

Infraestructura y servicios de transporte Elementos básicos para la competitividad en el comercio

Problemas observados y desafíos para América Central

Gordon Wilmsmeier,

**Seminario Regional: Política Comercial y la Negociación del
Acuerdo de Asociación entre Centroamérica y La Unión
Europea: Desafíos para las PYMEs**

San José, Costa Rica

Noviembre 22 , 2006

Contenido de la presentación

- ▶ **Introducción y hipótesis principales**
- ▶ **El rol de los puertos en la facilitación del comercio**
- ▶ **Dos Ejemplos empíricos – El impacto de ineficiencias**
- ▶ **Los problemas de organización de los mercados de infraestructura y de servicios de infraestructura**
- ▶ **Desafíos, prioridades y necesidades**
- ▶ **Conclusiones**

Introducción

- ▶ A partir de la década de los noventa los intercambios comerciales vienen creciendo a tasas superiores a los de la economía.
- ▶ Al mismo tiempo la tasa de crecimiento de la oferta de infraestructura para transporte y logística se desarrollo a nivele más bajos. En el sector de la infraestructura de transporte, se observa un casi detenimiento hacia finales de la década de los '90.

Tal diferencia de comportamiento entre la oferta y la demanda de infraestructura provocó dos efectos:

- 1. retraso relativo de la región respecto a otras regiones emergentes.*
- 2. tendencia a la insuficiencia en la provisión física.*

Introducción (cont.)

- ▶ **Esto ha sido acompañado con una disminución de los aranceles aduaneros que en los años 80's se podían promediar en 40% y en la actualidad escasamente llegan al 9% y con tendencia a la baja, en razón a la consolidación de acuerdos de libre comercio e integración económica.**

- ▶ **Las diferentes barreras para arancelarias que no eran factores críticos dentro de la Gestión de Cadenas Internacionales de Suministro (CSM), como:**
 - normas,
 - regulaciones,
 - ineficiencias públicas y privadas y
 - costos de transporte y logísticos,

han tomado una relevancia indiscutible en la supervivencia de los países.

Los desafíos de la competitividad en el libre comercio

- ▶ El tratado de libre comercio da acceso preferencial al mercado de la Unión Europea
- ▶ Este proceso esta acompañado por un proceso de reformas que permiten mejorar la facilidad de atraer IED, mejorar productividad y reducir costos de producción y de transacción
- ▶ Aún persiste una debilidad en infraestructura y los correspondientes marcos regulatorios y institucionales; estos marcos paralizan y descomponen la eficacia de los esfuerzos.
- ▶ Estudios muestran la importancia de:
 - **Participación del sector privado**
 - **Burocracia, productividad técnica y laboral**
 - **Infraestructura**
 - **Rivalidad entre las líneas navieras**
- y
 - **Tipo de producto y carga**
 - **Volumen**
 - **Valor**
 - **Desbalances del comercio**
 - **Distancia**

de estos determinantes en los costos de transporte

- ▶ i.e. un puerto ineficiente puede aumentar la distancia al mercado de exportación hasta un 60% (Clark, Dollar, and Micco, 2001)

La cuestión clave: el problema y el desafío principal

▶ El problema:

Deficiencias en infraestructura económica, por

- problemas de organización industrial de los mercados o
- insuficiencias físicas
- Insuficiencias en el marco político regional

están dificultando la capacidad de América Central de sostener el crecimiento, aumentar la productividad de los factores y de la competitividad.

▶ El desafío principal:

Alcanzar un desarrollo logístico (infraestructura y servicios de transporte y logística) que permita mejorar la competitividad y aumentar la productividad de los factores para sostener el crecimiento.

Hipótesis principales

1. Desarrollo portuario condiciona el desarrollo logístico

2. El desarrollo logístico, es una función de:

- *La conectividad externa*
- *La conectividad interna*
- *Las condiciones de organización de los mercados de transporte y logística*
- *Las condiciones institucionales de los puertos y los mercados de transporte y logística*

Las condiciones actuales del desarrollo logístico afectan a la competitividad y la productividad

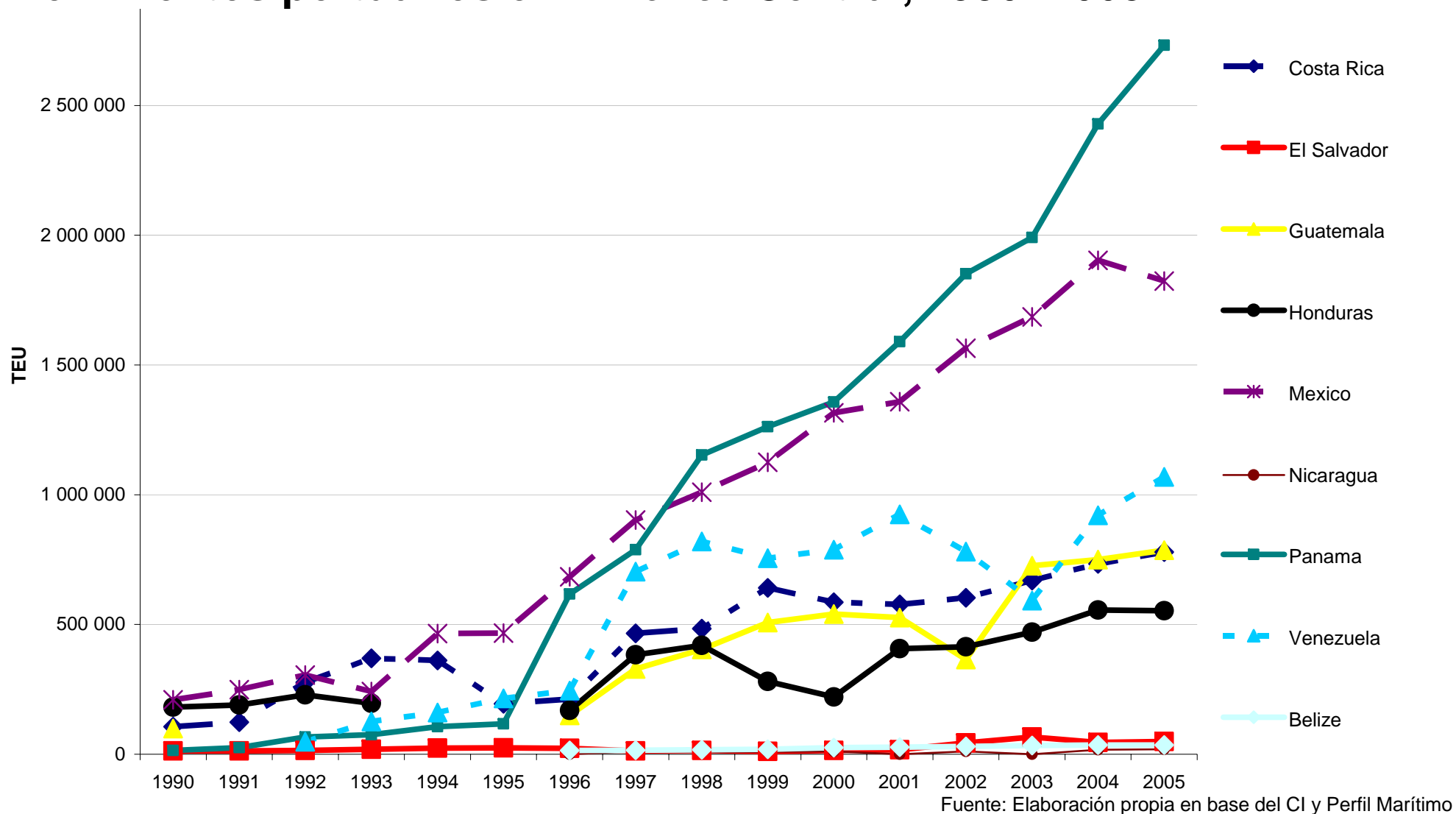
Contenido de la presentación

- ▶ **Introducción y hipótesis principales**
- ▶ **El rol de los puertos en la facilitación del comercio**
- ▶ **Dos Ejemplos empíricos – El impacto de ineficiencias**
- ▶ **Los problemas de organización de los mercados de infraestructura y de servicios de infraestructura**
- ▶ **Desafíos, prioridades y necesidades**
- ▶ **Conclusiones**

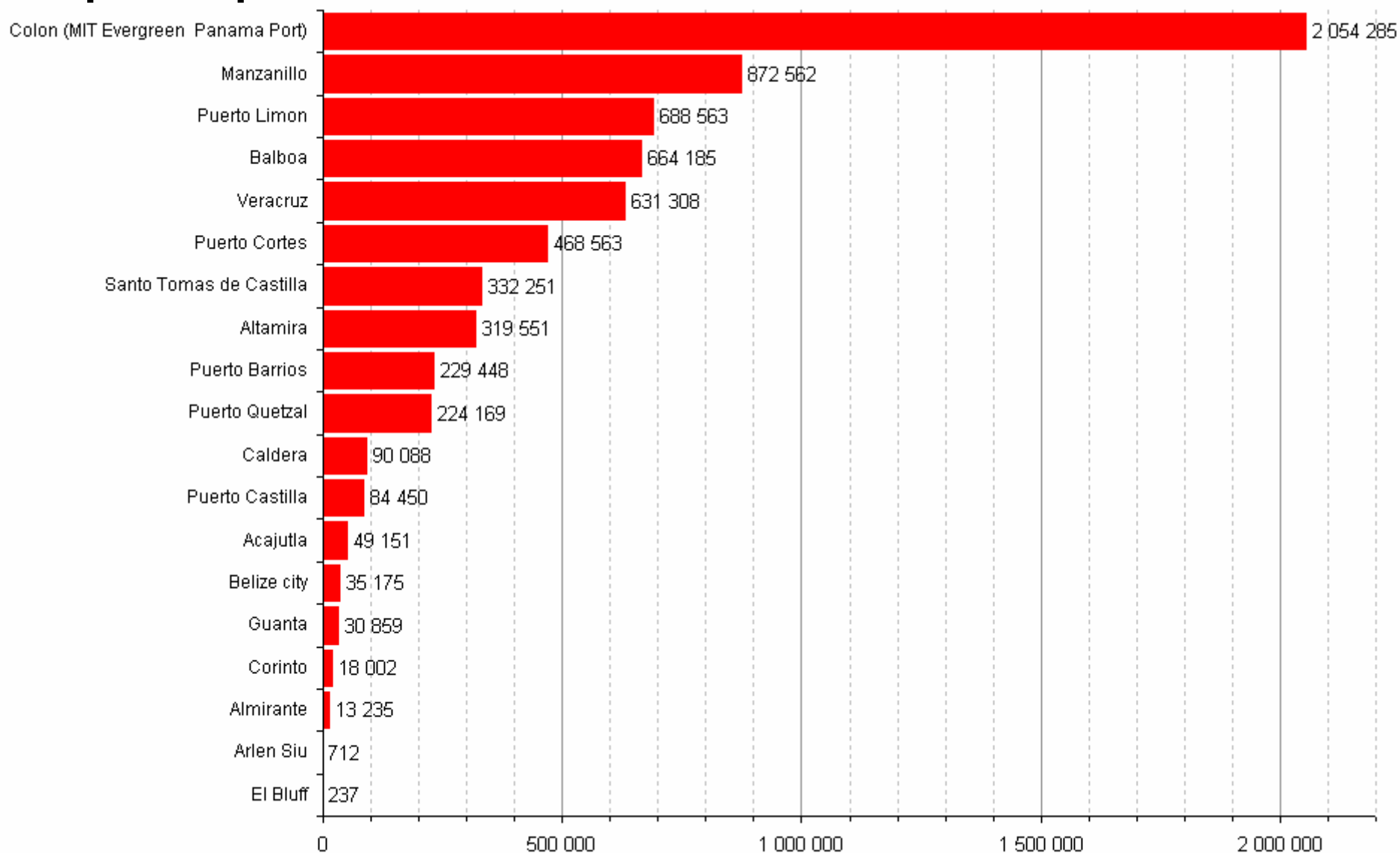
Distribución geográfica de los puertos principales en América Central



Movimientos portuarios en América Central, 1990 -2005



Jerarquía de puertos en América Central en TEU 2005



Pronóstico de crecimiento de movimientos de contenedores por región, periodo 2004 - 2009

South America	83,7%
- Far East	68,4%
Latin America	63,1%
- South Asia	58,7%
South East Asia	52,3%
Eastern Europe	52,2%
- World	49,0%
Caribbean/ Central Am.	41,1%
Mid East	37,3%
- South West Europe	34,3%
Africa	30,9%
North West Europe	29,8%
- North America	20,9%
Oceania	20,5%

Source: elaborated on the base of Drewry, adjusted by ECLAC

Desafíos claves en América Central

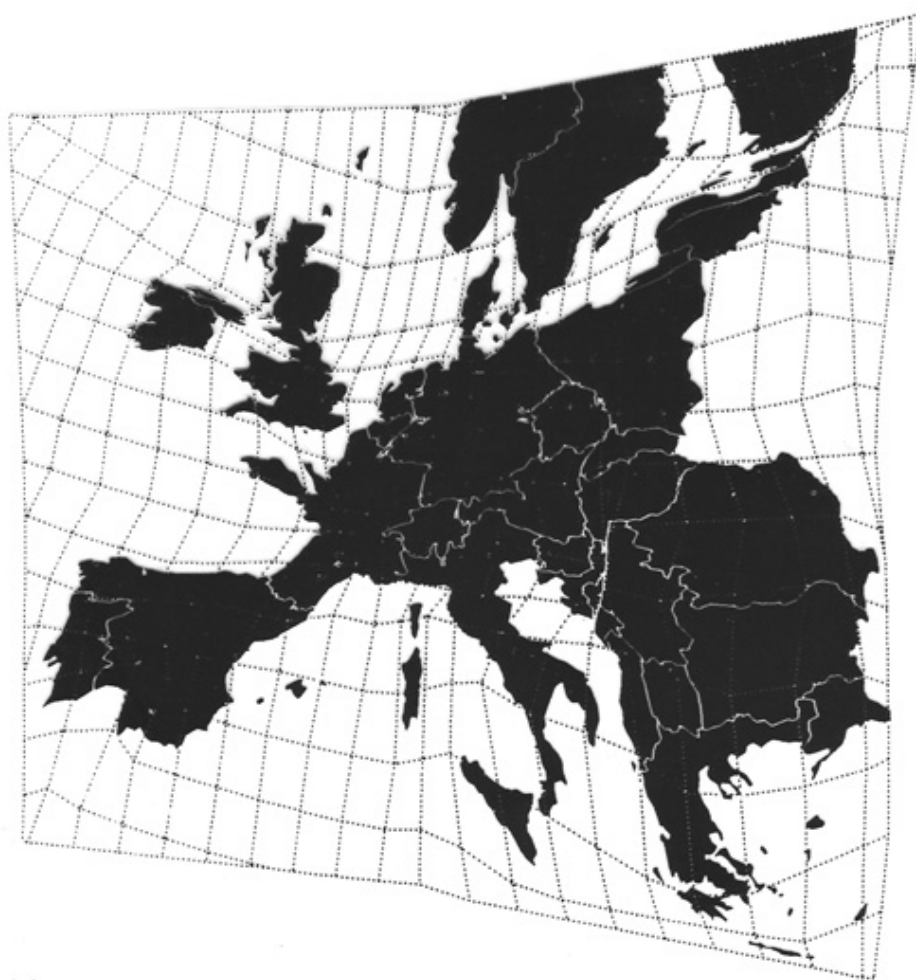
- ▶ **Conectividad baja de servicios regulares**
- ▶ **Falta de eficiencia – retrasos imprevistos; procesos no-transparentes;**
- ▶ **Falta de datos e información confiable;**
- ▶ **Una escala de comercio más grande requiere una eficiencia elevada;**
- ▶ **Falta de un marco institucional regional;**
- ▶ **Cabotaje no liberalizado en América Central;**
- ▶ **Procedimientos aduaneros demorosos Puntos fronterizos terrestres y puertos**

Tiempos de transito (días) de servicios directos

		Puerto	Belize City	Puerto Limon	Puerto Barrios	Santo Tomas de Castilla	Puerto Castilla	Puerto Cortes	Colon (Coco Solo)	Cristobal	Puerto Manzanillo	Caldera	Acajutla	Puerto Quetzal	Corinto	Balboa	
A	Belize	Belize City	1					2									
	Costa Rica	Puerto Limon		3		2	1	2	1	1				7			
	Guatemala	Puerto Barrios			2		1										
		Santo Tomas de Castilla				13						2					
	Honduras	Puerto Castilla					1										
		Puerto Cortes										2					
	Panama	Colon (Coco Solo)															
		Cristobal										1					
P	Costa Rica	Caldera										1	1	1	1	1	
	El Salvador	Acajutla											1	1	1	3	
	Guatemala	Puerto Quetzal												2	1	1	
	Nicaragua	Corinto															
	Panama	Balboa															

Fuente: Elaboración propia en base del CI 2006

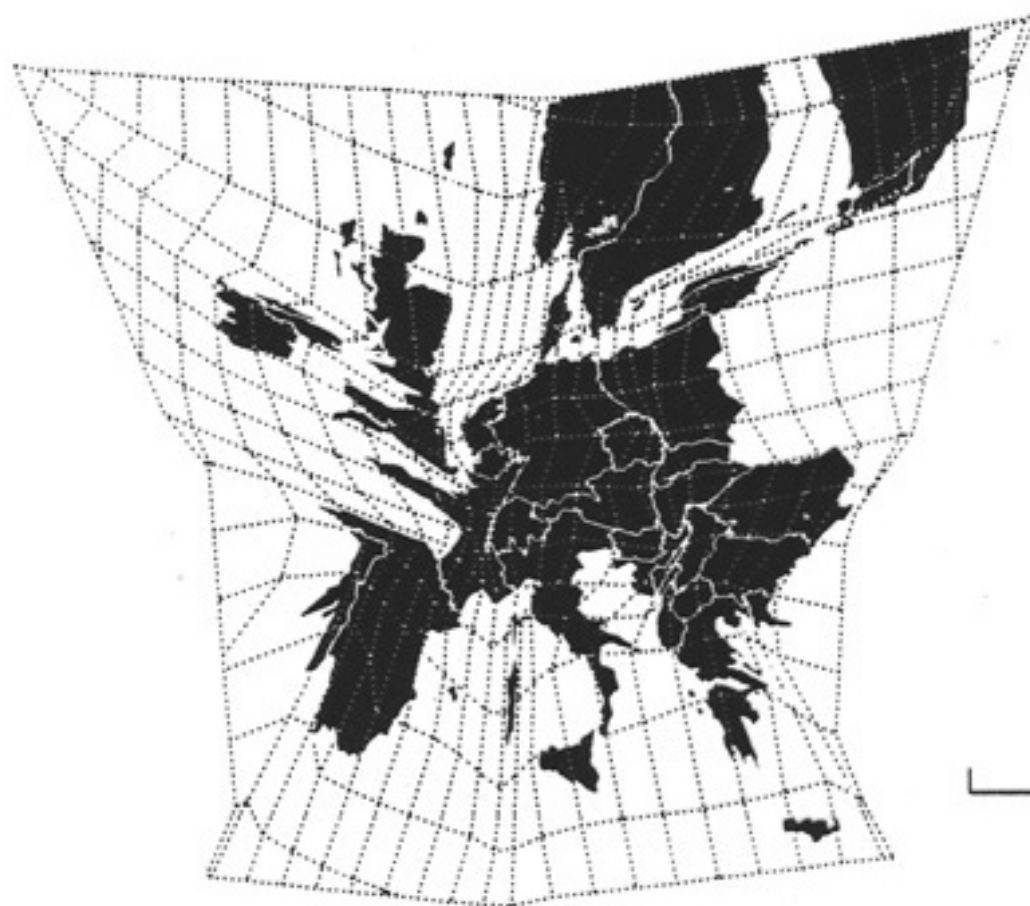
Qué efecto puede tener un mejoramiento en la accesibilidad?



Mapa de tiempo y espacio
de la red ferroviaria Europea
1993

5 h

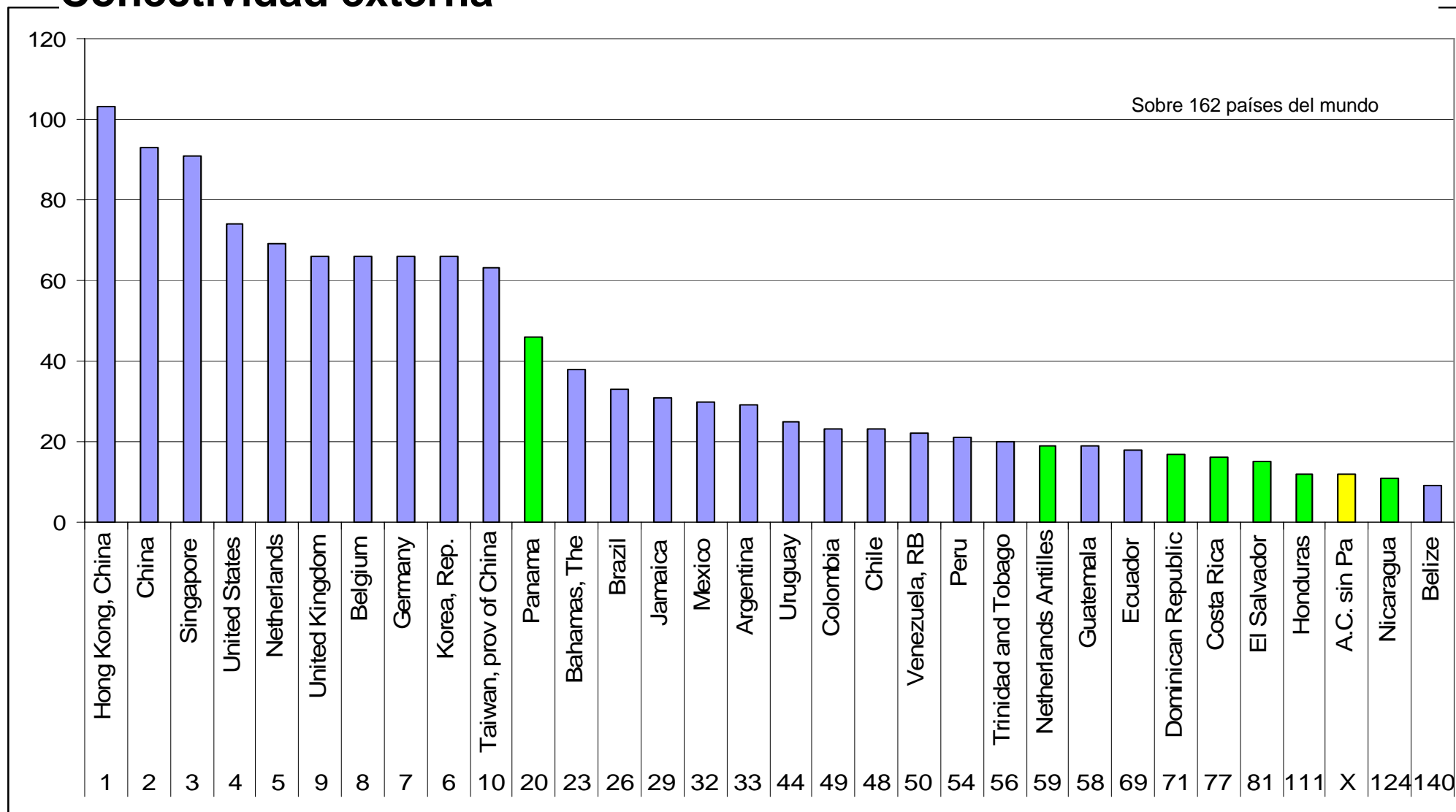
Fuente: Spiekermann y Wegener, 1998



Mapa de tiempo y espacio de la red ferroviaria Europea 2010

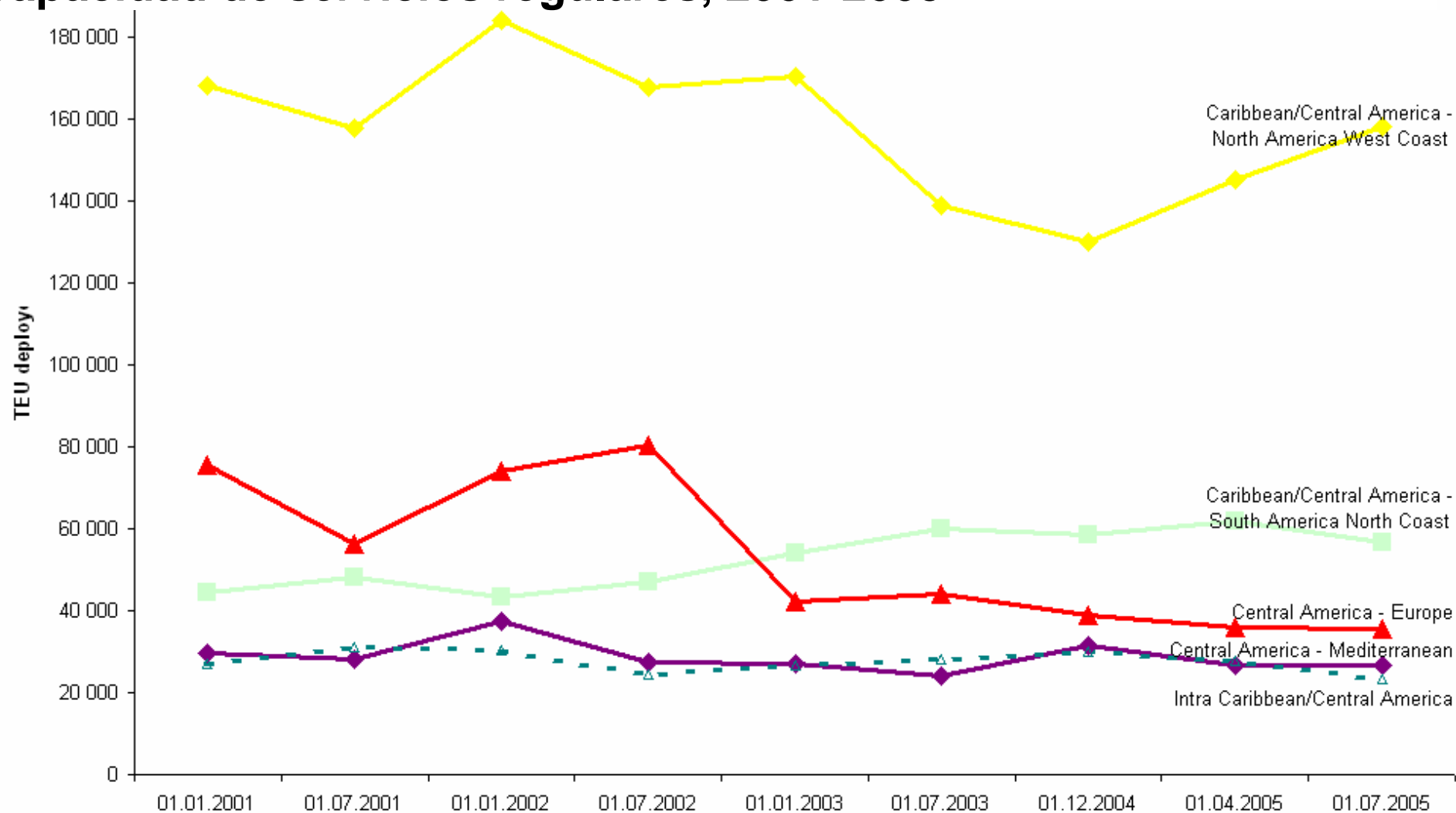
Fuente: Spiekermann y Wegener, 1998

Conectividad externa

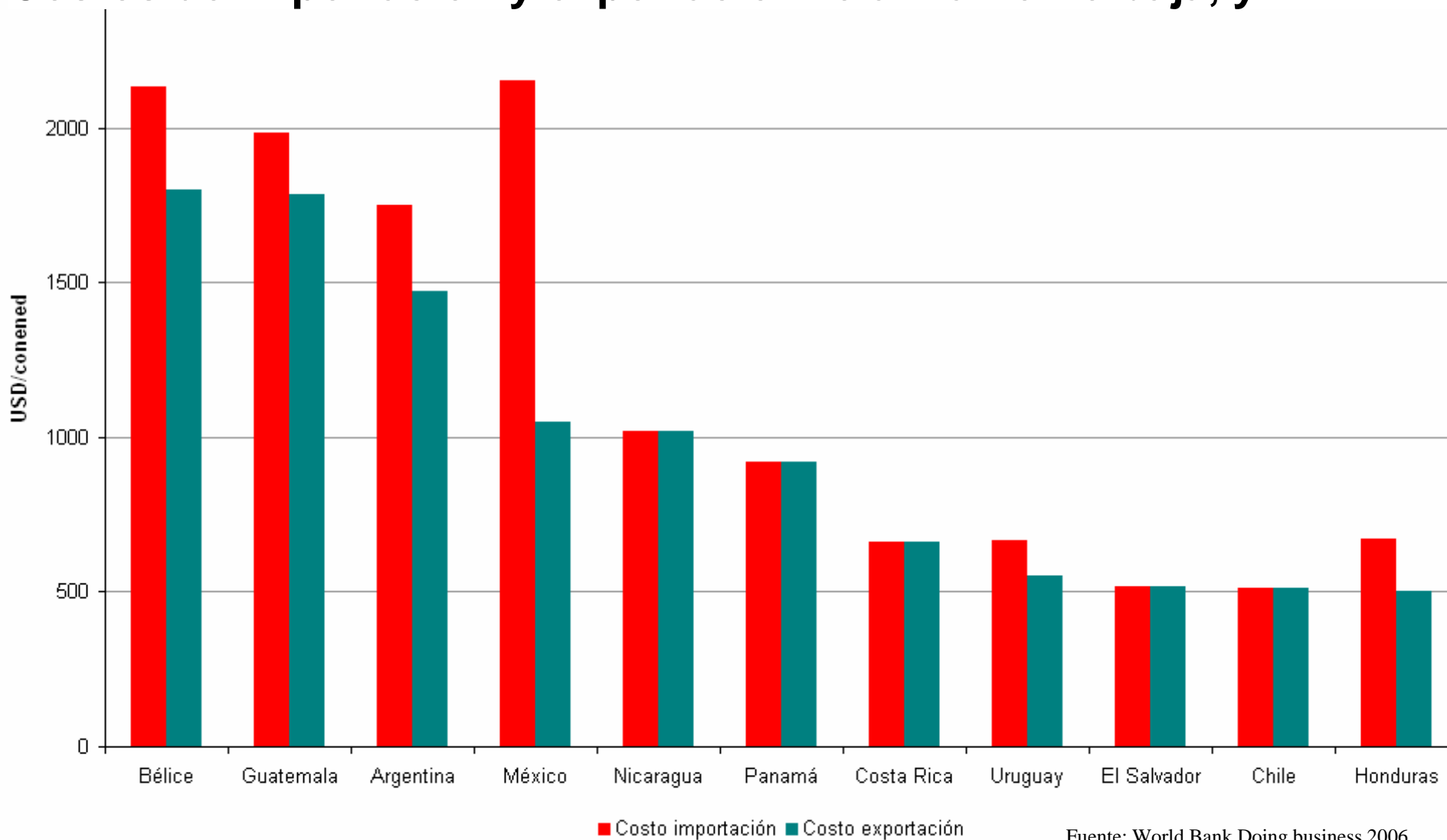


Conectividad de América Central con otras regiones

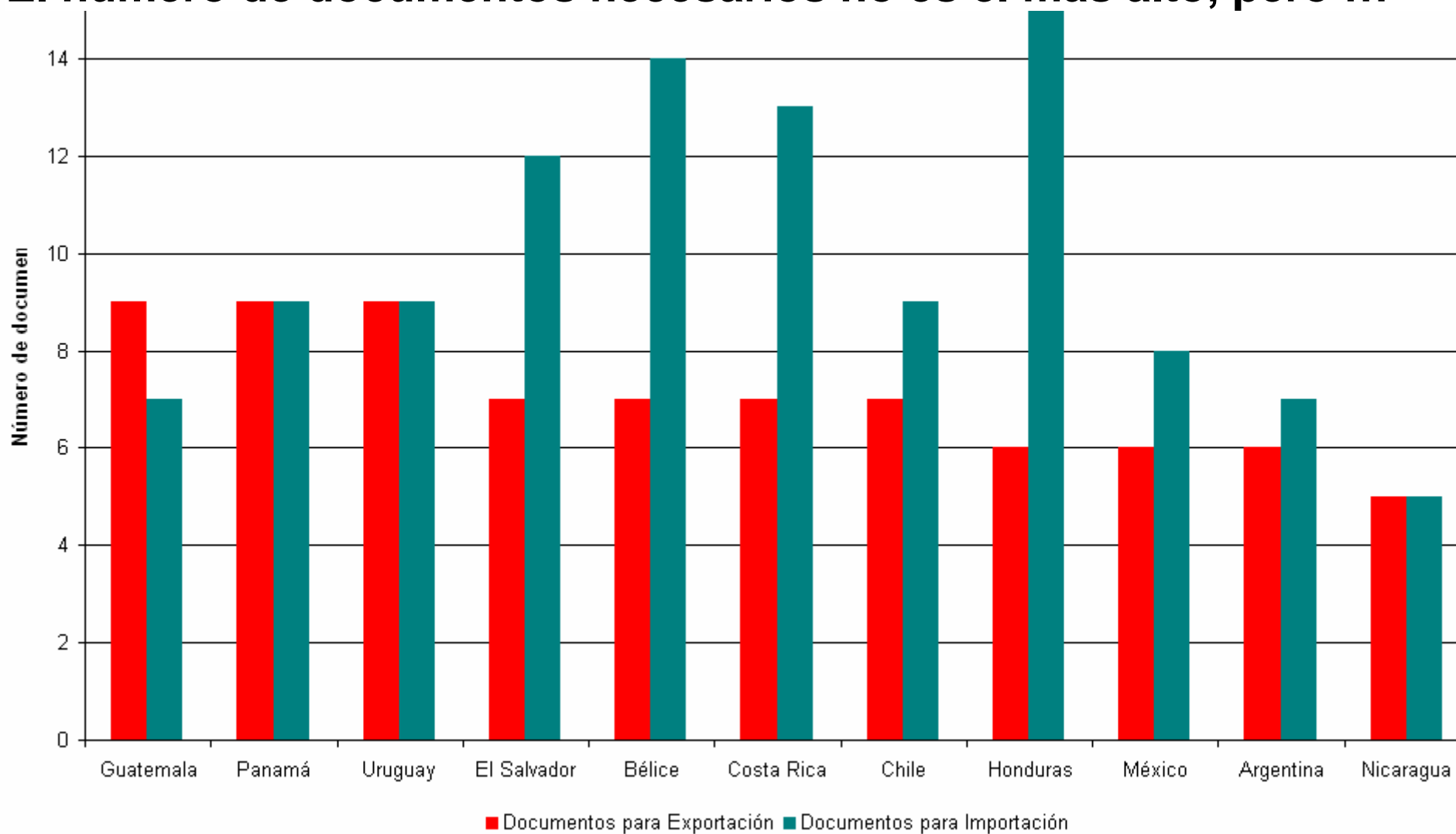
Capacidad de servicios regulares, 2001-2005



Costos de importación y exportación relativamente baja, y...

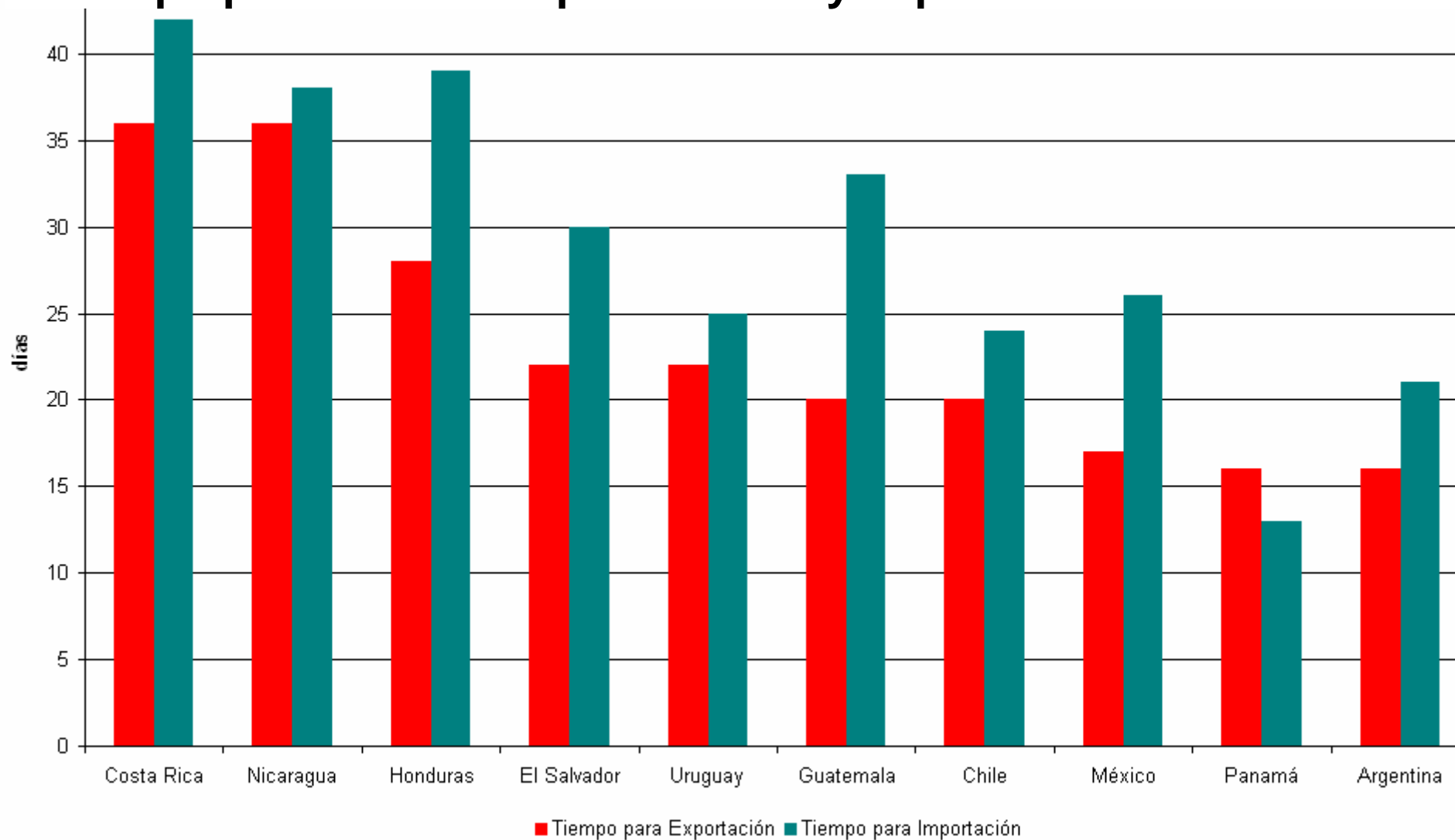


El número de documentos necesarios no es el más alto, pero ...



Fuente: World Bank Doing business 2006

El tiempo para realizar importaciones y exportaciones



Fuente: World Bank Doing business 2006

Días necesarios para realizar importación

Región	Documentación pre-llegada	Puerto y manejo portuario	Aduana y inspecciones	Transporte interior al almacén	Tiempo total
OECD ingresos altos	8	2	2	2	14
Asia Pacífico	18	3	4	3	28
América Latina y el Caribe	24	4	5	3	36
Medio Oriente & África del Norte	25	5	9	4	43
Europa y Asia Central	25	4	7	7	43
Asia (Sur)	24	6	7	10	47
África	33	8	10	9	59
Mundo	23	5	6	5	40

Fuente: World Bank Doing business 2006

Inspecciones, comparación entre regiones

Región	% de carga inspeccionada (importación)
OECD	5
Europa (este)	18
Asía	31
América Latina	51
Medio Oriente	63
África	67
Asía (Sur)	69

Source: World Bank Doing Business 2006

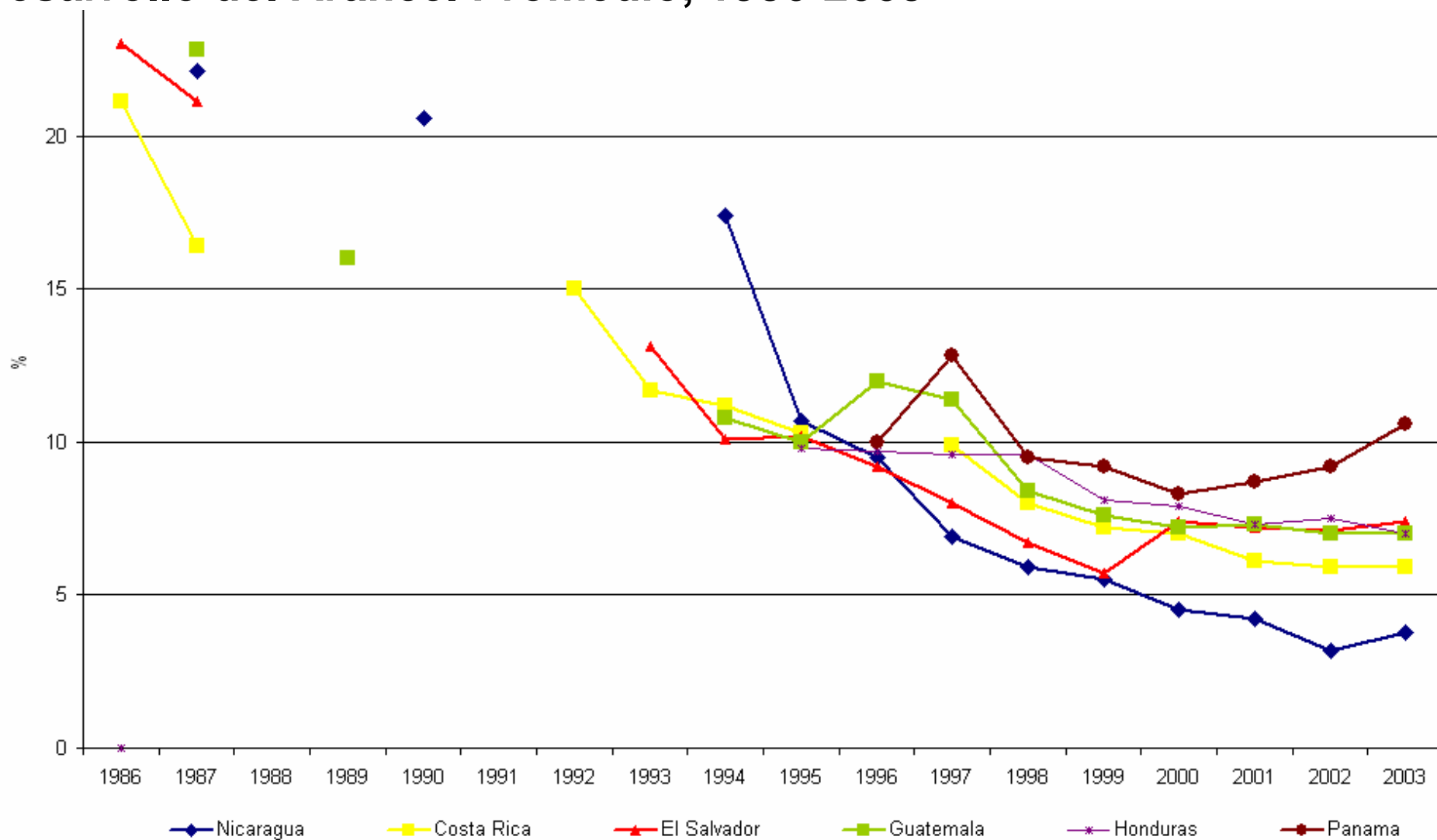
Contenido de la presentación

- ▶ **Introducción y hipótesis principales**
- ▶ **El rol de los puertos en la facilitación del comercio**
- ▶ **Dos Ejemplos empíricos – El impacto de ineficiencias**
- ▶ **Los problemas de organización de los mercados de infraestructura y de servicios de infraestructura**
- ▶ **Desafíos, prioridades y necesidades**
- ▶ **Conclusiones**

Cuál es el impacto en los costos? Dos ejemplos

- ▶ **La comparación de costos portuarios el ejemplo de Cartagena y Puerto Limón**
- ▶ **Los determinantes de costos de transporte internacional y sus impactos – evidencia empírica**

Desarrollo del Arancel Promedio, 1986-2003



Fuente: Banco Mundial 2006

Flete y costo seguro

Flete y seguro como porcentaje FOB

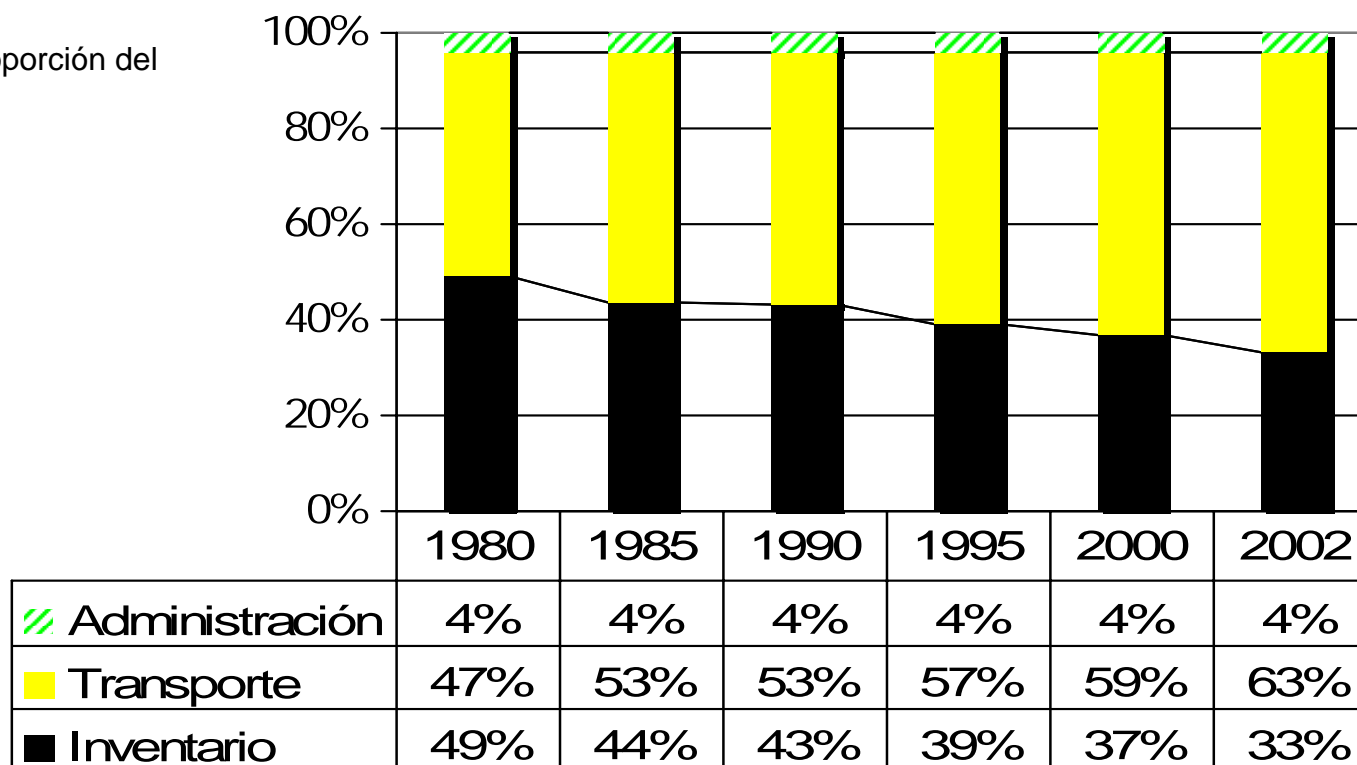
Todos los modos de transporte	1980	1990	2000	2002	2003
Países desarrollados	5,4	4,4	4,3	4,1	3,9
América Latina	8,8	8,1	8,7	8,5	9,8
Mundo	6,6	5,2	5,6	5,4	5,5
Países en desarrollo	10,4	8,6	8,8	9,1	9,1

Fuente: UNCTAD, *Review of Maritime Transport varios anos*, Genf

La relevancia del costo de transporte

- ▶ Crecientemente importante, es determinante principal de la competitividad de los países

... aumenta la proporción del transporte



Data for USA, via DOT

El costo de ineficiencia en los puertos

- ▶ **La comparación de Puerto Limón y Cartagena**

Cambios en productividad, Puerto de Cartagena

Medida de Productividad	Antes de la reforma (1993)	Después de la reforma (2003)
Tiempo de espera buque	10 días	0
Tiempo “turnaround”	72 horas	7 horas
Productividad bruto/hora	7 movimientos/buque hora	52 movimientos/buque hora
Ocupación del muelle	90%	50%
Costo por movimiento	984 USD	224 USD
Productividad carga granel	500 toneladas/ buque día	3900-4500 toneladas/buque/día
Horas de funcionamiento/día	16	24
Estadía de carga	30+ días	2 días

Fuente: Kent, Paul E. and Anatoly Hochstein, “Port reform and privatization in conditions of limited competition: the experience in Colombia, Costa Rica, and Nicaragua”, Maritime Policy and Management, 1998, vol. 25, no. 4, p. 313; and Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

Costos portuarios una comparación

Costo	Cartagena	Puerto Limón
Tarifas total buque	5 568 USD	20 292 USD
Tarifas total carga	73 375 USD	44 104 USD
Costo total	78 943 USD	64 396 USD
promedio contenedor	224 USD	183 USD
promedio TEU	152 USD	124 USD

Fuente: Kent, Paul et al 2005

▶ **Calculación incluye costos como muellaje, pilotaje, amarre, remolque almacenaje etc.**

▶ **Puerto Limón parece menos costoso que Cartagena,**

sin embargo esta calculación no incluye costos de tiempos de espera.

Estimación del costo de ineficiencia en Puerto Limón

	Puerto Limón		Puerto Cartagena	
Costo modelo	183	124	224	152
Costo adicional tiempo espera del buque	24.81	16.79	0	0
Costo inventario contenedor	1.58	1.05	0	0
Costo inventario de la carga	181.50	121.00	0	0
Costo total	390.89	262.84	224.00	152.00
Diferencia por ineficiencia (organizacional)	166.89	110.84		

Fuente: Kent, Paul et al 2005

El costo de ineficiencia en los puertos

- ▶ **Análisis de determinantes del costo de transporte**
- ▶ **16 países de América Latina**
- ▶ **75,928 observaciones de comercio contenedorizado,**
- ▶ **año 2002.**

Los determinantes de costos de transporte internacional y sus impactos – evidencia empírica

- ▶ Cada día de demora en el envío de productos manufactures es igual a un add valorem tariff de 0.8 por ciento (Hummels 2000)
- ▶ Para América Latina se puede observar lo siguiente (Wilmsmeier et al. 2006)
- ▶ Una mejorara de la infraestructura portuaria en una escala (1 a 7) de 2.3 a 4.6 implica una reducción de costos de transporte de 7.4%
- ▶ La reducción de demora en aduanas de 10% reduce el costo de transporte marítimo en 0.51%
- ▶ El aumento de la eficiencia portuaria en 10% reduce el costo de transporte marítimo en 3.8%.
- ▶ Avances en la participación del sector privado en puertos según este estudio pueden implicar una reducción de 30.6% en los costos de transporte marítimo si el puerto con menos privatización avanza al nivel del puerto con más éxito en la privatización.
- ▶ En otras palabras la diferencia en costos entre el puerto de menos éxito en comparación con el puerto con más éxito es de 30.6%

Determinantes de Costos

- ▶ Burocracia



- ▶ Ineficiencia




Determinantes de Costos

► Infraestructura



► Productividad?



- 
- ▶ **Estas ineficiencias observadas pongan restricciones fuertes para la competitividad de los productos en los mercados de exportación**
 - ▶ **Este impacto es especialmente crucial para los PYME porque ellos no pueden realizar economías de escala en sus exportaciones**
 - ▶ **Existen determinantes que sí pueden ser influenciadas por los gobiernos – los puertos**
 - ▶ **Y no hemos hablado de las implicaciones de las medidas de seguridad y los costos que se generan a través de la implementación o no implementación de estas.**

Contenido de la presentación

- ▶ **Introducción y hipótesis principales**
- ▶ **El rol de los puertos en la facilitación del comercio**
- ▶ **Dos Ejemplos empíricos – El impacto de ineficiencias**
- ▶ **Los problemas de organización de los mercados de infraestructura y de servicios de infraestructura**
- ▶ **Desafíos, prioridades y necesidades**
- ▶ **Conclusiones**

Diagnosis de la infraestructura y servicios de transporte en América Central

<p>Transporte de carretera y red: Falta cumplir con estándares básicos para asegurar un flujo de tráfico seguro y eficiente a nivel regional.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad y el estándar de pavimento. • Mejorar capacidad de carga en puentes • Mejorar diseño geométrico. • Necesidad de programa de auto-financiación de mantenimiento. 	<p>Transporte y puertos: Problemas técnicos en los canales de acceso y disponibilidad de equipos portuarios Limitaciones del marco institucional, falta de visión estratégica y cooperación técnica entre los países.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitaciones operativas con productividad baja. • Falta de infraestructura para satisfacer necesidades del transporte marítimo.
<p>Transporte Ferroviario: Diseño de esta infraestructura tiene estándares de los inicios de los años 1900.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inversiones para un red nueva con estándares técnicos altos es solamente posible en corredores con alta densidad de flujos de tráfico. 	<p>Transporte aéreo y aeropuertos: Insuficiencias en espacios y capacidades</p>
<p>Marco regulatorio: Falta de regulación en el transporte de carga.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento técnico baja, limitaciones para acceso a créditos, falta de responsabilidad de contratos, bajo nivel de seguridad social (fondos de pensiones etc.). 	<p>Limitaciones operacionales y burocráticos: Requerimientos exhaustivos en las aduanas y pasos fronterizos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Costos altos por usuarios. • Reglas fitosanitarias no claramente definidas • Calidad baja de los servicios de transporte • Inseguridad vial.

Los problemas que impiden una mejor conectividad interna

- ▶ **Alta atonicidad e informalidad de operadores que distorsionan especialmente el funcionamiento del mercado del transporte por camión, y afecta a los mercados de servicios competitivos, como así también la falta de efectivo control por parte del Estado del cumplimiento de las normas establecidas.**
- ▶ **Otro problema son las diferencias normativas entre países y entre jurisdicciones de un mismo país, se cuentan dentro de este conjunto de problemas que afectan al transporte terrestre.**
- ▶ **Participación del sector privado, problemas regulatorios, contratos imprecisos, resolución de controversias, exclusivo interés recaudatorio en muchos casos**
- ▶ **Las condiciones institucionales son un determinante fundamental de esta situación de debilidad, que muchas veces se expresa en contratos que abren posibilidades de conductas oportunistas, tendiendo más a la discusión legal que al cabal cumplimiento de las obligaciones de contratistas y emprendedores. La debilidad institucional preponderante en LAC influye en el cumplimiento de las metas oficiales para la prestación de servicios, y es muchas veces la causa de las distorsiones entre los objetivos de las políticas y los logros alcanzados en su cumplimiento.**

Cont.

- ▶ **Los marcos regulatorios para la prestación de servicios de infraestructura muchas veces son extemporáneos, por cuanto se establecen con posterioridad a la firma de los contratos, otras veces son inadecuados o excesivamente complejos.**
- ▶
- ▶ **La formación, funcionamiento y financiamiento de los organismos regulatorios y de control también han seguido prácticas similares, derivando en agencias capturadas o en actitudes discrecionales y oportunistas.**
- ▶ **Se observa una permanente situación de renegociación de los contratos públicos. Según ha estimado el Banco Mundial, en América Latina se renegociaron el 42% de los contratos, con un tiempo promedio entre negociaciones de 2.1 años.**

Contenido de la presentación

- ▶ **Introducción y hipótesis principales**
- ▶ **El rol de los puertos en la facilitación del comercio**
- ▶ **Dos Ejemplos empíricos – El impacto de ineficiencias**
- ▶ **Los problemas de organización de los mercados de infraestructura y de servicios de infraestructura**
- ▶ **Desafíos, prioridades y necesidades**
- ▶ **Conclusiones**

Problemas observados y principales desafíos

- ▶ **El entorno natural y geográfico**
- ▶ **La escasez de la infraestructura económica**
- ▶ **La distribución de tareas entre el gobierno, las firmas y la sociedad civil**
- ▶ **Las dificultades de financiamiento**

Determinantes de la necesidad de cambiar el paradigma

- ▶ **Los problemas de la infraestructura y los servicios de transporte en América Central**
- ▶ **Los altos costos de transporte,**
- ▶ **La escasez de recursos y financiamiento**
- ▶ **La necesidad de una mayor racionalidad en el transporte**
- ▶ **La evolución natural de la explotación portuaria...**
- ▶ **Etc.**
- ▶ **Obligan a dar el siguiente paso en la maduración de la infraestructura y su gestión**

La ausencia de reformas en la provisión de infraestructura y de un marco de planificación general del transporte y la logística, impide el desarrollo, además existe:

- ▶ **Falta coherencia ENTRE las políticas públicas a nivel nacional y regional**
- ▶ **Falta de objetivos comunes entre las políticas públicas**
- ▶ **Falta de integralidad de la visión (antigüedad?)**
- ▶ **Lo cual CONDUCE a la necesidad de crear una visión estratégica, compartida, complementaria e integrada de la infraestructura HACIA el desarrollo, articulando objetivos y proyectos entre las distintas facetas de la vida en sociedad**

Las reformas necesarias en los puertos para convertir en catalizadores del comercio

- ▶ **El rol del puerto ha cambiado de un monopolio a un subsistema en la cadena logística.**
- ▶ **Puertos son los catalizadores para el comercio no solamente muelles**
- ▶ **Necesidad buscar nuevas formas de cooperación y competición
→ co-opetition**
- ▶ **Integración de avances tecnológicos**
- ▶ **Trabajar el imagen y la percepción del puerto**

Desarrollo de la red marítima – la re-estructuración del hinterland

- ▶ **Accesibilidad hacia el interior es un factor clave para el funcionamiento del puerto dentro la cadena logística**
- ▶ **EL hinterland de un puerto también se construye por el foreland marítimo → conectividad**
- ▶ **El sistema de servicios se esta re-estructurando hacia una red jerárquica que se define por**
 - Costos
 - Eficiencia
 - Eficacia
- ▶ **La ubicación dentro esta red puede ser clave para la competitividad de los productos de exportación**

Desafío significativo en América Central, falta de infraestructura física y desarrollo del mismo, más la falta de reformas portuarias!!

Networking y capacitación

- ▶ **En este momento el sector público no es suficiente atractivo para atraer y establecer conocimiento y fuerza laboral calificada..**
 - Falta de conocimiento para dirigir de manera eficaz y eficiente la falta de políticas específicas e integradas
 - Para realizar trabajo de excelencia en los cuerpos gubernamentales.

- ▶ **Falta de interacción y diálogo entre**
 - Puertos
 - Autoridades portuarios
 - Sector privado (Exportadores)
 - Industria
 - Otros sectores de transporte

- ▶ **Asimetrías de información**

Implementación de conceptos multi- e intermodal y de logística

- ▶ **Conocimiento de conceptos logísticos y su impacto en la competitividad de los productos poco conocido en el sector público**
- ▶ **Malentendido y gestión no efectiva de las necesidades del sector productivo**
 - Desarrollo y implementación de políticas no efectiva
 - *i.e. proceso de concesión en Guayaquil (negativo)*
 - *i.e. reforma portuaria en Uruguay (positivo)*
 - Estrategias contradictorias a nivel regional y nacional
- ▶ **Conceptos de transporte multi- e intermodal**
 - Falta de política integradas de transporte
 - Falta de percepción y mitigación de efectos externos negativos del transporte

 - Impedimento para realización de conceptos innovadores como el SSS

Desafíos

- Crear diálogo y networking a nivel nacional y regional
- Desarrollar y fortificar la integración de sistemas de transporte
- Desarrollar un visión regional conjunto
- Mitigar los efectos negativos de sobre- y de inversiones insuficientes del pasado y en el futuro
- No esperar con actividades hasta se terminan las negociaciones. Facilitación de comercio en los campos mencionados no solamente es beneficioso para el comercio extra-regional

Es necesario adresar de manera fuerte las insuficiencias en infraestructura económica y sus efectos en la competitividad en el comercio

En un camino hacia un desarrollo sustentable a largo plazo los actores de la región tienen que desarrollar

visiones integradas y conjuntar

implementando

eficiencia y eficacia in las cadenas logísticas

buscando estratégicas pro-activas que toman en cuenta la posición dentro el contexto global

Dimensiones para considerar

▶ Dimensión política

- Coordinación y cooperación entre diferentes sectores políticos

▶ Dimensión territorial

- Incluir los intereses diferentes en la región de América Central

▶ Dimensión gubernamental

- Reconocimiento que las instituciones gubernamentales hoy en día enfrentan un impedimento mayor si no reciben apoyo y cooperación de instituciones no-gubernamentales y de los empresarios

Conclusiones generales

Frente a:

- ▶ **Las deficiencias en infraestructura económica, por problemas de organización industrial de los mercados o por insuficiencias físicas, están dificultando la capacidad de América Central de sostener el crecimiento, aumentar la productividad de los factores y de la competitividad, y aumentar la participación en los mercados de exportación .**
- ▶ **América Central debe superar su restricción infraestructural, para asegurar condiciones que le permitan sostener su crecimiento y competir en un mercado global**

- ▶ **América Central debe aplicar más recursos a infraestructura, para recuperar los niveles necesarios de provisión.**
- ▶ **Pero también debe mejorar los criterios y la calidad de la inversión en infraestructura.**
- ▶ **Para ello debe mejorar sus sistemas nacionales de inversión pública, afinar los mecanismos de integración regional, y utilizar mejores herramientas de evaluación, implementación, y control de ejecución de proyectos**
- ▶ **Los puertos deben, y están en condiciones de, trascender el ámbito del recinto portuario hacia el conjunto del sistema logístico**
- ▶ **Los gobiernos mantienen un rol crucial en la prestación de servicios de infraestructura, pero deben apoyarse en una visión estratégica, compartida, complementaria e integrada del desarrollo, y tener en claro cuál es el papel de la infraestructura en el desarrollo.**
- ▶ **La participación del sector privado y la sociedad civil es decisiva, y para ello se debe mejorar la capacidad regulatoria del Estado, y las condiciones del entorno institucional, que permitan crear un entorno de negocios positivo, y con eficiencia en el funcionamiento del mercado.**
- ▶ **El principio de equidad exige que las ganancias de eficiencia en el funcionamiento de los servicios de infraestructura no sean apropiados por un sector exclusivamente.**

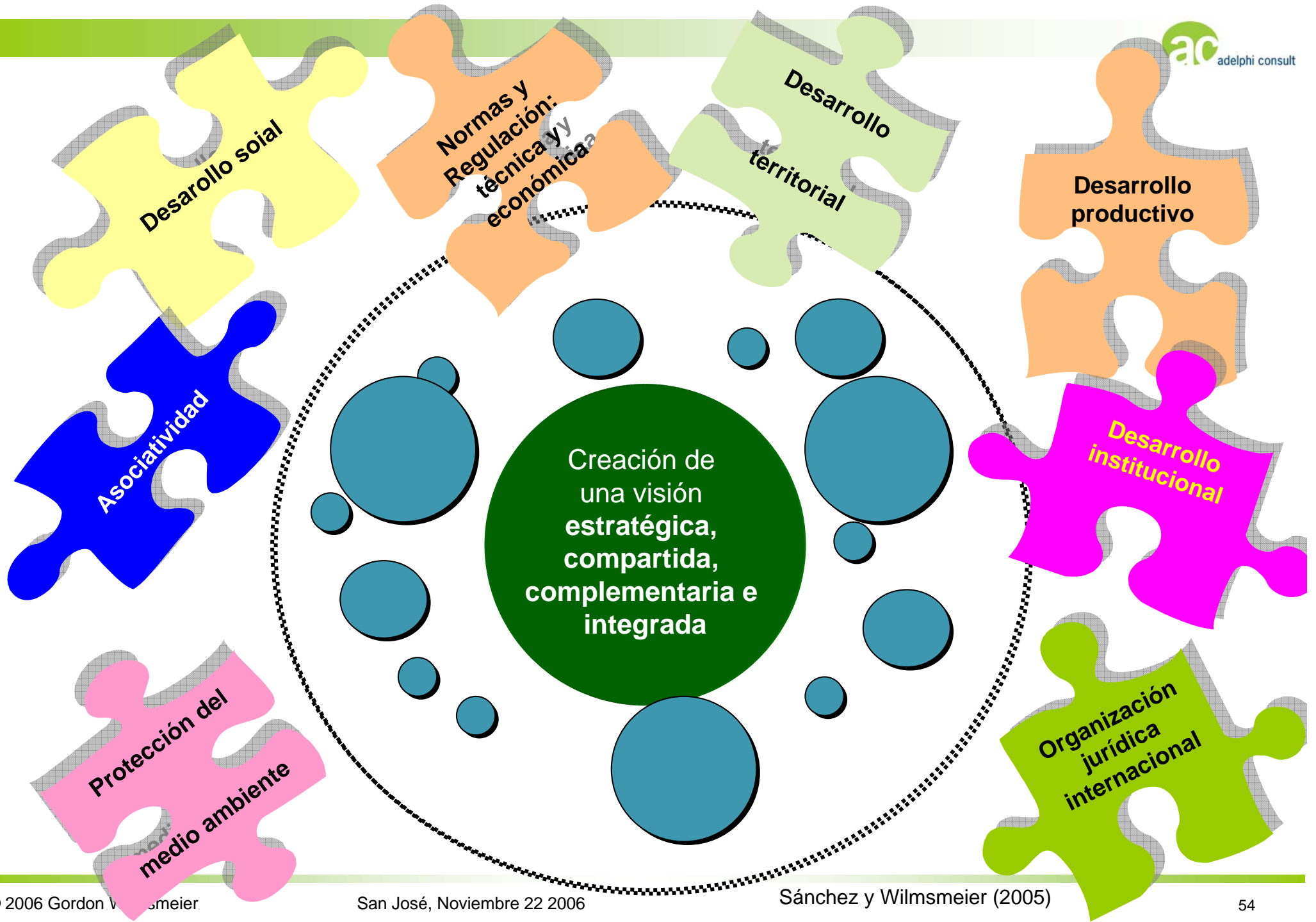
Two vertical bars, one dark blue and one light grey, positioned to the left of the word 'Gracias'.

Gracias

Gordon Wilmsmeier

wilmsmeier@aol.com

wilmsmeier@adelphi-consult.com



Creación de una visión estratégica, compartida, complementaria e integrada

Desarrollo social

Normas y Regulación: técnica y económica

Desarrollo territorial

Desarrollo productivo

Desarrollo institucional

Organización jurídica internacional

Protección del medio ambiente

Asociatividad

