

POLÍTICA MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA Y SU PLAN MAESTRO



SITUACIÓN ACTUAL Y PRINCIPALES ACCIONES A DESARROLLAR HACIA EL AÑO 2035

Octubre de 2019



SIECA
SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN
ECONÓMICA CENTROAMERICANA



SICA
Sistema de la Integración
Centroamericana



POLÍTICA MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA Y SU PLAN MAESTRO

“SITUACIÓN ACTUAL Y PRINCIPALES ACCIONES A DESARROLLAR HACIA EL AÑO 2035, ESTABLECIDAS EN LA POLÍTICA, A FIN DE TRANSFORMAR A CENTROAMÉRICA EN UN NODO LOGÍSTICO DE CLASE MUNDIAL”

Elaborado por
La SIECA, a través de la Dirección de Transporte, Infraestructura y Logística, con el apoyo de la Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística del COMITRAN



La edición y publicación fue realizada gracias al apoyo de



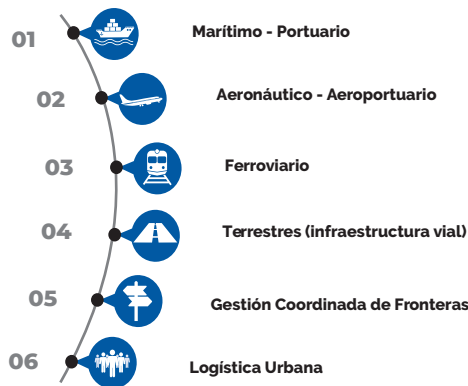
Octubre de 2019



PRESENTACIÓN

Centroamérica es una región que demanda sustancialmente el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos de alto valor agregado, a efecto que su oferta exportable de bienes y servicios sean altamente competitivos y puedan no solo dinamizar y fortalecer el mercado regional, sino mejorar sus condiciones de acceso a mercados internacionales, a fin de transformar a Centroamérica en una región inclusiva y próspera socioeconómicamente, a través de su consolidación como un nodo logístico de clase mundial en el traslado de cargas y pasajeros.

Bajo esa óptica, el presente documento tiene como principal finalidad, desplegar los “activos logísticos multimodales” con los que cuenta en la actualidad Centroamérica, para el traslado de cargas y personas, considerados como “los seis ejes” a potenciar en la Política Marco Regional de Movilidad y Logística -PMRML- y en el desarrollo de su Plan Maestro 2035, el cual busca construir un Sistema Regional de Movilidad y Logística; articulando y modernizando infraestructura multimodal, a efecto de hacer más competitivo, eficiente, expedito, confiable y seguro el traslado de cargas y personas.



El documento tomo de base el estudio “Diagnostico, Mapeo y Diseño de la Institucionalidad Regional de la Movilidad y Logística en Centroamérica”, presentado en el año 2017, y realizado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón -JICA- así

como otros estudios de diferentes organismos internacionales, e integra las principales acciones a desarrollar hacia el año 2035, establecidas en la Política Marco Regional de Movilidad y Logística de Centroamérica.

CONTENIDO

- Costo Logístico en Centroamérica, que muestra los principales indicadores base sobre la logística y movilidad de cargas.
- Presentación de los potenciales impactos que se tendrán con la implementación del Plan Maestro de Logística 2035.
- Estructura de Implementación (Gobernanza) del Plan Maestro.
- Cronología (fases) de la formulación e implementación del Plan Maestro.



1. COSTO LOGÍSTICO EN CENTROAMÉRICA

El déficit en infraestructura de transporte comodal, la limitada gestión coordinada en fronteras, la deficiente infraestructura logística, entre otras, ha generado que en Centroamérica el costo logístico para movilizar cargas sea uno de los más elevados del mundo, hasta tres o cuatro veces más alto, comparado con Estados Unidos o la Unión Europea. Este sobre costo se añade a la estructura de costos de las mercancías hechas en Centroamérica, puestas al consumidor final, los cuales pueden representar

hasta un 40% en su estructura de costos, lo que impacta en la competitividad, productividad y el acceso de mercados.

Diferentes estudios de organismos internacionales como Banco Mundial, CEPAL, BID, SIECA, entre otros, asocian o coinciden que este costo logístico de trasladar un producto centroamericano hacia un mercado extraregional es ineficiente y sobre elevado debido a seis aspectos fundamentales:

- Pasos de frontera (retrasos hasta 48 horas) ⁽²⁾
- Velocidad promedio 18.6 Kms ⁽²⁾
- USD 0.17 tonelada por Km recorrido ⁽¹⁾
- La mayoría de medios de transporte posee retornos vacíos ⁽²⁾
- Débil inversión en Infraestructura (menor al 3% del PIB) ⁽³⁾
- Costo de seguridad (22 % valor flete) ⁽¹⁾

El Índice sobre desempeño logístico de Centroamérica es de 2.72 / 5⁽⁴⁾, la región tiene un espacio amplio de oportunidad de mejora de los servicios logísticos de alto valor agregado.



Puerto Corinto Nicaragua

Fuentes

(1) Nota Técnica BID # IDB TN-511 (2013)

(2) Estimación SIECA

(3) CEPAL (2017)

(4) LPI, Banco Mundial, 2017

2. EJES (MODOS) DE TRANSPORTE DE CENTROAMÉRICA

TRANSPORTE AÉREO

PAÍS	NOMBRE	CARGA AEREA (TON)	PASAJEROS	TERMINAL DE CARGA
Guatemala	La Aurora	70,845	2,907,000	2
El Salvador	San Óscar Arnulfo Romero y Galdamez	92,777	3,411,000	1
Honduras	Toncontin	19,580	2,153,000	1
Nicaragua	Augusto César Sandino	25,560	1,633,000	
Costa Rica	Juan Santamaría	73,633	6,290,000	1
Panamá	Tocumen	120,000	14,624,000	2
	Total	402,395	31,018,000	7



SITUACIÓN ACTUAL

- Centroamérica cuenta con 20 aeropuertos internacionales, donde los 6 principales ubicados en las capitales de los países centroamericanos, movilizan más de 31 millones de pasajeros por año (2018) y su manejo de carga es superior a 400 mil toneladas (2017). Asimismo, dispone de 26 aeropuertos nacionales en puntos de interés turístico y/o productivo.
- En la región operan 52 líneas aéreas, que registran más de 355 mil vuelos internacionales.
- Existen 7 terminales de carga, operadas por: 2 en Guatemala (COMBEX y DHL); 1 en El Salvador (Terminal Oeste); 1 en Honduras (Terminal SWISSPORT); 1 en Costa Rica (Terminal AERIS) y 2 en Panamá (UPS y DHL).
- Existen 2 HUB de pasajeros; uno en El Salvador y otro en Panamá

(5) Foro Económico Mundial, 2018

PRINCIPALES DESAFÍOS DEL SECTOR AÉREO REGIONAL:



PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO EN EL TRANSPORTE AÉREO HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, permitirá elevar la calidad de los servicios aeroportuarios, para el transporte de pasajeros y carga, de manera que la región se constituya en una plataforma logística para el comercio internacional, desarrollando clúster aeronáuticos, se promuevan las exportaciones regionales, se propicie el establecimiento de zonas

de actividad logística y de transporte multimodal, se estimule el establecimiento de nuevos proveedores de servicios aeronáuticos, se incremente el turismo y se facilite el acceso a negocios.

Lo anterior, a través de las siguientes 6 áreas de intervención:

1. Ampliar y modernizar la infraestructura aeroportuaria de Centroamérica.
2. Promover el desarrollo y competencia del mercado aéreo.
3. Identificar un portafolio de inversiones para la ampliación, modernización y automatización de zonas de actividad logística en los aeropuertos regionales.
4. Ampliar la oferta aeronáutica y concretar inversiones publico privadas en el sector (APP).
5. Identificar mecanismos innovadores de financiamiento de inversiones prioritarias del sector.
6. Alinear los marcos institucionales con las prácticas y recomendaciones de OACI.



Situación actual y principales acciones a desarrollar hacia el año 2035, establecidas en la Política, a fin de transformar a Centroamérica en un nodo logístico de clase mundial

TRANSPORTE VIAL

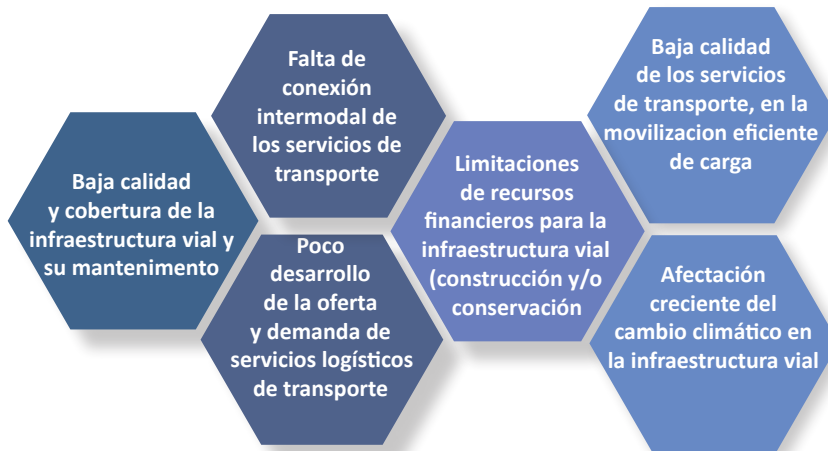


SITUACIÓN ACTUAL

- Centroamérica posee una red de carreteras de 126,000 kms. de las cuales 6,525 kms forman el sistema regional vial Centroamericano (bajo la nomenclatura CA).
- El 43% de esta red centroamericana está en buenas condiciones y el resto, en condiciones de regular a mala (incluye tramos no pavimentados).
- Todos los países cuentan con planes logísticos y/o planes nacionales de transporte, que impulsan 27 corredores de prioridad logística y más de 129 proyectos de corto, mediano y largo plazo, de los cuales ya se han concluido un 10% aproximadamente.
- Existen 3 pasos fronterizos que poseen puentes con baja capacidad de carga y/o en mal estado, siendo estos: 1) Pedro de Alvarado/GT – La Hachadura/SV; 2) Valle Nuevo/GT – Las Chinamas/SV y 3) Sixaola/CR – Guabito/PA.

(5) Foro Económico Mundial, 2018

PRINCIPALES DESAFÍOS DEL SECTOR VIAL



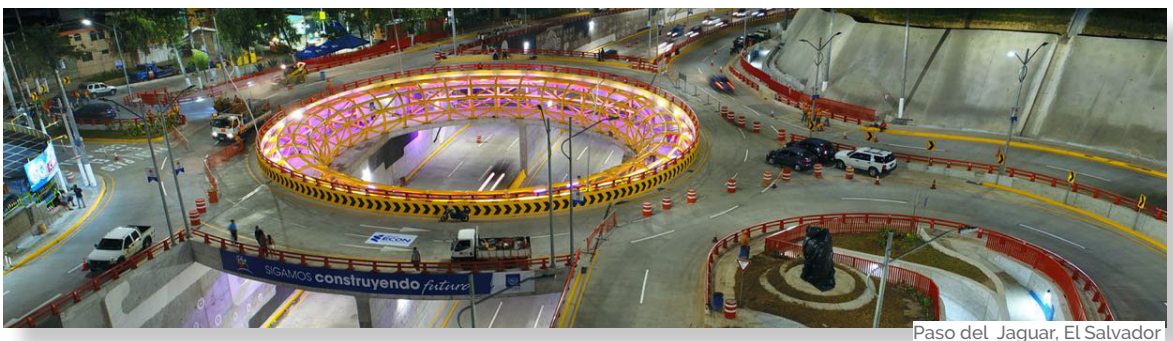
PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO EN EL TRANSPORTE VIAL HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, permitirá ampliar, renovar, modernizar y conservar el sistema de carreteras y puentes, de manera que la región fortalezca la gestión integral de sus activos viales y cuente con corredores logísticos funcionales, resiliente y seguros, articulados con los diferentes

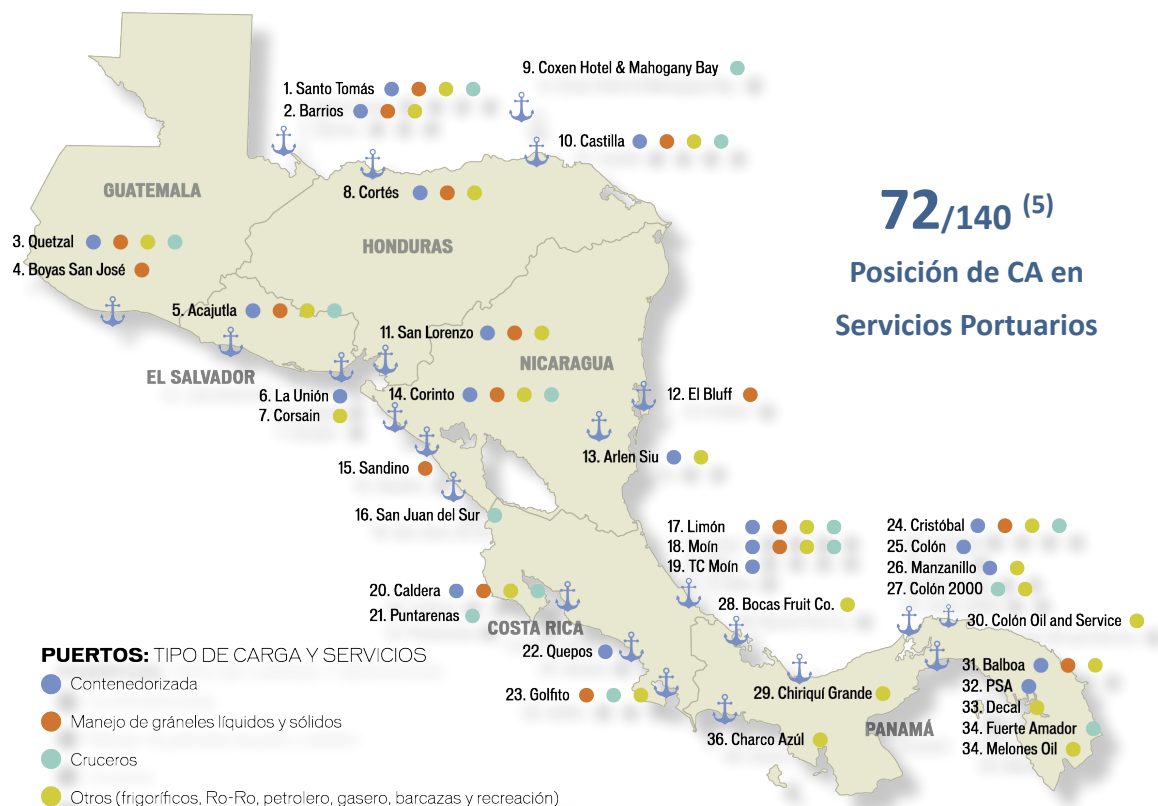
modos de transporte a través de los cuales se desarrolle la movilidad efectiva y eficiente de las personas y las mercancías.

Lo anterior, a través de las siguientes 5 áreas de intervención:

1. Mejorar la calidad y capacidad de la red vial.
2. Fortalecer la sustentabilidad y sostenibilidad de la infraestructura vial.
3. Aumentar la cobertura y conectividad de la red vial, de manera multimodal, incluyendo caminos rurales.
4. Mejorar la resiliencia y seguridad vial.
5. Mejorar la calidad de la oferta de servicios de transporte, la capacidad institucional y su marco normativo.



Paso del Jaguar, El Salvador



SITUACIÓN ACTUAL

- Centroamérica cuenta con 36 puertos (19 en el Océano Pacífico y 17 en el Océano Atlántico), los cuales, manejan carga contenedorizada y/o granel, y pasajeros.
- Aproximadamente 150 millones de toneladas de carga se manejan a través de estos puertos (2018)⁽⁶⁾, donde el 45% se gestiona en los puertos del Pacífico y el 55% por el Atlántico.
- Se movilizan más de 11 millones de contenedores -TEU- (2018)⁽⁶⁾. El 34% se mueve a través de los puertos del Pacífico y el 66% por puertos en el Atlántico.
- 16,456 buques fueron atendidos en el año 2018⁽⁶⁾.
- 19 puertos tienen capacidad de manejo de carga contenedorizada.
- 17 puertos tienen capacidad para manejo de graneles líquidos y sólidos.
- 17 puertos tienen capacidad y servicios para recibir cruceros.
- 1,033 cruceros, yates, veleros y culturales atracaron en puertos centroamericanos, atendiendo 563,125 pasajeros (2018)⁽⁶⁾.

(5) Foro Económico Mundial, 2018

(6) Sistema de Información Estadística, COCATRAM

PRINCIPALES DESAFÍOS DEL SECTOR MARÍTIMO – PORTUARIO:



PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, convertirá a Centroamérica en una región competitiva e integrada al comercio marítimo mundial, impulsando el desarrollo y eficiencia de su oferta portuaria y adecuando sus marcos normativos a estándares

internacionales, contribuyendo a la integración comercial y productiva de Centroamérica.

Lo anterior, a través de las siguientes 5 áreas de intervención:

1. Mejorar la oferta del transporte marítimo.
2. Mejorar la capacidad operativa de los puertos.
3. Desarrollar zonas logísticas portuarias.
4. Mejorar la capacidad y competencia de las administraciones marítimas.
5. Conservar los espacios marinos y costeros.



TRANSPORTE FERROVIARIO



PAÍS	DE	HACIA	DISTANCIA
Honduras	San Pedro Sula	San Pedro Sula	6
Costa Rica	Heredia	San José	11
Costa Rica	San José	Cartago	24
Panamá	Cd. Panamá	Colón	80

SITUACIÓN ACTUAL

- Centroamérica no cuenta con líneas ferroviarias regionales, pero existe interés por intervenir en este modo de transporte. Los países cuentan con iniciativas y oficinas nacionales para el modo ferroviario.
- Existen operando de forma local (países) un aproximado de 121 kilómetros de vías férreas, en Honduras, Costa Rica y Panamá.
- Panamá cuenta con un canal seco ferroviario de 80 kilómetros, para el traslado de cargas, ferrocarril de dos niveles, que permite conexión multimodal a puertos en ambos océanos.
- Algunos trazos están siendo utilizados para servicio de pasajeros en áreas urbanas (Costa Rica).
- La principal dificultad que se enfrenta, es la invasión del derecho de vía.

PRINCIPALES DESAFÍOS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO:



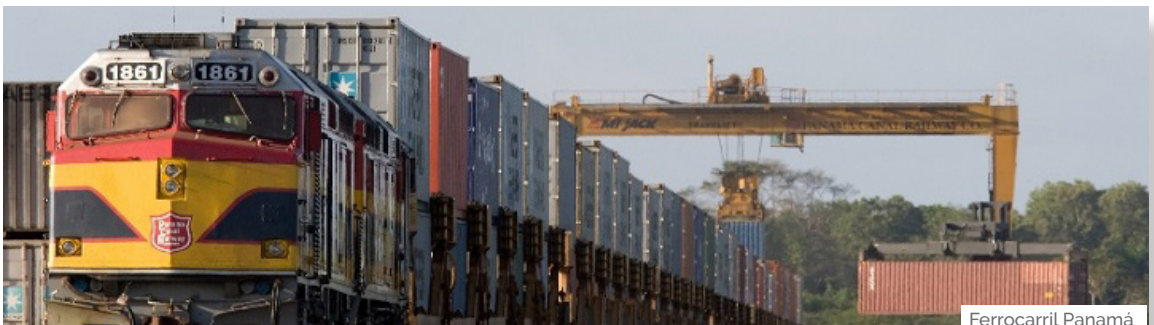
PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, reactivará los sistemas ferroviarios nacionales a través de modelos de gestión modernos, efectivos y sostenibles, que ofrezcan servicios de transporte eficientes, seguros, sustentables y de bajo costo,

que se integren al sistema logístico multimodal de la región (transporte carretero, marítimo y aéreo).

Lo anterior, a través de las siguientes 6 áreas de intervención:

1. Promover el modo ferroviario regional para el transporte de mercancías y personas, interconectando proyectos ferroviarios a nivel nacional.
2. Desarrollar la infraestructura de conexión intermodal.
3. Fortalecer la administración de los sistemas ferroviarios en la región.
4. Capacitar al personal del sistema ferroviario.
5. Relocalizar asentamientos establecidos en vías férreas.
6. Definir mecanismos de financiamiento sostenible en el modo ferroviario.



Ferrocarril Panamá

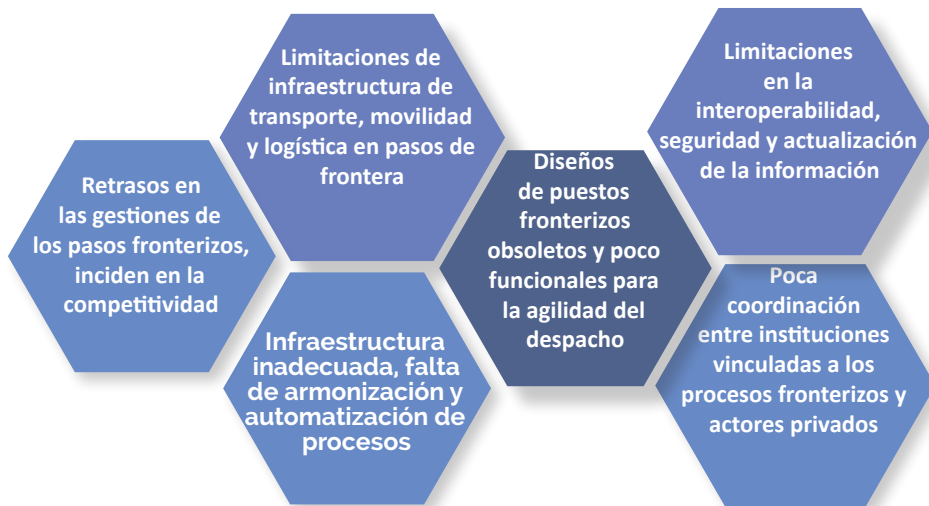


SITUACIÓN ACTUAL

- Centroamérica cuenta con 17 pasos de frontera y 7 puestos fronterizos periféricos terrestres, en su mayoría instalaciones antiguas e inadecuadas para la gestión aduanera moderna.
- En algunas fronteras no está permitido el transporte de vehículos de carga. (por ejemplo, Frontera Valle Nuevo (GT) / Las Chinamas (SV)).
- Para el transporte en tránsito intraregional, se aplica la Declaración Única Centroamericana de Tránsito (DUCA T), vigente desde el 8 de mayo de 2019. Dicho sistema regional es interoperable con los sistemas de aduanas de cada país.
- Los tiempos de despacho aduanero, con documentos apropiados, puede ser de 30 minutos, excepto productos cuarentenarios.
- Se cuenta con una Estrategia de Facilitación del Comercio -ECFCC- que implementa las 5 medidas prioritarias de corto plazo, para hacer más expedito el paso de mercancías.
- En diseño un Plan de acción de mediano y largo plazo, para la ECFCC, bajo la metodología de pares de países / pares de fronteras.
- Proceso de Integración Profunda Guatemala – Honduras y su ampliación a El Salvador, reduce tiempos de espera en frontera de 48 horas a menos de 15 minutos, utiliza el FYDUCA (Factura y Declaración Única Centroamericana) como documento de comercio entre estos países.

(7) Doing Bussines, 2018

PRINCIPALES DESAFÍOS EN LA GESTIÓN COORDINADA DE FRONTERAS



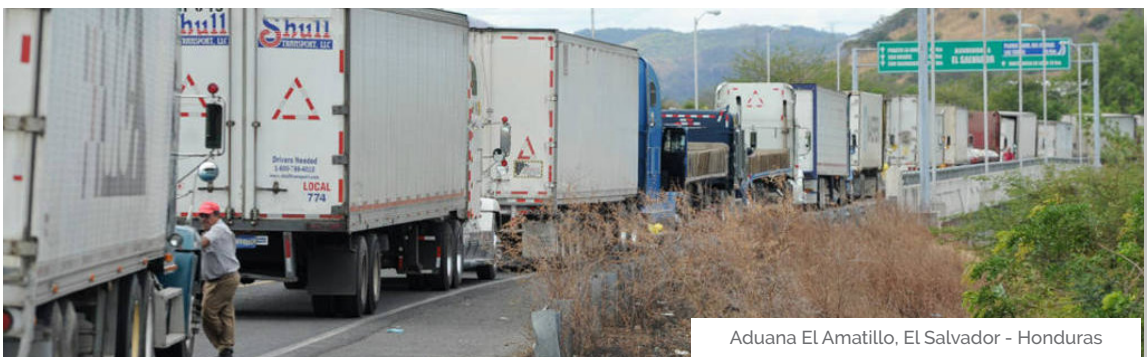
PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO DE LA GESTIÓN FRONTERIZA HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, contribuirá con la puesta en marcha de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Aumento de la Competitividad, que mejore el tránsito de personas y mercancías, los procedimientos de recaudación, control y de

seguridad, reduciendo los tiempos y costos de traslado por la región y eleve la competitividad de las economías centroamericanas.

Lo anterior, a través de las siguientes 4 áreas de intervención:

1. Modernizar la infraestructura y equipamiento en los puestos fronterizos.
2. Agilizar controles fronterizos para aumentar la eficiencia operativa, y la circulación de personas y mercancías de un país a otro.
3. Armonizar el marco normativo en materia aduanera, migratoria, sanitaria, comercial y de seguridad.
4. Impulsar el fortalecimiento institucional y las capacidades técnicas operativas en los puestos fronterizos.



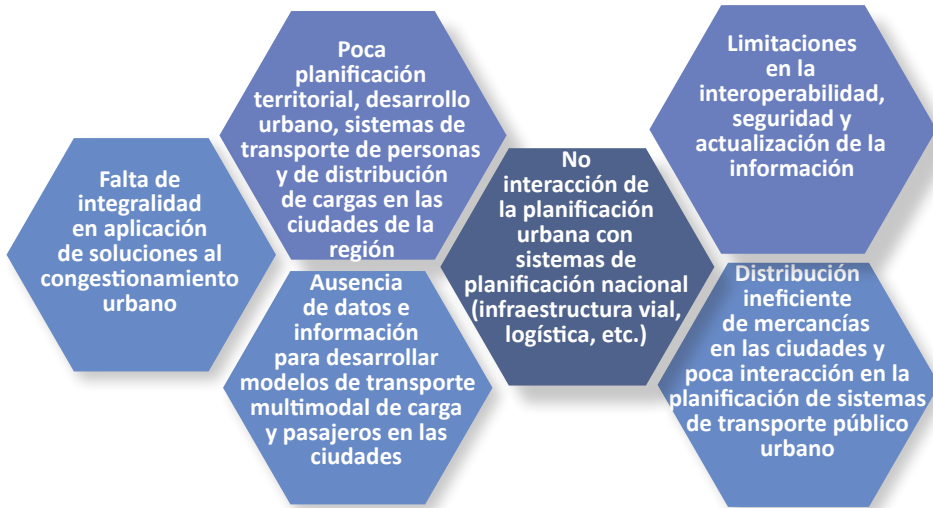
Aduana El Amatillo, El Salvador - Honduras



SITUACIÓN ACTUAL

- Problemas de congestionamiento en las principales ciudades de la región, así como en las vías de ingreso y salida, generan contaminación del aire por emisión de gases, elevados costos de operación vehicular, deterioro de la infraestructura, ruido y accidentes de tránsito.
- La relación volumen de tránsito vs. capacidad vial sobre las carreteras centroamericanas, muestra niveles de congestionamiento alarmantes.
- Inexistencia de plataformas multimodales de transferencia de cargas, para mejorar los sistemas de distribución en los principales centros urbanos.
- Ineficientes sistemas de transporte público masivo en las ciudades de la región.
- Algunos países han impulsado el transporte de personas en vías exclusivas.
- Parques vehiculares con altas tasas de crecimiento anual.

PRINCIPALES DESAFIOS EN EL MARCO DE LA MOVILIDAD URBANA



PRINCIPAL OBJETIVO DE LA POLÍTICA MARCO Y SU PLAN MAESTRO EN EL SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA HACIA EL 2035:

La Política Marco y su Plan Maestro 2035, optimizará la distribución de productos en las ciudades, mediante el desarrollo de un Sistema Inteligente de Transporte de Carga, que mejore la logística urbana, haga más eficientes las cadenas de abastecimiento de mercancías, reduzca los costos

de operación, facilite el comercio regional, mejore la competitividad de las exportaciones y contribuya a dinamizar las economías de Centroamérica.

Lo anterior, a través de las siguientes 4 áreas de intervención:

1. Conexión de los corredores logísticos estratégicos, con los accesos a áreas urbanas.
2. Modernización y desarrollo de infraestructura y equipamiento de plataformas logísticas que favorezcan la distribución en áreas urbanas.
3. Mejora en la calidad de la oferta de servicios.
4. Fortalecimiento de la institucionalidad que tiene competencias en el eje.

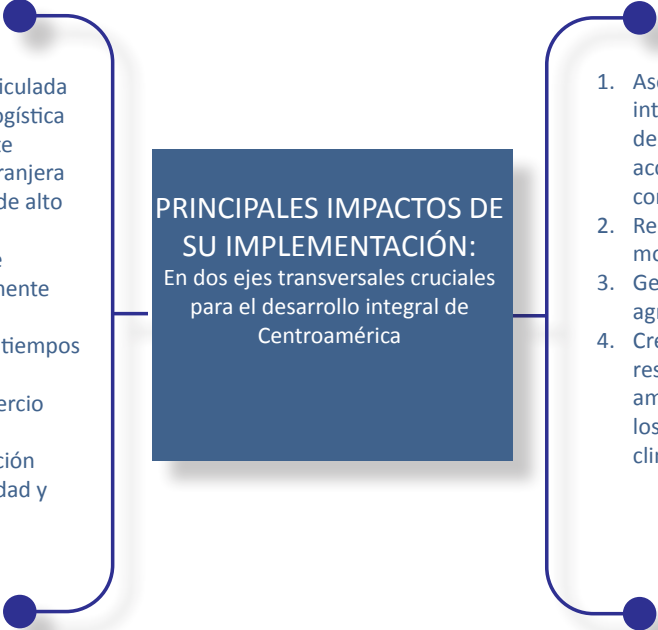


3. POTENCIALES IMPACTOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DE CENTROAMÉRICA 2035.

El Plan Maestro definirá el rumbo de las intervenciones públicas y privadas, evitando la adopción de medidas dispersas y desarticuladas. Esto supone la puesta en marcha de un mecanismo de planificación participativo y adecuado a

las diferentes escalas territoriales en que se implementará la Política. A la vez contemplará programas, metas y proyectos identificables, verificables y evaluables en los ejes de intervención desde una perspectiva integral, atendiendo a:

1. Un componente estructural (Plan de Inversiones): Intervenciones en infraestructura logística, fronteriza, vial, portuaria, aeroportuaria y ferroviaria.
2. Un componente no estructural: Normativas, regulación, equipamiento, automatización, desarrollo de servicios de alto valor agregado, capacitación del recurso humano para cada uno de los ejes sectoriales que afectan el desempeño logístico y la administración fronteriza.
3. El diseño de mecanismos de participación del sector empresarial, académico y ciudadano de forma que asegure la incorporación de sus aportes y se convierta en política de Estado.
4. La identificación de mecanismos novedosos de financiamiento sostenible.
5. El fortalecimiento de la institucionalidad regional que permita el desarrollo integral del sistema, para ejecutar, dar seguimiento y evaluar los avances tanto de la PMRML, como del Plan Maestro.

- 
1. Generar una red articulada de infraestructura logística multimodal resiliente
 2. Atraer inversión extranjera directa en sectores de alto valor agregado
 3. Generar Cadenas de Valor Regional altamente productivas
 4. Reducir los costos y tiempos logísticos
 5. Incrementar el comercio regional
 6. Potenciar la integración regional, productividad y competitividad

PRINCIPALES IMPACTOS DE SU IMPLEMENTACIÓN: En dos ejes transversales cruciales para el desarrollo integral de Centroamérica

1. Asegurar un sistema inteligente de movilidad de personas que garantice accesibilidad, comodidad, confiabilidad y seguridad
2. Reducir tiempos y costos en la movilidad de personas
3. Generar empleos de alto valor agregado
4. Crear infraestructura verde y resiliente, amigable al medio ambiente y resguardada ante los fenómenos del cambio climático

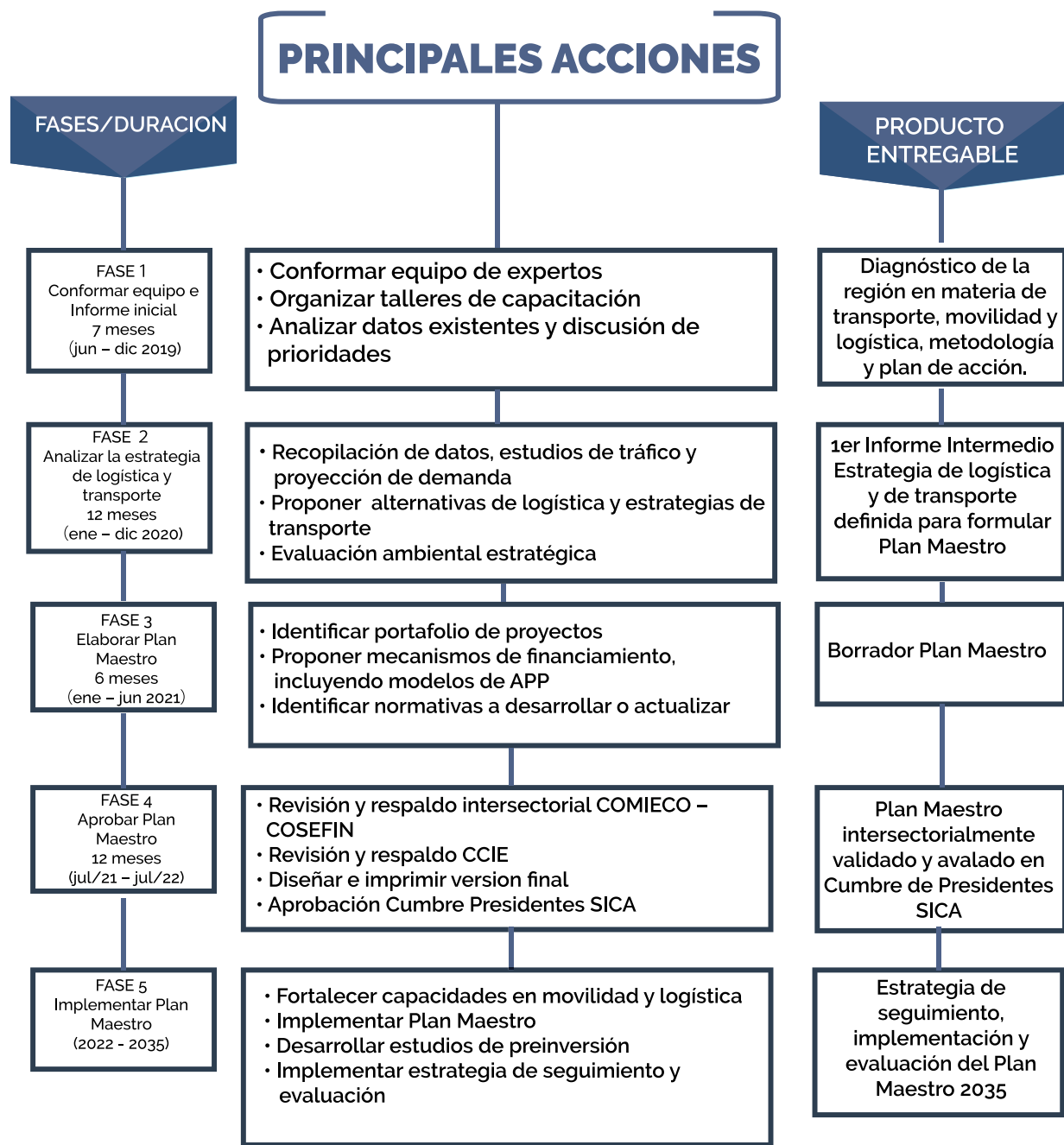
4. ESTRUCTURA DE IMPLEMENTACIÓN (GOBERNANZA) PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO

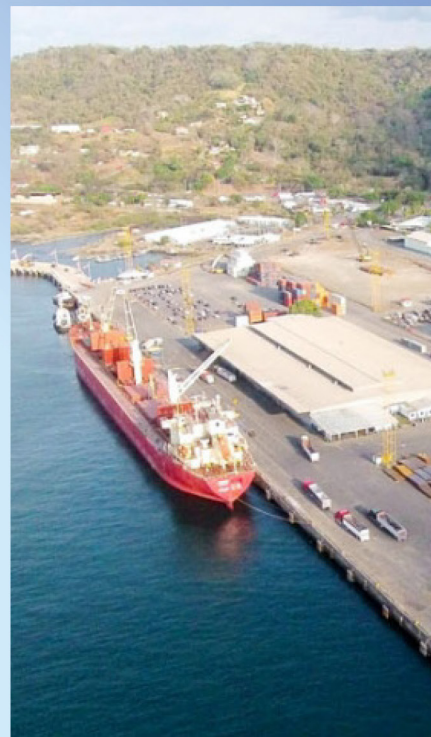
El proceso de construcción del Plan Maestro requiere una estrecha coordinación entre el COMITRAN, COMIECO y COSEFIN, y sus estructuras técnicas, a fin de articular desde estas instancias, las prioridades de los proyectos regionales y su vinculación con las estrategias

El Plan Maestro de Movilidad y Logística, se construirá con el apoyo técnico y financiero de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). Este iniciará en noviembre de 2019 y al 2022 se espera iniciar su implementación.



5. CRONOLOGÍA (FASES) PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN MAESTRO







**HACER DE CENTROAMÉRICA UNA
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE CLASE
MUNDIAL EN EL TRASLADO DE
CARGAS Y PASAJEROS**