

## **ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)**

### **XXI REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE**

Martes 23 de agosto de 2022 – vía videoconferencia

#### **PROYECTO DE INFORME DEL RELATOR**

##### **I. CEREMONIA DE APERTURA**

La XXI Reunión del Comité Especial de Transporte se celebró el martes 23 de agosto de 2022 por medio de una videoconferencia y estuvo presidida por la señora **Sandra Casanova, Consejera de la Asamblea del Colectivo de Martinica en su calidad de Presidenta del Comité Especial de Transporte de la AEC**. También se contó con la presencia virtual de los representantes de los Vicepresidentes del Comité Especial, la Cooperativa República de Guyana y la República Bolivariana de Venezuela, así como el representante de Barbados como Relator.

En la reunión también participaron dieciséis (16) Estados Miembros, tres (3) Estados Asociados, dos (2) Observadores Fundadores y tres (3) Observadores. La Lista de Participantes se adjunta al presente informe como **Anexo 001**.

**La Presidenta** dio la bienvenida a los participantes y contextualizó la reunión como una posible plataforma para la comunicación de partes interesadas en promover el crecimiento y la modernización de la industria de transporte regional. Reiteró el compromiso de la AEC con el desarrollo del Gran Caribe. Se destacaron los desafíos existentes inducidos por la pandemia y los cambios concomitantes dentro del sector de transporte regional. También subrayó las oportunidades que se presentan como resultado de la pandemia, señalando el fortalecimiento de la cooperación regional y la adopción de nuevas tecnologías que pueden ofrecer soluciones para los efectos de los choques exógenos en la industria.

Asimismo, subrayó la oportunidad única que se presenta a los principales actores de la industria para poner en marcha iniciativas que lleven a mejorar la participación de los territorios en las cadenas de suministro regionales y mundiales. Indicó que este esfuerzo sólo puede lograrse con una cooperación estrecha y fuerte entre todos los actores, a todos los niveles, con el fin de mejorar la conectividad intrarregional. Expresó su deseo de que los debates de la reunión fueran fructíferos y exhortó a los participantes a recordar la necesidad de una colaboración continua junto con la innovación para lograr un sector del transporte ágil y sólido. Hizo referencia a la capacidad del Gran Caribe para convertirse en líder del transporte y la logística siempre que la región adopte un enfoque de acción

colectiva. La Presidenta deseó a todos una reunión productiva y agradeció a los participantes por su atención.

**El Secretario General de la AEC, S.E. Rodolfo Sabonge**, pronunció el discurso de apertura y dio una calurosa bienvenida a los participantes en la reunión. Ofreció una breve reflexión sobre el impacto de la pandemia de la COVID-19 y la guerra entre Rusia y Ucrania en el transporte mundial y regional. Señaló el drástico aumento de los costes de transporte, la disminución de la calidad de los servicios y la repercusión en los precios de los productos energéticos como consecuencia de las interrupciones de la cadena de suministro y de los agravantes de la guerra. Recordó la importancia de contar con un sistema de transporte eficiente y rentable para apoyar la recuperación de las industrias del comercio y el turismo, que destacó como los sectores más importantes para el bienestar económico del Gran Caribe.

El Secretario General aprovechó la oportunidad para recordar la posición única de la AEC en la solución y mejora del transporte regional. Explicó las dificultades para encontrar soluciones al problema del transporte regional sin tener en cuenta el mercado regional y global. A continuación, destacó los esfuerzos de la AEC para desarrollar una estrategia de transporte marítimo y logística para el Gran Caribe que adopta un enfoque inclusivo que considera las necesidades y la dinámica de la oferta y la demanda de todas las subregiones, al tiempo que aprovecha las ventajas competitivas de los miembros que pueden facilitar la conectividad de la región.

Además, destacó el tema de la seguridad alimentaria en la región e indicó que el transporte, la geografía, la distancia y la oferta y la demanda determinan la viabilidad financiera de los servicios. Sin una red de transporte eficiente y rentable, no es posible lograr una mayor seguridad y autosuficiencia alimentaria. Reiteró la necesidad de soluciones regionales que consideren a todos los países del Gran Caribe, en lugar de soluciones subregionales, para crear una red de transporte práctica. En este sentido, destacó la posición única de la AEC, ya que incluye a todos los miembros de la región en un esfuerzo por ampliar el espacio económico de CARICOM y otros grupos subregionales para facilitar la integración económica.

Además, el Secretario General llamó la atención sobre el mandato de transporte de la AEC de unir la región por aire y por mar e hizo referencia a la consecución de este objetivo a través del Plan de Acción 2022-2028 de la AEC. Asimismo, reiteró la importancia de un enfoque regional y señaló la necesidad de dar prioridad a la resolución de la falta de una red de transporte eficiente y económico, especialmente en vista de las condiciones actuales del mercado. También hizo hincapié en el compromiso de la AEC de transformar el sector del transporte en uno integrado y sostenible. Expresó su deseo de que se produzca un debate que aporte experiencia y conocimientos para configurar las

prioridades del plan de la AEC para el próximo año y la necesidad de alianza y cooperación para la aplicación del Plan de Acción de la AEC.

**La Directora de Comercio y Desarrollo Sostenible de la AEC, la señora Safiya Horne-Bique,** dio la bienvenida a los participantes en la reunión y destacó la importancia de esta como plataforma para analizar y diseñar el sector del transporte del Gran Caribe. Reiteró la importancia de desarrollar el sector del transporte como parte fundamental del movimiento de bienes y personas en todo el mundo, apoyando la actividad económica y el desarrollo. También reiteró los numerosos retos del sistema de transporte regional e identificó los principales problemas que deben abordarse. También identificó los retos globales que afectan a la región, como el aumento de la presión sobre un ecosistema de transporte ya frágil y el drástico incremento de los costes. Además, hizo eco de la necesidad de paliar estos problemas para desarrollar una industria más competitiva. También señaló las características de un ecosistema de transporte mejorado, que incluyen operaciones transfronterizas eficientes, oportunidades de calidad para las poblaciones nativas y una reducción del impacto en el medio ambiente.

Para reforzar el papel fundamental del transporte, la Directora demostró las contribuciones del transporte regional al desarrollo económico. Destacó el papel fundamental del transporte para facilitar la integración regional, que, según indicó, sigue siendo un componente importante del mandato de la AEC para unir la región por aire y por mar. También reiteró la necesidad de un enfoque de colaboración para el desarrollo del transporte regional y destacó la Reunión Sectorial de Socios y Partes Interesadas en el Transporte como una oportunidad para crear asociaciones. Expresó su deseo de que el debate fuese fructífero y dinámico.

## **SESIÓN I: REUNIÓN SECTORIAL PARA SOCIOS Y PARTES INTERESADAS EN EL TRANSPORTE**

### **II. REUNIÓN SECTORIAL PARA SOCIOS Y PARTES INTERESADAS EN EL TRANSPORTE**

#### **1. Contexto y Visión General**

- ***Direcciones Estratégicas y Prioridades para el Desarrollo del Transporte Regional - S.E. Rodolfo Sabonge, Secretario General de la Asociación de Estados del Caribe (AEC)***

**El Secretario General** contextualizó el sector del transporte regional ofreciendo una breve visión general de los problemas y retos globales actuales. Los resumió en cuatro (4) temas principales: la demanda de los consumidores y las importaciones, las capacidades y los costes del transporte a nivel mundial, los asuntos ambientales y los asuntos geopolíticos en curso junto con las vulnerabilidades. Demostró el efecto agravado que estos problemas siguen teniendo en el sistema de transporte. Dirigió la atención de

todos hacia la regionalización del comercio como una invitación a reducir las emisiones de carbono, que destacó como una oportunidad para obtener más por menos al centrarse en las rutas de transporte con menores costes logísticos desde el punto de vista financiero y del impacto ambiental. Señaló que los aumentos de los gastos de envío están provocando una inflación desproporcionada y un aumento del coste de diversos productos. Indicó que somos mucho más vulnerables que antes. También observó el aumento del coste de los productos energéticos y su efecto en el coste de los alimentos, lo que, en última instancia, supone una mayor factura de importación de alimentos para la región.

El Secretario General destacó el posicionamiento geográfico del Gran Caribe como una oportunidad para analizar y determinar cómo generar rutas y horarios de transporte asequibles que sirvan como alternativas regionales a las rutas extrarregionales. Señaló que, debido a la falta de conectividad, la región no es atractiva para los operadores de transporte, lo que requiere este análisis para determinar rutas más atractivas y rentables. Exhortó a proponer iniciativas de financiación innovadoras, como las alianzas público-privadas (APP). Señaló la gravedad del efecto de la disminución del movimiento de pasajeros por vía aérea. Destacó que la región está más cerca de la recuperación que antes, pero la capacidad y la frecuencia de los viajes aéreos se han reducido en comparación con años anteriores. Esto afecta directamente a la conectividad aérea, al turismo y a otros productos básicos

Además, resumió lo que la AEC propone para el transporte en el Plan de Acción de la AEC, que incluye el mandato de unir el Gran Caribe por aire y por mar. Para ello, destacó las áreas clave de actividad para el transporte en las que la AEC emprenderá su trabajo. Esto incluye marcos para el avance marítimo y logístico, la cooperación con énfasis en las tecnologías innovadoras, un enfoque en las alianzas público-privadas para disponer de recursos para mejorar el sistema de transporte, y la creación de capacidades y la formación que permitan a los países miembros el acceso a la información y el intercambio de las mejores prácticas. Señaló que, dentro del Plan de Acción de la AEC, las acciones estratégicas se centran en aprovechar las ventajas competitivas de la región para desarrollar mejor la conectividad del transporte. Afirmó que esto conducirá en última instancia a un aumento de la competitividad económica, a una mayor exposición al mercado y a facilitar y promover la inversión. Indicó que dichas acciones estratégicas relacionadas con el transporte se pondrán en marcha a través del Plan de Implementación de la AEC, que propone varias actividades importantes.

Su Excelencia Rodolfo Sabonge también aprovechó la oportunidad para destacar las prioridades en materia de transporte para el periodo 2022-2023, que incluyen el trabajo en la Estrategia de Transporte Marítimo y Logística a nivel regional y un sistema de Ferry regional con la posibilidad de asociarse con el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) para crear una red de Ferry funcional dentro de la región. Estos proyectos se verán respaldados por el trabajo de apoyo a la transformación digital del sector del transporte regional y el

desarrollo de capacidades. Señaló que los proyectos previstos, dada la capacidad y los recursos movilizados, se centran en cosas que permitirán un impacto significativo y el avance de la región. Finalizó su intervención haciendo referencia a la Conferencia de Cooperación que está programada para finales de este año en Cuba, manifestando su expectativa por la presentación de proyectos que puedan conducir a la cooperación, la movilización de recursos y la financiación de los países miembros de la AEC que permitan la implementación y el logro de los objetivos de la AEC. Esta presentación se adjunta como **Anexo 002**.

**La Presidenta** dio las gracias al Secretario General por su presentación y destacó algunos puntos clave de su exposición, como el mandato de unificar la región por aire y por mar, el desarrollo de la red de Ferry, junto con los sectores y los principales actores del sector. Recordó las oportunidades que se presentan en el sector del transporte, incluida la posibilidad de reducir las emisiones y garantizar la seguridad alimentaria. Reiteró la necesidad de encontrar soluciones estratégicas para resolver estos desafíos.

- ***Contexto Actual del Sector del Transporte Regional: Tendencias y trayectoria - Señor Diogo Aita, Oficial Asociado de Asuntos Económicos, Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL)***

El señor **Diogo Aita** se presentó y agradeció al Secretario General y a la Directora la invitación y la reciente comunicación. También ofreció una visión general de la situación del *"Sector del Transporte Regional: Tendencias y Trayectoria"*. Asimismo, el Sr. Diogo destacó el trabajo más reciente que la CEPAL ha realizado en relación con la AEC, en concreto citó los siguientes estudios:

1. Impacto de la pandemia de la COVID-19 en la industria del turismo de cruceros en el Gran Caribe
2. Aportes para el futuro: La nueva Estrategia Marítima del Gran Caribe (documento no oficial)
3. Nota técnica sobre la creación de un observatorio logístico para la Asociación de Estados del Caribe
4. Tecnología de dirigibles para la conectividad aérea y la ayuda humanitaria en el Caribe y el Pacífico
5. Evaluación técnica, económica e institucional preliminar para la implementación de un servicio de Ferry en el Caribe Oriental

A continuación, presentó una visión general de los problemas de conectividad regional, empezando por la conectividad marítima. A este respecto, examinó la situación del sector del transporte regional en 2019, antes de la pandemia, e ilustró la bajísima clasificación registrada para la conectividad marítima. En cuanto a la conectividad aérea, señaló que la región registraba una clasificación más alta de conectividad aérea en relación con la conectividad marítima. Sin embargo, planteó que la conectividad aérea tiene el reto del alto coste y subrayó que los servicios aéreos son onerosos, explicando que los servicios

aéreos intrarregionales son mucho más costosos en comparación con la media mundial y los promedios extrarregionales.

Además, el señor Aito explicó que el transporte aéreo es de alto costo, ya que los impuestos sobre los servicios aéreos siguen siendo elevados, ya que los tributos, tasas y cargos representan aproximadamente el 35% del precio de un billete de avión de ida. Acto seguido, señaló los cambios en la conectividad aérea mundial e indicó que mejoró en el período de 2008 a 2018 en la mayoría de los países de la región, excepto en cinco (5) estados en donde experimentado un descenso. En comparación con la conectividad aérea regional, observó un descenso durante el mismo periodo.

Al presentar los efectos de la pandemia demostró la contribución del turismo a las exportaciones previo a la misma. Sus registros mostraron que esta cuota de turismo-exportación era mayor en el Caribe que en los países latinoamericanos. El turismo es un generador de ingresos clave, fuente de inversión y de creación de empleo en el Caribe. Al salir de la pandemia, se han emprendido tres (3) acciones principales para reactivar el sector turístico regional, entre las que se incluyen:

1. Acciones sanitarias y de circulación;
2. Acciones económicas para la reactivación;
3. Otras acciones de reactivación

Señaló los escenarios de recuperación de la región tras la aplicación de los planes de reactivación después de 2.5 a 4 años. A continuación, destacó que la recuperación más rápida depende de la eficacia de las acciones de reactivación mencionadas y señaló posibles soluciones innovadoras que deben considerarse para acelerarla.

En esta sección, el señor Aito examinó la posibilidad de establecer una red de Ferry en diferentes subregiones del Gran Caribe. Se realizó un análisis de la situación de la región del Caribe Oriental, examinando los índices de competitividad y conectividad de los países de la región. Para mejorar la situación de la conectividad, se examinaron cuatro (4) posibles rutas de Ferry. Las rutas sugeridas incluían:

1. Ruta 1 : Colomba, Aruba, Bonaire, Curaçao, Trinidad y Tobago
2. Ruta 2: Trinidad y Tobago, Guyana y Surinam
3. Ruta 3: Puerto Rico, Antigua y Barbuda, Guadalope y Santa Lucía
4. Ruta 4: Santa Lucía, San Vicente, Granada y Trinidad y Tobago

En base al análisis, el ponente sugirió que Trinidad y Tobago fuera el centro de operaciones para los países del Caribe meridional y Santa Lucía el centro de operaciones para el Caribe oriental. Señaló que se desarrollaron cuatro (4) simulaciones basadas en los buques disponibles hoy en día que operan en la región. Se observó que hay buques de mayor velocidad y de menor velocidad. Estos buques de menor velocidad tienen costes más bajos asociados, pero tardan más tiempo. Los buques más rápidos tienen costes más elevados por milla, lo que requiere más niveles de capacidad para sostener la ruta.



El desarrollo de la simulación se realizó utilizando el 50% de la capacidad y la mayor tarifa por milla náutica. Sobre la base de esta simulación, se recomendó que la ruta 2 proporcionara los mejores márgenes de beneficio para el servicio. La ruta 4 requeriría una mayor capacidad de pasajeros, superior al 60%. Para llevar a cabo esto, se hicieron cuatro (4) recomendaciones, incluyendo las APP contractuales, el enfoque de las APP que da prioridad a las personas, las múltiples alternativas de licitación y el desarrollo y compromiso institucional. Las tres primeras recomendaciones se centrarían en la financiación de la red, mientras que la cuarta se centraría en el desarrollo de la capacidad institucional y el compromiso de las organizaciones pertinentes.

Para concluir su presentación, hizo referencia a las tendencias mundiales y a los problemas emergentes en el mercado de los contenedores. Examinó la cuestión del aumento del tamaño de los buques en los últimos quince (15) años junto con la creciente disponibilidad de estos grandes buques. Al examinar el rendimiento de los contenedores en el Caribe, señaló que, desde la pandemia de la COVID-19, toda la cadena de suministro ha sufrido importantes trastornos caracterizados por múltiples cuellos de botella e ineficiencias operativas, retrasos y cuellos de botella generalizados en las terminales, falta de mercancías para la carga de contenedores, escasez de almacenes marítimos y fluviales y cortes de suministro de las fuentes habituales. Algunas de las soluciones regionales que se propusieron fueron la innovación: la tecnología de los dirigibles y las líneas de Ferry, la cooperación multilateral: el compromiso de desarrollar la integración regional y la sostenibilidad en la logística. Esta presentación se adjunta como **Anexo 003**.

**La Presidenta** agradeció al señor Aito por su presentación indicando que era una visión general muy detallada que mostraba de forma clara en dónde se debe trabajar. Hizo una referencia específica al desarrollo de la Red de Ferry indicando que debe darse una estrategia más integrada que refleje la realidad económica de la región. Aprovechó la oportunidad para destacar la posibilidad de que Martinica formase parte de las rutas. También se preguntó sobre el potencial del transporte de productos congelados a nivel intrarregional.

En respuesta, el **Sr. Aito** indicó que es posible, pero que requeriría buques más rápidos, lo que repercutiría en las tarifas y en el coste de los buques en términos de coste por milla para el transporte. También indicó que se necesitan más datos y demanda para financiar un servicio de este tipo, señalando que deben estudiarse más servicios y rutas posibles mediante un enfoque individualizado.

**La Presidenta** abrió el espacio para realizar preguntas.

**El Representante de la República Bolivariana de Venezuela** elogió la presentación y destacó la posibilidad de incluir a Venezuela como parte de la ruta regional de Ferry. Señaló un desarrollo en curso en Venezuela relacionado con el ámbito marítimo y logístico que se centra en forjar mejores conexiones con Trinidad y Tobago. El Sr. Aito indicó que

un aspecto principal del estudio es la cooperación multilateral y que, por tanto, existe la posibilidad de incluir a Venezuela en una ruta de Ferry. Explicó, sin embargo, que la presentación sólo ilustró la investigación del estudio principal indicando soluciones prácticas concretas. Se requiere un estudio adicional para analizar la inclusión de otros países para determinar la viabilidad de incluirlos.

**La Representante de la República de Colombia** manifestó su satisfacción por la ruta en la que se incluyó a su país. A continuación, planteó una pregunta sobre el coste del transporte aéreo y el tamaño de los puertos y qué se entiende por conectividad intrarregional y extrarregional. El **Sr Aito** respondió indicando que la conectividad intrarregional incluye la conectividad dentro de la región, mientras que la extrarregional incluye la conectividad fuera de la región.

El **Secretario General de la AEC** recordó entonces que la AEC es una organización regional que puede aportar soluciones prácticas para el transporte. Agregó que, al reunirse con la CEPAL, la AEC trató de incluir a los países que no se encuentran de forma específica dentro de las rutas subregionales, pero que son países que tienen posibles ventajas competitivas para avanzar en el transporte. Reiteró el uso de las APP como medio de financiamiento que ofrecería a los países la oportunidad de desarrollar esta red. Señaló que el servicio debe ser rentable, por lo que el proyecto piloto identificó a estos países.

## **2. Perspectivas Claves de las Partes Interesadas del Sector**

- ***Sostenibilidad Portuaria en los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID): Señor Colin Young, Asesor Marítimo Regional para el Caribe de la Organización Marítima Internacional (OMI)***

El **señor Colin Young** agradeció, en nombre del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI), la oportunidad de hacer una presentación durante esta reunión. Comenzó su presentación ofreciendo una visión general del papel de la OMI en el desarrollo. Se trata de un organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de elaborar y adoptar medidas para abordar la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación procedente de ellos. Destacó la contribución crucial del transporte marítimo al desarrollo sostenible, explicando además la labor de la OMI como piedra angular de la sostenibilidad en el transporte marítimo. Su presentación se centró en demostrar el papel de los puertos para contribuir a la aplicación de medidas sostenibles para la protección del medio ambiente marino. El Sr. Young destacó tres (3) actividades clave en las que la OMI está trabajando actualmente, entre ellas:

1. Proyecto GreenVoyage2050
2. El Proyecto de la Red de Centros de Cooperación Tecnológica Marítima Global (GMN)
3. Proyecto de la Fase Preparatoria de Carib-SMART



A continuación, presentó el proyecto noruego Green Voyage 2050 de la OMI, que apoya la transición del transporte marítimo hacia un futuro con bajas emisiones de carbono. En la actualidad, el proyecto trabaja con países en desarrollo seleccionados de todo el mundo, incluidos los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID) y los países menos desarrollados. Estos incluyen doce (12) países piloto de cinco (5) regiones de alta prioridad: Asia, África, el Mar Negro, el Mar Caspio, América Latina y el Pacífico, incluidos Belice y Ecuador. El proyecto también cuenta con la colaboración de asociaciones internacionales relacionadas con el sector marítimo, otras organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas y otras partes interesadas del sector. Destacó los resultados esperados del proyecto, entre ellos:

1. Cumplir con el Anexo VI de MARPOL;
2. Prevenir la contaminación atmosférica de los buques;
3. Compartir las mejores prácticas operativas catalizar la adopción de tecnologías de eficiencia energética; y
4. Explorar las oportunidades de los combustibles de baja y nula emisión de carbono

Además, el señor Young indicó que el proyecto acogió la Alianza Industrial Global (GIA) para apoyar el transporte marítimo con bajas emisiones de carbono, reuniendo a los principales propietarios y operadores de buques, sociedades de clasificación, constructores y proveedores de motores y tecnología, proveedores de big data, compañías petroleras y puertos. Afirmó que la GIA ofrece una plataforma para que las partes interesadas identifiquen y desarrollen de forma colectiva soluciones innovadoras para hacer frente a los obstáculos comunes que impiden la adopción y la aplicación de la eficiencia energética, la tecnología, las mejores prácticas operativas y los combustibles alternativos de bajo y cero carbonos. También indicó que el objetivo actual es prestar apoyo a la creación de marcos políticos, planes de acción nacionales para abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los buques, y la adopción de tecnologías verdes mediante la identificación, el desarrollo y la aplicación de proyectos piloto. También mencionó la asociación estratégica con la Asociación Internacional de Puertos (AIP) para reforzar la cooperación entre los buques y las embarcaciones en la reducción de las emisiones de GEI mediante la creación de capacidades y la cooperación técnica conjunta.

Asimismo, ofreció una breve visión general del conjunto de herramientas para las emisiones portuarias, explicando que los puertos marítimos son importantes centros de actividad económica, pero los esfuerzos de prevención de la contaminación no se han centrado en paliar las fuentes relacionadas con los puertos. Por ello, la caja de herramientas se desarrolló en el marco del Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el PNUD, la OMI y el proyecto de Asociaciones para la Eficiencia Energética Marítima Mundial, conocido como gloMEEP, en colaboración con sus socios estratégicos, el Instituto de Ingeniería, Ciencia y Tecnología Marinas y la IAPH. Indicó que el conjunto de herramientas fue desarrollado y puesto en marcha en los países en desarrollo para proporcionar una orientación práctica sobre la evaluación de las emisiones, de modo que

se puedan desarrollar inventarios nacionales de emisiones y estrategias de reducción de emisiones para el sector marítimo.

A continuación, el ponente presentó el Proyecto de Red de Centros de Cooperación Tecnológica Marítima (MTCC por sus siglas en inglés), explicando que surgió de los esfuerzos mundiales para reducir las emisiones de GEI del transporte marítimo. Este proyecto está financiado por la Unión Europea (UE) y reúne a los centros de cooperación tecnológica marítima de determinadas regiones. El objetivo del proyecto es promover la tecnología y las operaciones para mejorar la eficiencia energética en el sector marítimo en un esfuerzo por ayudar a navegar las prácticas de transporte marítimo hacia un futuro con bajas emisiones de carbono. Indicó que hay dos MTCC en la región del Gran Caribe, uno situado en Panamá y el otro en Trinidad y Tobago. Estos MTCC actúan como puntos focales regionales para una amplia gama de actividades. Puso el ejemplo de las Islas Salomón, donde se han desarrollado y se están aplicando una serie de medidas de reducción de emisiones.

Para finalizar, el señor Young presentó el proyecto de la fase preparatoria de Carib-SMART, financiado por Noruega. Explicó que el proyecto tiene por objeto realizar los trabajos preparatorios para el desarrollo, el diseño y la obtención del respaldo regional para un programa de asistencia técnica a largo plazo para los PEID de la región del Caribe. El objetivo general es desarrollar y aplicar eficazmente un Sistema de Transporte Marítimo Sostenible (SMART por sus siglas en inglés) para ayudar a los PEID a recuperarse de mejor forma. El proyecto aborda los marcos jurídicos, institucionales y reglamentarios existentes, así como sus importantes retos poco comunes, en particular en relación con la aplicación de los instrumentos limpios de la OMI y los códigos de seguridad regionales. Las actividades que forman parte del plan Carib-SMART incluyen una serie de consultas a nivel nacional y regional, en las que se identifican las necesidades y lagunas de los sectores marítimos de los PEID del Caribe, teniendo en cuenta el impacto de la pandemia de COVID-19 en el sector. Esta presentación se adjunta como **Anexo 004**.

**La Presidenta** agradeció al señor Young por su presentación y abrió el turno de preguntas.

El **Secretario General** de la AEC agradeció al Sr. Young su presentación y preguntó sobre las oportunidades financieras o de donantes que existen para apoyar el desarrollo de la cadena de suministro y de los puertos. El **Sr Young** indicó que la financiación llegaría a través de los MTCC, que recaudarán fondos para continuar el trabajo que se ha iniciado.

**El Representante de la PMAC (Asociación Portuaria y Marítima del Caribe)** indicó que existe una creciente solicitud de las líneas de cruceros para que los puertos estén equipados con los recursos necesarios para alimentar a los barcos. Indicó que las corporaciones multilaterales están facilitando las discusiones.

- ***Cooperación regional para una Plataforma cohesiva para fortalecer la conectividad del transporte:***

- ***Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) - Señor José Dopeso, Director de Asuntos Marítimos y Portuarios***

El **señor José Dopeso** ofreció una breve descripción sobre COCATRAM, incluyendo el trabajo en el que se centra la organización. Destacó que el mandato es preservar el medio ambiente y los recursos marítimos vinculados al mismo. Aprovechó la oportunidad para demostrar las contribuciones de COCATRAM al avance del transporte marítimo en la región. Entre las áreas destacadas está la SIEMPCA, una plataforma de consulta en línea con información oficial de las autoridades portuarias y las empresas que forman parte de COCATRAM. También mencionó los Mapas de Rutas Marítimas, desarrollados en colaboración con la AEC, que cubren 42 países, 95 puertos y 159 servicios. Explicó que el Gran Caribe incluye tanto el Caribe insular como el continental, y señaló que la plataforma incluye también el Caribe del pacífico.

Además, el señor Dopeso indicó que hay una sección de Ferry incluida en esta plataforma, con 56 servicios activos. Asimismo, indicó que también se incluyó en la plataforma una sección específica sobre la actividad de cruceros, ya que fue uno de los sectores marítimos más afectados durante la pandemia. Otra sección incluida en la plataforma es la de comercio exterior, que aún está pendiente de actualización y que incluye 24 países de la región. Ofreció una visión general de la plataforma en la que mostró el perfil de los puertos regionales.

Otras colaboraciones destacadas fueron el trabajo con el SICA (Sistema de Integración Centroamericana) y otras organizaciones sobre la recepción de desechos de buques en los puertos. También se hizo referencia a la emisión de una certificación sobre la reducción de la huella ambiental para los actores marítimos. Otro punto destacado fue una plataforma de mapas sensibles al medio ambiente que incluye a 8 países de la red COCATRAM. Además, también destacó el Programa de Preparación Marítima Global (GMPP), un programa para reforzar el papel del sector marítimo ante las emergencias y las operaciones humanitarias. El objetivo de este proyecto es aumentar la resiliencia frente a los fenómenos climáticos. También resaltó una iniciativa de desarrollo de capacidades en materia de vigilancia por satélite. Se trata de una formación de seis (6) semanas para las partes interesadas del sector marítimo sobre el uso de satélites para vigilar los vertidos de petróleo y enviar informes oportunos sobre el programa COAST (Colaboración para el Seguimiento Satelital del Petróleo en las Américas).

El ponente abogó por una mayor inclusión de otros países, explicando que se trata de un programa importante y gratuito. Señaló que puede ofrecerse a otros países con la ayuda de la AEC. También mencionó el Foro de REPICA, que se espera que se centre en las interrupciones de la cadena de suministro derivadas de la pandemia de la COVID-19. Una

de las cuestiones que se abordarán será el tema de la deslocalización (*nearshoring*), que se plantea como respuesta a la congelación casi total del transporte y la logística en los últimos dos (2) años. Subrayó la necesidad de acercar las fuentes de producción. La digitalización de los puertos también se debatió en REPICA, donde se espera que se centre en los Puertos Smart. La 4ta. Revolución Industrial se centra en la inteligencia y los datos y, por tanto, la tendencia está evolucionando, lo que requiere una respuesta mediante la reinención de la forma de hacer negocios en los puertos. También señaló la necesidad de infraestructuras y servicios digitales en la industria portuaria para mejorar la productividad y la transparencia a tiempo. Esta presentación se adjunta como **Anexo 005**.

○ ***Asociación de Gestión Portuaria del Caribe (PMAC) - Señor Darwin Telemaque, Presidente***

**El señor Darwin Telemaque** hizo su presentación, bajo el tema "Cooperación regional para una plataforma cohesiva que fortalezca la conectividad del transporte". Comenzó dando un caluroso saludo de parte de la PMAC. Indicó que la región está perdiendo oportunidades y opciones de transporte marítimo, explicando que éstas no se centran en el comercio intracaribeño o intrarregional. Hizo mención a la ruta de envío desde la región al sur de Florida y desde el sur de Florida de vuelta a la región que, subrayó, debe cambiar. También indicó que Barbados ha sido colocado como centro de distribución de cadenas de suministro para el Programa Mundial de Alimentos (PMA). Además, mencionó que Santa Lucía fue designada como lugar de distribución de bienes para la región de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). Otro lugar, añadió, es Panamá, donde se encuentra la principal ubicación para la respuesta a las catástrofes en las Américas.

El ponente destacó el papel cada vez más importante de los puertos como un área que necesita un mayor énfasis para su desarrollo e integración. Destacó las líneas marítimas regionales existentes y señaló que antes había muchas más que líneas, pero que éstas fueron compradas o consolidadas. Subrayó el tema de los flujos de carga mostrando que los flujos regionales van en una dirección dentro del Caribe menor, mientras que el Gran Caribe tiene una salida diferente debido a América Latina y Centroamérica. El Gran Caribe tiene un flujo unidireccional que proviene del sur de la Florida. La solución que se propone para este reto es la creación de un *hub* de carga que no sólo se centre en la carga, sino en torno a centros de producción, proveedores de servicios logísticos y granjas que tengan componentes de conectividad global

Al abordar el tema de las barreras comerciales, el señor Telemaque planteó su preocupación en relación con los aranceles externos comunes, destacando las restricciones en el compromiso intrarregional dentro de la región, mientras se involucra a socios externos que pueden no tener el interés de la región como prioridad principal. Por ello, para construir un nuevo entorno para la región, señaló la necesidad de ser más cohesionados en la planificación de la acción regional, teniendo en cuenta el contexto

más amplio. Señaló que los entornos pequeños, con una escala limitada, requieren una mayor capacidad para construir el entorno sostenible necesario. Esto, enfatizó, significa que las estrategias de los países deben estar integradas o armonizadas, en lugar de que cada país tenga la suya propia.

Asimismo, reiteró la necesidad de más opciones de transporte marítimo, poniendo el ejemplo del Canal de Panamá como una posible opción que mueve carga, más que en cualquier otro lugar de la región, señalando que pequeñas porciones se mueven dentro de la región. Es necesario construir una ubicación, pero también es clave construir dentro de esa ubicación, ya que entra en la infraestructura que el país necesita. Señaló que también entra en juego la capacidad de suministrar servicios de almacenamiento y logística. Subrayó la necesidad de un enfoque integrado o cohesionado de los servicios de carga por mar, carga por aire, carga comercial y de pasajeros y Ferry. Los servicios en el destino de origen no tienen un componente singular. Está rodeado de servicios por opciones. Concluyó su presentación destacando el alto coste asociado al transporte marítimo intrarregional, reiterando la necesidad de nuevas opciones y diseñando hubs dentro de la región. Esta presentación se adjunta como **Anexo 006**.

- ***Desarrollo en apoyo de la digitalización en el sector de la carga aérea: Oficina de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)- Señor Cortney Robinson, Oficial de Transporte Aéreo (Carga Aérea)***

El **señor Cortney Robinson** empezó su presentación con una visión general del trabajo de la OACI, centrándose en los esfuerzos para mitigar los efectos de la pandemia en la carga aérea. Se destacó el Índice de Conectividad Global de DHL como una herramienta empleada por la OACI para medir el rendimiento de la carga aérea. En él se analizan cuatro (4) flujos, que son: los flujos comerciales, los flujos de capital, los flujos de información y los flujos de personas. A continuación, proporcionó información detallada sobre los temas políticos del Índice de Conectividad Global para 2021. También aprovechó la oportunidad para mostrar la relación entre la conectividad global y la prosperidad, explicando que existe una fuerte relación positiva entre ambas. Se presentó una visión general del Grupo de Trabajo para la Recuperación de la Aviación (CART por sus siglas en inglés) del Consejo de la OACI, explicando que se trata de una filial del Consejo que proporciona orientación en forma de informes CART. Entre ellos se encuentra el tema de la garantía de la conectividad esencial y la hoja de ruta de implementación global para una digitalización más amplia.

El señor Robinson continuó presentando los beneficios del Convenio de Montreal (MC99) para motivar a los miembros a considerar la rectificación de este convenio, incluyendo el permiso para sustituir las cartas de porte aéreo por otros medios que preserven un registro del transporte y registros electrónicos. También destacó los beneficios de la digitalización en la aviación, entre los que se incluyen:

1. Alineación de las medidas de salud pública a través de las tecnologías sin contacto como respuesta a la pandemia;
2. Aumento de la seguridad mediante la concienciación sobre las mercancías peligrosas;
3. Aumento de la seguridad a través de un despacho previo más rápido
4. Aumento de la eficiencia al reducir los retrasos a lo largo de toda la cadena de suministro
5. Aumento de la resiliencia gracias a las capacidades informáticas avanzadas
6. Menor huella medioambiental al reducir los residuos de papel y aumentar las operaciones

El ponente mostró el actual ejercicio de digitalización de la carga aérea a corto y largo plazo. A corto plazo, la digitalización apoya las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS) existentes, y otras disposiciones, en lugar de desarrollar otras nuevas. A largo plazo, cuando el sector se vuelva más digital de forma nativa, fomentará la evolución de las normativas debido a los beneficios como los servicios construidos con infraestructura digital. Destacó la reciente colaboración entre la OACI, la CESPAP (Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico), la CEPE (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa) y otras agencias de la ONU en septiembre de 2020, en una declaración conjunta para apoyar el comercio internacional y las cadenas de suministro globales. Informó a los asistentes a la reunión que habían realizado avances concretos al desarrollar normas que la OACI ha adoptado como guía para avanzar en la implementación del transporte digital para sus estados miembros.

En cuanto al primer año, el señor Robinson destacó los logros, entre los que se incluyen un caso claro para la digitalización y la forma en que la OACI puede apoyar a sus miembros y a otras partes interesadas, el inicio de una colaboración formal con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas para el desarrollo de resultados, el comienzo de la exploración de asociaciones con los miembros para desarrollar un nuevo ecosistema mundial de carga aérea, además del trabajo que la OACI comenzó con las partes interesadas de la industria para identificar los requisitos comerciales específicos y el desarrollo de un plan inclusivo. Invitó a los estados a considerar el apoyo a la propuesta de establecer un grupo de trabajo multidisciplinario de digitalización de la carga aérea. Se destacó que Aruba estableció un programa piloto que marcaría el camino para que los estados interesados de la región mejoren la infraestructura de carga aérea, la multimodalidad ya que Aruba hizo mención a la participación de los actores marítimos para que los territorios insulares puedan tener un sistema de transporte integral.

Además, destacó la importancia de contar con los ministerios apropiados para la digitalización, explicando que los ministerios creados para ocuparse de la digitalización están haciendo avances significativos. Señaló los nuevos convenios que se están alineando con el Convenio de Montreal, que es la ley modelo. Explicó que no se trata de un convenio, sino de una ley sobre registros de transferencia electrónica que incluye documentos como las



cartas de porte aéreo. Esta ley modelo ha sido desarrollada por la CNUDMI (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional). De este modo, los Estados que apliquen esta ley modelo estarán en camino de proporcionar a los ciudadanos un marco jurídico de este tipo. Recomendó a los presentes que estudiaran los dos instrumentos, la ley modelo sobre transferencia electrónica, los registros transferibles y el Convenio de Montreal. Esta presentación se adjunta como **Anexo 007**.

○ ***Señor Eusebiu Catana, Coordinador del proyecto FENIX, Red Federada de Intercambio de Información en la Logística del Futuro***

**El señor Catana** empezó su presentación con una visión histórica que condujo al desarrollo del proyecto. Indicó que la Red Europea Federada de Intercambio de Información en Logística del Futuro (FENIX por sus siglas en inglés) se desarrolló hace seis (6) años, basándose en el trabajo y la recomendación del Subgrupo 2 del Foro Digital de Transporte y Logística (DTLF), que comenzó a preparar la hoja de ruta para el futuro del transporte y la logística, con la idea de crear un mercado, ya que la Comisión Europea de alto nivel pretende construir un Mercado Digital europeo. Sin embargo, para construir un mercado digital hay que contar con herramientas y ecosistemas, ya que no se puede poner en marcha con un enfoque político de muy alto nivel. La idea de FENIX se construyó sobre la base de soluciones empresariales para identificar cómo pueden integrarse los servicios de transporte y logística actuales, cómo los datos pueden ser útiles y también para satisfacer los requisitos para determinar cómo los esfuerzos pueden contribuir a reducir las emisiones de efecto invernadero.

El ponente también señaló que la plataforma cuenta con 11 servicios, redireccionamiento, torres de control, monitorización de CO2 y todos los principales servicios de transporte y logística que necesitan las empresas de transporte y logística. Hay más de 100 proveedores de datos, 133 fuentes de datos y más de 118 miembros. Los miembros no se limitan a una sola empresa, un miembro puede ser un grupo de empresas, con filiales, partes ejecutoras y socios. Hay cientos de empresas y usuarios miembros. Afirmó que cuentan cómo se intercambian los datos entre los socios, cuántos mensajes intercambian todas las plataformas, y también cuántos mensajes han intercambiado las pequeñas y medianas empresas, que utilizan el tablero de alcance. En cuanto a los servicios, añadió que hay una plétora de servicios de transporte, servicios inteligentes, optimización de redes, logística de redes y optimización de clúster de redes que se emplean en Europa.

A continuación, propuso el desarrollo de una federación de plataformas con el objetivo principal de construir una federación de plataformas para demostrar la viabilidad con respecto a los sistemas de información de los corredores. El segundo objetivo, mencionó, es tener en cuenta los requisitos relativos a la reducción de las emisiones de CO2 y la reducción de los costes para pasar todo al trabajo digital. El nuevo ecosistema sería un ecosistema sin papeles, en el que todas las empresas de transporte y logística puedan encontrar los servicios necesarios para su negocio. Para ser atractivo y convencer a los compradores de que se unan al nuevo ecosistema, señala que es necesario generar

confianza. Se implementaron soluciones de ciberseguridad en las que un proveedor de datos garantizará que los datos se utilizarán de forma adecuada y el usuario pagará por ello. Señaló el uso de las cadenas de bloques para aumentar la seguridad explicando que asegura y asegura el entorno y la implementación de una serie de soluciones. Concluyó su presentación con una invitación a reunirse en septiembre para ver más detalles sobre la aplicación de FENIX y hacer participar a los usuarios y proveedores de servicios. Esta presentación se adjunta como **Anexo 008**.

Al no haber comentarios de los participantes en la reunión, la Presidencia da por concluida la primera sesión de la reunión, indicando que la segunda sesión cerrada para los Miembros de la AEC, los Miembros Asociados y los Observadores Fundadores.

## **SESIÓN II: SESIÓN CERRADA DE LA XXXI REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE**

### **III. APROBACIÓN DE LA AGENDA Y ASUNTOS DE PROCEDIMIENTO**

**La señora Sandra Casanova, Consejera de la Asamblea de la Colectividad de Martinica en su calidad de Presidenta del Comité Especial de Transporte de la AEC** dio la bienvenida a los delegados a la sesión de la tarde y presentó el Proyecto de Agenda, que fue aprobado sin enmiendas.

### **IV. INFORME DE LA PRESIDENCIA SOBRE EL PROGRAMA DE TRABAJO**

**La Presidenta** indicó que los delegados habían recibido el Informe Oficial con referencia **TRANS/2022/31/CR** como parte de la lista de los documentos de la reunión y proporcionó un breve resumen de este.

### **V. PRESENTACIÓN SOBRE EL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN 2022-2028**

**La Directora de Comercio y Desarrollo Sostenible de la AEC, la señora Safiya Horne-Bique**, señaló a la reunión el documento del Plan de Implementación y observó que el documento contiene un error y será reenviado a los países en breve. Comenzó su presentación identificando los objetivos estratégicos y las estrategias generales que guiarán el trabajo para el transporte. Señaló que el Plan de Implementación propuesto funcionará como un mapa con las actividades que se ejecutarán durante los próximos seis (6) años. También mencionó el carácter transversal de determinadas cuestiones que afectan al transporte, el comercio y el turismo. Asimismo, señaló las actividades específicas del transporte y presentó un gráfico en el que se mostraba cada actividad principal y el calendario de cada una de ellas, destacando que las principales actividades se ajustan a los objetivos del Plan de Acción y su contribución a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). También se refirió al Documento Técnico adjunto que proporciona una justificación para cada actividad principal, definiendo

exactamente cómo se alinea con las estrategias, metas y objetivos del Plan de Acción de la AEC.

**El Representante de la República de Cuba** solicitó una aclaración sobre el documento del Plan de Implementación que se recibió, ya que las principales actividades se alinean con el turismo sostenible y no con el transporte. En respuesta, **la Directora** indicó que el documento correcto se estaba enviando en ese momento para facilitar la continuación de los debates. **La Presidenta** agradeció a la Directora por la presentación, quien solicitó la recepción del Plan de Implementación correcto.

## **VI. PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE**

**La Directora de Comercio y Desarrollo Sustentable de la AEC, la señora Safiya Horne-Bique**, llamó la atención de los presentes sobre los documentos WP.003, WP.004 y WP.005 y mencionó que la Matriz del Programa de Trabajo se encontraba como anexo a estos documentos. A continuación, indicó que se habían identificado los objetivos propuestos para guiar el trabajo, que se alinean con las acciones estratégicas del Plan de Acción. Señaló que algunos de los trabajos fueron aprobados previamente y que presentará para su aprobación el Documento Conceptual del Proyecto (DCP) de Transformación Digital.

### **• Desarrollo de un Proyecto de Transformación Digital**

**La Directora** compartió la intención de promover la adopción de tecnologías innovadoras que mejoren la prestación de los servicios logísticos y la eficiencia operativa en la cadena de suministro regional, así como las tecnologías para mejorar la conectividad dentro del Gran Caribe. Se espera que este proyecto:

1. Ejecute una evaluación de la transformación digital en la región para identificar las recomendaciones clave para el desarrollo de una hoja de ruta.
2. Haga recomendaciones para un ecosistema integrado de logística y transporte eficiente y de interconectividad entre ventanillas únicas.
3. Incremente el desarrollo de las habilidades digitales.

Entre las demás prioridades del Programa de Trabajo de la AEC, la Directora destacó la Estrategia de Transporte Marítimo y Logística y la Red Regional de Ferry, añadiendo que la Dirección recibió la asistencia técnica de la CEPAL, así como la realización de la evaluación regional para orientar y apoyar el trabajo. Indicó que tomó nota de las contribuciones de los miembros con respecto a la red de Ferry y que se tomarán en consideración. Destacó la identificación de un modelo de APP para apoyar el trabajo en áreas como la red de Ferry. También destacó la conferencia sobre conectividad como una oportunidad para encontrar soluciones activas y pragmáticas en relación con las deficiencias de conectividad, las soluciones inteligentes y un enfoque multimodal.

Las presentaciones de la Directora se adjuntan como **Anexo 009**.

Una vez concluida la presentación, **la Presidenta** invitó a los participantes a realizar comentarios. **Los Representantes de la República de Cuba, México y la República Dominicana** indicaron que no habían recibido el Plan de Implementación del Transporte recién enviado.

Acto seguido, el **Representante de la República Bolivariana de Venezuela** aprovechó la oportunidad para agradecer a la AEC por la reunión, así como a los presentadores por la información proporcionada y extendió su agradecimiento y felicitación a la Directora Horne-Bique por el trabajo realizado.

Dado que algunos miembros aún no habían recibido el documento correcto, la sesión II de la reunión se aplazó a una fecha posterior que sería decidida por la Presidencia del Comité Especial de Transportes y la Secretaría de la AEC.

## **VII. OTROS ASUNTOS**

No se presentaron otros asuntos de parte de la Secretaría o de la membresía.

## **VIII. RESUMEN Y PALABRAS DE CIERRE**

**La Presidenta** felicitó a la Directora y a la Secretaría por el trabajo realizado y a todos los participantes. Indicó que, una vez recibidos los documentos, se volvería a convocar la reunión.

## **RECONVOCATORIA: XXXI REUNIÓN DEL COMITÉ ESPECIAL DE TRANSPORTE EL MARTES 6 DE SEPTIEMBRE DE 2022- VÍA VIDEOCONFERENCIA**

### **I. PALABRAS DE APERTURA**

**La Presidenta, la señora Sandra Casanova, Consejera de la Asamblea de Martinica de la Colectividad Territorial de Martinica**, dio la bienvenida a los asistentes a la reconducción de la XXXI Reunión del Comité Especial de Transporte. Señaló que la mejora de los sistemas y operaciones de transporte es el medio necesario para una mejor integración del transporte y la logística en la región. Hizo referencia a las palabras del antiguo Secretario General de la ONU, Kofi Annan, quien afirmó que el camino hacia un futuro mejor es la cooperación y la asociación. Añadió que el Comité Especial es una plataforma para garantizar que damos prioridad a los esfuerzos realizables, al tiempo que nos coordinamos de forma estrecha con el sector privado y creamos más APP.

## **II. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE IMPLEMENTACIÓN PARA EL PLAN DE ACCIÓN 2022-2028**

**La Directora de Comercio y Desarrollo Sostenible de la AEC, la señora Safiya Horne-Bique**, empezó con su presentación del Programa de Trabajo y del Plan de Implementación. Corroboró con la reunión que habían recibido la documentación revisada, en particular, el WP.001 que detalla la racionalización de las principales actividades de transporte de la AEC en el Plan de Implementación y la Matriz del Plan de Implementación. Luego se refirió al Plan de Acción de la AEC, señalando que el Objetivo Estratégico A estructuró el área focal del Transporte con el enfoque de crear ventajas competitivas y comparativas dentro de los sectores productivos del Gran Caribe. Añadió que esto está encapsulado en tres (3) estrategias transversales de aumento de la competitividad, acceso al mercado y exposición, y facilitación y promoción de la inversión. Estas estrategias generales condujeron al desarrollo de las acciones prioritarias recogidas en el documento titulado WP.001. A continuación, presentó una matriz completa del catálogo de proyectos de transporte, en la que se muestra el calendario de cada proyecto.

En cuanto a la Estrategia Regional de Conectividad Aérea, el proyecto se centrará en un mapa detallado de las rutas de transporte aéreo en la región y en la elaboración de recomendaciones para mejorar y potenciar la conectividad aérea regional. Señaló la naturaleza interconectada que tiene este proyecto con otras áreas focales, como el comercio, que puede tener un impacto en el movimiento sin fisuras dentro de la industria. Mencionó que también tendrá un impacto en la facilitación del comercio, que también puede ser influenciado por la Estrategia Marítima y Logística de la AEC. Posteriormente, la Directora habló de la Matriz del Plan de Implementación, que recoge un enfoque más cuantificable de estos grandes hitos, así como los objetivos estratégicos y la alineación con los ODS. A continuación, invitó a la reunión a iniciar los debates sobre los proyectos propuestos y la aprobación de estos por parte de la reunión y finalizó su intervención.

**La Directora** señaló que la ausencia de reacciones u objeciones por parte de los miembros presentes en la reunión significa que han aceptado y aprobado los documentos tal y como se detalla en la invitación al final de la documentación del Documento Técnico de la reunión.

Tras confirmar que no había objeciones por parte de los asistentes, **la Presidenta** anunció que el informe había sido aprobado por unanimidad.

## **III. PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE 2022-2023**

**La Directora de Comercio y Desarrollo Sostenible de la AEC, la señora Safiya Horne-Bique**, procedió a la sección del Programa de Trabajo de Transporte en la presentación, señalando que el Documento Técnico correspondiente dilucida las acciones

prioritarias para el trabajo que se pretende realizar. Señaló que el documento codificado WP.004 es la matriz de las acciones necesarias para los proyectos.

Con respecto al proyecto de transformación digital, señaló algunos de los principales resultados de la propuesta, como las herramientas desarrolladas y adoptadas para facilitar la interconectividad entre las ventanillas únicas, y el fortalecimiento de la capacidad para las habilidades digitales en el sector del transporte. Pasando a las demás prioridades del transporte, señaló la Estrategia Regional Marítima y Logística y destacó un primer Estudio Portuario Regional realizado en 2014 con la CEPAL, en el que también se ofrece una visión global de los principales motores de la competitividad en los puertos de la región. Ahora, mencionó, se trata de actualizarlo para que refleje la situación actual de las actividades portuarias de la región. Señaló que la Secretaría busca colaborar con otros organismos regionales, como la OMI, que en este momento está llevando a cabo una evaluación de las necesidades de 13 SIDS en el Caribe en el Proyecto CARIB-Smart. Considerando las estrechas sinergias con el proyecto de la Estrategia de Transporte Marítimo y Logística de la AEC, la Directora afirmó que existe la posibilidad de utilizar los datos y las conclusiones de esta evaluación para orientar la Estrategia.

A continuación, la Directora admitió que el transporte ha sido calificado como un paso crítico para la facilitación del comercio, la seguridad alimentaria e incluso el turismo, añadiendo que los servicios de transporte son fundamentales para la productividad sostenida y la circulación regional de bienes y personas. Por ello, es necesario realizar una evaluación global del sector del transporte regional que ofrezca una visión estratégica y holística de la industria.

Haciendo referencia a la Red Regional de Ferry, recordó el trabajo que está llevando a cabo la CEPAL, como la finalización de su estudio de viabilidad comercial que contemplará la conexión del Caribe Sur. Afirmó que, durante el próximo año, los trabajos se centrarán en el desarrollo de un modelo regional de APP como mecanismo de financiación para establecer la red de Ferry.

Al mencionar la Conferencia de Conectividad propuesta como otra actividad de transporte, presentó el concepto de la reunión. La Conferencia está concebida como una plataforma regional para la formulación de soluciones concretas para resolver los problemas de transporte que obstaculizan la conectividad en el Gran Caribe. Mencionó que el tema en particular fue propuesto por la República Cooperativa de Guyana en la última reunión de la Mesa Directiva y que el evento está programado para celebrarse en Martinica durante el primer trimestre de 2023. La AEC se encuentra actualmente finalizando el concepto completo del evento, pero hasta el momento, algunos de los temas que se abordarán son:

- *Soluciones inteligentes para la conectividad del transporte:* Las innovaciones tecnológicas y la pandemia COVID-19 están marcando con fuerza el futuro de la industria del transporte. Los expertos debatirán cómo pueden utilizarse estas



innovaciones para reforzar la conectividad del transporte regional. Estas soluciones digitales e inteligentes también deben contemplarse en relación con el desarrollo del transporte sostenible.

- *Cerrando las brechas de la conectividad:* La limitada conectividad del transporte en el Gran Caribe es una causa natural de la fragmentada geografía de la región caribeña. Aunque se trata de una característica permanente de la región, hay que identificar estrategias eficaces para desarrollar una red de transporte fiable, con rutas directas y costos asequibles.
- *Soluciones de transporte multimodal:* Estas pueden ayudar a mejorar los circuitos de distribución al mejorar la entrega de la última milla. La mejora de la interacción de los distintos modos de transporte garantiza la entrega puntual de las mercancías a los consumidores más exigentes.

A continuación, **la Directora** agradeció a la Presidencia su ayuda en la movilización de recursos necesarios para el evento. Señaló que se espera que sea un evento de dos días con diferentes sesiones, compromiso B2B, creación de redes y, con suerte, la identificación de soluciones al alcance de la mano. A continuación, se invitó a la reunión a debatir y aprobar el contenido del Programa de Trabajo, que fue anunciado como aprobado por la **Presidenta**.

**El Representante de México** felicitó la gestión de la reunión y el trabajo de la Dirección para orientar a la Membresía en el área focal del transporte en la región. Hizo referencia al Documento Técnico denominado WP.003, señalando las acciones estratégicas que orientan el trabajo de la AEC para consolidar los esfuerzos en la industria. Por su naturaleza de documento técnico, manifestó que el mismo debe tener una sección de diagnóstico como una especie de hoja de ruta para garantizar la responsabilidad y admitió que no se sabe cómo se ejecutarán o completarán los proyectos propuestos. Sugirió una mayor especificidad en la elaboración de estos proyectos de cara al futuro. Su segundo punto se refiere a la Conferencia sobre Conectividad, señalando que es una excelente iniciativa que resulta oportuna para ayudar a la región a orientarse de manera más eficiente en el sector del transporte. Sugirió la modificación del título en español, de la palabra "repensar" a "reconstruir" para reflejar mejor el objetivo de la Conferencia y dar a entender más acción y menos reflexión.

**La Presidenta** agradeció al representante su intervención y tomó nota de sus sugerencias, estando de acuerdo en que ciertamente es necesario reconstruir, especialmente para las naciones insulares más pequeñas que están atrasadas en su desarrollo del sector del transporte. A continuación, solicitó que la Directora respondiera a la otra pregunta, a lo que la **Directora** señaló el área específica donde la realización de los proyectos y su trabajo sustantivo está bien documentada dentro del Documento Técnico. **El Representante de México** le agradeció su explicación señalando que los objetivos del proyecto son más claros, así como su justificación y presupuesto para el mismo.

Acto seguido, la **Presidenta** solicitó a los participantes en la reunión que realicen comentarios adicionales. Tras confirmar que no había objeciones ni abstenciones, declaró la aprobación del Programa de Trabajo.

#### **IV. OTROS ASUNTOS**

**El Representante de la República Bolivariana de Venezuela** reiteró sus felicitaciones a la Presidenta por la gestión de la reunión. También agradeció a la Directora, afirmando que está acostumbrado a la alta calidad de las reuniones que se realizan bajo su dirección. Hizo referencia al Resumen Ejecutivo del Comité Especial de Transporte inicial, y comentó la presentación de la CEPAL realizada por el señor Diogo Aita. Con respecto a la Red Regional de Ferry y su estudio de caso, anunció que su consulta previa sobre la eventual inclusión de la República Bolivariana de Venezuela en una de las rutas propuestas no fue incluida en el Resumen. A continuación, señaló la voluntad de su país de implicarse más en esta propuesta. La Directora dio las gracias al representante y respondió que, aunque no se había hecho constar en el Resumen de la reunión, se incluiría en el Informe oficial del Relator de esta.

**El Secretario General de la AEC, S.E. Rodolfo Sabonge**, aprovechó la oportunidad para anunciar de nuevo el periodo de recepción de candidaturas de la agrupación CARICOM para la sustitución del Director saliente.

Asimismo, reiteró el papel del transporte en los sectores productivos, señalando que sin un mecanismo de transporte bien organizado no puede haber comercio ni turismo. Añadió que sigue en la búsqueda de una estrategia de transporte regional, ya que por el momento existen mecanismos de cooperación para el transporte a nivel subregional, pero esto, señala, es incompatible con su visión del Gran Caribe como una sola área. Subrayó la necesidad de buscar soluciones específicas, así como de tener en cuenta las estructuras geopolíticas y la dinámica de la oferta y la demanda en la región. El Secretario General afirmó que una Estrategia Regional de Transporte va a ser el catalizador del desarrollo de la región y va a atraer alianzas de cooperación con otros organismos de desarrollo regional. En última instancia, esto servirá de base para la integración de nuestra membresía y fomentará una mejor conectividad dentro de la región y una mayor fortaleza a la hora de participar en los mercados internacionales. Comentó que la Red Regional de Ferry puede hacerse en un primer momento a través de un proyecto piloto con unos pocos países y que se pueden incorporar otros más. Sin embargo, destacó la importancia de ser realistas para trabajar con pocos medios de forma escalonada, teniendo en cuenta el interés de otros países por participar en la Red.

Luego procedió a invitar a la reunión a participar el 13 de septiembre en el Comité Especial de Cooperación y Movilización de Recursos en donde serán presentados todos los proyectos de la AEC de cada Dirección.

**La Presidenta** también señaló el deseo de Martinica de ser incluida, en algún momento, en los estudios de la Red Regional de Ferry.

## **V. RESUMEN Y PALABRAS DE CIERRE**

En sus comentarios finales, **la Presidenta** señaló la importancia del transporte para mejorar la conectividad de los mercados internos y externos. Afirmó que no habrá cohesión en el sector si no se aprovecha lo suficiente la tecnología y, por ello, es preciso desplegar todos los recursos necesarios para lograr su adopción. Afirmó que la AEC tiene el liderazgo necesario para lograrlo. A continuación, invitó a todos a asistir a la próxima Conferencia sobre Conectividad en Martinica.

Para concluir, agradeció a todos los participantes en la reunión por su asistencia y participación en las actividades de esta.