nacionales. Para ello fue clave el cercano y permanente acompañamiento a los capítulos del FPH constituidos en cada país, a los que el Programa viene asesorando desde su inicio tanto en aspectos de carácter técnico como en su propio

funcionamiento como instancias clave para la identificación y formulación de herramientas legislativas en favor de la seguridad alimentaria y la agricultura familiar.

Así, en Costa Rica y en Panamá, Mesoamérica sin Hambre contribuyó significativamente a la redacción de dos proyectos de ley de gran importancia: la Ley Marco del Derecho Humano a la Alimentación y la Seguridad Alimentaria y Nutricional (en Costa Rica) y la Ley de Seguridad y Soberanía Alimentaria (en Panamá).

De igual modo, en El Salvador, con el impulso de Mesoamérica sin Hambre, se logró consensuar en el seno de la Asamblea Legislativa el contenido de más de la mitad de los artículos que componen el proyecto de Ley de Soberanía y Seguridad Alimentaria.

Por su parte, en República Dominicana, la Ley de Soberanía y Seguridad Alimentaria y Nutricional fue aprobada en la Cámara de Diputados en mayo y posteriormente promulgada por el Presidente en julio de 2016, culminándose así un proceso que llevó varios años. Si bien Mesoamérica sin Hambre no estuvo directamente involucrada en la aprobación de dicha Ley, sí prestó acompañamiento técnico en la elaboración de materiales para su posterior divulgación entre técnicos y la población en general.

La labor del Programa en torno a las políticas públicas y los marcos regulatorios no tiene lugar únicamente a nivel nacional, sino que se complementa con el impulso a otros procesos de ámbito mesoamericano y latinoamericano, en estrecha colaboración con dos aliados clave: el FPH y el PARLATINO.

En el caso del FPH, la labor del Programa se centra en consolidar y fortalecer la presencia de los capítulos de los países mesoamericanos en el contexto latinoamericano, permitiendo el intercambio de experiencias y fomentando la definición de posiciones comunes. Con este objetivo, cabe destacar la contribución de Mesoamérica sin Hambre durante 2016 en tres relevantes eventos: el IV Encuentro de Planificación del FPH (Cartagena, abril de 2016); el I Encuentro de FPH de Mesoamérica (San José, agosto de 2016); y el VII Foro del FPH de América Latina y el Caribe (Ciudad de México, noviembre de 2016).

Por su parte, la alianza con el PARLATINO tuvo en 2016 como uno de sus principales frutos la aprobación por parte de esta institución de una Ley Modelo de Agricultura Familiar, un mecanismo legislativo orientado a servir de fuente de inspiración a los

poderes legislativos de la región para la formulación de marcos normativos sobre este ámbito.

Entre los hitos logrados durante 2016 gracias a la labor impulsada por Mesoamérica sin Hambre en el ámbito de la seguridad alimentaria y nutricional también se encuentran la puesta en marcha del Observatorio de Seguridad Alimentaria en Honduras, la elaboración del Plan territorializado de la Política Nacional de Desarrollo Rural Integral en Guatemala, la realización de cuatro estudios de investigación sobre el derecho a la alimentación en el marco del Observatorio del Derecho a la Alimentación en América Latina y el Caribe, así como la organización de un curso virtual con tutor sobre políticas de seguridad alimentaria y nutricional, entre varios otros.

El Año Internacional de la Agricultura Familiar en 2014 puso de relevancia la importancia que esta actividad tiene para la seguridad alimentaria y nutricional, especialmente de la población rural, así como el hecho de que la agricultura familiar no es sinónimo de agricultura de subsistencia, sino que abarca también a otros agricultores vinculados al mercado. También se evidenció la necesidad de formular políticas públicas específicas, que, de acuerdo con las necesidades concretas de la agricultura familiar, contribuyan a su reconocimiento y fomento, impulsando el desarrollo y la mejora de las condiciones de vida de estos importantes actores económicos y sociales.

Dos importantes pasos previos a la formulación de políticas públicas diferenciadas son la definición consensuada del concepto de “agricultura familiar” y la identificación de sus diversas categorías existentes de acuerdo con las características de los agricultores familiares, así como la localización de los agricultores familiares, a través de registros voluntarios. En este sentido, varios países (Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá y República Dominicana) abordaron, entre otros, estos temas en el marco de Mesoamérica sin Hambre durante 2016.

En este contexto, la labor de acompañamiento y asesoramiento de Mesoamérica sin Hambre se vio reflejada en la aprobación formal de definiciones y tipologías de agricultura familiar en Costa Rica, Honduras, Panamá y República Dominicana, cada una de ellas con sus propias peculiaridades de acuerdo con sus realidades nacionales; mientras que en Colombia se llevó a cabo un análisis de identificación y caracterización de territorios predominantes de agricultura familiar.

En lo que respecta al proceso de registro de agricultores familiares, durante 2016 hubo avances destacados en la definición de estrategias y en la elaboración de

instrumentos de recogida de información, llegándose a realizar ejercicios piloto en Honduras y Panamá.

En el marco de este apoyo al establecimiento de las condiciones adecuadas para la formulación e implementación de políticas públicas diferenciadas para la agricultura familiar, Mesoamérica sin Hambre vienen trabajando estrechamente con la Secretaría Ejecutiva del Consejo Agropecuario Centroamericano (SECAC) en el acompañamiento a la Comisión Centroamericana y de la República Dominicana de Agricultura Familiar, siendo ejemplo de esta colaboración la organización conjunta de las "Jornadas mesoamericanas de agricultura familiar: Instrumentos para la planificación de políticas públicas diferenciadas" (Santo Domingo, junio de 2016).

Estrechamente vinculada a la agricultura familiar, la identificación y capacitación en prácticas innovadoras para mitigar los efectos de la sequía en el Corredor Seco Centroamericano y otros territorios vulnerables en Mesoamérica desempeñó un importante papel en la implementación del Programa en 2016, en sintonía con los acuerdos de la III reunión de la Comisión Mixta AMEXCID-FAO celebrada en enero de ese año.

En este contexto, cabe destacar la labor desarrollada por Mesoamérica sin Hambre en el fortalecimiento de los sistemas de mejoramiento genético, producción y distribución de variedades de semilla de buena calidad adaptadas a la variabilidad climática en países como El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, mediante, por ejemplo, el establecimiento de bancos comunitarios de semillas y parcelas demostrativas.

Además, el Mecanismo de Cooperación Sur-Sur Triangular establecido en Mesoamérica sin Hambre, el cual facilita la realización de intervenciones específicas de cooperación sur-sur con un horizonte temporal de corto y mediano plazo, se enfocó durante este año en apoyar la divulgación y aplicación de medidas innovadoras frente a la sequía recurrente en la región, con el apoyo de instituciones mexicanas especializadas, con especial énfasis en los sistemas de captación y aprovechamiento del agua de lluvia.

La participación, con la facilitación de Mesoamérica sin Hambre, de 30 funcionarios de los países mesoamericanos en el XXVI Diplomado Internacional "Sistemas de captación y aprovechamiento del agua de lluvia para el Corredor Seco y otros territorios vulnerables a la sequía en Mesoamérica", en la sede del Colegio de Postgraduados (COLPOS) de México (abril de 2016), abrió la puerta al establecimiento de una Red Mesoamericana de expertos en esta temática, así como

a la formulación y posterior implementación de seis intervenciones de cooperación sur-sur para la construcción de sistemas de captación de agua de lluvia en Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Panamá y República Dominicana. Estas intervenciones no sólo permiten dotar de agua para el consumo humano y la producción agrícola durante los períodos de sequía a las comunidades beneficiarias, sino que también sirven de ejemplo para la divulgación y capacitación a nivel nacional, buscando impulsar el establecimiento de políticas públicas para la mitigación de los efectos de la sequía.

Adicionalmente, en octubre de 2016, tuvo lugar una visita técnica de dos diputados guatemaltecos y de los cuatro alcaldes de las municipalidades que constituyen la Mancomunidad Copanch'orti' en Guatemala a México, con el fin de intercambiar experiencias y conocer de primera mano la labor desarrollada por diversas instituciones mexicanas (la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación [SAGARPA]; la Secretaría de Desarrollo Social [SEDESOL]; y el Instituto Mexicano de Tecnología del Agua [IMTA]).

La acción de Mesoamérica sin Hambre en 2016 en el ámbito de la agricultura familiar también se caracterizó por un paulatino aumento del acompañamiento a productores organizados, en estrecha coordinación con las instituciones locales, con el objetivo de facilitar su acceso a los mercados como medio para mejorar su seguridad alimentaria, aprovechando, por ejemplo, la oportunidad que ofrecen los programas de compras públicas, como los de alimentación escolar.

Mesoamérica sin Hambre logró así crear un fuerte sentido de apropiación en los países de intervención, tanto a escala local como nacional, lo cual ha permitido el logro oportuno de resultados y la movilización de recursos adicionales. Un claro ejemplo de ello se encuentra en El Salvador, donde, por primera vez en ese país, 21 municipios adheridos formalmente al Programa llegaron en 2016 a acuerdos municipales de amplio consenso político para asignar anualmente recursos propios para actividades relacionadas con la seguridad alimentaria y nutricional y la agricultura familiar. Los presupuestos asignados anualmente por todos los municipios superan el medio millón de dólares norteamericanos y vienen a complementar los recursos aportados por Mesoamérica sin Hambre.

También en el caso colombiano, el acompañamiento técnico de Mesoamérica sin Hambre para incorporar una visión integral de la seguridad alimentaria y la agricultura familiar en los planes de desarrollo de 10 departamentos abrió la puerta a otras fuentes de financiamiento, tanto nacionales como del Programa de Cooperación Técnica de la FAO.

Del mismo modo, en otros países, la labor de articulación interinstitucional fomentada por el Programa está permitiendo una más eficiente utilización de los recursos disponibles a nivel nacional. Por ejemplo, en el caso costarricense, durante 2016 se estimó en medio millón de dólares el dinero que las instituciones nacionales y locales vinculadas a Mesoamérica sin Hambre estaban invirtiendo en las actividades desarrolladas en el marco del Programa, dinero con el cual, al evitarse duplicaciones entre organismos, se logra un mayor impacto.

En un programa como Mesoamérica sin Hambre donde la generación de consensos y el reforzamiento de compromisos en torno a la lucha contra el hambre y la pobreza son elementos fundamentales, la comunicación y gestión del conocimiento desempeñan un papel esencial.

Uno de los resultados principales en este ámbito durante 2016 fue la creación del sitio web “Comunidad del Conocimiento” (www.comunidadparlamentaria.org), una iniciativa impulsada por el PARLATINO y Mesoamérica sin Hambre, y que pone a disposición del público un catálogo interactivo de marcos legales (leyes, decretos, etc.) sobre materias relacionadas con la seguridad alimentaria y nutricional en los 10 países involucrados en el Programa.

La estrecha vinculación del Programa con el PARLATINO y el FPH también se ha hizo patente a través de la publicación del libro “Mujeres parlamentarias en la lucha contra el hambre en Mesoamérica”³, que recoge los testimonios de 12 parlamentarias mesoamericanas que comparten su visión sobre el importante papel del poder legislativo frente al desafío global que supone la inseguridad alimentaria y la malnutrición.

También importante señalar la conformación en 2016 de la Red de Periodistas de Mesoamérica sin Hambre, cuyo principal objetivo es fortalecer la oferta de información rigurosa sobre el hambre y la malnutrición a nivel mesoamericano.

Principales avances en 2017

En el tercer año de implementación, Mesoamérica sin Hambre continuó acompañando procesos de política pública ya en marcha e impulsando nuevos, posicionándose como un programa de referencia en la lucha contra el hambre y el apoyo a la agricultura familiar para toda la región latinoamericana.

³ Disponible en <http://www.fao.org/3/a-i6216s.pdf>.

En el ámbito legislativo, un hecho especialmente destacable fue la aprobación de la Ley modelo de pesca artesanal o en pequeña escala por parte del PARLATINO, con base en un anteproyecto elaborado en el marco de Mesoamérica sin Hambre, y cuyo contenido el Programa también contribuyó a divulgar en español, inglés, francés y portugués.

Otro hito de especial relevancia fue el reconocimiento formal de la importancia de la agricultura familiar por parte del Consejo Agropecuario Centroamericano, con base en una propuesta apoyada por Mesoamérica sin Hambre, de "Directrices para el reconocimiento e identificación de la Agricultura Familiar", y que incluye además de una definición de agricultura familiar, orienta a los países para avanzaren su registro. Este resultado viene a reforzar el avance de procesos similares de ámbito nacional en Costa Rica, Guatemala, Panamá y República Dominicana.

La contribución del Programa al impulso de marcos normativos directamente vinculados a procesos de política pública también quedó de manifiesto en Colombia con la adopción por parte del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural de los lineamientos estratégicos de política pública para la agricultura campesina, familiar y comunitaria, que es el instrumento a partir del cual se direccionará la acción de Colombia en este ámbito, en el marco de la reforma rural integral prevista en los acuerdos de paz.

También en Belice se dieron pasos decisivos, en ese caso hacia la institucionalización del modelo "Escuelas Sostenibles" de alimentación escolar con la conformación de un comité intersectorial integrado por los Ministerios de Agricultura y Recursos Naturales, de Salud y de Educación, la oficina en Belice del Instituto de Nutrición de Centro América y Panamá (INCAP) y la Embajada de México; lo cual vino acompañado de la construcción de comedores y de huertos en las cuatro escuelas piloto.

Otro de los énfasis del Programa fue la creación de capacidades para la gobernanza municipal en torno a la seguridad alimentaria y nutricional y la agricultura familiar, destacando la labor desarrollada en El Salvador (donde seis municipios establecieron sus propios centros de agricultura urbana) y Honduras (donde se desarrolló una experiencia piloto de apoyo a la agricultura familiar en un municipio).

Complementariamente, el fortalecimiento de las capacidades institucionales que facilita Mesoamérica sin Hambre abarcó el desarrollo de sistemas de gestión de la información, como el sistema de seguimiento de la Dirección General de Desarrollo de la Pesca y la Acuicultura (CENDEPESCA) en El Salvador y el sistema de monitoreo

de desnutrición infantil a nivel municipal impulsado en Honduras en colaboración con el Observatorio Universitario en Seguridad Alimentaria y Nutricional de aquel país.

Mesoamérica sin Hambre presta igualmente un significativo apoyo para el desarrollo de capacidades de los agricultores familiares, de modo que puedan fortalecer y ampliar sus medios de vida. En este contexto se enmarcaron las acciones desarrolladas en ámbitos como la producción de semillas (El Salvador, Nicaragua), la reproducción de aves de doble propósito (El Salvador), la creación de artesanías (Guatemala), la acuicultura (Guatemala) y la producción de hortalizas bajo ambientes protegidos (Costa Rica y Guatemala).

El Programa también apuesta decididamente por la aplicación y validación de metodologías y tecnologías innovadoras, como los sistemas modelo de captación y aprovechamiento del agua de lluvia que Mesoamérica sin Hambre finalizó de construir en Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Panamá y República Dominicana, y que han abierto la puerta a su replicación en otras comunidades.

Como en años anteriores, también en 2017 Mesoamérica sin Hambre participó junto sus aliados en la organización de dos eventos de referencia regional como el VIII Foro del Frente Parlamentario contra el Hambre de América Latina y el Caribe (celebrado en octubre en Uruguay) y el VII Encuentro del Observatorio del Derecho a la Alimentación en América Latina y el Caribe (que tuvo lugar en diciembre en Colombia).

La frecuente presencia del Programa en las redes sociales y medios de comunicación, tanto de la región como de fuera de ella, ha sido una constante desde sus inicios. Campañas como los martes de #MesoaméricaSinHambre mantienen la lucha contra el hambre y el reconocimiento a la importancia de la agricultura familiar en las agendas públicas nacionales, en colaboración con destacados profesionales de la comunicación vinculados a Mesoamérica sin Hambre.

Perspectivas para 2018

Mesoamérica sin Hambre entró en 2018 en su cuarto año de implementación. Muchos de los procesos de política pública que el Programa viene acompañando desde 2015 han comenzado a dar sus frutos. Mesoamérica sin Hambre se ha posicionado como uno de los programas de referencia, tanto a nivel de cada uno de los nueve países mesoamericanos como a nivel regional, en la lucha contra el hambre y la pobreza rural.

Los desafíos que enfrenta Mesoamérica para alcanzar la seguridad alimentaria y nutricional de todos sus habitantes son complejos y diversos. No obstante, en los países mesoamericanos la proporción de personas con hambre se redujo del 6,7% en 2015 al 6,5% en 2016; ello a pesar de un escenario latinoamericano adverso en el cual hubo un leve incremento del hambre a nivel de toda la región, de acuerdo con el Panorama de la Seguridad Alimentaria y Nutricional en América Latina y el Caribe 2017. La más afectada por la inseguridad alimentaria es la población indígena y rural.

En referencia a los diversos países, específicamente en el caso de Belice, en 2018, con la validación del mecanismo de compras a los agricultores organizados, se espera concluir la primera fase de la intervención centrada en el diseño e implementación de la experiencia piloto del modelo de alimentación escolar "Escuelas Sostenibles" en cuatro escuelas del distrito de Toledo, y dar así paso a la segunda fase que prevé acompañar al Gobierno de Belice en la institucionalización de un programa de alimentación escolar a nivel nacional.

Adicionalmente, y como un proceso complementario, se incorpora al plan de acción de Mesoamérica sin Hambre en Belice el impulso y acompañamiento al establecimiento de un capítulo beliceño del Frente Parlamentario contra el Hambre en América Latina y el Caribe, siguiendo el ejemplo del resto de países vinculados al Programa que ya cuentan con este importante instrumento para la definición y el diseño de marcos normativos a favor de la seguridad alimentaria y nutricional y la agricultura familiar.

En Colombia, durante 2018, el Programa tiene previsto fomentar la consolidación y ampliación a nuevos miembros del capítulo nacional del Frente Parlamentario contra el Hambre como un elemento clave para impulsar los marcos normativos y de políticas en el país. Se buscará además expandir el Frente Parlamentario a nivel territorial, tomando como punto de partida un departamento con especial sensibilidad hacia las políticas de seguridad alimentaria y con predominancia de agricultores familiares.

Se espera que el Frente, con el acompañamiento técnico de Mesoamérica sin Hambre, desempeñe un papel de liderazgo en el impulso a iniciativas legislativas que permitan definir con mayor precisión los alcances y los instrumentos necesarios para la implementación progresiva del derecho a la alimentación en Colombia, en aspectos tales como la alimentación saludable, las compras públicas a la agricultura familiar y las pérdidas y desperdicios de alimentos.

Complementariamente, el Programa buscará fortalecer la articulación entre los diversos actores clave (parlamentarios, sociedad civil, academia y entidades gubernamentales) a través de una red que permita reforzar el contenido y el consenso en torno a las iniciativas legislativas del Frente Parlamentario, con especial énfasis en orientar las investigaciones académicas hacia las necesidades legislativas y de política pública y en buscar una mayor retroalimentación por parte de la sociedad civil.

Del mismo modo, se prevé seguir fortaleciendo a las organizaciones de la agricultura familiar mediante la capacitación en asociatividad, desarrollo empresarial y participación social en el seno de diversas plataformas de organizaciones campesinas, reforzando su papel en espacios de diálogo y de construcción de política pública.

A nivel territorial, entre otras acciones, Mesoamérica sin Hambre tiene previsto continuar su labor en el municipio de Garagoa, con objeto de traducir las acciones ya desarrolladas en este territorio en una Estrategia de sistema alimentario territorial, en la cual se conjuguen las siguientes iniciativas: la inclusión de la agricultura familiar en las compras públicas; las escuelas de campo como mecanismos impulsores de la asociatividad de cara a la nueva Ley de Extensión; los programas de capacitación sobre la reducción de pérdidas y desperdicios de alimentos; la valoración de los aportes intangibles de la agricultura familiar; las alianzas público-privadas, así como la conformación de una red de innovación.

En Costa Rica, Mesoamérica sin Hambre tiene previsto focalizar sus esfuerzos durante 2018 en cuatro nuevos procesos clave: (i) la generación de información sobre el potencial de la agricultura familiar organizada como proveedora de los programas de alimentación escolar, con el fin de facilitar una estrategia de escalamiento a nivel nacional; (ii) el fortalecimiento de capacidades de los Ministerios de Agricultura, Educación y Salud para divulgar la importancia de abordar la problemática en torno al sobrepeso y la obesidad infantil; (iii) el diseño participativo de un Plan nacional de desarrollo de la pesca y la acuicultura; y (iv) el apoyo técnico a los Ministerios de Ambiente y de Agricultura en la elaboración de lineamientos para establecer una política agroambiental.

Adicionalmente, en continuación a la labor realizada en años anteriores, se espera concluir 2018 con un Ministerio de Agricultura con la suficiente capacidad para establecer un Programa nacional de registros de la agricultura familiar.

En El Salvador, Mesoamérica sin Hambre continuará acompañando procesos ya en marcha como el fortalecimiento de la gobernanza municipal para la seguridad alimentaria y nutricional y el apoyo a la agricultura familiar, asesorando técnicamente a las unidades establecidas por los gobiernos municipales, en estrecha colaboración con el Ministerio de Agricultura y Ganadería y el Centro Nacional de Tecnología Agropecuaria y Forestal (CENTA).

Además, se prevé recopilar y sistematizar las metodologías, buenas prácticas y lecciones aprendidas de la labor desarrollada con las municipalidades vinculadas al Programa, específicamente en lo que se refiere al establecimiento de centros de agricultura urbana y periurbana y a la definición de estrategias de cofinanciamiento, con el fin de que puedan servir de ejemplo en otros territorios.

La intervención en campo de Mesoamérica sin Hambre también se focalizará en contribuir a la revitalización de la economía local en el Oriente del país, una de las regiones con mayores tasas de pobreza y migración, ayudando a generar espacios y condiciones favorables para el establecimiento de microemprendimientos de transformación agropecuaria y no agropecuaria que sean susceptibles de generar empleo digno a jóvenes, mujeres y emigrantes retornados.

Igualmente, en Guatemala, los esfuerzos de Mesoamérica sin Hambre se están orientando a acompañar técnicamente al Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación y al Instituto Técnico de Capacitación y Productividad en el desarrollo y sistematización de experiencias de emprendimiento especialmente dirigidas a población migrante.

Paralelamente, otro eje de intervención se centra en fortalecer las capacidades institucionales para vincular a las organizaciones de agricultores familiares a los programas de alimentación escolar, así como en la generación de instrumentos que faciliten ese proceso, en el marco de lo establecido en la recientemente aprobada Ley de alimentación escolar.

En Honduras, hay varios procesos impulsados y acompañados por Mesoamérica sin Hambre que se espera que puedan culminarse durante el año, como, por ejemplo, la aprobación de la Estrategia nacional de agricultura familiar, así como la puesta en marcha del Instituto Hondurenzo de Economía Social y la adopción formal del Sistema de monitoreo de desnutrición infantil por parte de la Unidad Técnica de Seguridad Alimentaria.

Adicionalmente, a estos procesos en marcha, el Programa se propone acompañar decididamente al capítulo hondureño del Frente Parlamentario contra el Hambre, instrumento clave para impulsar la seguridad alimentaria y nutricional y el apoyo diferenciado a la agricultura familiar, en un Congreso Nacional con numerosos diputados elegidos por primera vez.

Otro factor que marca la implementación de Mesoamérica sin Hambre durante 2018 es la focalización de acciones de campo en la Asociación de Municipios Fronterizos de Intibucá, conformada por siete municipios (Camasca, Colomoncagua, Concepción, Magdalena, San Antonio, Santa Lucía y San Marcos de la Sierra), que se encuentra en el occidente del país limitando al sur con El Salvador y cuenta con una población de 60.000 habitantes.

El objetivo de la intervención en este territorio con elevadas tasas de pobreza es contribuir a impulsar la dinamización de la economía local y la inclusión productiva de las familias más vulnerables, con especial atención a jóvenes, mujeres y emigrantes retornados. Para ello, se acompaña a la Asociación de Municipios en el diseño e implementación de una Estrategia de desarrollo territorial en cuatro de los municipios.

En Nicaragua, se prevé continuar el acompañamiento técnico a la implementación de la Estrategia nacional de bancos comunitarios de semillas y fitomejoramiento participativo del INTA, con el objetivo de que a la finalización del programa Mesoamérica sin Hambre se hayan podido constituir 100 bancos distribuidos por todo el corredor seco nicaragüense.

Otro proceso paralelo y complementario al que igualmente se espera que contribuya el Programa es la actualización e implementación de la Estrategia nacional de bioinsumos del INTA, la cual busca que esta institución dé un salto cuantitativo y cualitativo en la producción de bioinsumos, pasando de procesos artesanales a procesos semi-industriales. A esto se sumará el acompañamiento a la conformación de una Red nacional de formadores de formadores en producción de bioinsumos.

También está previsto apoyar técnicamente la revisión y el fortalecimiento de capacidades en los procesos de certificación de semillas, con el propósito de buscar la incorporación de las semillas criollas en el sistema formal, así como que paralelamente se generen insumos para la formulación de una Estrategia nacional para el desarrollo de las cadenas productivas y de valor de las semillas en Nicaragua.

Por otro lado, se prevé que el proceso de fortalecimiento de las capacidades técnicas de los funcionarios públicos del IPSA continúe con la organización de un Diplomado en inocuidad agroalimentaria.

En Panamá, se espera culminar durante 2018 varios de los procesos que Mesoamérica sin Hambre ha venido impulsando y acompañando decididamente desde años anteriores, específicamente la redacción de un borrador final de Plan nacional de agricultura familiar, que eventualmente podría venir acompañado de una propuesta de ley que estableciera las bases para su implementación.

En este mismo sentido, también se buscará facilitar la redacción de un borrador de Ley de extensión agropecuaria, en el marco de un proceso participativo y de diálogo con funcionarios públicos y representantes de las organizaciones de productores.

Por otro lado, se prevé continuar el acompañamiento técnico a la SENASAN en su proceso de fortalecimiento de capacidades en el marco de la implementación del Plan nacional de seguridad alimentaria y nutricional 2017-2021.

Como elemento innovador en Panamá, Mesoamérica sin Hambre tiene previsto además facilitar el desarrollo de un estudio para la vinculación comercial de los agricultores familiares a programas de compras institucionales, identificando las potencialidades y limitantes para incorporar a la agricultura familiar como proveedora de alimentos. Se trata de un ámbito de intervención que el Programa aún no ha abordado en Panamá.

En República Dominicana, durante 2018, fruto de una intensa labor desarrollada en años anteriores con la significativa aportación de Mesoamérica sin Hambre, se espera que surja la posibilidad de fijar un Plan nacional de agricultura familiar, consensuado con todos los actores relevantes, que marque las líneas estratégicas para la implementación de políticas públicas diferenciadas en los próximos años.

Junto a este importante hito se están consolidando las bases del fortalecimiento del Sistema nacional de extensión del Ministerio de Agricultura, que constituye una pieza fundamental en el desarrollo de capacidades de la agricultura familiar.

Paralelamente, se busca avanzar y fortalecer el proceso de vinculación de organizaciones de productores familiares a los programas de compras institucionales y a otros mercados, proceso que Mesoamérica sin Hambre, conjuntamente con el Ministerio de Agricultura, el Instituto Nacional de Bienestar Estudiantil (INABIE) y otros aliados, ha venido impulsado desde 2016 en tres provincias dominicanas. Se

prevé que las lecciones aprendidas de esta experiencia y la metodología de capacitación desarrollada sirvan de base para la definición de una estrategia a nivel nacional que ayude a fomentar y fortalecer la asociatividad en el medio rural.

A nivel de Mesoamérica en su conjunto, 2018 viene marcado por una intensificación de la contribución del Programa a aspectos relacionados con la vulnerabilidad medioambiental como elemento que contribuye a generar hambre y pobreza. En este sentido, y siguiendo su vocación de ser un instrumento de movilización de recursos, el Programa facilitó el fortalecimiento de capacidades en los países mesoamericanos para la formulación de propuestas de proyectos de acceso a mecanismos internacionales de financiamiento “verde”, como el Fondo Verde del Clima y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), durante un evento celebrado en mayo en Ciudad de México.

Adicionalmente, Mesoamérica sin Hambre también está impulsando acciones focalizadas en abordar las causas de la pobreza y la falta de oportunidades, en el marco del Mecanismo de cooperación sur-sur triangular.

Del mismo modo, el Programa sigue facilitando el acceso de parlamentarios y otros actores relevantes a investigaciones académicas que les permitan una toma de decisiones más informada. Esta labor de generación y divulgación del conocimiento se ve acompañada de la difusión de las experiencias sistematizadas, buenas prácticas y lecciones aprendidas que ha surgido hasta el momento en el marco de la implementación de Mesoamérica sin Hambre.



FRC
11-2013

Thurtrans

103



CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional como socios
esenciales del Proyecto Mesoamérica.**



SIECA
SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN
ECONÓMICA CENTROAMERICANA

**Cooperación y desarrollo
en Mesoamérica:
Aporte de SIECA**

Dirección Regional de Transporte, Infraestructura y Logística

Desde su creación en el año 1960, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) ha sido el órgano regional a cargo del proceso de integración económica de la región de Centroamérica. Esto fue reafirmado y reforzado con la firma del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (conocido como Protocolo de Guatemala) suscrito por los países centroamericanos en el año 1993.

En el año de 2001, los países centroamericanos deciden construir con México un instrumento de cooperación denominado “Plan Puebla Panamá” (PPP), para el desarrollo de proyectos a nivel mesoamericano. En el marco del mecanismo de diálogo y concertación de Tuxtla, que es el máximo foro a nivel presidencial para acordar posturas entre sus países miembros, el PPP contempla una serie de proyectos de infraestructura en los sectores de Transporte, Energía y Telecomunicaciones. Por esto, los mandatarios deciden que la SIECA sea parte del Grupo Técnico Interinstitucional (GTI) y que sea el órgano que apoye en la definición y construcción de proyectos económicos y estructurales de carácter mesoamericano que sean factibles técnica, institucional y jurídicamente procedentes con los instrumentos regionales que Centroamérica tiene.

Con el lanzamiento del PPP, el 15 de junio de 2001 en El Salvador, durante la sesión de la Cumbre Extraordinaria del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, realizada por los Jefes de Estado y de Gobierno que conforman el Sistema de Integración Centroamericana, se propuso que el plan apoyara la aceleración de proyectos que fortalecieran la integración económica, promoviendo mayores intercambios comerciales, abriendo así oportunidades de trabajo y aprovechando racionalmente los recursos, con el objetivo de lograr un desarrollo sustentable y equilibrado.

Es importante mencionar que el Plan Puebla Panamá surge de la conjunción de dos agendas: la Estrategia de Desarrollo para la Transformación y Modernización de Centroamérica en el Siglo XXI, documento presentado a la comunidad internacional en 1999 y la Agenda de Desarrollo del Sur-Sureste de México, que constituye una agenda presentada por el presidente Vicente Fox para el desarrollo de los estados del Suroeste mexicano.

El PPP, ahora conocido como Proyecto Mesoamérica (PM), contempla ocho agendas sectoriales de trabajo conjunto: Desarrollo Sustentable, Desarrollo Humano, Prevención y Mitigación de Desastres Naturales, Promoción del Turismo, Facilitación del Intercambio Comercial, Integración Vial, Interconexión Energética y la Integración

de los Servicios de Telecomunicaciones. De estas áreas, la SIECA fue apoyo permanente en: Transporte, Energía, Telecomunicaciones y Facilitación del intercambio comercial.

La SIECA participó en reuniones de trabajo, planteamientos y propuestas, en ejercicio de las funciones que devienen del Protocolo de Guatemala al Tratado General de Integración Económica Centroamericana, que establece en su artículo 28 y 29, que la Secretaría promoverá el desarrollo de la infraestructura física y los servicios, particularmente energía, telecomunicaciones y transporte, para incrementar la eficiencia y la competitividad de los sectores productivos.

Aporte de SIECA al Desarrollo Mesoamericano

Para el caso de la Iniciativa Mesoamericana de Integración Vial, que impulsó la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), la SIECA se constituyó en la entidad técnica y de apoyo, según, el acuerdo de los Ministros de Transporte de Mesoamérica, con la firma del Memorándum de Entendimiento sobre la RICAM del 2002, en la que los Ministros especifican que la SIECA brindará asistencia y los servicios de secretaría a las actividades para concretizar la Integración Vial.

Los corredores centroamericanos que se establecieron en la RICAM nacen del Estudio Centroamericano de Transporte, desarrollado por la SIECA en el año 2000, con una inversión de USD 2 millones, estos se complementarían con los corredores que México presentó en el año 2000 en su capítulo del Sur de México (ramales viales del sur sureste de México), que son el génesis de lo que hoy es conocido como RICAM.

La SIECA participó junto con órganos, que pertenecen al subsistema de integración económica, en el ámbito energético - CRIE, EPR, EOR - en la concreción del Sistema de Interconexión Eléctrica de Centroamérica (SIEPAC).

En el ámbito de las Telecomunicaciones, la SIECA junto a al órgano técnico del subsistema económico en materia de Telecomunicaciones, COMTELCA, apoyaron en el desarrollo del Proyecto de la Autopista Mesoamericana de la Información (AMI).

En el ámbito de la facilitación comercial y aumento de la competitividad, se ha impulsado la Implementación del procedimiento de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que ha facilitado el tránsito de mercancías en la región y propició la reducción de tiempos sustanciales en el tránsito a nivel regional. La Secretaría apoya en la administración y operación del referido instrumento que ha permitido avances sustanciales para el tránsito de cargas a nivel regional.

La SIECA participó en el plano político en las reuniones de la Comisión Ejecutiva del PM y a nivel técnico con la Comisiones técnicas y del GTI en el proceso de revisión y priorización de la cartera de proyectos mesoamericanos en el marco del Proyecto Mesoamericano - impulsado en junio de 2008 en la X Cumbre de Tuxtla, incluyendo la RICAM -, la incorporación de las nuevas áreas temáticas a la agenda y la sustitución del esquema de las "Iniciativas" por una dinámica de trabajo enfocada a proyectos y programas.

Luego de 10 años de cooperación conjunta entre el PM y la Secretaría, se visualizan en el futuro cercano nuevos desafíos en la articulación y desarrollo de proyectos e iniciativas conjuntas, en la cual SIECA reitera su pleno compromiso por cooperar de forma coordinada y coherente a nivel regional, la definición de nuevas iniciativas a desarrollar. Una de esas iniciativas será la Política Marco Regional de Movilidad y Logística aprobada a nivel presidencial en 2017 en la Cumbre de Presidentes del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), formulada y consensada por el sector público, privado y académico de la región, la cual desarrollará un Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística, que incorporará una cartera de proyectos de inversión, donde se avizora la definición de proyectos mesoamericanos que puedan potenciar la movilidad de las cargas y personas en el ámbito regional.

La SIECA, celebra estos 10 años de diálogo en la construcción de iniciativas que potencien la integración regional y en su calidad de coordinación del Subsistema de la Integración Económica Centroamericana, continuará cooperando en los proyectos de transporte, energía, telecomunicaciones y facilitación del comercio que se definan conjuntamente a través de la Secretaría y de las instituciones que conforman el Subsistema Económico, como el Consejo Director del Mercado Eléctrico Regional (MER), la Empresa Propietaria de la Red (EPR), la Comisión Regional de Interconexión Eléctrica (CRIE) y otra institucionalidad derivada. Todo esto se enmarca en el Convenio de cooperación que suscribió esta Secretaría con la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica en el año de 2018.





KSR
40' 80'

113315
0261

ICL
GROUP



CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional como socios
esenciales del Proyecto Mesoamérica.**



Resultado de los talleres de logística y movilidad en Mesoamérica: Hallazgos del proceso y recomendaciones futuras

Por Gabriel Pérez-Salas

Oficial de Asuntos Económicos, Unidad Servicios de Infraestructura, Comisión
Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL – Naciones Unidas

a. Antecedentes

La integración física regional, es decir la interconexión de la infraestructura económica y de los servicios que se proveen sobre ella, es una forma de integración regional que avanza incluso en períodos de fuertes controversias políticas y crisis económicas, constituyéndose en una de las bases sobre la cual se afianza el resto del proceso integracionista (CEPAL, 2009).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ha jugado un rol preponderante en la integración física de la región desde sus inicios. Es así como en la década del 50 ya recomendaba a sus países miembros que al formular programas y adoptar medidas de fomento económico: "tengan en cuenta las posibilidades de expansión de la demanda mediante el intercambio recíproco, a fin de lograr una mejor integración de sus economías y un más elevado desarrollo de su productividad y de su ingreso real", con lo cual la integración económica deja de ser únicamente comercial y comienza a incorporar la planificación coordinada de las actividades productivas y del transporte (Fuentes Mohr, 1973). Posteriormente, en la década del 60, se plantea la importancia de las redes de infraestructura para la integración regional, así como la importancia de una política regional de transporte y energía que favoreciera la integración económica regional (Brown, 1966).

En la última década, la CEPAL ha promovido la integración física regional, a través de distintos instrumentos técnicos para la toma de decisiones, recomendaciones de políticas de logística coordinadas regionalmente, acciones para el fortalecimiento institucional, promoción del diálogo regional, establecimiento de indicadores de integración logística entre otros elementos brindados para el fomento de la integración y el desarrollo sostenible de la región.

El presente documento revisa en particular el resultado de los diez talleres nacionales de políticas integradas y sostenibles de logística y movilidad, implementados por la Unidad de Servicios de Infraestructura de CEPAL entre los años 2014 y 2017.

b. Las políticas integradas de logística y movilidad

Históricamente las políticas públicas de infraestructura y transporte en América Latina, han sido diseñadas, implementadas y reguladas pensando en modos específicos de transporte, lo que ha degradado la calidad del servicio prestado y diluido la acción del Estado en múltiples iniciativas inconexas e inefficientes. Esta forma de concebir el transporte también ha impedido la realización de inversiones en sistemas de transporte masivos que favorezcan la competitividad y productividad de la economía nacional y subregional.

Los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) propuestos por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, han significado una profunda revisión de los paradigmas subyacentes en las políticas públicas de provisión de infraestructura de transporte. Dentro de ellas, destaca que la distinción entre modos de transporte, entre infraestructura y servicios, como entre transporte de carga y de pasajeros es solo una necesidad operativa que no aporta valor al usuario sino todo lo contrario, promueve visiones disociadas que afectan la calidad del servicio prestado como la sostenibilidad misma del sector al impedir soluciones integradas y, por ende, más eficientes y con mayor rentabilidad social. Por ello se han comenzado a utilizar nuevos conceptos que reemplacen al transporte de carga, transporte urbano o transporte multimodal como una forma de hacer presente que lo importante no es el modo de transporte utilizado sino cómo satisfacer de una forma eficiente y sostenible las necesidades de traslado, independientemente de si trata de pasajeros o cargas o si estos flujos ocurren en el ámbito urbano, rural o de larga distancia.

La logística es aquella parte de la gestión de la cadena de suministros que planifica, implementa y controla el flujo de bienes, servicios e información desde el punto de origen al punto de consumo, con el objetivo de satisfacer eficaz y eficientemente los requerimientos de los consumidores. Es decir, la logística comprende tanto la provisión de servicios de infraestructura, la producción, la facilitación del movimiento, la distribución de bienes y la regulación de servicios e información a lo largo de la cadena global, considerando tanto las actividades del sector privado como la acción del Estado.

De manera similar, la movilidad es la provisión y regulación de los servicios de traslado de los distintos segmentos de la población de una forma digna, oportuna, confiable, eficiente, segura y sostenible independientemente del modo de transporte utilizado, prestando debida atención a las consideraciones de género y de inclusión de usuarios con movilidad reducida.

La comodalidad es la utilización óptima de cada medio de transporte y su eventual combinación con otros de manera que el trayecto completo resulte eficiente y sostenible de acuerdo con las necesidades particulares del servicio y la distancia que se debe recorrer. Esto implica dejar de pensar en infraestructura modales y comenzar a promover la integración de infraestructuras logísticas combinando las infraestructuras viales, ferroviarias, fluviales, aéreas y marítimas, al mismo tiempo que se facilitan los procedimientos físicos y regulatorios para el cambio de un modo al otro en función de las necesidades particulares de cada usuario.

En los estudios y trabajos de campo realizados por la CEPAL, se propuso también la adopción de los principios de integralidad y sostenibilidad como la base sobre la

cual establecer una visión sostenible de largo plazo. La integralidad está asociada a la existencia de una planificación y ejecución coordinada de acciones entre los agentes públicos, privados y de la sociedad civil, considerando todas las alternativas tecnológicas disponibles para prestar los servicios de logística y movilidad en un mismo proceso de análisis. Mientras que la sostenibilidad busca que las políticas públicas aseguren que sean económica, social, ambiental e institucionalmente eficientes y sostenibles en el tiempo con un criterio de equidad de género intergeneracional. En consecuencia, consolidar una política integrada de logística y movilidad coordinada regionalmente, constituye la alternativa más viable para desacoplar el crecimiento económico del aumento de las externalidades negativas y consolidar un cambio estructural con igualdad en línea con las recomendaciones contenidas en los ODS de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

c. El proceso de implementación de los talleres nacionales de políticas integradas y sostenibles de logística y movilidad en Mesoamérica

La CEPAL en los últimos años ha promovido una estrategia regional de integración, que ayude a sus países miembros a establecer mecanismos que fomenten el diálogo político para actualizar los procesos de concepción, planificación, ejecución y seguimiento de sus políticas de provisión de infraestructura y regulación de servicios, así como concertar una visión de largo plazo de las necesidades de inversión para integrarse de manera más eficiente y sostenible. Por ello, junto con respetar los tiempos institucionales, reconocer y valorar las diferencias existentes respecto al modelo sobre el cual cada sociedad busca legítimamente su desarrollo, la CEPAL ha promovido la necesidad de generar instancias de consulta entre los países y con sus respectivos sectores públicos, privados y la sociedad civil, para generar el diálogo político y la toma de decisiones oportunas que permitan anticipar los grandes cambios sociales, económicos y culturales en beneficio del desarrollo sostenible.

En este contexto, la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL propuso en el año 2008, comenzar a sentar las bases de una política de logística coordinada regionalmente en respuesta a los mandatos dados a esta Comisión Regional de las Naciones Unidas por la X Cumbre Presidencial del Mecanismo de Tuxtla para el fortalecimiento institucional de los ministerios sectoriales de transporte y obras públicas en un contexto de cooperación regional. Bajo este mandato, la CEPAL promovió la importancia de la logística y movilidad en los ministros sectoriales como una forma de asegurar un compromiso político de largo alcance con los resultados técnicos y cimentar las bases de confianza necesarias para la implementación del proceso. A fines de 2010, la CEPAL

publicó su documento "Políticas integradas de infraestructura transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales" (Cipoletta Tomassian, Pérez Salas y Sánchez, 2010) el cual planteaba entre otros aspectos la necesidad de un liderazgo efectivo y permanente de las altas autoridades como requisito para una política de logística exitosa.

En diciembre de 2013, en la reunión de ministros de transporte del Proyecto Mesoamérica, la CEPAL presentó un nuevo documento titulado "Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica" (Unidad Servicios Infraestructura, 2013) que aportó un marco general para la formulación de políticas nacionales de logística y movilidad con pautas comunes a los países mesoamericanos¹, destacando que se requería avanzar progresivamente hacia una completa integración, reconociendo y valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad buscado y articulando las distintas iniciativas y visiones nacionales en torno a un ideal de convergencia (Altomonte, Sánchez y Pérez-Salas, 2013).

De forma paralela, en la XXXIII Reunión del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN) de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) realizada en Nicaragua en agosto de 2014, los ministros centroamericanos solicitaron el apoyo de la CEPAL para el diseño y organización de talleres nacionales para la elaboración de políticas integradas y sostenibles de logística y movilidad que se puedan proyectar hacia una política común para la región centroamericana. Pedido que en el año siguiente fue extendido por los ministros de transporte del Proyecto Mesoamérica para incluir a Belice, Colombia, México y República Dominicana para cubrir la totalidad de la región con una misma metodología de trabajo que favoreciera la convergencia entre iniciativas. Durante la XV Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, desarrollada en Antigua, Guatemala en junio de 2015, los presidentes y jefes de Estado decidieron asignar la más alta prioridad a la logística y movilidad como elementos fundamentales de su estrategia de desarrollo y de integración regional en línea con las recomendaciones realizadas por la CEPAL.

A partir de estos mandatos, la Unidad de Servicios de Infraestructura comenzó un trabajo de campo realizando una serie de talleres nacionales con el sector público, representantes del sector privado y de la sociedad civil de cada uno de los diez países de la región Mesoamericana, para difundir el proceso y sentar las bases para que la

¹ Se refiere a los países que conforman el Proyecto de Cooperación e Integración de Mesoamérica: Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana.

logística y la movilidad sean parte de una política de Estado de largo plazo, comprometida con la integración regional. Los detalles de la metodología desarrollada se encuentran en el documento CEPAL: "Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional" (Jaimurzina, Pérez-Salas, Sánchez, 2015) y el detalle de los talleres realizados se presenta a continuación.

1. Taller Nacional de Nicaragua

El primer taller Mesoamericano se realizó en Managua, Nicaragua del 30 septiembre al 1 octubre 2014 y contó con más de 50 expertos nacionales. Fue inaugurado por Franklin Sequeira, Viceministro de Transporte de Nicaragua y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI de CEPAL. El evento fue desarrollado en tres sesiones, destacándose especialmente las intervenciones de los participantes sobre la complejidad del fenómeno de logística y movilidad, así como la necesidad de lograr las metas económicas, sociales y ambientales necesarias para el desarrollo nacional.

Se identificaron dos documentos de base para la elaboración de la política nacional: el Plan Nacional de Desarrollo Humano (PNDH) 2013-2016 y el Plan Nacional de Transporte (PNT) 2013-2033. Las tres mesas de trabajo, lideradas por Joe Henry Thompson, Secretario de la Comisión Inter-Institucional para la Facilitación del Comercio (CIFCO); Marvin Altamirano en representación de la Asociación de Transportistas de Carga de Nicaragua; Rosa María Rodríguez en representación del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) respectivamente, lograron establecer una primera propuesta de los objetivos de la política nacional para Nicaragua: reducir tiempos y costos; mejorar la conectividad de los centros productivos con los de consumo interno; garantizar equidad, seguridad integral y accesibilidad física; realizar inversiones en nodos logísticos, sistemas inteligentes y agilización de flujos; capacitación de los recursos humanos, la innovación y la facilitación de procesos; favorecer una infraestructura resiliente a desastres naturales y al cambio climático; mejorar el reparto modal del transporte de pasajeros y de carga hacia el uso de modos de transporte más eficientes, seguros y más sostenibles; reducir de la accidentalidad con énfasis en prevención; mejorar la movilidad en centros urbanos; y regular el mercado para asegurar la sana competencia.

También se reconoció el avance realizado por Nicaragua en el mecanismo de las Comisiones mixtas (pública/privada) en tema de transporte y facilitación, destacando que existe la necesidad de lograr un apoyo de más alto nivel, no limitado a un mandato sectorial, que sería asumido por el MTI, aprovechando los mecanismos existentes de comisiones mixtas como CIFCO y sus dos subcomisiones (CTL y CTO). Para las herramientas de planificación y seguimiento de las acciones, se planteó un horizonte de tiempo de 20 años y la medición de desempeño en tiempos y costos

de despacho, cantidad de documentos y trámites, uso de innovación y tecnología, conectividad interna y externa, calidad de infraestructura y servicios, accidentabilidad, accesibilidad a servicios, reparto modal de carga y carretera, consumo energético e impacto ambiental. Por último, a juicio de los participantes, el marco legal e institucional nacional, no requería mayores ajustes ya que el marco existente ya proveía todas las modalidades y mecanismos necesarios, lo que se necesitaba era su cumplimiento adecuado.

En cuanto a las recomendaciones de política, destacaron la necesidad del fortalecimiento de la institucionalidad, desarrollo de la política nacional y una política de formación académica, técnica y profesional, y estandarización de procesos inherentes a la logística. En cuanto a la inversión logística se señaló mejorar la infraestructura, la construcción de terminales nacionales e internacionales, mayor uso de la tecnología en los procesos, desarrollar nodos logísticos y ventanilla única, capacitación multisectorial, vías alternativas de tránsito, evitar reductores de velocidad en corredores de tránsito internacional, renovación de la flota vehicular y mejorar las condiciones de participación en licitaciones que incentiven la inversión privada. Finalmente, indicaron la necesidad de actualizar y completar el marco regulatorio, ampliando la disponibilidad y acceso a la información, elaborar el Código de Comercio Exterior, asegurar la homogeneidad de las reglas en todos los sitios y crear un organismo con autoridad para dirimir las controversias.

2. Taller Nacional de El Salvador

El taller fue realizado en San Salvador, El Salvador los días 22 y 23 de octubre de 2014 y fue inaugurado por Gerson Martínez, Ministro de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano De El Salvador y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI de CEPAL. El evento se desarrolló en cuatro sesiones, donde se destacó especialmente que junto a los principios clave de Integralidad y Sostenibilidad se consideró relevante darle énfasis a la responsabilidad intergeneracional, innovación, ciencia y tecnología, participación ciudadana, emprendimiento, perspectiva regional y territorialización de políticas públicas y desarrollo de capacidades locales.

La propuesta de objetivos presentada por las mesas de trabajo incluyó: Contribuir a la calidad de vida a través de servicios de movilidad eficiente, segura y equitativa; Incorporación a cadenas globales; Integración territorial; Desarrollar nodos logísticos y comodalidad; Generar sinergias y planes regulatorios que provean certidumbre a la inversión; Garantizar una infraestructura de calidad, resiliente y sostenible; e Integración de actores públicos y privados.

Los expertos del sector público y privado salvadoreño acordaron la necesidad de adoptar a nivel de la Presidencia un documento base sobre la política, definir un Plan Quinquenal de Trabajo aprobado por el Consejo de Ministros y crear un Gabinete de Gobierno Responsable la Movilidad y la Logística compuesto por instituciones públicas y privadas. Consideraron, además, la necesidad de desarrollar un conjunto de indicadores de desempeño nacionales para asegurar el mejor seguimiento de la política y evaluación de su impacto.

Dentro de los retos futuros a resolver, hubo consenso en torno a la necesidad de una mayor inversión pública y privada, la falta de visión de largo plazo en la planificación, los persistentes problemas de facilitación y seguridad, logística y movilidad urbana, así como retos crecientes en cuanto a una falta de eficiencia energética y racionalidad del transporte. En el sector marítimo portuario se observó la falta de grúas y equipamientos propios; tramitología lenta y costosa; escasez de personal especializado; predominio de fiscalización en aduanas por sobre la facilitación; falta de cabotaje regional y fomento a los movimientos de corta distancia; sistemas informáticos obsoletos para control y trazabilidad; falta de una política de formación académica en transporte y logística; y desaprovechamiento de la infraestructura existente.

Para el sector ferroviario se destacó que su infraestructura obsoleta y con invasión de derechos de vías, requería un acuerdo político hacia una visión multimodal que incluya al ferrocarril (idealmente en un Plan Maestro) para promover su uso como alternativa. También se señaló por los presentes, que la infraestructura vial presentaba daños estructurales en los principales corredores; mora de mantenimiento y rehabilitación de la red; escasas obras de drenaje; equipo insuficiente para actividades de control (pesos y medidas); mientras que el transporte terrestre nacional se caracterizaba por altos niveles de informalidad (bajos niveles de cumplimiento de la ley); falta de un marco regulatorio (pesos, dimensiones, edad de los vehículos, emisiones, etc.); inexistencia de un transporte público eficiente y seguro; sistemas informáticos obsoletos y falta de un marco legal para atención de la red (no es competencia del MOP ni FOVIAL).

En el sector aeroportuario hay un ineficiente uso de la infraestructura y distribución de espacios; falta de equipamiento de carga; sistemas de seguridad desfasados; mala atención a vuelos de bajo costo; carencia de un Plan de Desarrollo para la aviación que integre procesos de aduana y carga. En aduanas y pasos de frontera se identifican infraestructura inadecuada que produce retrasos e inseguridad; escasez de equipos móviles; personal insuficiente y sin especialización; procesos no estandarizados y engorrosos; y ausencia de normativa para una administración única.

3. Taller Nacional de Honduras

El tercer y último taller nacional desarrollado durante el año 2014, se desarrolló en Tegucigalpa del 18 al 19 de noviembre del 2014 y fue inaugurado por Roberto Pineda, viceministro de Transporte de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), la vice Ministra de Obras Públicas, Sra. Ana Julia García y la Sra. Azhar Jaimurzina, Oficial a Cargo de la Unidad de Servicios e Infraestructura de CEPAL quienes compartieron dos días de trabajo con expertos del sector público y privado del país.

Durante las primeras sesiones de la actividad, se alcanzó un acuerdo en torno a algunos objetivos centrales de la política, como la necesidad de aprovechar la ubicación geográfica de Honduras para convertirlo en un centro logístico de servicios de movilización de carga; crear un sistema de integración regional que facilite el traslado de carga y pasajeros; facilitar la conectividad de los centros poblacionales dentro y fuera del país; fortalecer la institucionalidad; y reducir los costos logísticos.

En cuanto a los principales retos institucionales y recomendaciones para mejorar el desempeño de la logística y movilidad nacional, se destacaron la necesidad de una mayor transparencia de procesos y la debida sociabilización de las normativas con los entes públicos, privados, civiles y de educación, así como el fortalecimiento de los entes reguladores del estado para asegurar la aplicación de las leyes existentes de manera eficiente. Se destacó también, la necesidad de fortalecer las instancias de diálogo, pues los mecanismos existentes no eran lo suficientemente efectivos para asegurar la debida participación de todos los actores especialmente de la sociedad civil. En cuanto al marco institucional y legal, se consideró fundamental la participación de las instituciones de transporte, marina mercante, aeronáutica, Dirección Ejecutiva de Ingresos, finanzas, Comisión para la Promoción de la Alianza Público-Privada (COALIANZA), Secretaría de Agricultura y Ganadería y Ministerio de Salud. También se destacó la importancia de establecer herramientas de planificación y seguimiento que brinden información sobre transporte de contenedores, cabinas de Peaje, control de tránsito, cantidad de pasajeros, tiempos asociados a la movilidad de pasajeros, Índice de Empleo y costo de mantenimiento por kilómetro para asegurar el mejor seguimiento de la política y evaluación de su impacto.

Como áreas prioritarias de intervención se destacaron la necesidad de aumentar la inversión sectorial para resolver el mal estado de la infraestructura física y los

problemas de mantenimiento de la red vial secundaria y terciaria; así como la falta de capacitación en temas logísticos y de educación vial. En los aspectos regulatorios, se identificó la falta de seguridad jurídica, el débil marco regulatorio, la falta de transparencia y sistematización en la toma de decisiones (prácticas irregulares, mercados monopólicos) que facilitaba actuación discriminatorias o corruptas.

4. Taller Nacional de Costa Rica

El primer taller nacional del 2015 fue realizado durante los días 21 y 22 abril de 2015 en San José, Costa Rica. En su inauguración se contó con la participación de Carlos Segnini Villalobos, Ministro de Obras Públicas; Mauricio Fernández Ulate, Director de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte; Carlos Carranza, Decano de Ciencias Económicas UCR; Benito Coghi Morales, Subdirector General de Aduanas y Ricardo J. Sánchez, Oficial a Cargo de la DRNI de CEPAL.

En las primeras sesiones por parte del gobierno costarricense, se destacó que los tres pilares del Plan Nacional de Desarrollo del país tienen directa relación con la logística y movilidad. Estos pilares son: impulsar el crecimiento económico y generar más y mejores empleos, reducir la desigualdad y eliminar la pobreza extrema y la corrupción y fortalecer un estado transparente y eficiente. Se destacó también por parte de las instituciones gubernamentales, algunas iniciativas en ciernes como la rehabilitación del ferrocarril, la inclusión de islas y archipiélagos en proyectos viales y la actualización de plataformas digitales de información entre otras innovaciones tecnológicas, permitirán mejorar la toma de decisiones y una administración con visión de futuro y planificación a largo plazo, manteniendo la interconexión de instituciones públicas y privadas.

El diagnóstico de los subsistemas y temas críticos de logística se realizó con un horizonte de planificación de 10 años, siendo los objetivos principales detectados: mejorar la productividad, competitividad e integración Mesoamericana, asegurar recursos humanos calificados, transparencia en los procesos, practicidad y sostenibilidad política en el largo plazo, priorizar proyectos de inversión y disminuir la movilidad innecesaria de las personas.

Dentro de los desafíos más prioritarios se consideraron la necesidad de establecer un organismo controlador de la calidad de los servicios entregados; así como el desarrollo de nuevas leyes y voluntad política para lograr la sostenibilidad de las decisiones y que éstas trasciendan los gobiernos. En cuanto a Herramientas de Planificación y Seguimiento se destacó la importancia de contar con indicadores nacionales en temas de logística y movilidad que permitan medir las inversiones

extranjeras, analizar el costo beneficio de las operaciones logísticas, considerar la salud de la población y midan el consumo energético de la cadena de suministro.

Se destacaron como retos prioritarios para la logística resolver la brecha de infraestructura en términos de inversión pública y privada, la falta de visión de largo plazo en la planificación, los persistentes problemas de facilitación y seguridad, logística y movilidad urbana y los retos de eficiencia energética y racionalidad del transporte, disminuir la tramitología y tiempos de viaje, desarrollo e implementación de la firma digital, medir los tiempos de transporte en territorio nacional y capacitación del personal. Se hizo especial mención a la necesidad de crear una ventanilla única para el transporte, contar con recurso humano calificado, promover la interoperatividad y automatización de procesos, así como mejorar la coordinación en los puertos fronterizos.

En el ámbito de la movilidad, se propuso la diversificación del modo de transporte público para incluir ferrocarril eléctrico interurbano, seguimiento de los proyectos en desarrollo, capacitación del recurso humano y disponibilidad de recursos financieros para garantizar el cumplimiento de objetivos. Se propuso también una mayor claridad en el marco legal, liderazgo para coordinar actores involucrados, disminución de trámites que obstaculizan la dinámica del desarrollo, modernización de políticas, accesibilidad para todos los grupos sociales, mejoramiento de la comunicación y flujo de información y derogación de leyes que ya no están vigentes.

5. Taller Nacional de Colombia

En la ciudad de Bogotá, del 4 al 5 de noviembre de 2015 se desarrolló el taller nacional de Colombia. En la inauguración se contó con la participación de Enrique José Nates Guerra, Viceministro de Transporte; Dimitri Zaninovich Victoria, Departamento Nacional de Planificación (DNP); Antonio Felfle, Asesor de Despacho Ministro de Transporte, Ricardo J. Sánchez, Oficial a cargo de la DRNI de CEPAL y Manuel Rodríguez, especialista de transporte del BID.

En las sesiones inaugurales, el gobierno colombiano subrayó los avances en la política de logística de Colombia, destacando especialmente las acciones realizadas para el Plan Maestro de Transporte Intermodal, sistemas para el monitoreo de todos los puertos del país; las acciones para alcanzar la movilidad eficiente y competitiva en materia de transporte masivo y el registro nacional del transporte de carga entre otros importantes avances.

La DNP presentó su encuesta logística en la cual respondieron 768 empresas y de la cual se obtuvo que el costo logístico es el 14.97% del total de las ventas, siendo el modo carretero el que predomina en la distribución de viajes nacionales, por lo cual

para lograr un reparto modal más equilibrado resultaba fundamental la recuperación de los corredores férreos y fluviales. Otras de las acciones que el estudio brindó fue establecer y regular la vida útil de los camiones, mejorar la interacción entre el sector público y privado; mejor la articulación entre las distintas áreas y niveles de gobierno y potenciar el capital humano para combatir la pobreza y desarrollo. Por su parte, los participantes del taller destacaron la mayor disponibilidad de datos e información del sector; la cooperación entre el sector público y privado mediante la Cámara Colombiana de Infraestructura, la implementación de los gerentes de corredores logísticos estratégicos y especialmente la Política Nacional Logística contenida en el Documento CONPES 3547 del Departamento Nacional de Planeación del 2008.

La mesa de expertos sectoriales, compuesta por los representantes de la Asociación de Industriales de Colombia (ANDI), Consejo Privado de Competitividad y Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional (FITAC) propuso como objetivos de una futura política logística: reducir los costos logísticos; mejorar la calidad de servicios, favorecer la diversificación productiva; mejorar la conectividad regional; mejorar la integración territorial; lograr un mejor uso de la infraestructura existente; comodalidad; y usar tecnologías y sistemas de información colaborativos.

Las recomendaciones de los expertos para el marco institucional incluyeron la necesidad de incluir última milla en planes logísticos; la medición de indicadores sobre tránsito y carga; fortalecimiento académico en el sector público y privado; lograr una decisión de alto nivel (presidencial); y mejorar los modelos de gestión, ejecución y monitoreo de mejores prácticas. En cuanto al uso de tecnologías y sistemas de transporte inteligente se propuso promover una política de datos abiertos; incentivar al sector privado para compartir la información; modernizar sistemas y arquitectura interna de manejo de datos públicos.

En logística urbana, se planteó la necesidad de estudios concretos del tema y la medición de flujos; establecer redes comodales para evitar pasar por las ciudades; generar políticas de distribución de mercancías y mejor uso de la infraestructura existente. En cuanto a los contratos multimodales, se planteó simplificar la regulación; normalizar otros modos; capacitar al recurso humano en su uso y mejorar la responsabilidad de seguros, facilitar el transporte de carga entre operadores para desplazar agencias de aduana; agilizar los traslados sin ingresos con el Sistema de Operador Económico Centralizado; fortalecer el plan anti-contrabando.

Finalmente, en cuanto a la aplicación de las nuevas tecnologías de información y comunicación se propuso el fortalecimiento de las VUCE (ventanillas únicas de comercio exterior) para agilizar trámites aduaneros; mejorar la competitividad y

eficiencia en el desarrollo del comercio exterior, así como en la relación ciudad-puerto.

6. Taller Nacional de Panamá

El primer taller del año 2015 se desarrolló en la Ciudad de Panamá los días 26 y 27 de mayo de 2015. En la sesión inaugural y el panel de cierre de alto nivel se contó con la participación de Ana M. Reyes, Coordinadora del Gabinete Logístico del Ministerio de la Presidencia; Carlos González de la Lastra, Miembro de la Junta Directiva (ATTT); Aitor Ibarreche, presidente ejecutivo de Panamá Port; Rodolfo Sabonge, Rector Universidad del Caribe; Eduardo Lugo, Decano de la Facultad de Logística, Marítima y Portuaria en la UIP y los Oficiales de la DRNI de CEPAL Ricardo J. Sánchez y Azhar Jaimurzina.

En la oportunidad se destacó la importancia de alcanzar una visión integral de la logística en el país, con una priorización de los vínculos más débiles como el transporte terrestre y la incorporación de todos los actores del sector público. En este sentido la política debería favorecer la colaboración pública y privada en planes sectoriales; promover un enfoque multisectorial y multidisciplinario en fomento de una logística comodal. Para ello se formularon objetivos enfocados a disminuir los cuellos de botella y movimientos innecesarios; gestionar el movimiento de vehículos de carga (horarios restringidos, vías dedicadas); modernizar el modelo de negocio tradicional hacia uno más equitativo y productivo; asegurar la planificación a largo plazo con rentabilidad económica y visión de Estado y gestionar adecuadamente la demanda de movilidad en las ciudades panameñas.

Se observó por parte de los participantes que no existe un liderazgo para este tema en Panamá y es difícil encontrar uno sin sesgo sectorial, por lo que se propuso la creación de una ley marco de logística en apoyo a la toma de decisiones a nivel nacional, que cuente con un plan maestro con metas e indicadores concretos a nivel micro y macro; así como crear una cuenta satélite que permite medir el impacto social de las inversiones realizadas y considerar la integración de sistemas públicos de datos para facilitar la coordinación y planificación de nuevas obras en beneficio del desarrollo económico y social del país.

Los principales desafíos logísticos identificados fueron la dicotomía existente entre el nivel de servicios logísticos ofrecidos por el Canal, puertos aledaños y el aeropuerto internacional con respecto al resto del país, para lo cual es fundamental modificar y modernizar el enfoque tradicional para incluir valores agregados en los servicios logísticos, el uso de nuevas tecnologías y modelos operativos tomando como ejemplo las mejores prácticas internacionales. Se destacó también la

necesidad de crear una política legislativa que incentive a los centros productores a generar más carga, así como establecer un líder público que regule las actividades con apoyo de un grupo de expertos. También se consideraron acciones complementarias tendientes a resolver la falta de personal técnico calificado, la necesidad de reformas laborales y la revisión de la política de migraciones.

7. Taller Nacional de Guatemala

El evento se desarrolló en la ciudad de Guatemala del 27 al 28 de mayo de 2015, y entre los asistentes a su inauguración se encontraron Jorge Rodolfo Ortiz Asturias, Viceministro del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Vivian Esther Lemus Rodríguez y Edgar de León, de la Unidad de Concesiones y Desincorporaciones, Delfino Mendoza, Coordinador de la División de Planificación y Estudios Dirección General de Caminos, la Asociación Guatemalteca de Exportadores, además de Azhar Jaimurzina, oficial a cargo Unidad de Servicios de Infraestructura de la DRNI de CEPAL.

En primer lugar, se presentó el plan estratégico de movilidad urbana sostenible en el área central de República de Guatemala (PEMUSACRG), lo cual busca promover el transporte masivo de personas, otros modos de transporte menos contaminantes y no motorizado, reducir el uso del vehículo liviano, proveer centros de transferencias y construir un sistema de básculas. Entre los objetivos acordados por los participantes se encuentra: posicionar Guatemala entre los primeros 10 países en ranking de competitividad con cambios confiables y permanentes; alcanzar una movilidad urbana sostenible, con mayor integración territorial, prevención y reducción de externalidades negativas; y garantizar niveles de equidad, seguridad integral y accesibilidad física en los servicios de transporte. Los participantes propusieron utilizar los mecanismos existentes (MINECO a través de PRONACOM, Consejos de Desarrollo, Clúster Marítimo portuario, CONAPEX, Asociaciones de cámaras privadas) y formar a nivel Presidencial y Ministerios, un Acuerdo Gubernamental de Logística y Movilidad con el fin de contar con indicadores de tiempos, costos, calidad y competitividad.

Se expresó la necesidad de una ley que regule la participación de los actores en el sector logístico y de movilidad, la aprobación del Plan nacional de Desarrollo por Decreto y Congreso, el financiamiento a través de la participación público-privada; mayores inversiones para una reingeniería multimodal; mantenimiento y modernización de la infraestructura portuaria y aeroportuaria; construcción y mantenimiento de la red vial, así como gestionar debidamente las externalidades de la actividad. Se destaca también la necesidad de actualizar las normativa de centros de transferencia para hacer eficiente el sistema y reducir la duplicidad de

inspecciones; capacitar al personal sobre leyes, tratados y convenios vigentes; generar registros estadísticos para análisis posteriores, lograr mayor coordinación entre autoridades de puertos; aprobar el Acuerdo de Facilitación de Comercio; mejorar la seguridad pública y crear capitanías de puertos terrestres para coordinar las instituciones del Estado.

8. Taller Nacional de República Dominicana

El taller se realizó los días 19 y 20 de abril 2017 en Santo Domingo, República Dominicana. Participaron en la mesa inaugural Enrique Lied, Viceministro de Supervisión y Fiscalización del Ministerio de Obras Públicas (MOPC); Carmen Leiva del MOPC; Tobías Crespo, diputado; Rosa Abreu de la Comisión Presidencial por la Seguridad Vial; Claudia F. de los Santos, Viceministra de Obras Públicas, Coordinadora General de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial; Miguelina Figueroa, Directora del Despacho Ministerial y Secretaria de la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial; Víctor Ventura, Director de Transporte, Logística, Conectividad y Energía del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. Por parte de los organismos internacionales, participaron Azhar Jaimurzina y Gabriel Pérez de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL y Robert Nowak de la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Se destacó los avances recientes realizados por República Dominicana en materia de movilidad y seguridad vial, como la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial, la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la creación del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT). Se destacó que, junto con las nuevas normativas e instituciones, se ha realizado una mayor fiscalización, así como mejorar la coordinación al interior del Estado. Estas acciones en el ámbito de la movilidad están promoviendo inversiones coordinadas para ampliar el metro e incorporar nuevos buses, un teleférico y otros servicios no motorizados en la red de transporte público acciones que, junto con una renovación de la flota vehicular, la regulación de estacionamientos y la fiscalización de las medidas de seguridad vial están promoviendo una movilidad más sostenible. En el ámbito logístico, se destacaron las acciones para las regulaciones de peso; zonas y horarios operación de los camiones de carga, gestionar entregas nocturnas; centros logísticos; corredores exclusivos y almacenes para mejorar la logística urbana y la competitividad del sector.

Entre las recomendaciones de los grupos de trabajo para la logística nacional, se destacó la necesidad de armonizar la regulación de transito; regular el transporte de mercancías peligrosas; la inspección regular de los vehículos e infraestructura vial;

asignar número y placa a vehículos y remolques internacionales; controlar los permisos nacionales e internacionales de conducción; estandarizar el sistema de señalización y normas básicas para facilitar el tránsito internacional; hacer un uso correcto de las zonas de detención y considerar costos sociales en las evaluaciones. En el ámbito de la movilidad, se identificaron medidas de seguridad vial, como mejorar la iluminación y señalización; uso de tecnología y dispositivos de control; identificar rutas de evacuación ante emergencias; reforzar señalización de zonas escolares y paradas de transporte público; efectuar campañas de educación vial; uso de luces en vehículos durante el día. Especial mención merece los aportes realizados para crear un sistema de transporte público integrado (física, tarifario y tecnológico) multimodal, accesible y sostenible, a través de la ampliación de la línea del metro y rutas alimentadoras que incluya a las personas con capacidades reducidas, coordinar e integrar el transporte de carga y de pasajeros e impulsar alianzas público-privadas que permitan descongestionar el centro de las grandes ciudades.

9. Taller Nacional de México

Los días 13 y 14 de junio del 2017, la Unidad de Servicios de Infraestructura de la DRNI con el apoyo del Instituto Mexicano de Transporte (IMT) y la Dirección General de Proyecto Mesoamérica de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID), realizaron el taller nacional en las instalaciones del IMT en Querétaro. En la inauguración del evento participó Jessica Duque Roquero, Directora General de Vinculación de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte del Gobierno Federal de México, Marco del Petre Tercero, Secretario de Desarrollo Sustentable del Gobierno del Estado de Querétaro, Juan Carlos Rivas de AMEXCID, Roberto Aguerrebere, director del IMT y Gabriel Pérez de CEPAL.

En el evento participaron 70 representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, energía, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector laboral, así como un número importante de académicos en temas de logística y transporte del IMT, además de los representantes de los países que componen el Proyecto Mesoamérica ante la Comisión Técnica Regional de Transporte (CTRT). El objetivo del evento fue no solamente la creación de un espacio de discusión y análisis nacional para elaborar y validar las bases de las políticas nacionales de logística, sino también compartir con el resto de los expertos mesoamericanos las experiencias en materia de logística existentes en México.

La agenda del Taller incluyó una sesión de trabajo sobre el enfoque logístico de la planeación y el desarrollo económico regional, a través del establecimiento de Zonas Económicas Especiales (ZEE) en la que la Autoridad Federal Mexicana para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales y expertos de China y Panamá

compartieron sus conocimientos sobre el papel de las ZEE en la integración regional. El taller también incluyó la presentación de experiencias internacionales sobre el establecimiento y monitoreo de políticas de logística en Corea del Sur y los Países Bajos como en como una forma de brindar nuevos elementos a la discusión regional.

En el trabajo de grupo se estableció que los objetivos principales de la política debían ser mejorar el desempeño logístico nacional, afianzar la participación del país en las cadenas globales de valor y favorecer servicios de valor agregado incluyendo el uso de nuevas tecnologías. En este sentido, algunos indicadores para monitorear una política nacional de logística corresponden aquellos asociados a la Eficiencia: ahorros, tiempos, fluidez; Competitividad: Productividad, Calidad; Disrupción; Pérdidas por robo, mermas por diversas índoles incluyendo climáticas, además de otros elementos como emisiones ambientales y externalidades negativas generadas, entre otros.

Un tema que concentró buena parte del interés de los participantes fueron los asociados al uso de nuevas tecnologías en el sector logístico. Se partió del diagnóstico que en la región la brecha digital es amplia, por lo que contar ancho de banda es un requerimiento mínimo para al menos tener el seguimiento del transporte. Se destacó que para la logística y la cadena de suministro la seguridad, costo bajo, procesos estandarizados e implementación sencillas son las claves para una implementación exitosa. También se planteó la necesidad de apoyar la Planeación Nacional Logística con herramientas computacionales de optimización de ruteo junto a tecnológicas complementarias como georreferenciación, redes sociales, internet de las cosas (IoT) y big data, como una forma de dar mayor robustez a la toma de decisiones tanto públicas como privadas asociadas a la fluidez de la cadena de suministro, trazabilidad completa desde origen a destino, tiempo en frontera, puntos de congestión, consumos de combustibles, patrones de conducción, mecanismos para presión llantas, desgaste para medir la calidad de las vías, entre otros elementos. Se destacó la necesidad de considerar la tecnología como una inversión y no un gasto, para lo cual la disponibilidad de información pública y abierta es crucial.

10. Taller Nacional de Belice

El último taller Mesoamericano, fue el implementado los días 28 y 29 de noviembre el 2017 en la ciudad de Belmopán, Belice. En la inauguración se contó con la presencia de Rene Montero, ministro de Obras Públicas, Patrick Andrews, Viceministro de Asuntos Exteriores, Errol Gentle, Viceministro de Obras Públicas,

Ricardo J. Sánchez, director adjunto de la División de Recursos Naturales e Infraestructura y Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos también de CEPAL. Durante el evento participaron 30 representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector portuario, así como académicos en temas de logística. En las primeras sesiones se presentaron los avances realizados por el país en seguridad vial, en la competitividad de sus puertos y las tareas implementadas para la elaboración de su Máster Plan para el transporte integral (CNTMP, *Comprehensive National Transportation Master Plan for Belize 2030*) coordinado por el Departamento de Dialogo Público-Privado de la Oficina del Primer Ministro con financiamiento del BID. También se analizó el vínculo entre la estrategia de desarrollo sostenible del país 2016-2019 (GSDS) y el sector de la logística movilidad, destacando que la expansión y mejoramiento de la infraestructura nacional es crucial para potenciar la producción de bienes y servicios, especialmente aquellos asociados a los sectores estratégicos nacionales (agricultura, turismo y energía). Se destacaron las inversiones realizadas en las últimas décadas para el mejoramiento de la red interior de caminos que permitieron incrementar la conectividad, la competitividad y los servicios disponibles de una forma sostenible.

Al término del primer día de taller, se alcanzó un consenso sobre los principios de integralidad y sostenibilidad como base de la política nacional, para a partir de ellos, priorizar, financiar y promover acciones que favorezcan la complementariedad de la economía en beneficio de la competitividad y bienestar de la población. También se analizó el rol de la integración logística para una explotación más sostenible de los recursos naturales de América Latina y el Caribe, donde el país tiene un enorme potencial para participar en cadenas de valor agregado mesoamericanas vinculadas a los productos agrícolas. También se analizaron los desafíos sociales y ambientales en la provisión de infraestructura para la integración regional, destacándose que es fundamental una mejora en la conectividad y calidad de la conexión del país por aire, tierra y mar sin afectar la sostenibilidad nacional.

Dentro de los desafíos logísticos que presenta Belice se destaca la falta de infraestructura, especialmente en los caminos secundarios y terciarios, así como su debida mantención y señalización especialmente ante emergencias naturales. También se señaló la ausencia de instalaciones especiales para el comercio incluyendo aquellas de inspección, empaquetado y refrigeración en los puertos, la necesidad de incorporar mejoras y mayor tecnología, así como resolver la vulnerabilidad de mucha de la infraestructura existente ante inundaciones y el cambio climático y problemas de congestión por la no existencia de terrenos para la ampliación de puertos y aeropuertos internacionales. En el ámbito de la movilidad

se destacaron los problemas de inseguridad vial y la ausencia de servicios de transporte público regulares y confiables en las principales ciudades del país. Especial mención se hizo sobre la necesidad de realizar acciones de seguimiento de las reuniones realizadas como una forma de ir construyendo consensos sobre los procesos y no comenzar de nuevo ante cada proyecto.

En las conclusiones de las mesas de trabajo, se destacó la oportunidad que representa para el país unirse a este esfuerzo regional, especialmente por las mejoras en la competitividad de la economía que traería consigo. Se destacó que es fundamental dotar a la política de una visión de largo plazo, donde la participación del sector privado y la academia resulta fundamental como también el acompañamiento de las instituciones regionales. En este sentido, el taller contó también con la participación de la Sra. Lidia Fromm, Directora Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, quien destacó la importancia de los organismos multilaterales de desarrollo para brindar asesoría y resolver los problemas de coordinación y articulación de iniciativas a nivel nacional para luego priorizarlas y subirlas a un nivel regional. También destacó que, con este taller, la CEPAL y la Dirección Ejecutiva del PM daban por cumplido los compromisos emanados de las últimas cumbres de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, vinculadas a la logística y movilidad, coordinadas a través del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica.

Hallazgos y recomendaciones futuras

Una política de logística y movilidad coordinada a nivel subregional representa una enorme oportunidad para mejorar la eficiencia logística y la conectividad que brindan los servicios de movilidad a un costo mucho menor de lo que significaría brindar un servicio de la misma calidad de forma individual. La logística y movilidad adquieren entonces una importancia estratégica, en particular en cuanto a la planificación y gestión de las infraestructuras, el diseño de redes logísticas con criterio regional, buscando desarrollar terminales que operen en una escala que las torne eficientes y atractivas, conectadas adecuadamente con la economía global y con las redes internas. Donde una planificación de infraestructuras con una mirada de largo plazo y una inversión sectorial estable en el tiempo permite acompañar eficientemente la transformación productiva y adaptarse de mejor forma a los cambios económicos y nuevas preocupaciones sociales y ambientales que surgen con el desarrollo (Pérez-Salas, 2017).

Para que esta política sea una verdadera herramienta de desarrollo regional, se requiere sin embargo una serie de acciones y reformas para avanzar

progresivamente en su implementación. Dentro de estas acciones, se destacan las siguientes como prioritarias y urgentes:

- a. El fortalecimiento de las instancias de coordinación entre los países es un aspecto central en la consecución de una mejor integración, particularmente en la evaluación y financiamiento de infraestructuras especializadas para dar servicios regionales. Cuanto más se logre avanzar en el ámbito institucional, más se podrá fortalecer la integración y potenciar sus beneficios.
- b. Incorporar al sector privado y la sociedad civil como actores relevantes del proceso para asegurar la implementación y el compromiso de largo plazo. Esto es fundamental para generar acciones concretas que plasmen el espíritu de la política marco en una verdadera herramienta de desarrollo independiente de los gobiernos de turno y del nivel de compromiso que estos tengan con la integración regional. Sin este respaldo transversal, se corre el riesgo de que la política se convierta en un mero documento carente de acciones que apoyen su implementación. Dentro de los aspectos a desarrollar se encuentra resolver el tema del financiamiento y de la organización de los mercados regionales, resolver fallas regulatorias y funcionamiento de las asociaciones público-privadas, normativas regionales y convergencias regulatorias.
- c. Establecer metodologías y procedimientos que permitan priorizar y financiar infraestructuras subregionales, con una mirada que favorezca la complementariedad entre las distintas economías y, de ese modo, reducir los costos de operación, así como las externalidades negativas provocadas sobre el medio ambiente y la sociedad. Dentro de esta propuesta destacan una serie de acciones, tales como establecer un sistema de planeamiento y de toma de decisiones que permitan adecuar la nueva infraestructura al modelo actual de desarrollo diseñadas en función de las necesidades de la economía y del bienestar de sus habitantes. En este ámbito, analizar la institucionalidad y la contabilidad regulatoria y las condiciones de funcionamiento y maduración de los mercados resulta fundamental para mejorar la manera en la que los Estados planifican, evalúan, monitorean y fiscalizan las obras públicas y las concesiones para la maximización del beneficio social.
- d. Financiamiento para obras internacionales: Buena parte del financiamiento de la infraestructura se realiza mediante préstamos que muchas veces dificulta la creación de una mirada integral sobre el territorio y los servicios de infraestructura que se prestan en él. Por ello es importante consensuar con los países una estrategia regional de integración, que reconociendo y

valorando las diferencias existentes sobre el modelo de sociedad imperante, sea capaz de articular las distintas normativas y regulaciones técnicas y económicas en torno a un ideal de convergencia que fomente la integración logística y productiva.

Un aspecto destacable del proceso llevado a cabo en Mesoamérica fue la generación de un diálogo público-privado para la coordinación intersectorial que permitió aprovechar sinergias con otras instituciones y favorecer la construcción de una visión de Estado de largo plazo sobre la importancia de la logística y movilidad para el desarrollo de la región. Lo anterior es especialmente importante dado que los sectores de la infraestructura, provisión y regulación de servicios de transporte, tanto para personas (movilidad) como cargas (logística) son sectores que se caracterizan por tener un ambiente altamente cambiante y propensos a generar fuertes presiones sociales. Por ello en cada uno de los países, las primeras sesiones de trabajo se caracterizaron por ser bastante tensas, dado que el sector privado y la sociedad civil, ante la ausencia de mecanismos formales de participación, veían en el taller la oportunidad para presentar todas sus quejas frente al funcionamiento del sector. Fue ese sentido la metodología desarrollada por CEPAL permitieron encauzar estas discusiones de modo que fueran construidas y permitieran avanzar en el trabajo en grupo.

También se hizo patente en buena parte de los talleres la ausencia o desconocimiento generalizado de información estadística del sector transporte. Si bien los indicadores internacionales como el *doing business* o el LPI del Banco Mundial eran referenciados con bastante frecuencia por el sector privado, la ausencia de indicadores y estadísticas nacionales impedía muchas veces contrastar estos datos y separar el componente de percepción que estos indicadores internacionales tienen. Se destacó entonces la importancia de retomar la recolección de información sectorial por parte de los ministerios, para a partir de ellos generar indicadores confiables, periódicos y comparables que permitan monitorear el avance de las medidas de la política y apoyar la toma de decisiones tanto públicas como privadas. En este sentido la CEPAL ha realizado una propuesta metodológica para medir el progreso en la integración de infraestructura logísticas Mesoamericanas, que está implementando junto a la CTRT.

La conformación de una red nacional de expertos en logística y movilidad, compuesta por los representantes del sector público y privado, incluyendo a especialistas de transporte, obras públicas, comercio, aduanas, representantes del sector laboral, así como académicos en temas de logística y movilidad es una excelente oportunidad para los gobiernos nacionales para continuar profundizando

en el análisis de estas temáticas y darle seguimiento a este esfuerzo de forma sostenida en el tiempo.

Es importante destacar que si bien los desafíos logísticos que enfrentan los países mesoamericanos tienen causas comunes, como la falta de infraestructura, la precaria institucionalidad logística, la ausencia de mecanismos de coordinación pública-privado, la casi nula participación de la sociedad civil en la gobernanza del sector, la precariedad del sector automotor y la inseguridad generalizada de la actividad, tanto en su regulación como en la exposición ante siniestros vandálicos, entre otras múltiples razones, es importante tener presente que dada la heterogeneidad de la región y de los propios países, no es posible simplificar las problemáticas y buscar una única solución para todos. Cada país, aun teniendo los mismos desafíos, los enfrenta en un contexto distinto dada la institucionalidad existente, sus prioridades de desarrollo y los mecanismos de gobernanza desarrollados. Por ello no debe extrañar que la importancia relativa dada a la logística y movilidad difiera entre países, por lo cual es importante respetar los tiempos institucionales y el funcionamiento formal o informal de la gobernanza logística determinará los pasos a seguir para ir implementando las acciones definidas como prioritarias. Estas diferencias entre países son claves para entender también los pasos futuros y la necesidad de articular distintos tipos de iniciativas, así por ejemplo para el caso de Belice los desastres naturales y la resiliencia de la infraestructura con criterios ambientales más fuertes es un tema central, como para Honduras es el tema de la seguridad o para México el tema de la innovación y uso de tecnología de vanguardia en los procesos logísticos.

Conviene advertir que, pese a las enormes ventajas que el proceso de integración regional representa, la conformación de un mercado ampliado de logística y movilización puede provocar cambios significativos en la localización de las inversiones, en las regulaciones técnicas y económicas del sector, así como en la asignación de costos entre los países miembros del nuevo modelo de operación. Esta transferencia parcial de la soberanía nacional a instancias supranacionales representa un reto mayor, por lo que es de esperar que las complicaciones para la articulación de estas medidas no sean menores, así como la aparición de grupos de presión para evitar la convergencia regulatoria por parte de algunos sectores que se ven favorecidos por las actuales asimetrías o por los vacíos regulatorios existentes en la actualidad. Por ello es urgente fortalecer los procesos de integración regional atendiendo debidamente las asimetrías estructurales entre territorios y países, de modo que se aprovechen con ello todas las ventajas de una integración plena y sostenible.

Bibliografía

Altomonte, Hugo; Pérez-Salas, Gabriel; Sánchez Ricardo J. (2016). Un nuevo diálogo para la integración de las infraestructuras económicas de América Latina y el Caribe, en: *Desarrollo e integración en América Latina* (LC/G.2674), Santiago de Chile, diciembre.

Brown, R. (1966), *Transport and the Economic Integration of South America*, Washington, D.C., The Brookings Institution.

CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) (2009), "Infraestructura física e integración regional", Boletín FAL N.º 280, Santiago de Chile.

Cipoletta Tomassian, Georgina, Gabriel Pérez-Salas y Ricardo Sánchez (2010), "Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales", serie *Recursos Naturales e Infraestructura*, Nº 150 (LC/L.3226-P/E), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Fuentes Mohr, Alberto (1973), "La creación de un Mercado común, Apuntes históricos sobre la experiencia centroamericana" Instituto para la Integración de América Latina, INTAL - Banco Interamericano de Desarrollo, Argentina.

Jaimurzina, A, Pérez-Salas, G. y Sánchez, R. (2015): "Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional", serie *Recursos Naturales e Infraestructura*, Nº 174 (LC/L.4107), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Pérez-Salas, Gabriel (2017): "Institucionalidad y políticas de logística - Lecciones para América Latina y el Caribe del proceso implementado por la República de Corea", serie Recursos Naturales e Infraestructura, Nº 185 (LC/TS.2017/12), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Unidad de Servicios de Infraestructura (2013) "Bases para la formulación de una política de logística y movilidad en Mesoamérica" Documento de Trabajo, Unidad Servicios Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).





CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional como socios
esenciales del Proyecto Mesoamérica.**



**De los ODM a los ODS:
El cambio y la continuidad en el abordaje
de lo social en la agenda internacional
de desarrollo en Mesoamérica¹**

Por Adriana Velásquez

¹ Este texto corresponde a una adaptación del texto publicado en la Edición No. 3 de la Serie Notas para Políticas Sociales del Observatorio Centroamericano de Desarrollo Social de la Secretaría de la Integración Social Centroamericana (OCADES/SISCA).

En 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptó los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), como el nuevo horizonte de la agenda internacional de desarrollo al 2030, tras el cierre del período de implementación de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Si bien, los ODS se enmarcan en una visión de desarrollo distinta a la de los ODM, retoman varios de los desafíos sociales priorizados por estos últimos. En este marco, este documento proporciona una reflexión sobre el cambio y la continuidad en los ejes de estructuración de la agenda internacional de desarrollo, la definición del eje social de los ODS, y las nuevas fronteras de la integralidad de la política social, en el marco de la Agenda 2030.

La transición en el modelo de desarrollo

En 2001, la Secretaría de General de las Naciones Unidas introdujo a los ODM, como una herramienta para verificar la ejecución de los compromisos en la Declaración del Milenio (2000), especialmente en el apartado de desarrollo y la erradicación de la pobreza², en relación a una línea base establecida en 1990 (Secretaría General de las Naciones Unidas, 2001).

En este contexto, los ODM centraron su atención en la pobreza, como el principal desafío para el desarrollo (*Committee for Development Policy*, 2012). Los primeros siete objetivos se enfocaron en torno a sus causas y/o sus consecuencias, particularmente en el campo de la educación, la equidad de género, la salud, la vivienda y el acceso a servicios sociales básicos, como el agua potable y el saneamiento (Grupo de Desarrollo de las Naciones Unidas, 2013). Por consiguiente, pusieron sobre la mesa la importancia de garantizar un conjunto básico de derechos sociales para el desarrollo de capital humano (*id.*).

El octavo y último objetivo se formuló en torno a la ayuda internacional necesaria para abordar estos problemas. Por lo tanto, reconoció la relevancia de promover una alianza mundial para el desarrollo que permitiera construir una arquitectura de financiamiento para el desarrollo más efectiva, especialmente en temas como comercio internacional, ayuda oficial para el desarrollo (AOD), deuda externa, acceso a tecnología y medicamentos, entre otros (*Committee for Development Policy*, 2012 y Grupo de Desarrollo de las Naciones Unidas, 2013).

² La Declaración del Milenio representa un marco político para el cumplimiento articulado de compromisos asociados no solo con el desarrollo y la erradicación de la pobreza, sino también: la paz, la seguridad y el desarme; la protección del entorno común; los derechos humanos, la democracia y el buen gobierno; la protección de las personas vulnerables; la atención especial a las necesidades de África; y el fortalecimiento de las Naciones Unidas (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2000).

Desde esta perspectiva, lo social ocupó un lugar notablemente predominante en el listado de objetivos y metas de los ODM, frente a lo ambiental, lo económico y lo institucional (Figura 1). Si bien, este rasgo es una de las razones por la cual esta agenda fue definida como reduccionista³; refleja un afán por reivindicar lo social, tras varias décadas de primacía del crecimiento económico, como objetivo central de la comunidad internacional (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD-, 2003).

En medio de la tensión entre la agenda normativa gestada en el seno de las Naciones Unidas desde la década de 1980 y la desregulación del sistema económico internacional (Comisión Económica para América Latina y el Caribe -CEPAL-, 2016a), los ODM surgieron como "*una incipiente política social global*", frente a un proceso de globalización basado en la mera liberalización económica (Sanahuja, 2011).

Bajo el paradigma del desarrollo humano, focalizaron su atención en el resguardo de garantías mínimas necesarias para reducir costes sociales y ambientales "altamente sensibles" de las políticas económicas liberales. De manera particular, retomaron diferentes compromisos sociales adquiridos en distintas conferencias y cumbres de desarrollo, realizadas en décadas anteriores, pero que al inicio del nuevo milenio no se habían cumplido (PNUD, 2003)⁴.

Aunque esta elección de prioridades renovó la credibilidad en la agenda social internacional (al estimar el logro de distintos compromisos rezagados), mejoró la

³ En términos generales, los ODM han sido criticados por la falta de inclusión de temas económicos, ambientales o políticos; pero también por la manera limitada en la cual se tratan los temas incluidos, como ejemplo, el de educación. Si bien, la educación es un tema abordado como central, su abordaje predominante se refiere a la educación primaria y se omite la relevancia de la educación preescolar o la formación profesional (Grupo de Desarrollo de las Naciones Unidas, 2013). Además de este reduccionismo temático, han sido cuestionados por su reduccionismo programático y geográfico. Se ha señalado que sus apuestas fueron limitadas en términos programáticos, ya que las metas a cumplir en 2015 se calcularon conforme al ritmo de avance registrado en la década de 1970 y 1980; y no a partir de uno más ambicioso que supusiera un avance más acelerado (Vandemoortele, 2012). Por otro lado, se han identificado las limitaciones de su alcance geográfico, porque su cumplimiento se solía tratar como un asunto únicamente a monitorear en los países en desarrollo; y no en los países desarrollados.

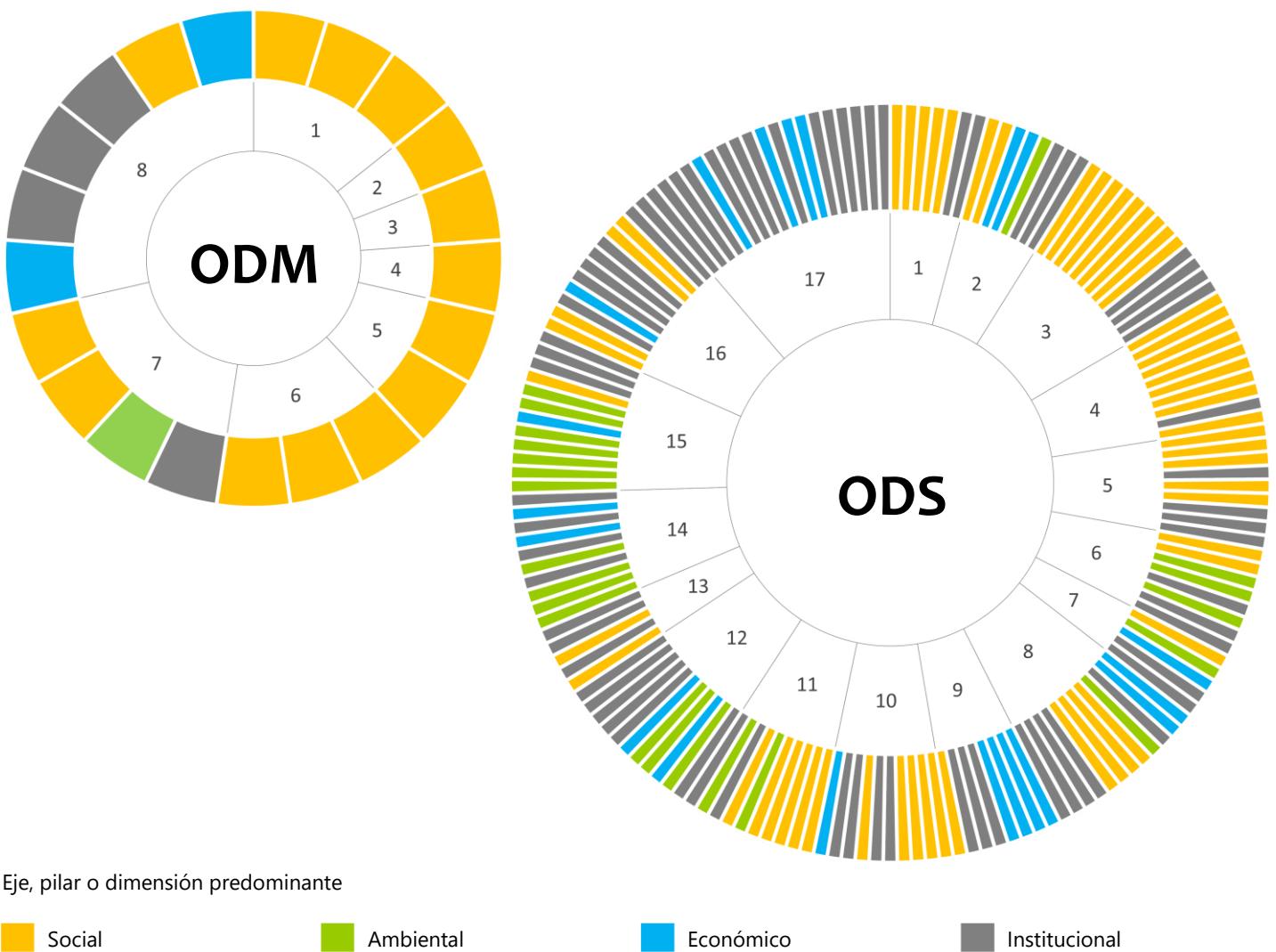
⁴ Como por ejemplo, el compromiso de eliminar o reducir el hambre y la desnutrición para el año 2000 (Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, década de 1980; y Cumbre Mundial en favor de la Infancia, 1990); proporcionar educación primaria universal para el año 2000 (Cumbre Mundial en favor de la Infancia, 1990); facilitar atención sanitaria a todas las personas para finales del siglo (Declaración de Alma Ata, 1977); reducir en al menos una tercera parte más la mortalidad infantil durante la década de los 90 (Cumbre Mundial en favor de la Infancia, 1990); conseguir el acceso universal al agua potable primero para el año 1990 y después para 2000 (Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, década de 1980; y Cumbre Mundial en favor de la Infancia, 1990) y entre otros mencionados en PNUD (2003).

gestión del desarrollo internacional⁵ y contribuyó a la obtención de resultados concretos en la mejora de las condiciones de vida de millones de personas (Secretaría General de las Naciones Unidas, 2015; y PNUD, 2016); se vio limitada frente a la complejidad de desafíos asociados a la pérdida del dinamismo del comercio internacional, la inestabilidad económica, la concentración de la riqueza, la degradación ambiental, el cambio climático, la inseguridad ciudadana, entre otros (Steven y Kubitschek, 2013, CEPAL, 2016a y PNUD, 2016a; Cohen; Rabier; y Shimi, 2017).

De este modo, los ODS retoman los ODM, con el afán de completar el trabajo inacabado; pero van mucho más allá, ante la urgencia de transitar de una acción asistencial a una más estructural capaz de satisfacer las necesidades de la generación presente, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades⁶. Particularmente, releva la importancia de esfuerzos que permitan entre muchas cosas, distribuir de manera más equitativa los beneficios de la globalización, cambiar los patrones de producción y consumo que amenazan con sobrepasar los límites materiales del planeta; y resolver diferentes situaciones de conflicto, inseguridad y violencia que atentan contra el bienestar de las personas (*UN System Task Team on the Post -2015 UN Development Agenda*, 2012).

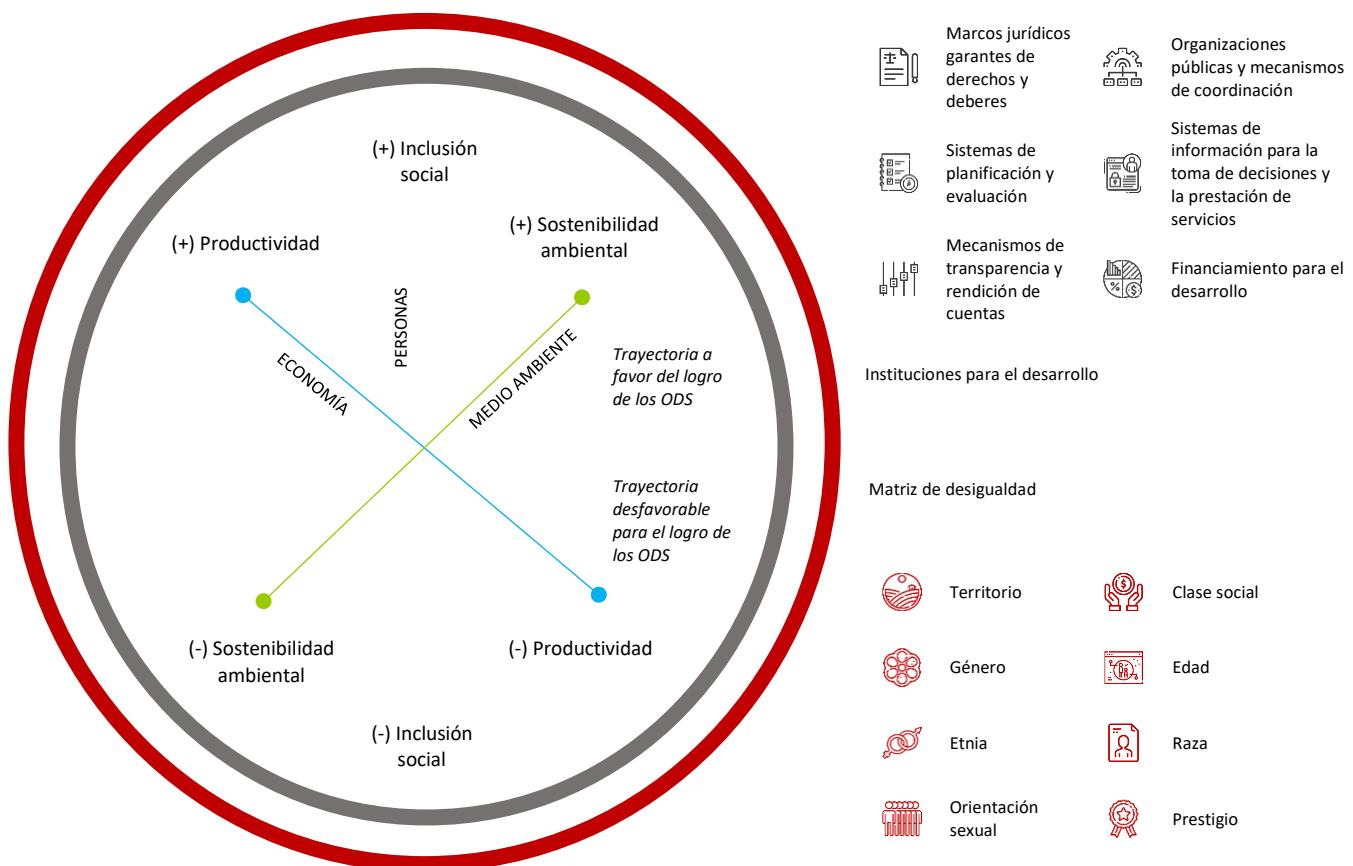
⁵ A partir de Stalker (Ed.) (2008), Lomazzi, Borischi y Laaser (2014) y Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2016), se identifica que entre estos aportes se encuentran: el establecimiento de marco internacional de prioridades para una mayor alineación programática de diferentes socios de la cooperación internacional, una mejor abogacía y la movilización política en torno a temas esenciales para el bienestar de las personas y una mayor articulación multiescalar de esfuerzos multi-actor; la identificación de cadenas de valor efectivas para el logro sinérgico y acelerado de diferentes objetivos de política pública que consideren diferentes particularidades geográficas y poblacionales; la generación de un punto de referencia para el diseño, la implementación y la evaluación de instrumentos de política pública relativos a asuntos prioritarios para el desarrollo; y el fortalecimiento de los sistemas estadísticos y los mecanismos para la evaluación internacionalmente comparable en el cumplimiento de metas.

⁶ Alusión a la definición del desarrollo sostenible del Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo "Nuestro Futuro Común" (1987).

FIGURA 1. La distribución de las metas de los ODM y los ODS, según sus ejes, pilares o dimensiones.

Notas: En términos operativos, el desarrollo sostenible es el resultado de la acción integrada de decisiones y acciones en torno a cuatro ejes, pilares o dimensiones analíticos que se afectan mutuamente: el social, el ambiental, el económico y el institucional. A partir de Alfaro (2008); Barahona (2013); Bonvecchi y Scartascini (2015); Bustelo (2007); Cecchini y Martínez (2011); CEPAL (2016b); Del Pino y Rubio (2013); División de Desarrollo Sostenible (2001); Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2007); Fantova (2013); Franco (2002); Gobierno de El Salvador (2014); Herrera y Castón (2003); Moreno (2012); Satriano (2006); Sojo (2013); Sotelo (2010) y Urquiza (2012), se identifica que las metas con un matiz social predominante son aquellas que están asociadas a la salud, la alimentación, la nutrición, la educación, la cultura, el deporte, la prevención de la violencia, el empleo, la empleabilidad (incluyendo la formación profesional), la protección social (incluyendo la asistencia social y la seguridad social), los asentamientos humanos, la vivienda y los servicios básicos (agua, saneamiento, electricidad y transporte de personas); y la atención a necesidades específicas de grupos poblacionales rezagados, como la niñez y adolescencia, la juventud, la población adulta mayor, las mujeres, los pueblos indígenas y afrodescendientes, las personas migrantes y las personas con discapacidad. Las metas con un matiz ambiental predominante son aquellas referidas al manejo y/o conservación de recursos naturales (como el agua y los bosques) y ecosistemas (terrestres y marinos); y la atención al cambio climático. Las metas con un matiz económico predominante son aquellas referidas al funcionamiento de la estructura económica, las dinámicas de los sectores productivos (como agricultura, minería, industria, construcción, comercio, transporte, entre otros); la configuración de matriz energética; los patrones de consumo; y la inclusión financiera. Por último, las metas con un matiz institucional predominante son aquellas relativos a la mejora de marcos jurídicos, esquemas organizacionales, herramientas técnico-operativas y flujos de recursos (financieros, técnicos y/o materiales) asociados con la promoción del desarrollo sostenible en general. En reconocimiento de la interdependencia que existe entre cada uno de los ejes, pilares o dimensiones, esta propuesta de clasificación no busca que las metas de los ODS sean tratadas como cuestiones sectoriales; sino más bien, evidenciar las variaciones en multidimensionalidad de la agenda internacional de desarrollo. El detalle de esta clasificación puede encontrarse en la serie de indicadores sociales No. 43 sobre la distribución de las metas de los ODM y los ODS, disponible en el portal del OCADES.

Fuente: elaboración propia a partir del listado oficial de los indicadores de los ODM y los ODS.

FIGURA 2. Modelo de intervención de la Agenda 2030

Fuente: CEPAL (2016a, 2016b y 2016c), PNUD (2016b), Martínez y Maldonado (2017) y Spicker (2014).

En este contexto, promueven una nueva ecuación entre las fuerzas del desarrollo que cumpla tres funciones básicas:

- Gestionar de manera más adecuada las sinergias y tensiones entre procesos relacionados con la economía (medidos desde el punto de vista de la producción), las personas (analizados desde las dinámicas de inclusión social) y el medio ambiente (en función de la sostenibilidad ambiental) (CEPAL, 2016a y 2016b; y PNUD, 2016b)⁷.

⁷ A partir de Salcedo, M.; Rebolloso, F.; y Barber, C. (2010), se reconoce que la combinación de una trayectoria favorable en términos sociales y ambientales llevaría a un desarrollo “soportable”, la de lo social y lo económico, a uno “equitativo” y la de lo ambiental y lo económico, a uno “viable”. Solo la combinación de lo social, lo económico y lo ambiental produciría un desarrollo sostenible.

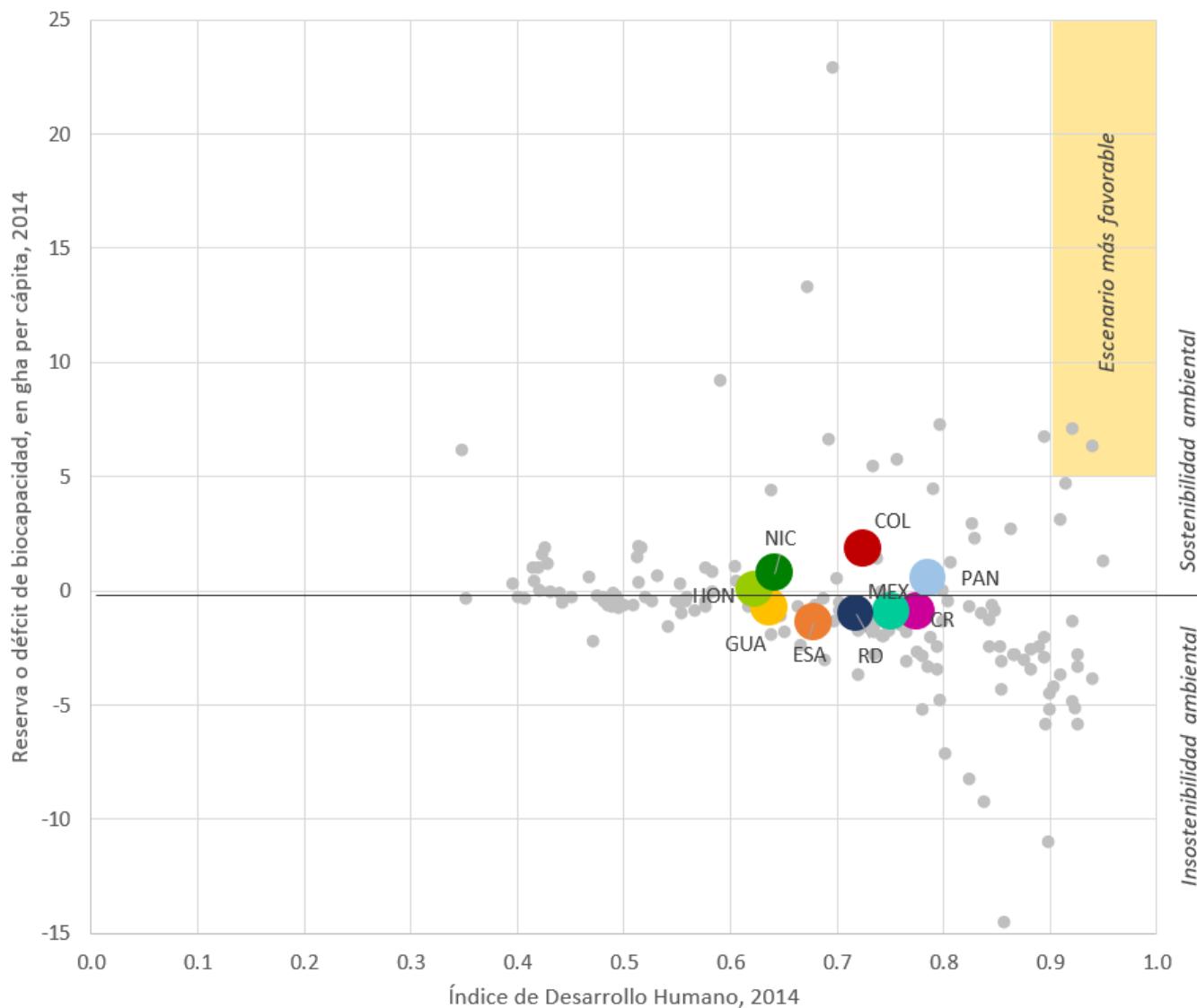
- Favorecer el establecimiento de instituciones económicas, sociales, culturales y políticas capaces de mover el curso de la trayectoria de la humanidad hacia el horizonte deseado⁸.
- Reducir de manera más efectiva la inequidad de los procesos de desarrollo, a través de una construcción más inclusiva de capacidades y un mejor reparto de medios, oportunidades y resultados⁹.

Ante la interdependencia de estas funciones, la Agenda 2030 contempla objetivos y metas indivisibles que deben ser cumplidas de manera integrada, por los distintos países del mundo, sin importar sus niveles de desarrollo. Tomando en cuenta, la diversidad de estrategias por medio de las cuales pueden ser alcanzadas, permite que cada uno de los países establezca el camino concreto a seguir, en coherencia con sus prioridades, realidades y capacidades (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2015).

⁸ A partir de Hodgson (2011), se presenta a las instituciones como un conjunto de reglas informales y formales que estructuran las interacciones sociales, a lo largo del tiempo. En ese sentido, limitan, pero a la habilitan el comportamiento de diferentes actores, ya sean colectivos o individuales. De este modo, no equivalen a organizaciones públicas.

⁹ A partir de Sen (1993), se entiende a las capacidades como aquellas combinaciones de medios, oportunidades y resultados que le permiten a una persona hacer o ser, conforme a sus preferencias.

FIGURA 3. Aproximación a la posición de la trayectoria de desarrollo de los países de la Región SICA, en términos sociales, económicos y ambientales.



Notas: (1) Se presenta el índice de desarrollo humano ya que permite tener una aproximación a la convergencia de los procesos de producción y los de inclusión social, en tanto considera aspectos relacionados con el acceso a oportunidades educativa, una vida sana y el tamaño de la producción por persona; y el déficit o reserva de biocapacidad per cápita porque refleja la sostenibilidad ambiental de la huella ecológica per cápita. (2) Se presenta la información disponible para 171 países del mundo: Afganistán; Albania; Alemania; Algeria; Angola; Antigua y Barbuda; Argentina; Armenia; Australia; Austria; Azerbaiyán; Bahamas; Bahréin; Bangladesh; Barbados; Bélgica; Benín; Bután; Bielorrusia; Bolivia; Bosnia y Herzegovina; Botswana; Brasil; Brunei; Bulgaria; Burkina Faso; Burundi; Cabo Verde; Camboya; Camerún; Canadá; Chad; Chile; China; Chipre; Colombia; Comoras; Congo; Corea del Sur; Costa Rica; Côte d'Ivoire; Croacia; Cuba; Dinamarca; Djibouti; Dominica; Ecuador; Egipto; El Salvador; Emiratos Árabes Unidos; Ecuatorial Guinea; Eritrea; Eslovaquia; Eslovenia; España; Estados Unidos; Estonia; Etiopía; Fiji; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Gambia; Georgia; Ghana; Granada; Grecia; Guatemala; Guinea; Guinea-Bissau; Haití; Honduras; Hungría; India;

Indonesia; Irán; Iraq; Irlanda; Israel; Italia; Jamaica; Japón; Jordania; Kazajistán; Kenia; Kirguistán; Kuwait; Laos; Lesoto; Letonia; Líbano; Liberia; Libia; Lituania; Luxemburgo; Macedonia; Madagascar; Malasia; Malawi; Mali; Malta; Marruecos; Mauritania; Mauricio; México; Micronesia; Moldavia; Mongolia; Montenegro; Mozambique; Myanmar; Namibia; Nepal; Nicaragua; Níger; Nigeria; Noruega; Nueva Zelanda; Omán; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Papua New Guinea; Paraguay; Perú; Polonia; Portugal; Qatar; Reino Unido; República Centroafricana; República Checa; República Democrática del Congo; República Dominicana; Rumania; Rusia; Ruanda; Saint Lucia; Samoa; Sao Tome and Príncipe; Senegal; Serbia; Sierra Leona; Singapur; Siria; Sri Lanka; Sudáfrica; Sudan; Sudán del Sur; Suecia; Suiza; Suazilandia; Tailandia; Tayikistán; Tanzania; Timor-Leste; Togo; Tonga; Trinidad y Tobago; Túnez; Turkmenistán; Turquía; Ucrania; Uganda; Uruguay; Uzbekistán; Venezuela; Viet Nam; Yemen; Zambia; Zimbabwe.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de Global Footprint Network y PNUD (2017b).

La transformación en el abordaje de lo social: de la pobreza multidimensional a la triada del bienestar, la inclusión y la equidad (B+I+E)

En este nuevo paradigma, las metas sociales consignadas en los ODM son parte de los ODS, pero como parte de una sombrilla más extensa que está compuesta por un tejido más complejo de interacciones. La importancia de lo social ya no está en la “monopolización de la agenda” o “la reducción multidimensional de la pobreza”, sino más bien, en la capacidad de las sociedades para garantizar el bienestar de las presentes y futuras generaciones, en un mundo cada vez más incierto¹⁰.

En ese sentido, los ODS buscan mejorar el funcionamiento de mecanismos de inclusión social, por medio de los cuales, las personas participan de manera interaccionada en diferentes mecanismos de acceso a bienestar, provistos por el mercado, el sistema político y las redes sociales. En las sociedades con sistemas económicos capitalistas y regímenes políticos democráticos, estos mecanismos están asociados a: 1) los procesos de producción y consumo; 2) los beneficios de las políticas públicas asociados con el cumplimiento de diferentes derechos y deberes - civiles, políticos, sociales, económicos, culturales, ambientales y digitales¹¹; y 3)

¹⁰ A partir de Morales (1994) y Martínez (2008), se tiende al bienestar como la capacidad para manejar la incertidumbre en la satisfacción de diferentes necesidades y expectativas, frente a diferentes riesgos presentes en la vida cotidiana como la enfermedad, la vejez, la discapacidad, el divorcio, el abandono, la muerte, entre otros. Esta capacidad puede tener expresiones materiales y otras subjetivas. Entre las manifestaciones materiales, se encuentran, por ejemplo, el acceso a diferentes bienes y servicios que configuran las condiciones de vida; y entre las subjetivas, la felicidad, la autoaceptación, la percepción de crecimiento personal, la opinión sobre la calidad de las relaciones con los demás, la percepción de contribución social, la confianza en la sociedad o el haber encontrado un sentido a la vida (Blanco y Diaz, 2005; y Casas, 2015).

¹¹ En este planteamiento se hace referencia a los derechos humanos de primera, segunda, tercera y cuarta generación. De acuerdo a Martinez (2014), la primera contempla derechos individuales (como el derecho a la vida, a la integridad física y la expresión); la segunda generación, derechos asociados con el disfrute individual de condiciones materiales para el bienestar (como el derecho a la educación, la salud, el empleo, la seguridad

redes sociales que los protejan del aislamiento y les provean diferentes apoyos, pero además, operen libres de estigmas u otros tratos discriminatorios, violencia o comportamientos que entren en conflicto con las normas sociales -como los delictivos¹². A partir de la confluencia de diferentes fuerzas de participación socialmente legítimas o no, se configuran diferentes espacios sociales, en el marco de los cuales, existen diferentes "formas de estar" en la sociedad¹³ y distintos márgenes de bienestar¹⁴.

Bajo el lema de "no dejar a nadie atrás", emprenden "un plan de mejora", basado en la promoción de una distribución más equitativa de los medios y oportunidades de los cuales los individuos disponen para desarrollar sus capacidades y participar legítimamente en los diferentes mecanismos de inclusión social, pero también, en el reparto de los resultados de bienestar. Por lo tanto, presta especial atención a la manera diferenciada en la cual se distribuyen los déficits de inclusión "legítima" y de

social y la vivienda); la tercera, derechos más colectivos asociados con la autodeterminación cultural y el entorno ambiental; y la cuarta, derechos asociados a la vida en el mundo digital.

¹² Las redes sociales son relaciones por medio de las cuales se crean lazos de vinculación social; de colaboración o apoyo; y de intercambio de significativos para interpretar y explicar la experiencia cotidiana (Lozano y Zapata, 2009). Estas se (re) configuran a medida que el individuo participa en diferentes procesos de socialización que ocurren en distintos ámbitos, como el familiar, el comunitario, el educativo o el laboral (Spicker, 2014)

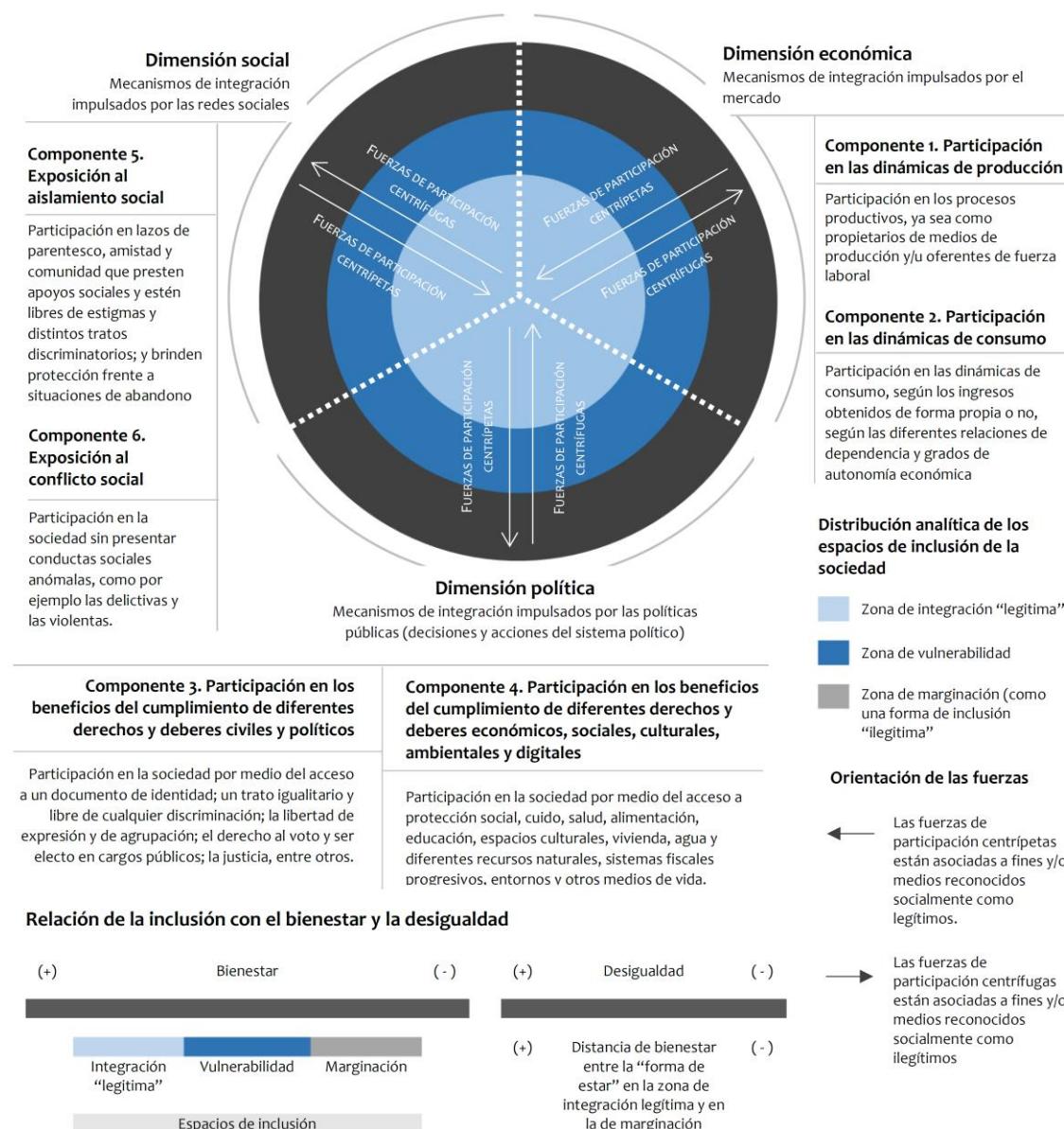
¹³ Por ejemplo, un joven que está desempleado vive como dependiente de un padre y madre, inserto formalmente en el mercado laboral, y cursa su educación superior en una entidad pública, presenta una situación de inclusión social diferente a la de una joven desempleada que vive a cargo de abuelos sin acceso a una pensión y no está matriculada en la escuela. A su vez, estas formas de estar en la sociedad son distintas a la de un joven que no trabaja, pero asiste a una escuela privada, su madre es ama de casa y ambos viven de las remesas enviadas por su padre que está en Estados Unidos. Por consiguiente, la inclusión social es un fenómeno de distintas intensidades que puede variar no solo entre personas, sino también a lo largo del tiempo (Laparra, *et al.*, 2007 y Subirats, *et al.*, 2003). Hoy se puede tener un determinado perfil de inclusión social y en unos años, otro. El paso de un perfil a otro responde a la interacción de fuerzas que acercan o alejan a los fines y medios socialmente definidos como legítimos, en el marco de distintos procesos de reproducción social (Merton, 1964). Los resultados de esta interacción pueden facilitar el ingreso a formas de estar socialmente válidas (como la participación en los procesos productivos empleo formal) o no (como la participación en procesos productivos ilícitos asociados a diferentes actividades delictivas), extienden su duración o promueven su terminación. La convergencia de estas fuerzas depende de factores asociados con los atributos de los individuos, pero también de su entorno. Entre los factores asociados a atributos del individuo se encuentran por ejemplo, su perfil educativo, su capacidad de trabajo, su récord delictivo o su cercanía familiar; y entre los referidos a su entorno, se pueden destacar la capacidad del mercado laboral para proporcionar empleo a todos los que lo requieren; la transición demográfica y la reconfiguración de las demandas sobre el sistema político; el financiamiento a las políticas públicas; el contexto de inseguridad ciudadana, entre otros (Reygadas, 2004; y Bradshaw, Kemp, Baldwin y Rowe, 2004).

¹⁴ En la medida que representan suponen un disfrute diferenciado a factores determinantes para el bienestar asociados con la calidad del espacio (como el entorno físico en donde se desarrollan las diferentes interacciones sociales), el equilibrio en el tiempo dedicado a diferentes actividades (como las vinculadas al trabajo, la vida familiar, las relaciones interpersonales y las recreativas) y la sana convivencia (como referencia a modos de vida en distintos ámbitos cotidianos-la familia, el trabajo, el espacio público, basados en la tolerancia frente a la diversidad, la aceptación y la confianza, entre otros valores) (CEPAL, 2013).

bienestar, a partir de la confluencia de diferentes factores de desigualdad que se acumulan y potencian mutualmente a lo largo de la vida.

FIGURA 4. Los componentes de la inclusión social y su relación con el bienestar y la equidad

En términos generales, la inclusión social se refiere a las diferentes formas en los que los individuos participan en la sociedad, de acuerdo, a la interacción de fuerzas del mercado, las políticas públicas y las redes sociales que los acercan o alejan a de los fines y medios socialmente definidos como legítimos. Estas formas de estar representan espacios sociales que se diferencian entre sí, según su capacidad para manejar los riesgos sociales que implica vivir (bienestar). La diferencia entre el



espacio social más legítimo y el más ilegítimo varía conforme a la profundidad de la desigualdad.

Fuente: elaboración propia a partir de Bauman (2011); Blanco y Diaz (2005) y Casas (2015); Hernández (2008); Hernández (2010); Laparra, *et al.* (2007); Lozano y Zapata (2009); Martínez (2008); Martínez (2014); Márquez, Chong, Duryea, Mazza y Ñopo -Coord.- (2007); Matulic (2013); Marshall y Bottomore (1998); Merton (1964); Montes de la Oca (1999); Moriña (2007); Reygadas (2004); Subirats, *et al.* (2003); y Subirats, Alfama y Obradors (2009).

CUADRO 1. Transición en el contenido de metas del Eje Social de los ODM a los ODS, en el marco de composición multidimensional de la inclusión social

Dimensiones y componentes de la inclusión social	ODM	ODS	
Económica (mecanismos de inclusión generados por el mercado)	De participación en las dinámicas de producción	Capital	M 1.4 Acceso a capital M 10.1 Crecimiento de ingresos de los más pobres M 8.5 Empleo pleno, productivo y decente; M 8.6 Empleo juvenil; M 8.7 Trabajo forzoso y trabajo infantil; M 8.8 Seguridad laboral; M 10.4 Salarios para la igualdad; y M 10.7 Migración laboral.
	De participación en las dinámicas de consumo	Trabajo M1B Empleo pleno, productivo y decente	M1.1 Pobreza monetaria extrema; M1.2 Pobreza en todas sus dimensiones; y M 15.9 Integración de los valores de los ecosistemas y la biodiversidad a las estrategias de reducción de pobreza
Política (mecanismos de inclusión generados por el sistema político, vía políticas públicas)	Participación en los beneficios del cumplimiento de diferentes derechos y deberes civiles y políticos	Identidad civil Libertad Participación política	M 16.9 Acceso a una identidad jurídica. M. 16.1 Protección de libertades fundamentales M 5.5. Participación plena de las mujeres en la vida política, económica y pública; e igualdad de oportunidades de liderazgo.
	Participación en los beneficios del cumplimiento de diferentes derechos y deberes civiles y políticos	Seguridad alimentaria y nutricional Hambre y Malnutrición	2.1 Hambre; y 2.2 Malnutrición.

CUADRO 1. Transición en el contenido de metas del Eje Social de los ODM a los ODS, en el marco de composición multidimensional de la inclusión social

Dimensiones y componentes de la inclusión social		ODM	ODS
deberes sociales, económicos, culturales y ambientales	Educación	M 2A Culminación de la educación primaria	M 4.1 Acceso y culminación de la educación primaria y secundaria de calidad; M 4.2 Acceso a servicios de desarrollo en la primaria infancia y educación preescolar; M 4.3 Acceso a formación técnica, profesional y universitaria; M 4.4. Desarrollo de competencias para el empleo y el emprendimiento; M 4.5 Acceso igualitario a todos los niveles de educación y formación profesional (por género, discapacidad, etnia, entre otros); M 4.6 Alfabetismo y desarrollo de nociones elementales de aritmética en adultos; M 4.7 Conocimientos sobre el desarrollo sostenible; M 4.a Instalaciones educativas y entornos de aprendizaje seguros, inclusivos y eficaces; M 4.c Formación de docentes; y M 13.3 Mejora de la educación asociada con la mitigación y adaptación al cambio climático.
Cultura			M 11.4 Protección del patrimonio cultural.
Salud	M4A Mortalidad en la niñez; M5A Salud materna; M5B Salud reproductiva; M6A, 6B y 6C Prevención y tratamiento de enfermedades infecciosas; y M8E Acceso a medicamentos esenciales	M 3.2. Mortalidad en la niñez; M 3.1 Mortalidad materna; M 3.7 y 5.6 Salud sexual y reproductiva; M 3.3 Prevención y tratamiento de enfermedades infecciosas; M 3.8 Cobertura sanitaria universal (servicios, medicamentos y vacunas) M 3.4 Prevención, tratamiento y mortalidad de enfermedades no transmisibles; M 3.5 Prevención y tratamiento del abuso de sustancias adictivas; M 3.6 Mortalidad y lesiones por accidentes de tráfico; y M 3.9 Mortalidad por productos químicos peligrosos y contaminación del entorno;	
Vivienda y	M7C Acceso a servicios de agua	M 6.1 Acceso a agua potable; M 6.2 Acceso a servicios de saneamiento;	

CUADRO 1. Transición en el contenido de metas del Eje Social de los ODM a los ODS, en el marco de composición multidimensional de la inclusión social

Dimensiones y componentes de la inclusión social		ODM	ODS
	servicios básicos	potable saneamiento	y M 7.1 Acceso a servicios energéticos; y M 11.1 Acceso a vivienda y servicios básicos.
	Asentamientos humanos	M7D Asentamientos humanos urbanos precarios (tugurios)	M 11.1 Mejora de barrios marginales; M 11.2 Sistemas de transporte y seguridad vial; M 11.3 Urbanización y gestión de los asentamientos humanos. M. 11.7 Acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros
	Protección social (incluyendo el cuidado)		M 1.3. y M 10.4 Acceso a protección social; M 1.5 Reducción de vulnerabilidad y fomento de la resiliencia frente a perturbaciones económicas, sociales, ambientales y climáticas; M 11.5 Protección social frente a desastres; M 13.1 Fortalecimiento de la resiliencia y adaptación a los riesgos climáticos y los desastres naturales; M 5.4 Reconocimiento del trabajo doméstico no remunerado y acceso a servicios de cuidado como parte de la protección social
	Obligaciones tributarias		M 10.4 Adopción de políticas fiscales progresivas para una mayor igualdad
Social (mecanismos de inclusión impulsados por las redes sociales)	Participación en lazos de parentesco, amistad y comunidad que prestan apoyos y están libres de prácticas discriminatorias	Equidad TIC	M3A Equidad de género en la educación 8F Acceso a TIC M 5.1. Múltiples formas de discriminación contra las mujeres y niñas; M 10.2 Promoción de la inclusión social, independientemente de la edad, sexo, discapacidad, raza, etnia, origen, religión, situación económica y otra condición; y M 10.3 Igualdad de oportunidad y reducción de desigualdad de resultados. M 9.c Acceso a TIC; y
	Participación en la vida social sin estar	Violencia	M 16.1 Formas de violencia y mortalidad; M 16.2 Formas de violencia contra niños; y

CUADRO 1. Transición en el contenido de metas del Eje Social de los ODM a los ODS, en el marco de composición multidimensional de la inclusión social

Dimensiones y componentes de la inclusión social	ODM	ODS
expuesto a conductas delictivas violentas.	o	M 5.2. Violencia contra las mujeres y niñas; y M 5.3 Prácticas nocivas en contra del desarrollo de las niñas (matrimonio infantil y mutilación genital).

Fuente: elaboración propia a partir de las dimensiones y componentes de la inclusión social propuestas por Velásquez (2015: 156); y los enunciados de las metas de los ODS disponibles en la Resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", adoptada el 25 de septiembre de 2015.

En este contexto, los ODS retoman las prioridades consignadas en las distintas metas "sociales" de los ODM, pero introducen otras. Entre ellas, se destacan:

- La participación de los individuos en el mercado, por medio del acceso a capital (tierras, insumos productivos, créditos, entre otros), de una manera más equitativa. La atención ya no solo se centra en el fomento del trabajo pleno, productivo y decente.
- La mejora del funcionamiento del mercado laboral, por medio de la erradicación del trabajo forzoso y el infantil; el fomento de la seguridad laboral; la promoción del empleo juvenil; el tratamiento de los salarios, como instrumento para una mayor igualdad; y la gestión de la migración internacional.
- El cumplimiento de un conjunto más diverso de derechos. Además del derecho al empleo, la educación, la salud y la vivienda, se encuentran otros asociados con: la protección social, el cuidado, la identidad jurídica, la participación política - especialmente de las mujeres-, la alimentación, la cultura, el transporte y los entornos públicos.
- La universalización de la protección social, especialmente entre aquellos que necesitan apoyos para superar los estragos de shocks sociales, políticos, ambientales o económicos y desarrollar resiliencia frente a futuras pérdidas de ingresos.
- El desarrollo de capacidades humanas (por medio de distintos servicios básicos), pero también de las condiciones para poder ejercerlas (por ejemplo, las asociadas con los cambios en la matriz productiva, la gestión de la migración internacional y la conservación del medio ambiente, como un medio de vida esencial)
- La reducción de múltiples formas de violencia, especialmente en contra de la mujer y la niñez.
- La lucha contra una matriz de desigualdad más amplia. Además de las brechas por género, se enfatiza en la reducción de aquellas dadas por los ingresos, la edad, la etnia, la discapacidad, los ingresos u otra condición de exclusión. A la vez, aboga por

el cierre progresivo de las disparidades en el acceso a medios, oportunidades y resultados, pero también en el desarrollo de las capacidades necesarias para aprovecharlas de manera adecuada y oportuna. En ese sentido, aborda la relevancia de promover la igualdad, por medio de obligaciones tributarias progresivas.

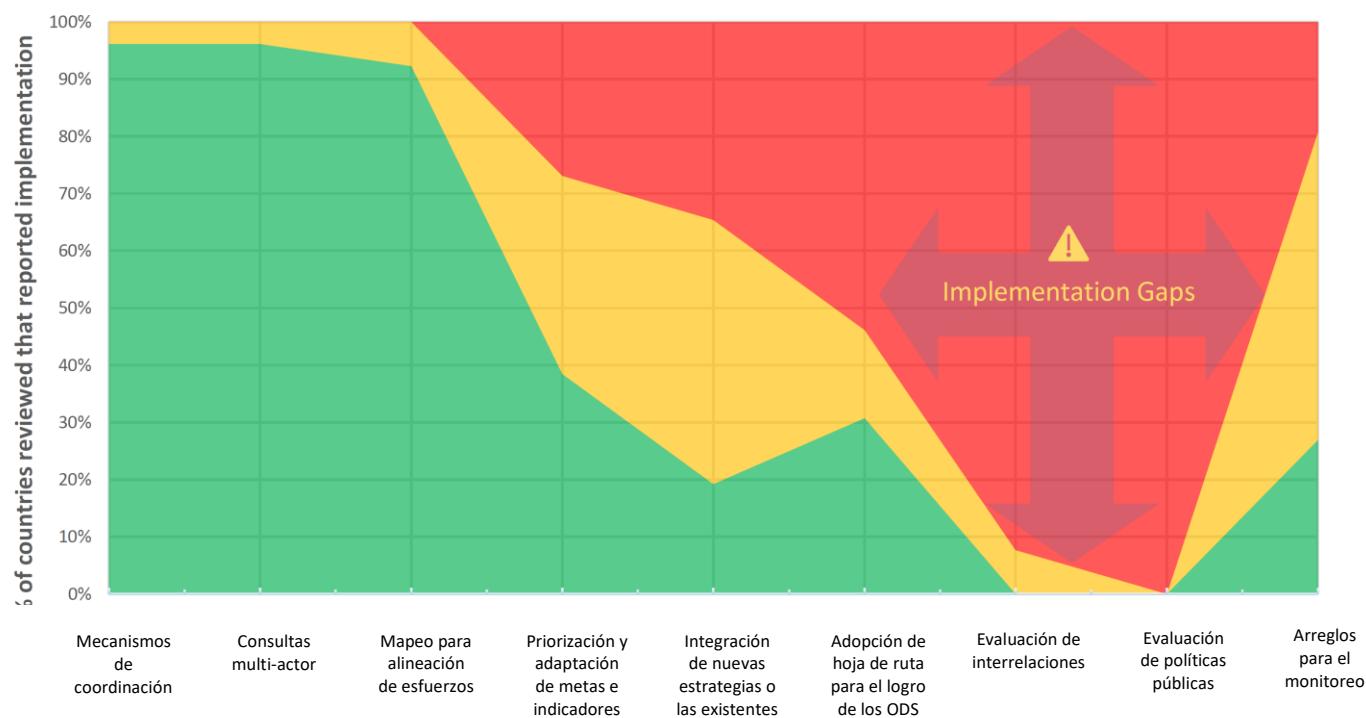
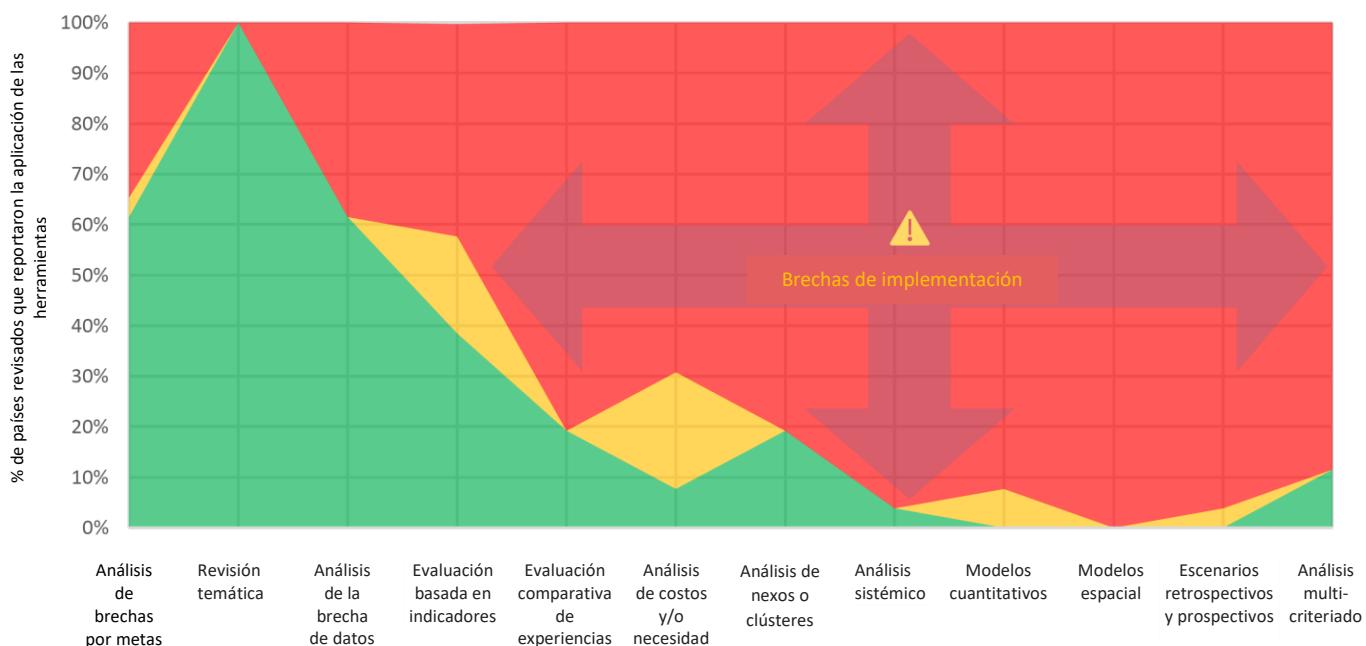
Si bien, la extensión de este marco estratégico representa una mejora frente a la selectividad de la agenda social propuesta por los ODM, su implementación puede volverse una tarea inmanejable, ante la fragmentación de prioridades (y la competencia entre ellas); la ausencia de cadenas de valor que permitan promover la inclusión social, sin dejar de lado la consecución de metas asociados con el crecimiento económico y la sostenibilidad ambiental; y la falta de recursos para invertir en el desarrollo de estos caminos integrados¹⁵. Más allá de ambición de las metas planteadas, el problema es la ambición de articulación sobre la cual descansa su cumplimiento (Miller-Dawkins, 2014).

En este marco, la gestión de lo social debe transformarse, a partir de: 1) una comprensión adecuada de las relaciones entre diferentes factores sociales, económicos y ambientales, ya sean estas positivas (en referencia a las que tienen efectos aceleradores o progresivos) o negativas (en alusión a las que poseen efectos ralentizadores o regresivos)¹⁶; 2) la puesta en marcha de estrategias e intervenciones integradas; y 3) la generación periódica de información altamente desagregada que permita explicar los itinerarios de inclusión social de los individuos y adaptar de manera continua las intervenciones a su funcionamiento (PNUD, 2017c).

La dinamización de estos cambios requiere que se mejore el paquete de herramientas que hasta hoy en día, se suele emplear para favorecer el logro de los ODS. A partir de la revisión de los procesos de implementación inicial de los ODS realizados por 26 países del mundo; Allen, Metternicht y Wiedmann (2018) advierten el rezago en la introducción de herramientas asociadas con una planificación más integrada, la evaluación de las intervenciones desarrolladas (y su reestructuración); y, sobre todo, la generación de evidencia. En esta etapa inicial, se han solidado dedicar mayores esfuerzos en el fortalecimiento de los mecanismos de coordinación y la generación de alianzas multi-actor.

¹⁵ Más allá de la mera escasez de recursos para el logro de los ODS, este planteamiento se refiere a la falta de recursos generada tanto como efecto de la asignación sectorial de los recursos (y la defensa de estos silos o nichos de influencia), como por los incentivos de diferentes actores para invertir en el desarrollo de políticas públicas que cuestionen el modelo de desarrollo predominante.

¹⁶ En esta comprensión es importante identificar: 1) la interacción entre relaciones positivas y las negativas; y la necesidad de medidas de mitigación; 2) la relevancia diferenciada de las relaciones, en función de su capacidad generar efectos en cadena; y 3) la variación de los efectos generados a lo largo del tiempo (PNUD, 2017c).

FIGURA 5. Panorama de las capacidades para la implementación inicial de los ODS en 23 países del mundo**Desarrollo de instrumentos de política pública****Desarrollo de herramientas para la generación de evidencia**

Notas: (1) Los resultados corresponden a la revisión de los procesos de implementación inicial desarrollados en 23 países: Afganistán, Azerbaiyán, Bangladesh, Bélgica, Belice, Brasil, Dinamarca, Etiopía, Francia, India, Indonesia, Italia, Japón, Jordania, Kenia, Malasia, Maldivas, Nepal y República Checa. (2) Las diferentes categorías de instrumentos de política pública y herramientas para la generación de evidencia se han identificado a partir de la revisión de recomendaciones propuestas por guías para la implementación de los ODS y cajas de herramientas formuladas por diferentes agencias del Sistema de Naciones Unidas y escritos académicos diversos.

Fuente: adaptación al español de Allen, Metternicht y Wiedmann (2018)

El cierre de esta brecha en la generación de instrumentos técnicos es crucial para alterar oportunamente el devenir de las trayectorias de desarrollo, especialmente cuando siguen un patrón adverso; mejorar el rendimiento de los espacios de coordinación existente; y emplear de manera más adecuada los recursos disponibles, especialmente en contextos de precariedad¹⁷.

La integralidad de la política social y sus nuevas fronteras

A partir de la desagregación y especialización experimentada por las administraciones públicas durante las últimas décadas, se han generado dominios de política pública que suelen operar con frecuencia de manera aislada, en función de la atención de problemas concretos (Cejudo, 2016). El ascenso de problemas multidimensionales (como la pobreza), la importancia de la atención transversal de las demandas de grupos poblaciones específicos (como la niñez o la juventud) en la agenda pública han propiciado una mayor articulación entre estos comportamientos estancos. No obstante, aún existe una lógica en el reparto de competencias y tareas que entra en conflicto con el impulso estratégico y operativo de procesos integrados entre lo social, lo económico y lo ambiental (PNUD, 2017c). En el marco de estas tensiones, se están reconstruyendo las fronteras de las diferentes políticas públicas. En el caso de las sociales, la dinámica es aún más intensa por la fragmentación creciente de su arquitectura institucional y los riesgos de traslapes (Argüello, Velásquez y Gavidia, 2016).

Ante este panorama, la búsqueda de acciones cada vez más integradas requiere de la convergencia de resultados en dos frentes: el interno (entre las distintas sectores

¹⁷ Si bien se ha incrementado el financiamiento para el desarrollo, en el marco de la implementación de la Agenda de Acción de Addis Abeba (Inter-agency Task Force on Financing for Development Advance (2017), la movilización de recursos a favor de la consecución de los ODS enfrenta diferentes desafíos asociados con la generación, la organización y la asignación de recursos (CEPAL, 2017). Entre estos retos, se encuentran: un bajo crecimiento económico prolongado; la reducción de los espacios fiscales para aumentar la disponibilidad de recursos; la fragmentación de los actores interesados y sus recursos; las dificultades para construir una arquitectura global inclusiva que distribuya de manera adecuada el flujo de recursos disponibles; las barreras para la transferencia de alta tecnología; los bajos niveles de inversión extranjera directa a favor de la transformación productiva; entre otros.

o compartimientos adscritos a la política social) y el externo (en referencia a los vínculos de lo social con lo económico y lo ambiental).

El abordaje de ambos frentes, parte de las complicaciones que puede suponer la definición de los límites de lo social, como un dominio de política pública encargado de garantizar el bienestar de individuos, familias y comunidades (Baldock, 2007; Vargas, Reza y Ali, 2011; Clasen, 2013; McClelland, 2014; Spicker, 2014). El establecimiento de las responsabilidades del sistema político, en relación, a las del mercado, las de las redes sociales -especialmente las familiares-y las del individuo varía en el tiempo y en el espacio, a partir de complejos procesos de construcción social, mediados tanto por las prácticas culturales, el repertorio de aproximaciones teóricas disponibles (y sobre todo, el predominante) y las ideologías políticas (especialmente de los actores ubicados en posiciones de toma de decisión o cercanos a ellos); como por las condiciones materiales que habilitan o restringen el papel del sector público en la sociedad (Hartl, 1995; Satriano, 2006; Bustelo, 2007; Mitton, 2007; Alfaro, 2008; Valdez y Espina, 2011; y Fantova, 2013)¹⁸.

En este contexto, el alcance de estas responsabilidades ha presentado matices más o menos holísticos o residuales, a partir de su relación con las siguientes competencias: 1) la de (re)distribuir de recursos frente al reparto desigual que produce la dinámica del mercado; 2) la de igualar de oportunidades, medios, trato o resultados, ante la diversidad de capacidades de los individuos; 3) la de cambiar la posición de los individuos en la sociedad, en razón de alteraciones en sus condiciones, expectativas y estilos de vida; 4) la de suministrar bienes o servicios que den respuesta a una serie de necesidades, contingencias o riesgos sociales y aspiraciones legítimas (en tanto están asociadas con la garantía de distintos derechos humanos); 5) la de compensar, reparar o revertir distintas situaciones (excepcionales, minoritarias o extremas) de exclusión; y 6) la de (re) construir vínculos comunitarios y atender problemas ocasionados por comportamientos socialmente anómalos como el crimen, las adicciones o el abandono (Skocpol y Amenta, 1986; Herrera y Castón, 2003; Baldock, 2007; Sotelo, 2010; Lister, 2010; Moreno, 2012; Urquizu, 2012; Del Pino y Rubio, 2013; y Spicker, 2014).

En términos prácticos, el ejercicio de estas facultades se ha realizado por medio de instrumentos de política pública desplegados por diferentes "sectores" o "compartimientos" de la administración pública, los cuales se estructuran en torno a

¹⁸ Estos factores afectan la manera en cómo se construye la definición de la política social, conforme a la respuesta de dilemas asociados con: la búsqueda de la igualdad o la eficiencia; la relación entre el individuo y la colectividad; la protección de los valores o la utilidad; y las contradicciones entre la democracia y la economía de mercado (Hartl, 1995).

dos ejes: uno funcional y otro poblacional. El primero alude a aquellos que proporcionan aportes concretos en el desarrollo de las capacidades que los individuos requieren para participar legítimamente en la sociedad y conectarse con dinámicas de movilidad social ascendente, como los referidos al cumplimiento de derechos como de la alimentación, la salud, la educación, el empleo, la cultura, la convivencia pacífica, la vivienda y un entorno físico adecuado. El segundo se refiere más a instrumentos de discriminación positiva dirigidos a los grupos poblacionales que enfrentan limitantes estructurales o coyunturales de bienestar (por su clase social, edad, género, preferencia sexual, etnia, nacionalidad, discapacidad u otro factor); y, por lo tanto, promueven una mayor equidad.

FIGURA 6. Ejes de estructuración de los dominios de la política social

Funcional (asociada al desarrollo de capacidades requeridas para participar legítimamente en una sociedad y conectarse a dinámicas de movilidad social ascendente)				
	Asistencia social	Seguridad social	Empleo	Formación profesional
	Educación	Cultura	Deportes y recreación	Prevención de la violencia
	Salud	Alimentación y nutrición	Agua y saneamiento	Vivienda
	Primera infancia	Niñez y adolescencia	Juventud	Aduldez mayor
	Mujer	Personas indígenas y afrodescendientes	Personas migrantes	Personas con discapacidad

Fuente: elaboración propia, a partir de Alfaro (2008); Baldock (2007); Barahona (2013); Bonvecchi y Scartascini (2015); Bustelo (2007); Cecchini y Martínez (2011); Clasen (2013); Del Pino y Rubio (2013); Fantova (2013); Franco (2002); Herrera y Castón (2003); Moreno (2012); McClelland (2014); Naciones Unidas (2011 y 2007); Satriano (2006); Sojo (2013); Sotelo (2010); Spicker (2014) y Urquizu (2012), Vargas, Reza y Ali (2011).

A partir de la convergencia de ambos ejes, se erigen esquemas de política pública que pueden comprender en mayor o menor medida instrumentos universales, pero también selectivos. La fórmula bajo las cuales se articula esta geometría instrumental funcional y poblacional responde a la manera en cómo se integran enfoques como el de necesidades, el de capacidades y el de derechos¹⁹. El primero articula las diferentes tareas de la política pública en función de la satisfacción de un mínimo de necesidades de aquellos que viven bajo estándares socialmente ilegítimos (como, por ejemplo, la línea de pobreza). Por lo tanto, están más asociados a instrumentos selectivos. El de capacidades, en función de la ampliación de las maneras que la sociedad ofrece para la obtención legítima de bienestar y los recursos tanto materiales como cognitivos de los cuales los individuos disponen para seleccionar libremente el estilo de vida que prefieran y vivir conforme a esa elección. El de derechos, en el funcionamiento de mecanismos que promuevan la igualdad, la progresividad, la participación, la transparencia, la rendición de cuentas y otros principios asociados con el ejercicio de una ciudadanía social.

En el marco de la expansión del desarrollo humano y la reivindicación del sector público en los procesos de desarrollo (como principal garante de derechos), se ha fomentado en América Latina y el Caribe, en mayor o menor medida, el tránsito de un marco asistencial-selectivo (centrado en necesidades básicas de personas con mayor vulnerabilidad) hacia uno más promocional-universal (enfocado en capacidades y derechos) (CEPAL, 2013). Por lo tanto, la búsqueda de la integralidad de la política social ha girado en torno a la confección sinérgica de los diferentes instrumentos universales y selectivos, desplegados por los comportamientos funcionales y poblacionales de acuerdo, en aras de formar capacidades humanas de manera más equitativa e incluyente; y enfrentar problemas multidimensionales que la obstruyen (como la pobreza multidimensional, el embarazo adolescente o la vulnerabilidad a desastres). Una de las correas más difundidas en esta línea se asocia con la reducción multidimensional de la pobreza, por medio de la cual se impulsan cadenas de valor para mejorar el acceso a educación, empleo, salud, vivienda y otros

¹⁹ Por lo general, el debate entre universalidad y selectividad descansa en buena medida en la disputa conceptual del enfoque de derechos y el de las necesidades. Sin embargo, ambos enfoques pueden ser complementarios. La selectividad puede ser una estrategia complementaria para lograr el disfrute universal de derechos, en tanto, puede ayudar a cerrar la brecha de cumplimiento que afecta a determinados grupos poblacionales (Ocampo, 2008).

servicios²⁰. Este proceso ha convivido con los vestigios del modelo asistencial-residual implementado durante varias décadas, especialmente durante el apogeo de los programas de ajuste estructural.

Tras el ascenso del desarrollo sostenible y diferentes crisis internacionales (la económica, la energética, la alimentaria y la climática), esta integralidad comienza a reestructurarse con mayor fuerza, en términos externos, a partir de la promoción de sinergias y el manejo de conflictos de los objetivos, instrumentos, prácticas y resultados de la política social con los promovidos tanto por el conjunto de políticas económicas que afectan la participación de las personas en las estructuras y dinámicas de producción, distribución y comercialización de diferentes capitales, mercancías y servicios; como por las políticas ambientales que influyen en la relación de las personas con su entorno biofísico y la manera en la cual se gestiona la conservación/deterioro de sus medios naturales de vida (como por ejemplo, la tierra, el aire, el agua, los minerales, la biodiversidad, entre otros) (Waage, J.; et. al., 2015; y OCDE, 2015).

Por lo tanto, esta alineación gira de manera concreta en el marco de la Agenda 2030, en torno a la convergencia de procesos claves para el logro de la inclusión social de todos con las trayectorias de productividad y sostenibilidad ambiental; como los que pueden darse como parte de la transformación tecnológica y económica hacia un esquema más verde e inclusivo. Lo anterior, demanda que se le preste atención a las oportunidades de inclusión y riesgos de exclusión asociados con, por ejemplo: i) la extensión de dinámicas económicas verdes y azules frente a las de carbono²¹ y el reparto equitativo de sus beneficios; ii) el rumbo de la 4ta revolución tecnológica y su capacidad para producir más y mejores empleos decentes en cantidades suficientes conforme a las presiones demográficas; iii) la generación multigeneracional de capital humano bajo un enfoque inclusivo; y iii)

²⁰ En el caso de algunos de los países de la región, las mediciones nacionales de pobreza multidimensional incluyen aspectos asociados con los desastres naturales, la tecnología y la seguridad ciudadana.

²¹ Los patrones económicos verdes son aquellos que buscan reducir su impacto ambiental, por medio de un consumo más eficiente de recursos naturales, el uso de infraestructuras y tecnologías más limpias, la reducción de la contaminación y los desechos (incluyendo las emisiones de carbono), el uso de energías renovables, la prevención de la pérdida de biodiversidad y los servicios ecosistémicos; y la disminución de riesgos ambientales (UNEP, 2011; y Stafford, W.; et. al., 2014). En este sentido articula acciones en el campo de la agricultura, la pesca, la silvicultura, la energía, la manufactura, el manejo de desechos, la construcción, el transporte, el turismo, la infraestructura y el desarrollo urbano. Los azules, son aquellos que protegen la sostenibilidad oceánica, prestando especial atención a los ecosistemas marino-costeros; y sus recursos (Ebarvia, 2016; y Banco Mundial y Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2017).

establecimiento de asentamientos humanos resilientes a los efectos de la transgresión de diferentes fronteras planetarias y límites ecológicos²².

CUADRO 2. Factores estructurantes de la producción y la sostenibilidad ambiental; y su conexión con la inclusión social.

Proceso y algunos de sus factores estructurantes	Algunos puntos de conexión con la inclusión social
<p>Producción</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de infraestructura física y digital Composición sectorial y territorial de la producción Tamaño, formalidad y aportes a la producción de las empresas Productividad de los trabajadores según cualificación; y remuneración devengada Poder adquisitivo de los consumidores Demandas del mercado interno Mecanismos de inserción internacional 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de capital humano suficiente y adecuado para el crecimiento productivo inclusivo. Generación de suficientes empleos decentes, en función de las presiones demográficas y los cambios tecnológicos Desarrollo inclusivo de cadenas productivas multiescalares Desarrollo tecnológico incluyente y equitativo Equidad en la distribución de ingresos
<p>Sostenibilidad ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> Grosor de la capa de ozono Composición atmosférica y temperatura Clima Integridad de la biosfera (diversidad genética y funcional) Sistema de suelos 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de asentamientos humanos y la gestión de la escasez (o incluso agotamiento) de recursos naturales y la trasgresión de los límites ecológicos (incluyendo el manejo de conflictos)

²² De acuerdo con Steffen, et. al. (2015), el funcionamiento del planeta tal como se conoce en la actualidad, depende de la manera en cómo se eviten alteraciones medioambientalmente catalogadas como inadmisibles. Estas alteraciones se refieren al cambio climático, la pérdida de biodiversidad (terrestre y marina), las interferencias en los ciclos globales del nitrógeno y del fósforo, la destrucción de la capa de ozono estratosférica, la acidificación oceánica, el consumo global de agua dulce, los cambios en el uso de la tierra, la contaminación química y la concentración atmosférica de aerosoles.

Ciclo biogeoquímico (especialmente del fósforo y nitrógeno)	Prevención de la contaminación de entorno de vida; y tratamiento de sus efectos en las diferentes dimensiones de la inclusión social.
Reservas de agua dulce y otros recursos naturales no orgánicos	Adaptación y mitigación al cambio climático.
Acidez, temperatura y oxigenación de los océanos	Disponibilidad, acceso y consumo de alimentos y diferentes formas de malnutrición
Cambio de corrientes marinas.	Tránsito de energía fósil a energía verde a precios accesibles para todos.
	Riesgos ambientales asociados con el cambio climático y el deterioro ambiental.

Fuente: elaboración propia a partir de Allen (2012); Banco Mundial y de Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2017); Kim, Loayzan y Meza (2016); CEPAL (2016b y 2016d); OECD, BID y Global Forum on Productivity (2016); Ruiz, Izquierdo, Fernández, Stein, Benavente (2016); OECD, BID y Global Forum on Productivity (2016), Bradshaw, Kemp, Baldwin y Rowe (2004); y Steffen, *et. al.* (2015).

El funcionamiento de esta doble integralidad exige la formación y/o fortalecimiento de redes de política pública que promuevan una mayor coherencia entre la variedad de instrumentos de políticas pública existentes. A su vez, supone la mejora de las múltiples herramientas requeridas para una mayor coordinación, como las informáticas, programáticas, regulatorias, organizacionales y presupuestarias (Velásquez, 2016); y la construcción de mejores sinergias entre ciencia, datos y tecnología que pongan el conocimiento y la información a favor de una mayor convergencia (Banco Mundial y Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas, 2017). Por otro lado, demanda instrumentos financieros innovadores que articulen los diferentes flujos de financiamiento internacional, nacional y local para el desarrollo, tanto de origen público como privado a favor del desarrollo de caminos más integrados (OCDE, 2015; Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de América Latina y el Caribe, 2017; y *United Nations Development Group*, 2017).

Valor agregado del Eje Social de los ODS para la Agenda Mesoamericana de Cooperación

Los ODM marcaron una nueva era en la gestión del desarrollo internacional, al relevar entre muchas cosas, a lo social, tras décadas de rezago; y facilitar la adquisición de un marco de compromisos concretos. Ante sus diferentes falencias, los ODS retoman esta visión, pero de una manera más holística. En vez de centrarse en la pobreza como un problema residual del desarrollo, focaliza su atención en el funcionamiento de las dinámicas de inclusión social, equidad y bienestar; en el marco de procesos de desarrollo más productivos y ambientalmente sostenibles.

En ese sentido, reconfigura la integralidad de la política social, tanto desde una perspectiva interna, como externa. Ante la fragmentación que ha sufrido como campo de política pública en las últimas décadas, necesita reconstruir la coherencia entre diferentes servicios funcionales y poblacionales que se han desplegado bajo esquemas universales y selectivos, con tal de ampliar la capacidad de los individuos, las familias y comunidades para ser seleccionar libremente el estilo de vida que prefieran y vivir conforme a esa elección. A su vez, se encuentra frente al reto de ampliar su coherencia con las políticas económicas y ambientales, como campos de política pública que amplían o restringen las oportunidades en las cuales se desarrollan estas capacidades y se reparten los beneficios de su ejercicio.

Más allá de cambios en el discurso, esta transformación en el abordaje de lo social exige el desarrollo de herramientas para una integralidad más compleja. Además de los mejores mecanismos de coordinación, se requieren esfuerzos sustantivos para la generación de evidencia. El principal obstáculo para la implementación de este nuevo enfoque no en sí la movilización de recursos; es más bien, la identificación de cadenas de valor integradas y la articulación de incentivos en torno a su puesta en marcha.

Referencias bibliográficas

Alfaro, S. (2008). Políticas sociales y desarrollo: Una exploración sociológica. En Revista Realidad 117. Pp. 463-477.

Allen, C.; Metternicht, G. & Wiedmann, T. (2018) *Initial progress in implementing the Sustainable Development Goals (SDGs): A review of evidence from countries*. En *Sustainability Science*. Pp. 1-15.

Allen, C. (2012). *A guidebook to the green economy. Issue 2: exploring green economy principles*. New York: United Nations Division for Sustainable Development.

Argüello, A.; Velásquez, A. y Gavidia, F. (2016). Dimensión social de la integración centroamericana. Material para la segunda edición del curso sobre integración social, educativa y cultural de Centroamérica. Madrid: Fundación CEDDET.

Asamblea General de las Naciones Unidas (2000, 12 de septiembre de 2000). Resolución aprobada por la Asamblea General [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/55/L.2)]. 55/2. Declaración del Milenio. Nueva York: Organización de las Naciones Unidas

Asamblea General de las Naciones Unidas (2015). Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015 [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/70/L.1)] 70/1. Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. New York: Secretaría General de las Naciones Unidas.

Baldock, J. (2007). *Social policy, social welfare, and the welfare state*. En J. Baldock, N. Manning y S. Vickerstaff (Eds) (2007). *Social Policy*. Oxford: Oxford University Press. pp. 5-30.

Banco Mundial y Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2017). *The potential of the blue economy. Increasing long term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries*. Washington D.C.: Banco Mundial

Barahona, M. (2013). Políticas sociales e integración social regional en Centroamérica: repensando enfoques y conceptos. En H. Escrich, R. Córdova y. Quiteño (2013). La integración social centroamericana: hacia la construcción de un planteamiento estratégico. San Salvador: Secretaría de la Integración Social Centroamericana -SISCA-. Pp. 104-121.

Bauman, Z. (2011). Daños colaterales. Desigualdades sociales en la era global. Fondo de Cultura Económica: Madrid.

Blanco, A y Diaz, D. (2005). El bienestar social: su concepto y medición. En Psicothema, 17 (4). Pp. 582-589

Bonvecchi, A, y Scartascini, C. (2015). La economía política de la política social: de las instituciones a las redes sociales. En A. Bonvecchi, J. Johannsen y C. Scartascini (2015). ¿Quiénes deciden la política social? Economía política de programas sociales en América Latina. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. Pp. 35-60.

Bradshaw, J.; Kemp, P.; Baldwin, S.; Rowe, A. (2004). *The drivers of social. Review of the literature for the Social Exclusion Unit in the Breaking the Cycle series*. Londres: Office of the Deputy Prime Minister.

Bustelo, E. (2007). La política social sin política. En Saude em Debate, 31 (75-77). Pp. 194-209

Carbonero, M. (1996). Familia, Estado y reproducción social: la operacionalización del concepto de desmercantilización. En Taula. Quaderns de pensament, 25-26, pp.57-79

Casas, F. (2015). Bienestar material y bienestar subjetivo. En G. De Castro (Coord.) (2015). El bienestar, una conversación actual de la humanidad. Barcelo: EDUCA y Editorial Icaria p.18-34

Cecchini, S. y Martínez, R. (2011). Protección social inclusiva en América Latina. Una mirada integral, un enfoque de derechos. Santiago de Chile: CEPAL.

Cejudo, G. (2016). La fragmentación de la acción gubernamental: intervenciones parciales frente a problemas complejos. México D.F.: CIDE

Clasen, J. (2013). *Defining comparative social policy*. En P. Kennett (2013). *A Handbook of Comparative Social Policy*. Segunda Edición. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Cohen, V.; Rabier, L; y Shimi, L. (2017). *Globalisation, growth and inequality: implications for economic policy*. En Trésor Economics, No. 210. París: Ministerio de Economía y Finanzas de Francia.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe -CEPAL- (2013). Panorama social de América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL.

CEPAL (2016a). Desarrollo social inclusivo. Una nueva generación de políticas para superar la pobreza y reducir la desigualdad en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile

CEPAL (2016b). Horizonte 2030: la igualdad en el centro del desarrollo sostenible. Santiago de Chile: CEPAL.

CEPAL (2016c). La matriz de la desigualdad en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL.

CEPAL (2016d). Productividad y brechas estructurales en México. México D.F: CEPAL.

CEPAL (2017). Financiamiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe. Desafíos para la movilización de recursos. Santiago: CEPAL.

Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente (1987). Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo "Nuestro futuro común". Transmitido a la Asamblea General como un anexo del documento A/42/427- Desarrollo y Cooperación Internacional: Medio Ambiente. New York: Naciones Unidas.

Comité de Ayuda para el Desarrollo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (CAD/OCDE) (1996). Shaping the 21st Century: The Contribution of Development Co-operation. París: OCDE.

Committee for Development Policy (2012). *The United Nations Development Strategy Beyond 2015*. Nueva York: Naciones Unidas.

Del Pino, E. y Rubio, M. (2013). El estudio comparado de las transformaciones del Estado de bienestar y las políticas sociales: definiciones, metodología y temas de investigación». En E. Del Pino y M. Rubio (Eds.) (2013). Los Estados de bienestar en la encrucijada. Políticas sociales en perspectiva comparada. Madrid: Tecnos, pp. 23-57.

Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (2007). *Indicators of Sustainable Development: guidelines and methodologies. October 2007*. Tercera Edición. New York: *United Nations Publications*.

Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas (DAES) (2016). *World Economic and Social Survey 2014/2015. Learning from national policies supporting MDG implementation.* Nueva York: Naciones Unidas.

División para el Desarrollo Sostenible (2001). *Indicators of Sustainable Development: framework and methodologies.* En *Background Paper, 3.* New York: Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

Ebarvia, M. (2016) "Economic Assessment of Oceans for Sustainable Blue Economy Development," *Journal of Ocean and Coastal Economics:* Vol. 2: Iss. 2, Article 7.

Fantova, F. (2013). Construyendo una agenda en políticas sociales. En *Dimensión social, No. 171.* Pp. 37-59.

Franco, R. (2002). Grandes temas del desarrollo social en América Latina y el Caribe. En C. Sojo (Ed.) (2002). *Desarrollo social en América Latina: temas y desafíos para las políticas públicas.* San José: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales y Banco Mundial. pp. 63-104.

Global Footprint Network (2018). *National Footprint Accounts, 2018 Edition.* Oakland: *Global Footprint Network*

Grupo de Desarrollo de las Naciones Unidas (2013). Inicia la conversación global. Puntos de vista para una nueva agenda de desarrollo. Nueva York: Naciones Unidas.

Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de América Latina y el Caribe (2017). Apoyo de los equipos de país de las Naciones Unidas a los gobiernos de América Latina y el Caribe para la implementación de la Agenda 2030. New York: Naciones Unidas.

Hartl, J. (1995). *Social policy: an issue for today and the future.* En *Czech Sociological Review, 3 (2).* Pp. 209-219

Hernández, M. (2008). Pobreza y exclusión en sociedades del conocimiento. En M. Hernández (Coord.) (2008). *Exclusión social y desigualdad.* Murcia: Servicio de publicaciones de la Universidad de Murcia.

Hernández, M. (2010). El estudio de la pobreza y la exclusión social. Aproximación cuantitativa y cualitativa. En *Revista Interuniversitaria de Formación del Profesorado,* 24 (3). pp. 25-46

Herrera, M. y Castón, P. (2003). Las políticas sociales en las sociedades complejas. Barcelona: Ariel.

Hodgson, G. (2011). ¿Qué son las instituciones?. En Revista CS, 8. Pp.17-53.

Inter-agency Task Force on Financing for Development Advance (2017). *Financing for Development: Progress and prospects. Key messages and recommendations of the 2017 Report*. New York: Naciones Unidas.

Kim, Y.; Loayza, N.; Meza, C. (2016). *Productivity as the key to economic growth and development*. En Research & Policy Briefs; no. 3. Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial.

Laparra, M., et al. (2007). "Una propuesta de consenso sobre el concepto de exclusión. Implicaciones metodológicas". En Revista Española del Tercer Sector, 5. Pp. 15-57.

Lister, R. (2010), *Understanding Theories and Concepts in Social Policy*. Bristol: Policy Press

Lomazzi, M.; Borisch, B.; y Laaser, U. (2014). *The Millennium Development Goals: experiences, achievements and what's next*. En *Glob Health Action*, 7: 23695. Pp. 10.3402/gha.v7.23695.

Lozano, L. y Zapata, B. (2009). Redes sociales, participación e interacción social. En Trabajo Social, 11. Pp. 147-158

Márquez, G.; Chong, A.; Duryea, S.; Mazza, J.; y Ñopo, H. (Coord.) (2007). Informe 2008. ¿Los de afuera? Patrones cambiantes de exclusión en América Latina y el Caribe. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.

Marshall, T. y Bottomore, T. (1998). Ciudadanía y clase social. Madrid: Alianza Editorial

Martínez, J. (2008). ¿Arañando bienestar? Trabajo remunerado, protección social y familias en América Central. Buenos Aires: CLACSO.

Martínez, J. (2014). La cuarta ola de derechos humanos: los derechos digitales. En Revista Latinoamericana de Derechos Humanos, 25 (15),

Martínez, R. y Maldonado, C. (2017). Institucionalidad social. En Martinez, R (Ed) (2017). Institucionalidad social en América Latina y el Caribe. Santiago: CEPAL.

Matulic, M. (2013). "Los procesos de exclusión social de las personas sin hogar en la ciudad de Barcelona". En Revista de Investigaciones en Intervención Social, 3 (5). Pp. 5-27.

McClelland, A. (2014). *What is social policy?* En A. McClelland y P. Smyth (Eds.) (2014). *Social policy in Australia: understanding for action. South Melbourne: Oxford University Press.*

Merton, R. (1964). Teoría y estructura sociales. México: Fondo de Cultura Económica.

Miller-Dawkins, M. (2014). Global goals and international agreements. Lessons for the design of the Sustainable Development Goals. En Working Paper 402. Londres: Overseas Development Institute

Mitton, L. (2007). *The history and development of social policy.* En J. Baldock, N. Manning y S. Vickerstaff (Eds) (2007). *Social Policy.* Oxford: Oxford University Press. Pp. 5-30.

Montes de Oca, V. (1999). "Relaciones familiares y redes sociales". En CONAPO (Comp.) (1999). Envejecimiento demográfico de México: retos y perspectivas. México D.F.: CONAPO, Cámara de Diputados y Senado de la República, pp. 289-325.

Morales, J. (1994) Sociedad y Bienestar. El concepto de bienestar. Anuario Filosófico, 27. 603-611

Moreno, L. (2012). La Europa asocial. Crisis y estado de Bienestar. Madrid: Península.

Moriña, A. (2007). La exclusión social: análisis y propuestas para su prevención. Madrid: Fundación Alternativas.

Ocampo, J. (2008). Las concepciones de la política social: universalismo versus focalización. En Nueva Sociedad, 215. Pp. 36-61.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico -OCDE- (2014). *Beyond the MDGs: Towards an OECD contribution to the post-2015 agenda.* París: OECD Publishing

OCDE (2015). *Framework for policy coherence for sustainable development. A Self-Assessment Tool to Design, Implement and Track Progress on Mutually Supportive Policies for Sustainable Development [Preliminary Draft for discussion, not for quotation]*. Paris: OCDE Publishing.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico -OCDE-, Banco Interamericano de Desarrollo -BID- y *Global Forum on Productivity* (2016). Impulsando la productividad y el crecimiento inclusivo en Latinoamérica. París: OECD Publishing

Programa de las Naciones Unidas (PNUD) (2003). Informe sobre Desarrollo Humano 2003. Los Objetivos de Desarrollo del Milenio: un pacto entre las naciones para eliminar la pobreza. Nueva York: Naciones Unidas.

PNUD (2016a). Desde los ODM hasta el desarrollo sostenible para todos. Lecciones aprendidas tras 15 años de práctica. New York: Naciones Unidas.

PNUD (2016b). Informe Regional sobre Desarrollo Humano para América Latina y el Caribe. Progreso multidimensional: bienestar más allá del ingreso. Nueva York: Naciones Unidas.

PNUD (2017a). *Human Development Index Trends, 1990-2015*. New York: PNUD.

PNUD (2017b). *Rapid Integrated Assessment (RIA) to facilitate mainstreaming of SDGs into national and local plans*. New York: PNUD.

PNUD (2018). *Financing the 2030 Agenda. An introductory guidebook for UNDP Country Offices*. New York: Naciones Unidas.

Reygadas, L. (2004). Las redes de la desigualdad: un enfoque multidimensional. En Política y Cultura, 22. Pp. 7-25

Ruiz, J.; Izquierdo, A.; Fernández, E.; Stein, E.; Benavente, J. (2016). Tiempo de Actuar: Productividad, Prioridades de Inversión y Políticas Públicas. Santiago de Chile: BID.

Sanahuja, José (2011). Entre los Objetivos de Desarrollo del Milenio y la cooperación sur-sur: actores y políticas de la ayuda al desarrollo en América Latina y el Caribe. En Pensamiento Iberoamericano, 8. Pp. 195-222.

Salcedo, M.; Rebolloso, F.; y Barber, C. (2010). El desarrollo sustentable. Modelo de conciliación entre el progreso económico, la justicia social y la preservación del medio ambiente. *Gestión y estrategia*, 37. Pp.17-31.

Satriano, C. (2006). Pobreza, políticas públicas y políticas sociales. En revista del magister en análisis sistémico aplicado a la sociedad, 15. Pp. 60-74

Secretaría General de las Naciones Unidas (2001, 6 de septiembre). Guía general para la aplicación de la Declaración del Milenio. Informe del Secretario General. New York: Asamblea General de las Naciones Unidas.

Secretaría General de las Naciones Unidas (2007). Lista oficial de los indicadores de los ODM. Vigente a partir de 15 de enero de 2008. Nueva York: Naciones Unidas.

Secretaría General de las Naciones Unidas (2015). Objetivos de Desarrollo del Milenio. Informe de 2015. New York: Naciones Unidas

Sen, A. (1993) "Capability and Well-being", en M. Nussbaum y A. Sen (eds.) *The Quality of Life. Oxford, Clarendon Press.*

Skocpol, T. y Amenta, E. (1986). States and Social Policies. Annual Review of Sociology, 12. Pp. 131-157.

Sojo, C. (2013). Desafíos actuales de las políticas sociales en Centroamérica y República Dominicana. En H. Escrich; Y. Quiteño; y R. Córdova (Eds.) (2013). La integración social centroamericana: hacia la construcción de un planteamiento estratégica. San Salvador: Secretaría de la Integración Social Centroamericana. Pp. 44-100.

Sotelo, I. (2010). El Estado social. Antecedentes, origen, desarrollo y declive. Madrid: Trotta.

Spicker, P. (2014). *Social policy: Theory and practice*. Tercera edición. Bristol: Policy Press at the University of Bristol

Stafford, W.; et. al. (2014). Steering towards a Green Economy: A reference guide. Stellenbosch: CSIR

Stalker, P. (Ed.) (2008). *MDG Good Practices*. New York: UNDG MDG Policy Network/United Nations Development Programme

Steffen, W.; et al (2015). *Planetary boundaries: guiding human development on a changing planet.* En *Science*, 347 (6223). Pp. 1259855-1 - 1259855-10

Steven, D. y Kubitschek, A. (2013). *A Laboratory for Sustainable Development? Latin America, the Caribbean, and the Post-2015 Development Agenda.* New York: Center on International Cooperation of New York University.

Subirats, J.; Alfama, E.; y Obradors, A. (2009). "Ciudadanía e inclusión social, frente a las inseguridades contemporáneas". En Costa, L. y Fleury, S. (2009). *Seguridade Social, Cidadania e Saúde.* Río de Janeiro: CEBES.

Subirats, J.; et al. (2003). Un paso más hacia la inclusión social. Generación de conocimiento, políticas y prácticas para la inclusión social. Madrid: Universidad Autónoma de Barcelona.

Titmuss, R. (1974). *Social policy: an introduction.* Londres: Allen and Unwin

United Nations Development Group (2017). Sustainable Development Reference Guide to UN Country Teams March 2017. Update. New York: PNUD.

United Nations Environment Programme -UNEP- (2011). Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication. Nairobi: UNEP.

UN System Task on the Post 2015 UN Development Agenda (2012). El futuro que queremos para todos. Informe para el Secretario General. New York: Naciones Unidas.

Urquiza, I. (2012). La crisis de la socialdemocracia: ¿qué crisis?. Madrid: Los libros de la catarata.

Valdés, J.; y Espina, M. (2011). América Latina y el Caribe: La política social en el nuevo contexto – Enfoques y experiencias. Montevideo: UNESCO

Vandemoortele, Van (2012). *Advancing the global development agenda post 2015: some thoughts, ideas and practical suggestions.* Nueva York: UN System Task Team on the Post-2015 UN Development Agenda.

Vargas, J.; Reza, M.; y Ali, F. (2011). *What is policy, social policy and social policy changing?* En *International Journal of Business and Social Science*, 2 (10). Pp. 287-291.

Velásquez, A. (2016). La complementariedad de la política social y la económica en los sistemas de protección social y las estrategias de salida de la pobreza. En Notas para Políticas Sociales, No. 1. San Salvador: Secretaría de la Integración Social Centroamericana.

Waage, J.; et. al. (2015). *Governing sustainable development goals: interactions, infrastructure and institutions*. En J. Waage y C. Yap (Eds.) (2015). *Thinking beyond sectors for sustainable development*. London: Ubiquity Press.



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

PRO INSTITUTO ECUATORIANO



CUADERNO GTI

**Alianzas para una Cooperación Regional Eficaz:
El Grupo Técnico Interinstitucional como socios
esenciales del Proyecto Mesoamérica.**



El BID como socio del Proyecto Mesoamérica

La integración: un pilar para el desarrollo
de Mesoamérica

Por Verónica Zavala

Gerente para Centroamérica, México, Panamá, República Dominicana y Haití.

L a región mesoamericana cuenta con una identidad compartida y lazos históricos, acompañados de una larga tradición integracionista fundada sobre una estructura institucional regional articulada. Su posición geográfica ha sido ventajosa para la logística y el comercio internacional. Gracias a ello y a una red de acuerdos comerciales, Mesoamérica se ha consolidado como el principal mercado de exportación para los países centroamericanos.¹ Adicionalmente, Mesoamérica representa el 33% del Producto Interno Bruto (PIB) y el 37% de la población de América Latina y el Caribe.² Actualmente, los países mesoamericanos poseen un bono demográfico que brindará ventajas comparativas, ya que las cifras de población joven y en edad de trabajar irán incrementándose en los próximos años.

En este contexto y a pesar de la heterogeneidad que muestran los países en diversas áreas, la integración regional sirve de catalizadora para coordinar acciones, optimizar recursos, aprovechar las economías de escala, evitar duplicidad de esfuerzos, apalancar recursos adicionales e impulsar la cooperación Sur-Sur. De esta manera, se logra impulsar una cooperación colectiva que aborda de manera efectiva los desafíos que los países comparten.

La integración regional constituye una dimensión prioritaria para impulsar el desarrollo económico, social y ambiental de Mesoamérica, mejorando así las condiciones de vida de sus más de 230 millones de habitantes.

El BID en la agenda de integración

El rol del BID en los procesos de integración económica y social en América Latina y el Caribe es parte del ADN de la organización y constituye una prioridad en la Estrategia Institucional del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), específicamente, en lo que se refiere a: i) mejorar la infraestructura regional, ii) incorporar empresas en cadenas de valor, iii) propiciar la alineación de instrumentos y políticas de integración y, iv) apalancar la cooperación sur-sur y triangular.

En el marco del Proyecto Mesoamérica, se ha brindado apoyo estratégico, técnico y financiero por larga data y se ha participado activamente en los espacios de diálogo regional y en las principales temáticas sectoriales, tanto de la agenda económica como de la social, para alcanzar de forma conjunta resultados tangibles. Una parte sustancial del financiamiento del BID a la región ha estado dirigido al apoyo de la facilitación comercial e integración fronteriza, la promoción e inversión de

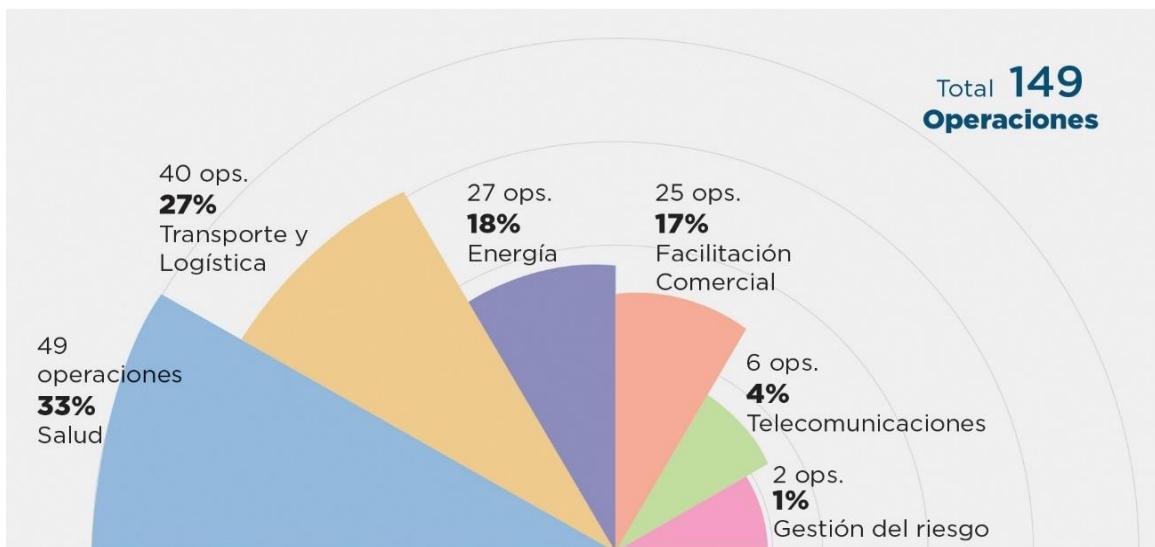
¹ Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica, Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) (2016). Nota: Centroamérica no incluye a Belice y Mesoamérica no incluye a Colombia.

² Base de datos del *World Economic Outlook*, Fondo Monetario Internacional (2018).

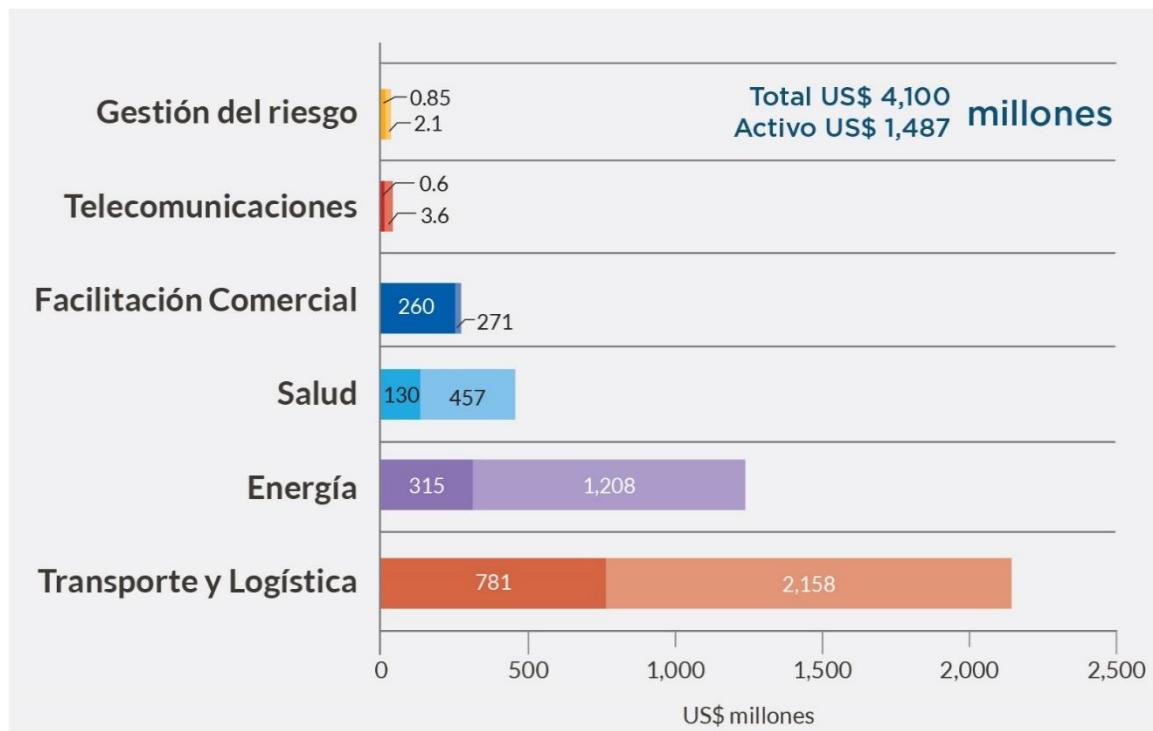
infraestructura logística, el perfeccionamiento de la operación del Mercado Eléctrico Regional (MER) y la consolidación de la agenda de telecomunicaciones. Asimismo, se han destinado recursos significativos para ampliar la cobertura y calidad de los servicios de salud y reducir la vulnerabilidad de la región ante desastres naturales y el cambio climático.

En la última década, la cartera regional del BID en Mesoamérica suma aproximadamente US\$4,100 millones –distribuidos en 149 operaciones de préstamo, cooperaciones técnicas, apoyo financiero y donaciones de inversión– de los cuales US\$1,487 millones se encuentran actualmente en ejecución y/o preparación.

Distribución del número de operaciones regionales 2008-2018



Cartera de operaciones regionales en Mesoamérica 2008-2018 (montos activos y totales)



El apoyo del BID a las iniciativas de desarrollo mesoamericanas

Integración energética



La construcción del Sistema de Interconexión Eléctrica para América Central (SIEPAC) y la puesta en marcha del Mercado Eléctrico Regional (MER) constituyen iniciativas regionales emblemáticas, que se han convertido en un referente de integración eléctrica para América Latina. La instalación de la línea de transmisión de 1,800 km, con una capacidad de 300 MW, significó una inversión de US\$494 millones, de los cuales el BID

financió US\$253.5 millones. Además, el Banco aportó US\$21.6 millones en recursos de cooperación técnica no reembolsable. El alcance de este proyecto se amplió con la interconexión entre Guatemala y México (la cual opera desde 2010), a la cual se sumará la interconexión entre Panamá y Colombia que se encuentra actualmente en fase de diseño. A la fecha, el MER ha venido canalizando transacciones de compra y

venta de energía crecientes, alcanzando un récord anual de 2,400 GW/h en 2017, multiplicando su volumen ocho veces con respecto al inicio de la operación del mercado en 2014.

En la actualidad se está avanzando en el análisis de factibilidad para integrar el mercado eléctrico mexicano con el SIEPAC, tanto en la parte normativa como de requerimientos de infraestructura regional. Asimismo, el Banco está apoyando los refuerzos nacionales necesarios a fin de asegurar el mantenimiento de la capacidad de transmisión regional.

En cuanto a la agenda de promoción de energías renovables, el Banco apoyó la utilización de biocombustibles en comunidades rurales y acompañó el diseño de la agenda estratégica del Programa Mesoamericano del Uso Racional Eficiente de la Energía, asegurando la complementariedad entre los esfuerzos realizados en Centroamérica y Mesoamérica.

La cartera del Banco para el sector de energía en Mesoamérica, la cual comprende préstamos nacionales y cooperación técnica, asciende a US\$1,209 millones en la última década, de los cuales US\$315 millones se encuentran en ejecución y/o en preparación.

Transporte y logística



Uno de los proyectos regionales de mayor envergadura concebido en el marco del Proyecto Mesoamérica ha sido la modernización del Corredor Pacífico, que representa la vía más corta y eficiente entre Puebla y Panamá, por donde transita el 95% de la carga terrestre de la región. El Corredor Pacífico es la principal iniciativa de infraestructura vial de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), para la cual se han financiado inversiones por cerca de US\$2,500 millones de los cuales el BID aportó cerca del 40% habiéndose intervenido alrededor de 887 km.

El Banco realizó un análisis de logística de cargas en Mesoamérica a partir del cual se han desarrollado e implementado Planes Nacionales de Logística (PNLOG). En paralelo, el Banco ha desarrollado herramientas para el monitoreo de carga y logística como el Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística y otros sistemas informáticos para adaptar la infraestructura vial al cambio climático. Además, el Banco ha impulsado esfuerzos para contar con una agenda de transporte

multimodal, que incluye el Transporte Marítimo de Corta Distancia y el transporte aéreo.

Actualmente, el Banco acompaña esfuerzos de la Agenda Mesoamericana de Transporte y Logística que buscan: i) promover las inversiones que permitan terminar de modernizar y transformar el Corredor Pacífico; ii) implementar los PNLOGs; iii) impulsar la multimodalidad y las mejores alternativas de transporte para esta subregión; iv) promover mecanismos innovadores de financiamiento y; v) acompañar el diseño e implementación del Marco Mesoamericano de Movilidad y Logística, asegurando la adecuada complementariedad de las agendas sectoriales mesoamericanas y centroamericanas.

La cartera regional del Banco para el sector de transporte y logística en Mesoamérica ascendió a US\$2,158 millones en la última década, de los cuales US\$781 millones están en ejecución y/o en preparación.

Facilitación comercial y reforma fronteriza



En línea con los esfuerzos de modernización de la infraestructura vial, la optimización de los procesos aduaneros y la modernización de los pasos fronterizos para facilitar el comercio han sido aspectos clave en la agenda del BID. Con el objetivo de disminuir los costos y los tiempos de espera en los pasos fronterizos de la región, en el marco

del Programa de Integración Fronteriza, se diseñó e implementó el Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), que incluye la utilización de un Documento Único de Tránsito (DUT) y una plataforma para su transmisión electrónica entre los países. Además, se impulsaron iniciativas para promover la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE) y la habilitación y fortalecimiento de programas de Operador Económico Autorizado (OEA). También se elaboraron diseños de prefactibilidad y factibilidad para la modernización de 11 pasos fronterizos en el Corredor Pacífico.

Además, el BID ha acompañado los Foros Mesoamericanos de PYMEs, que complementan las nueve ediciones del evento *LAC Flavors*, la rueda de negocios más importante de América Latina y el Caribe en el sector de alimentos y bebidas, organizada por el Banco. Asimismo, se está apoyando a los países en la elaboración

de un Marco Mesoamericano de Facilitación Comercial, que identifique iniciativas regionales concretas que se impulsen en el marco del Proyecto Mesoamérica.

La cartera del Banco en materia de facilitación comercial y reforma fronteriza en Mesoamérica ascendió a US\$271 millones en los últimos diez años, de los cuales US\$260 millones están en ejecución y/o preparación.

Telecomunicaciones



El Banco ha venido apoyando la agenda de trabajo de REDCA, el operador de la red regional de fibra óptica instalada sobre el SIEPAC, que constituye el eje de la infraestructura de telecomunicaciones en la región. En este sentido, se cuenta con avances significativos para viabilizar la interconexión de REDCA con México y Colombia, y se están realizando esfuerzos para facilitar el acceso de la región a redes internacionales.

Asimismo, el Banco ha apoyado el diálogo de política pública de la Agenda Mesoamericana de Integración de los Servicios de Telecomunicaciones (AMIST) mediante la elaboración de lineamientos estratégicos y su correspondiente plan de acción. Actualmente el BID está acompañando los procesos de renovación y actualización de la Agenda Digital Mesoamericana, que incluye líneas estratégicas, prioridades, proyectos y acciones que derivarán en un nuevo plan de trabajo para 2019. Para apoyar a la región en el área de telecomunicaciones el BID cuenta con recursos por US\$ 3.6 millones.

Salud



La Iniciativa Salud Mesoamérica (ISM), lanzada en 2010 con un aporte inicial de US\$114 millones provenientes de varios donantes, ha logrado incrementar el acceso y calidad de los servicios de salud de las poblaciones que viven en pobreza extrema en la región. La ISM es ejecutada en ocho países de la región mediante un mecanismo innovador basado en resultados y bonos de desempeño, que impulsa proyectos para reducir las brechas de equidad en salud materno-infantil, neonatal y en adolescentes.

Actualmente, el Banco está apoyando el cierre de las segundas operaciones y la puesta en marcha de una tercera fase por un monto adicional de US\$12.7 millones. Los resultados alcanzados con la ISM han permitido apalancar inversiones adicionales en los países a través de préstamos con el Banco por más de US\$200 millones, lo cual permitió ampliar las áreas de implementación y el impacto del programa a otras zonas.

En el marco de los esfuerzos de eliminación de la malaria que la región de Mesoamérica ha realizado en los últimos años, los países junto al BID han acordado desarrollar la Iniciativa Regional para la Eliminación de la Malaria (IREM), la cual tiene por finalidad la eliminación de la transmisión autóctona de malaria en la región para el año 2020.

El Banco, junto con los cooperantes y patrocinadores de esta Iniciativa,³ la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Secretaría Ejecutiva del Consejo de Ministros de Centro América y República Dominicana (COMISCA), incluyendo el Mecanismo de Coordinación Regional, la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica y la “Clinton Health Access Initiative” (CHAI) integran el Comité Estratégico y Operacional que proporcionará asistencia técnica y operativa a los países. Bajo esta iniciativa se reforzará el rol del Proyecto Mesoamérica, acompañando en el seguimiento de las operaciones y los resultados desde el nivel regional.

La cartera del BID para el sector salud en Mesoamérica ascendió a US\$457 millones en la última década, de los cuales US\$130 millones están en ejecución y/o en preparación.

Gestión del Riesgo



Para aumentar la resiliencia de la región ante desastres naturales y los efectos del cambio climático, el Banco apoyó desde el 2009 la conformación de la Red Mesoamericana para la Gestión Integral del Riesgo (RM-GIR). A través de la RM-GIR se permitió el desarrollo de una plataforma geoespacial que facilita el intercambio de información, define mapas de riesgo y vulnerabilidades, y fortalece las capacidades de las instituciones nacionales de protección civil. Lo anterior refuerza los mecanismos de planificación y de respuesta

³ “Bill & Melinda Gates Foundation”, “The Global Fund to Fight AIDS, Tuberculosis and Malaria” y la Fundación Carlos Slim.

efectiva ante los desastres naturales en la región. En 2016, la RM-GIR obtuvo recursos de la iniciativa de Bienes Públicos Regionales del BID, con lo cual se está financiando una segunda fase para actualizar y mejorar el intercambio de información, consolidar la Red y reforzar la plataforma. Para este esfuerzo el Banco cuenta con recursos por US\$ 2.1 millones.

El futuro de la integración

No cabe duda de que a lo largo de estos diez años se han logrado metas sustantivas en sectores fundamentales para la región y que la conmemoración de este aniversario ofrece un espacio para reflexionar sobre los desafíos hacia adelante y el aporte del Proyecto Mesoamérica para afrontarlos con éxito. La creación de empleos de calidad, la adaptación al cambio climático, la inequidad y la brecha digital, entre otros, son temas que la región deberá afrontar y donde las soluciones locales pueden no ser suficientes. El abordaje desde una plataforma regional, como la que ofrece el Proyecto Mesoamérica, puede aportar un espacio para la innovación, la promoción de acciones coordinadas y el intercambio de mejores prácticas. Para que el Proyecto Mesoamérica responda efectivamente a estos retos, será esencial avanzar en los siguientes aspectos.

- **Coordinación con otros mecanismos de integración.** Si bien se ha avanzado en el establecimiento de canales de comunicación y coordinación con otros mecanismos de integración regional, estos pueden ser reforzados y fortalecidos. Es fundamental continuar con los esfuerzos de coordinación con las acciones impulsadas por las instancias y consejos sectoriales del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), así como aquellas ejecutadas en el marco de iniciativas como el Plan de la Alianza para la Prosperidad del Triángulo Norte (PAPTN) y la Alianza del Pacífico. Por otro lado, el acercamiento a otros mecanismos de integración, como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comunidad del Caribe (CARICOM), puede potenciar el intercambio de buenas prácticas y ampliar el alcance de la cooperación Sur-Sur.
- **Construcción de marcos estratégicos sectoriales a nivel regional.** La experiencia del Banco en la promoción de iniciativas regionales muestra que la estructuración de marcos estratégicos constituye un factor clave para avanzar en el desarrollo de las agendas a nivel sectorial. A través de estos instrumentos, los países definen una visión de desarrollo compartida y establecen las metas que esperan alcanzar en el corto, mediano y largo plazo, lo cual facilita la identificación de acciones concretas y la implementación de mecanismos de monitoreo y evaluación efectivos. En el marco del Proyecto

Mesoamérica se está avanzando en la construcción del Marco Mesoamericano de Movilidad y Logística, la renovación de la Agenda Digital Mesoamericana y las agendas de Salud y Medio Ambiente en el ámbito social. Sin embargo, se deben redoblar esfuerzos para contar con instrumentos similares en todos los sectores de los ejes económico y social.

- **Fortalecimiento y ampliación de alianzas.** Si bien muchas iniciativas impulsadas en el marco del Proyecto Mesoamérica son apoyadas por una diversa gama de cooperantes, existe espacio para ampliar el establecimiento de alianzas con nuevos actores e instancias. Por un lado, esto permitiría ampliar la disponibilidad de recursos y alcance de las actividades a ejecutar; y además, constituiría una oportunidad para abordar nuevas áreas de apoyo a partir del *expertise* que los nuevos cooperantes puedan aportar para atender los desafíos de los países mesoamericanos. La generación de marcos estratégicos mencionados en el punto anterior constituye una plataforma que facilita el acercamiento y potencia la identificación de áreas de cooperación con nuevos actores.
- **Fortalecimiento de la comunicación estratégica.** Si bien se ha avanzado en la adopción de una Estrategia Comunicacional del Proyecto Mesoamérica, se podría evaluar la utilización de nuevos mecanismos y plataformas de difusión para informar de manera más efectiva a la población sobre las acciones ejecutadas en el marco del Proyecto Mesoamérica, haciendo énfasis en los resultados alcanzados y cómo estos tienen un impacto en la calidad de vida de los habitantes de la región.



CUADERNOS MESOAMERICANOS

Profundizando sobre la Cooperación Regional en Mesoamérica