



SISTEMA ECONÓMICO  
LATINOAMERICANO  
Y DEL CARIBE



## Informe Final

# V Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias

## Relaciones Intrarregionales

8 y 16 de diciembre de 2020  
SP/VERLCCLP/IF-20

Copyright © SELA, diciembre de 2020. Todos los derechos reservados.  
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

---

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA ([sela@sela.org](mailto:sela@sela.org)). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

# **C O N T E N I D O**

<b>I.</b>	<b>RELATORÍA</b>	<b>1</b>
<b>II.</b>	<b>CONCLUSIONES</b>	<b>3</b>



## I. RELATORIA

1. El 08 de diciembre de 2020, se llevó a cabo el *V Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias*, de forma virtual, en doble jornada, de mañana y tarde. Con este evento, la Secretaría Permanente del SELA, con el apoyo de la CAF-banco de desarrollo de América Latina, le dio cumplimiento a lo previsto en el Programa de trabajo del SELA para el año 2020 en la continuidad del desarrollo del Programa para la creación de la Red de Puertos Digitales y Colaborativos (Red de PDyC), concebido en el marco del Convenio de Cooperación Técnica No-reembolsable suscrito por el SELA con CAF-banco de desarrollo de América Latina, iniciado en el año 2014.
2. El Encuentro se desarrolló virtualmente a través de la plataforma Zoom y se transmitió en vivo por el canal YouTube del SELA.
3. Las presentaciones de la primera jornada estuvieron a cargo de: Antonio Silveira, Vicepresidente de Infraestructura de la CAF-banco de desarrollo de América Latina; Eduardo Montecino, Subgerente Desarrollo Logístico del Puerto de San Antonio, Chile; Dwain Powell, Director de *Port Community System* de la Autoridad Portuaria de Jamaica; Mariela Gutarra, Jefe de la Oficina de Tecnologías de la Información de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Perú; Dieter Gallop, Presidente de la Asociación Clúster de Logística del Caribe (ASCLOG); Adrian Beharry, Profesor del Centro de Estudios Marítimos y Oceánicos de la Universidad de Trinidad y Tobago; Neshan Singh, Consultor Técnico del Ministerio de Comercio e Industria del Gobierno de Trinidad y Tobago; y Paúl Herrera, Vicerrector de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL) de Ecuador. Además, contó con las moderaciones de Virginia Cartaya, Directora de Estudios y Propuestas del SELA; y Guimara Tuñon Guerra, Directora General de Operaciones e Investigación de Maritime Policy Bureau.
4. Por su parte, en la segunda jornada se realizaron las ponencias de: Gabriel Pérez, Oficial de Asuntos Económicos de la CEPAL; Paola Mouthon Ramos, Profesora de la Universidad de Cartagena, Colombia; Gustavo Davis, Director Regional para Latinoamérica de Crimsonlogic; Gordon Wilmsmeier, Kühne Professorial Chair in Logistics y Director de la Oficina de Proyectos de la Universidad de los Andes, Colombia; Frank Pretell, Investigador en temas marítimos y portuarios del Perú; Pilar Larraín, Gerente de la Comunidad Logística de San Antonio, Chile; y Carlos Martner, Coordinador de Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano de Transporte. La moderación estuvo a cargo de Guacolda Vargas, Gerente de Desarrollo y Sostenibilidad de la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente y Presidenta de la Comunidad Logística Portuaria de Talcahuano, Chile; y de Fausto Arroyo, Ejecutivo Principal de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF-banco de desarrollo de América Latina, quien además realizó un resumen de los contenidos expuestos durante las dos jornadas.
5. Participaron representantes y autoridades de los siguientes entes portuarios, públicos y ministeriales: Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Perú; Administración General de Puertos S.E., Puerto de Buenos Aires, Argentina; Administración Portuaria Integral (API) de Altamira, México; Barbados Port Inc.; Bolivariana de Puertos (Bolipuertos), Venezuela; Complejo Portuario Mejillones, Empresa Portuaria de San Antonio, Chile; Empresa Portuaria Nacional de Nicaragua; Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico; Autoridad Portuaria de Jamaica; Panama Ports Company, Port Colon 2000, Panamá; Autoridad Portuaria del Puerto de Point Lisas (PLIPDECO), Trinidad y Tobago; Sociedad Portuaria de Caldera, Costa Rica; la Asociación Clúster de Logística del Caribe, de Costa Rica; así como, la Empresa

**2**

- Nacional de Puertos, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR, Perú; Asociación Gremial de Transportadores (AGT) de Colombia, Ministerio de Transporte de Colombia; Comando Naval del Pacífico, Guatemala; Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), El Salvador; Instituto Mexicano de Transporte (IMT), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de Turismo, México; Ministerio del Poder Popular para el Transporte, Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores, Corporación Venezolana de Comercio Exterior (Corpovex), CVG Cabelum, Venezuela; Instituto Guatemalteco de Turismo; Instituto Hondureño de Turismo; Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, Ministerio de Turismo, Ecuador; Ministerio de Comercio e Industria, Ministerio del Trabajo y Transporte, Trinidad y Tobago; Superintendencia de Transporte de España; y la Embajada de México en Guatemala.
6. El sector académico estuvo representado por la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL), Universidad Técnica Estatal de Quevedo, Ecuador; Universidad de Trinidad y Tobago (UTT); Corporación Universitaria Rafael Nuñez, Servicio Nacional de Aprendizaje, Universidad de Cartagena, Colombia; Escuela Nacional de Marina Mercante, Universidad Tecnológica del Perú (UTP), Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Universidad de San Martín de Porres, Perú; Heriot-Watt University, Reino Unido; Universidad Católica Andrés Bello (UCAB), Venezuela; Universidad Marítima Internacional de Panamá; Universidad Estatal a Distancia (UNED), Costa Rica; Universidade do Sul (UNISUL) de Santa Catarina, Brasil y la Universidad Nacional de San Martín, Argentina.
  7. Asistieron, también, representantes de los siguientes organismos: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL); CAF-banco de desarrollo de América Latina; Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Asociación de Estados del Caribe (AEC); Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Asociación Internacional de Comercio y Envío de Mujeres (WISTA Perú). Por el sector privado participaron las empresas: CrimsonLogic, Maritime Policy Bureau, Maritime Street, Instituto de Facilitación del Comercio (IFCOM), la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI), Advent eModal Intermodal Solutions, Aflumarport, Agencia de Aduanas Patricio Zulueta Ltda., Aibex Intl Organization, Asociación Venezolana de Exportadores, Asoquim, BASC, Bresan Aduanas C.A, Cámara de Comercio del Callo-Perú, CAP-Global Partner, Centracar SAS, Consejo Hondureño de la Empresa Privada (COHEP), Cosmos-Agencia Marítima del Perú; CrecerPacífico Colombiano; FPA Consultores, Global Trading Services LLC, Globalpandi, LAMOR PERU S.A.C., Leyton Consultores Spa, Logitrans Advisory Services, Organización Terpel SA, PRDW, Professional Hazard Solutions, PTI Plataforma Logística, Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales, Soluciones Arquimad, Taurel, Tecnología Logística y Comercial S.A., Tecnonorte, C.A, Terramar Inspection & Trading, Trane technologies, Transportadora Callao S.A., Two Oceans Consulting, TPP-Terminales Portuarios Peruanos y G.W. Yichang & Cía; así como, representantes de medios de comunicación como el Grupo T21.
  8. Las palabras de bienvenida del Encuentro estuvieron a cargo de las siguientes personalidades: Embajador Javier Paulinich, Secretario Permanente del SELA; Luis Carranza, Presidente Ejecutivo de CAF-banco de desarrollo de América Latina; Edgar Patiño, Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Perú y Presidente del Comité Directivo de la Red de Puertos Digitales y Colaborativos; y Cecilia Paredes, Rectora de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL) de Ecuador.

9. En el Encuentro se propuso presentar las buenas prácticas y experiencias que han alcanzado los puertos miembros de la Red en la implementación de los Sistemas de Comunidad Portuaria (PCS, por sus siglas en inglés); analizar los avances en las investigaciones sobre innovación y transformación digital de los sistemas portuarios; y, presentar la hoja de ruta del plan de trabajo de la Red para el año 2021.
10. De acuerdo con la agenda de trabajo, los participantes del Encuentro abordaron los siguientes temas: i) implementación de los *Port Community System* (PCS) en la región, ii) estrategias para el desarrollo portuario y sus comunidades, y iii) investigación en innovación para la transformación digital de los puertos. Asimismo, se levantaron propuestas sobre las líneas de trabajo para la Red de Puertos Digitales y Colaborativos para ser ejecutadas en el año 2021.
11. Adicionalmente, el 16 de diciembre se produjo la acostumbrada reunión del Comité Directivo de la Red PDyC, en la que se discutió el estado actual de la Red, el plan de trabajo inmediato y los desafíos para los próximos años.
12. El presente informe, junto con la agenda del Encuentro y las grabaciones de las sesiones, están disponibles en la sesión del [V Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias](#) en la [web del SELA](#).
13. Adicionalmente, la Secretaría Permanente coloca a disposición de los Estados miembros y el público en general el portal especializado de la [Red de Puertos Digitales y Colaborativos](#), el cual contiene información relevante del acontecer en torno a las actividades que se desarrollan en los puertos de la región, y se espera, en el corto plazo, la incorporación de nuevas facilidades y una mayor visibilidad para el beneficio de sus miembros y colaboradores.

## **II. CONCLUSIONES**

Durante el desarrollo del *V Encuentro Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias* y en la Asamblea de miembros de la Red; además de las ideas expuestas por los panelistas en sus ponencias, surgieron, conclusiones y apreciaciones sobre el futuro desarrollo de las Comunidades Logísticas Portuarias, algunas de las cuales se resumen a continuación:

1. Se reafirma la importancia de la Red de PDyC como un medio para el intercambio de información y experiencia, así como para la integración de las comunidades logísticas portuarias de América Latina y el Caribe.
2. Se comprueba que los países de América Latina y el Caribe han registrado avances en los últimos 20 años en el tema de infraestructura y logística; no obstante, aún presentan importantes rezagos que no les ha permitido disminuir la brecha competitiva al ser comparados con los países desarrollados y asiáticos.
3. La transformación tecnológica, la digitalización y la implementación de los PCS se presentan como plataformas para la modernización de los procesos portuarios, facilitando la integración operativa de toda la cadena logística; el intercambio electrónico de datos en tiempo real; la comunicación y visibilidad; generación de valor a lo largo de la cadena logística; la generación de una gobernanza e institucionalidad; y la planificación, estandarización y optimización de los procesos (que incluye la reducción de tiempo de espera, menores costos, optimización de rutas y modos de transporte, incremento de la

## 4

- seguridad del transporte y la reducción de conflicto entre las actividades logísticas y los ambientes urbanos).
4. La implementación de PCS implica compromiso y colaboración de los actores involucrados (en todos los niveles); establecimiento de un objetivo común con la comunidad portuaria; enfoque de gestión de cambio; identificación y gestión de expectativas, percepciones, experiencias y prioridades de los clientes y actores; reingeniería de procesos (consulta, negociación y consenso); prácticas dinámicas (ajustadas a los cambios, *feedback*); y centrarse en la calidad (productos e infraestructura).
  5. Como ha ocurrido en Encuentros anteriores, se enfatizó la necesidad de promover el trabajo colaborativo y continuo entre el sector público, el sector privado y la academia. Asimismo, se destacó la importancia de la articulación y alianza público-privada y la necesidad de promover la capacitación del capital humano como un aspecto clave para el desarrollo de las comunidades logísticas portuarias.
  6. Se presenta la co-evolución generacional de los PCS, pasando de una primera etapa considerada como un flujo informático de la carga y descarga, almacenaje y trasbordo de carga, servicios de navegación; a una segunda etapa de procesamiento de carga y adición de valor a la carga; migrando a una tercera generación orientada a distribución de la carga e información, ampliando el portafolio de servicios y generando así centros comerciales, logísticos y de distribución para el comercio internacional. La cuarta generación caracterizada por el establecimiento de centros portuarios-logísticos como nodo para manejar el transporte multimodal, finalizando en la quinta generación donde el puerto se considera como un centro relevante de la cadena de suministro, tomando un rol más allá de lo logístico y se convierte en un facilitador para el comercio.
  7. Si bien la pandemia por el COVID-19 ha generado un efecto disruptivo en la logística portuaria de América Latina y el Caribe, a la par se están suscitando otros cambios disruptivos de relevancia, tales como: cambios sociales y culturales; asuntos ambientales y climáticos; cambios de gobernanza (relaciones público-privadas, sociales, laborales, institucionales); cambios geográficos y territoriales (*foreland, hinterland*, reubicación de puertos); cambios comerciales (nuevas tendencias de la industria y mayor espectro del negocio logístico y portuario); cambios tecnológicos (digitalización, *big data, machine learning*, automatización, robótica y ciberseguridad).
  8. La logística poscrisis implicaría cambios en los patrones de inversión; reconfiguración de las cadenas de suministro; adopción de nuevas tecnologías para la fabricación diagnóstico y mantenimiento remoto; modalidad híbrida de trabajo (remota y en sitio); cambios en la gobernanza y en las relaciones laborales; incursión de la información como elemento diferenciador y generador de competitividad.
  9. Se requiere de un cambio en las políticas públicas para favorecer una transformación productiva que posibilite un crecimiento económico, la reducción de la pobreza y la desigualdad.
  10. Se presenta la innovación de una forma amplia, la cual implica o comprende cambios significativos (mejoras) en los productos y servicios; en los procesos de producción, tecnologías logística y distribución; nuevas estrategias de marketing; nuevos métodos de organización y modelos de negocios. Además, la innovación esta ligada a la investigación,



- a la generación de conocimiento y se requiere de la aplicación o puesta en marcha de esas mejoras en los productos, servicios, procesos, estrategias o modelos de negocios.
11. De acuerdo a la novedad tecnológica y su impacto en el mercado, la innovación puede ser categorizada como incremental (mejoras graduales y continuas de los productos y servicios existentes), sostenida (una mejora significativa en un producto que tiene como objetivo mantener la posición en un mercado existente), radical (los avances tecnológicos que transforman las industrias a menudo crean un nuevo mercado) y disruptiva (tecnología de un nuevo modelo de negocio que perturba el mercado existente).
  12. Con relación a las tecnologías aplicadas en la logística y en las cadenas de suministro se pueden clasificar en tecnologías de maduración (software de optimización, sensores /telemática, computación en la nube, almacenamiento e integración de datos, almacenamiento y recuperación automatizada); de crecimiento (movilidad, usabilidad, análisis de datos, redes sociales); emergentes (impresoras 3D, drones, vehículos autónomos) y exponenciales (*blockchain*, internet de las cosas, realidad virtual, *machine learning*).
  13. La implementación de los PCS y la adopción de nuevas tecnologías plantea una serie de interrogantes asociadas al uso de la información, tales como: (i) ¿se hace un uso estratégico de la información?, (ii) ¿se comparte la información de forma estratégica a lo largo de la cadena de suministro?, (iii) ¿hasta dónde es posible compartir información sin que esto comprometa la competitividad?, (iv) ¿se deben colocar límites a la colaboración y visibilidad de los datos?, (v) ¿cuál es el valor añadido que se le da la información recolectada?, (vi) ¿cuál es su contribución hacia la consolidación de puertos y logística sustentables?; y, (vii) ¿qué acciones se toman en relación con la ciberseguridad de los datos?; entre otras.
  14. Se propone una agenda de trabajo para la Red de PDyC quinquenal, hacia 2025, que se centre en tres áreas principales: 1.- Temas internos, fortalecimiento de la red (gobernanza, sostenibilidad, formalización de comunidades logísticas portuarias, incorporación a la Red de nuevas de comunidades logísticas portuarias); 2.- Aprendizaje de buenas prácticas (relación ciudad-puerto, colaboración y cooperación público-privada, cambio climático, protocolo de acción de las comunidades logísticas portuarias ante situaciones de emergencia o crisis, intermodalidad, digitalización, ciberseguridad, formación y capacitación, indicadores de impacto de los puertos); 3.- Proyectos de colaboración entre las comunidades logísticas portuarias que contribuyan a la formación de una malla de interconexión, que de soporte al comercio intrarregional (encadenamientos productivos, interoperabilidad portuaria, transporte marítimo de corta distancia de alcance regional).
  15. A partir del diseño de la agenda de trabajo 2025 y la definición de las temáticas a tratar en los próximos años, se planificará las actividades relacionadas con la ruta de trabajo futura de la Red y se consolidaran los Comités Técnicos que se encargaran, de forma activa y continua, de cumplir con los objetivos propuestos.
  16. Asimismo, se propone que los comités sean liderados por representantes de la academia y que cuenten con el apoyo y colaboración de los representantes de las comunidades logísticas, de los delegados de los puertos miembros y voceros del sector público.
  17. Se acordó que el VI Encuentro Regional Latinoamericano y Caribeño de Comunidades Logísticas Portuarias sea realizado en el segundo semestre de 2021, con el coauspicio de la CEPAL, en Santiago de Chile, manteniendo lo acordado con el Sr. Ricardo Sánchez en conversaciones previas.