



Taller de equipos técnicos subnacionales



Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo
del Corredor Bioceánico de Capricornio

Los corredores de integración y desarrollo sostenible

José A. Barbero

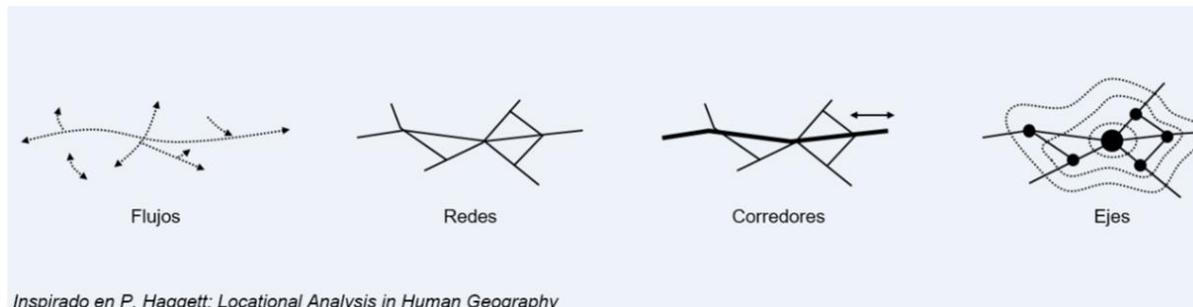
Antofagasta

13 de noviembre de 2024

- **Los corredores de integración: un concepto en evolución**
- Enseñanzas de las experiencias extrarregionales
- Reflexiones para Sudamérica

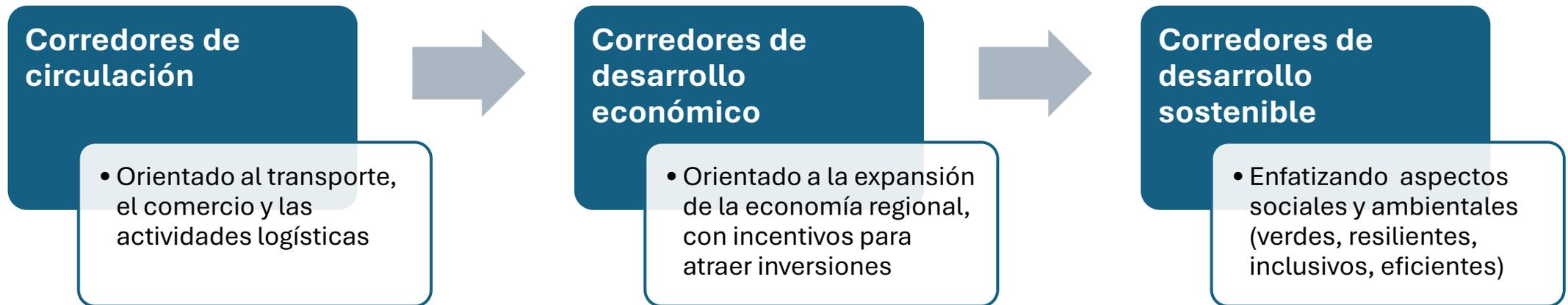
Qué son los corredores

- Los corredores son franjas geográficas que conectan diferentes áreas o países a través de infraestructuras de transporte y servicios logísticos.
 - Incluyen **tramos** (infraestructuras lineales) que enlazan **nodos** (ciudades, regiones, centros productivos, portales), por los que se canalizan **flujos** de personas, mercaderías y datos.
 - De acuerdo con su alcance pueden limitarse a vincular territorios dentro de un mismo país, o bien conectar dos o más países, constituyéndose así en **corredores transfronterizos**, o de integración.
 - Los corredores de integración **no solo se enfocan en la infraestructura física**, sino también en la armonización de políticas, regulaciones y procedimientos aduaneros y comerciales para mejorar la eficiencia y reducir los costos de transacción.
- Estos corredores facilitan el movimiento eficiente y seguro de bienes, servicios y personas entre los países, impulsando el comercio, la inversión y la cooperación económica.



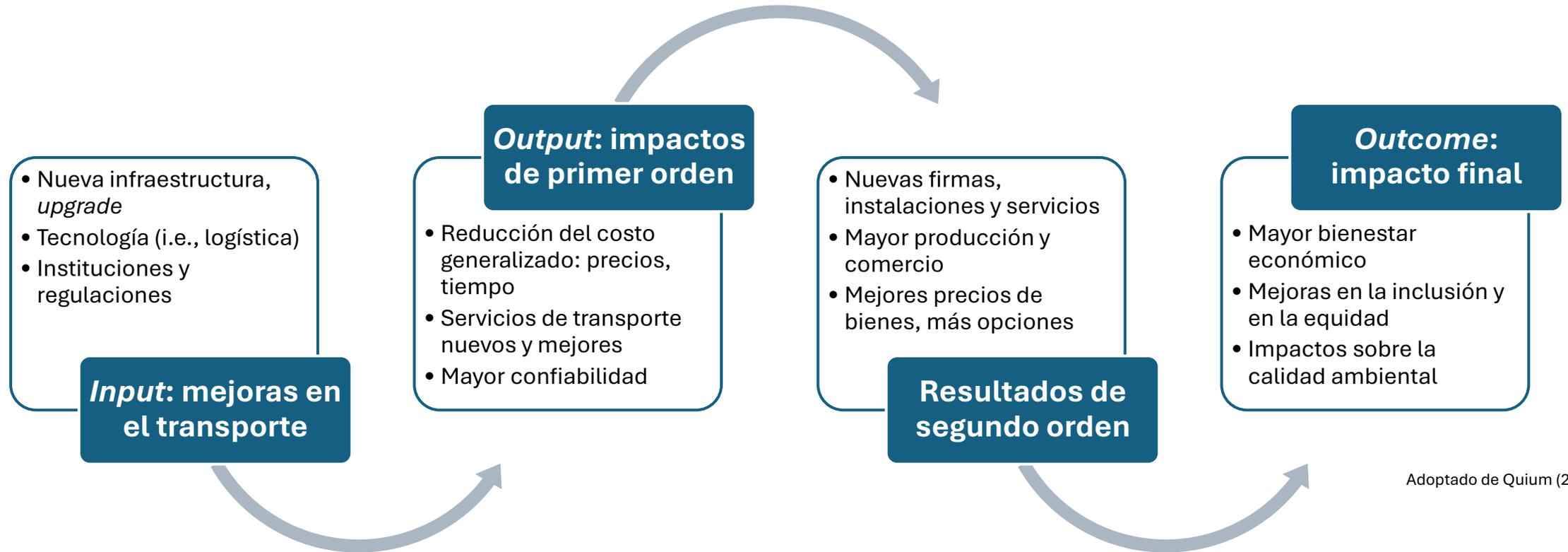
Cómo ha ido evolucionando el concepto

- El concepto de corredor (de profundas raíces históricas) ha evolucionado en las dos últimas décadas, pasando de una mirada centrada en el transporte y el comercio a constituirse en un instrumento orientado al desarrollo regional



- Esta última mirada de los corredores ha hecho **más complejo** su análisis y diseño, incorporando **componentes** de diversa naturaleza, lo que constituye un reto para las entidades promotoras.

Cómo se generan los impactos



- Los impactos (que pueden verse como externalidades, positivas y negativas) pueden ser muy **heterogéneos** en términos espaciales, de grupos sociales, de posición en la cadena de valor, etc.

Las tendencias en el análisis y la planificación

- **La orientación a cadenas de valor**

- Prestar atención a la organización de las **cadenas de valor que promueven los corredores**: a quién benefician, procurando que la captura sea equitativa y redunde en un impacto equilibrado.

- **La concentración espacial (redes, *clustering*), el desarrollo local**

- Un programa de corredor orientado a clústeres (nodos, portales) tiene por objeto **agrupar** los diferentes segmentos de las cadenas de valor en ciertos centros de crecimiento a lo largo del corredor, aprovechando las **sinergias** que pueden generar.
- Los clústeres pueden incluir actividades productivas y logísticas, así como “actores de soporte”, tales como instituciones de investigación que contribuyen al desarrollo de las actividades comerciales, o la sede de las instituciones públicas y privadas.

- **La colaboración público-privada**

- Los actores privados no se limitan a financiar la infraestructura, sino que pueden comprometerse y participar en **la planificación y evaluación** de los corredores y en su **utilización** posterior, en acuerdo con las autoridades.

- Los corredores de integración: un concepto en evolución
- **Enseñanzas de las experiencias extrarregionales**
- Reflexiones para Sudamérica

El interés por revisar las experiencias de otras regiones

- Más allá de los tradicionales ejemplos de integración física en las economías desarrolladas (típicamente, las redes transeuropeas, o las de América del Norte), en los últimos años se han registrado **numerosas iniciativas** en países en desarrollo
 - En **Asia** ha habido numerosos casos exitosos de iniciativas de integración física y digital, en varias subregiones de ese vasto continente
 - En **África** ha habido varios intentos en algunas subregiones, con resultados aún incipientes
 - Hubo un impulso por parte **China** de una iniciativa de integración (con fuerte orientación hacia la conectividad) de amplio alcance geográfico
- Los análisis de los casos de otras regiones (diferentes de ALC) ofrecen un **vasto potencial de enseñanzas** para esta región, tanto en lo referente a las iniciativas, al rol que han tenido diversos actores y a su gobernanza

Ejemplos de Asia (1)

Programa del Gran Mekong

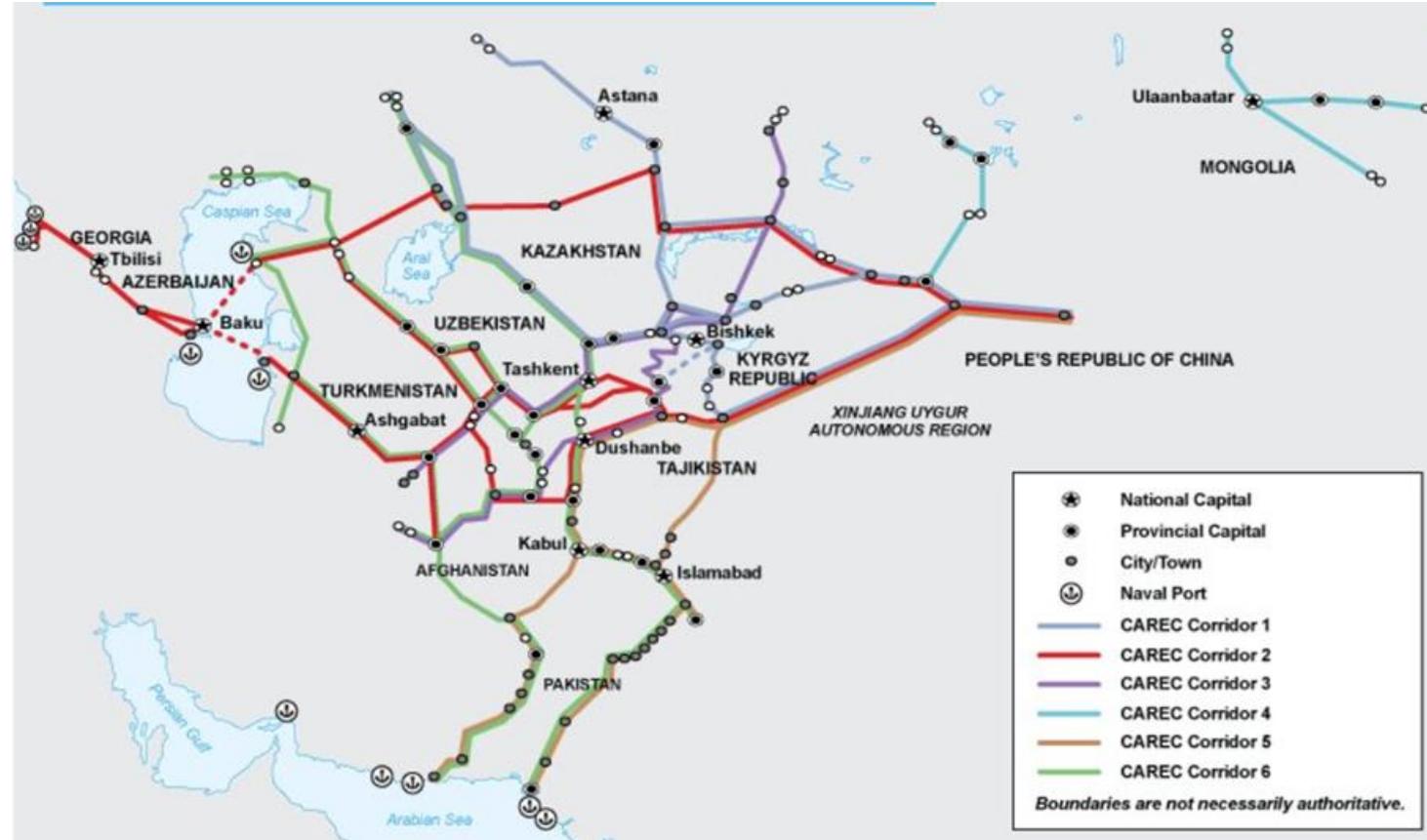
- Impulsado por el ADB y otras entidades de desarrollo, abarca 6 países; una iniciativa de desarrollo subregional.
- Proyectos de diverso tipo y de alcance nacional y transfronterizo
 - **Conectividad**, con corredores de transporte, que devengan en corredores de desarrollo
 - **Competitividad**, con mejor facilitación comercial e integración de mercados y de procesos productivos
 - Crear sentido de **comunidad**, con programas sociales y ambientales
- Los países adoptan **estrategias decenales**, que se plasman en programas de acción, una agenda de inversiones y CT prioritarias.
- La iniciativa abarca múltiples sectores: transporte, facilitación comercial, energía, agricultura, desarrollo urbano, medio ambiente, TIC, turismo y zonas económicas especiales.



Ejemplos de Asia (2)

CAREC: Corredores de Asia Central

- Un programa de 11 países e instituciones de desarrollo para conectar personas, políticas y proyectos para un desarrollo compartido y sostenible. **Acuerdan un marco estratégico de largo plazo, que se va actualizando.**
- Tiene **múltiples componentes**: macroeconomía, transporte (seis corredores), integración eléctrica, salud, facilitación comercial, turismo, agricultura. Se agrupan en clústeres.
- En los últimos 20 años han impulsado proyectos por US\$ 47 billones: 21% los países, 35% el ADB y 44% otros MDBs. 70% de la inversión fue en transporte y 20% en energía.
- Un **proceso de planificación bien estructurado**, apoyado por el ADB, para alinear el portafolio de proyectos con el marco estratégico.
- **Un instituto**, como un hub para generar conocimiento y capacidades, y facilitar diálogo y cooperación.



Ejemplos de África (1)

Corredor Vial Trans-Sahara

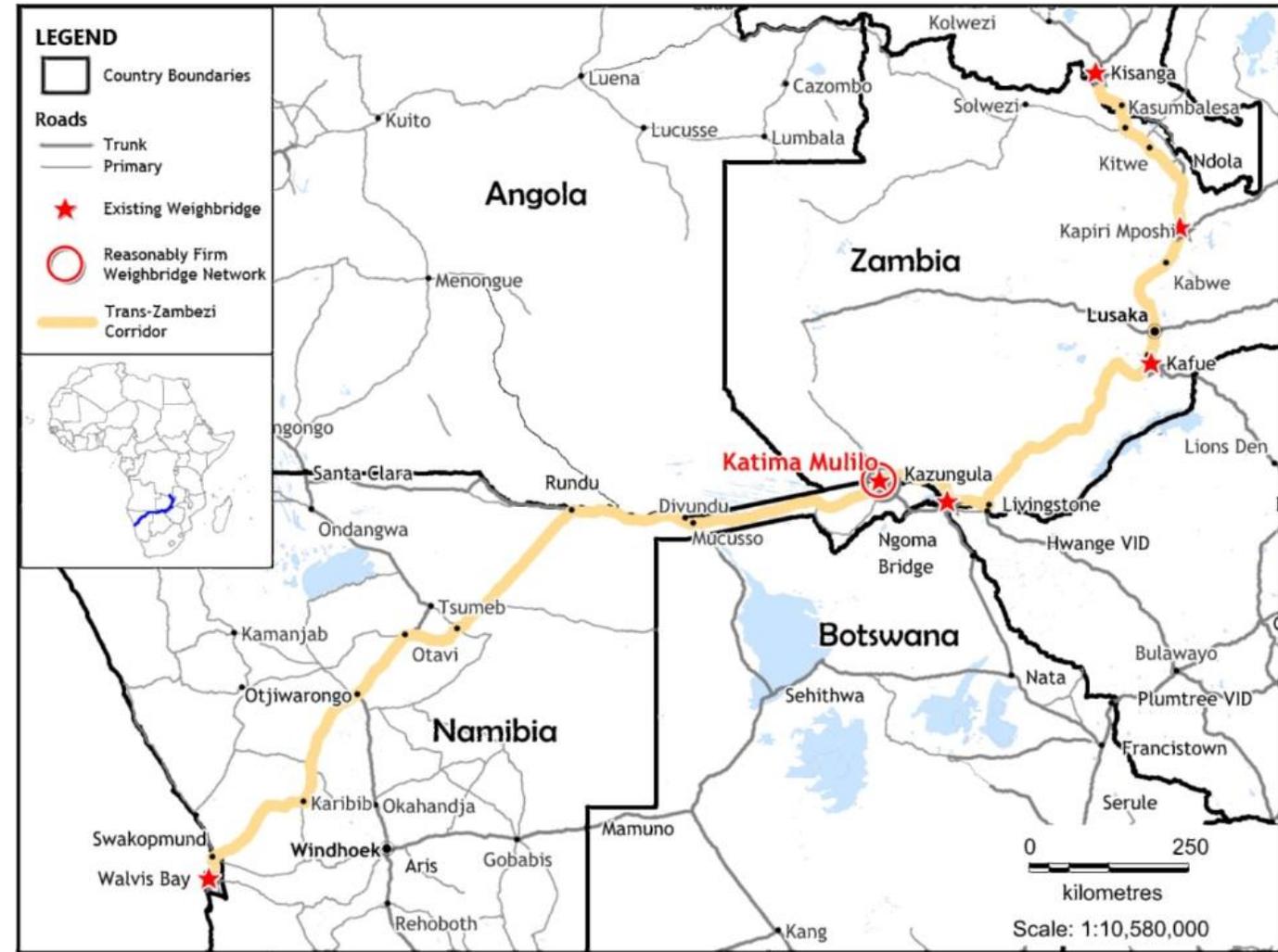
- Un corredor carretero de 9.700 km que une seis países africanos (tres de ellos mediterráneos).
- Busca mejorar la **conectividad**, reduciendo tiempos y costos de viajes, impulsando el comercio intrarregional y con el resto del mundo.
- Cuenta con un fuerte compromiso por parte de los países involucrados, y es apoyado por **varias instituciones multilaterales**: el IsBD, el AfDB, organismos de las Naciones Unidas y otras entidades regionales.
- Las obras de infraestructura están avanzadas en más de un 80%.
- La iniciativa incluye mejoras en la facilitación comercial y puertos secos, **aún pendientes**. Requiere coordinar regulaciones del transporte carretero de cargas y un mecanismo de gestión del corredor.
- El objetivo es que se constituya como un corredor de desarrollo económico.



Ejemplos de África (2)

Corredor de Namibia a Zambia (WBNLDC)

- Un conjunto de corredores multimodales coordinado por un grupo público-privado en el que varios países mediterráneos se conectan con el puerto atlántico de Walvis Bay (Namibia), dando **acceso al mar a países mediterráneos**.
- Incluye puertos secos en otros países y centros logísticos, proyectos de desarrollo territorial (para atraer inversiones) y centros de salud (orientados a transportistas). En varios corredores hay comités de gestión. Ha sido una iniciativa exitosa para la **facilitación del comercio**
- El Grupo fue conformado por acuerdos de partes, expresados en MOUs, que se fue expandiendo en forma paulatina (sumando corredores y países). Coordina con entidades de desarrollo, como la UNCTAD o el AfDB. El gobierno de Namibia, **sede del puerto-hub**, aparece como el principal motor del Grupo.



El BRI como una macro-iniciativa de corredores de integración

- Una iniciativa basada inicialmente en **corredores terrestres y marítimos**, luego expandida a proyectos de diversa naturaleza y a todo el mundo, con fuerte apoyo financiero
 - Incluye 130 países
- **Integración de China con otras economías** (para asegurar cadenas de suministro), y contribuir a mejorar la conectividad global (S y SE de Asia entre sí y con Europa, África, etc.)
- Una iniciativa con múltiples proyectos: numerosas enseñanzas, con aspectos controversiales
 - Objetivos y calidad de los proyectos, financiamiento, endeudamiento, adquisiciones, aspectos ambientales y sociales
- ¿Ha contribuido efectivamente el BRI a la integración regional mediante una mayor conectividad en las regiones en las que desplegaron proyectos?



La Iniciativa de **la Franja y la Ruta** pone en evidencia la relevancia que pueden tener los proyectos de integración (y los corredores de conectividad en particular) en la geopolítica, y su presentación como bien público global en el discurso geoestratégico.

Qué muestran los “meta-análisis” de estos corredores

- Un análisis del Banco Mundial sobre los impactos amplios (WEB)* muestra que **en promedio** son beneficiosos en términos de bienestar económico y equidad social, marginales en inclusión social y frecuentemente perjudiciales para la calidad ambiental.
- En los casos en los que son beneficiosos en promedio, presentan una **heterogeneidad** considerable **en territorios y en segmentos de la población**, donde hay actores que “pierden” en términos absolutos como resultado de la iniciativa.
- La existencia y la naturaleza de estos desbalances deberían impulsar **intervenciones complementarias** que acompañen la construcción de la infraestructura de transporte troncal, como políticas de compensación para los “perdedores”. Las políticas e instituciones complementarias dependerán de las características del corredor, la traza y el modo de transporte.

* Roberts, M. et al (2018)

Las conclusiones de un análisis de 218 casos

- Impactos beneficiosos significativos en el **bienestar económico** y en la **equidad**, con tendencia positiva, pero de mucho menor intensidad en **inclusión social**, y claramente nocivos en materia **ambiental**.
- Son más evidente los impactos positivos en corredores viales y fluviales que en los **ferroviarios**
- Los corredores que vinculan un gran centro urbano con un portal logístico (puerto, aeropuerto, paso de frontera) suelen tener impactos positivos más inciertos y de menor alcance, que dependen en gran parte del **funcionamiento de dicho portal**.
- La traza del corredor claramente incide en el potencial de sus beneficios.
- Los impactos son heterogéneos entre áreas geográficas: tendencia a que los **beneficios se concentren en los grandes conglomerados** urbanos dentro del corredor, y en particular en sus extremos.

Algunas reflexiones en torno a los avances recientes en otras regiones en desarrollo

- **Las iniciativas de corredores de integración han tenido una fuerte expansión en regiones en desarrollo, poniendo de manifiesto los beneficios que generan las externalidades transfronterizas.**
 - Sus objetivos van más allá de la conectividad, facilitando la inversión extranjera directa y la integración de las cadenas de producción.
- Se observa una tendencia a **centrarse en los componentes *hard* y posponer los *soft***, indispensables para poder materializar los beneficios de la integración.
- Hay una creciente atención sobre la **dimensión espacial de los impactos** económicos y sociales, apuntando a la integración inclusiva y al desarrollo sostenible
- Los mayores **obstáculos** al avance de las iniciativas son de orden político (imposibilidad de lograr acuerdos entre los países involucrados) y de capacidades de implementación: probablemente más que los obstáculos financieros.
- Son iniciativas de largo aliento, generalmente ya concebidas hace décadas, y que tienen un ciclo largo de desarrollo e implementación, lo que demanda **una arquitectura institucional sólida y estable**
- La presencia de los **bancos multilaterales** ha sido muy activa en la promoción y el financiamiento, y para consolidar la gobernanza y asegurar la continuidad

- Los corredores de integración: un concepto en evolución
- Enseñanzas de las experiencias extrarregionales
- **Reflexiones para Sudamérica**

Pensando en América del Sur

- La región cuenta con una experiencia importante en materia de iniciativas de integración física regional, que está recibiendo un nuevo impulso
 - Con muchos aciertos, y también con limitaciones
- Los conceptos de corredor de desarrollo y las experiencias internacionales sugieren la necesidad de incorporar algunos ajustes en nuestra perspectiva.

A título de ejemplo:

- No limitarnos a la infraestructura, abordando **la agenda soft** que asegura su buen uso (como es el caso de las prácticas de facilitación comercial)
- Diseñar los corredores buscando asegurar que tengan el **impacto** que prevén sus objetivos
- Atender a la **heterogeneidad** de los impactos, incorporando **intervenciones complementarias** para promover el desarrollo económico y atender a los impactos sociales y ambientales
- Asegurar mecanismos de gestión (**gobernanza**) eficaces y estables para implementar proyectos que contemplan largos períodos de maduración

Fin de la presentación

¡Gracias!

barbero.jose.a@gmail.com