



# **CUADERNO TMCD**

# MESOAMÉRICA DIRIGE SU VISTA HACIA EL MAR

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en Mesoamérica como opción sostenible, sustentable, competitiva y eficiente de comercio

## Eduardo Lugo

Consultor internacional en logística, transporte y puertos, presidente y gerente general de Maritime & Logistics Consulting Group, S. A., cuenta con más de 35 años de experiencia en logística laborando para dueños de carga, empresas logísticas de transporte internacional, el Canal de Panamá, y diez años en consultoría. Ha sido dueño de empresas de transporte de carga terrestre de Panamá a Centroamérica.

Correo electrónico: elugo@maritimelogistic.com

## **Prefacio**

La presente publicación ha sido elaborada para plasmar los antecedentes, situación actual, retos y oportunidades que enfrenta el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en Mesoamérica. Se incluye un listado de casos recientes de situaciones que afectan el comercio intrarregional, iniciativas que se han discutido en los últimos años para la implementación de una solución o alternativa de transporte marítimo intrarregional; como también se presenta un breve resumen de la experiencia europea en la implementación de lo que ellos llaman *Short Sea Shipping* (SSS), o "autopistas del mar"; para presentar finalmente las conclusiones y recomendaciones del autor.

#### **Palabras clave:**

Transporte Marítimo de Corta Distancia, TMCD, Proyecto Mesoamérica, Mesoamérica, Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, sostenible, transporte, buque portacontenedor, ferri.

### **Abreviaturas**

**AMP** Autoridad Marítima de Panamá

**C.A.** Centroamérica

**CAUCA** Código Aduanero Centroamericano

**CEPAL** Comisión Económica Para América Latina y el Caribe

**COCATRAM** Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo

**COMITRAN** Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica

**COVID-19** Nuevo Coronavirus

**DUCA** Declaración Única Centroamericana (DUCA)

**ODS** Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030

**OMI** Organización Marítima Internacional

**REMITRAN** Reunión de Ministros Responsables del Transporte

**RICAM** Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas

**Ro-Ro**Buque para el transporte de carga rodada (Roll-on Roll-off)

**SICA** Sistema de Integración Centroamericano

Short Sea Shipping (Transporte Marítimo de Corta Distancia)

**TEU** Twenty Equivalent Units (Unidades equivalentes a contenedores de 20

pies)

**TMCD** Transporte Marítimo de Corta Distancia

**UE** Unión Europea

**UNCTAD** Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United

Nations Conference on Trade and Development)

I presente escrito está enfocado a la problemática que existe en Centroamérica debido a que es el principal cuello de botella para que el TMCD no se haya materializado. El transporte mesoamericano, que se origina o tiene como destino México, Colombia y República Dominicana, a diferencia de lo que se espera en Centroamérica, se realiza mayoritariamente vía marítima, por buques de servicios de línea regular.

# 1. Antecedentes del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica

El Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración, firmado por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica en el año 1958 reconoce al servicio de transporte marítimo que se da entre estos países como cabotaje regional. Sin embargo, posterior a esta declaración, el cabotaje regional no recibió ningún reconocimiento legal en ninguno de los países firmantes.

Con el Tratado General de Integración Centroamericana, suscrito el 13 de diciembre de 1960, se inicia el proceso de integración económica de la región, el cual es hoy en día la plataforma desde la cual los países de Centroamérica pretenden insertarse, como región, en los procesos de la globalización. Bajo este marco del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), busca a grandes rasgos alcanzar el desarrollo económico y social equitativo y sostenible de los países centroamericanos, en donde la competitividad de su comercio exterior juega un papel importante.

El término de cabotaje en la región centroamericana se ve reflejado en diferentes documentos. Según la definición utilizada por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), el término cabotaje significa navegación cercana a la costa, de carácter comercial para el transporte de pasajeros y mercancías dentro de un mismo país. En el marco del ámbito centroamericano, podremos aseverar, según COCATRAM, que si varios países acuerdan que el transporte entre sus países será considerado como cabotaje estarían refiriéndose al llamado cabotaje regional.

En términos de integración, el Artículo 35 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) describe que cabotaje es el tráfico de mercancías y el transporte de pasajeros que se hace por mar entre los puertos de los Estados signatarios.

Adicionalmente, el Artículo 37 del CAUCA se refiere al cabotaje y expresa que el tráfico de cabotaje se sujetará a los requisitos y demás modalidades que se indican en

los reglamentos, y en lo aplicable, a los tratados o convenios multilaterales de integración económica de Centro América (C.A.).

Por su parte, el Artículo 25 del Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración también establece que las naves marítimas o aéreas, comerciales o particulares, de cualquiera de los Estados contratantes, serán tratadas en los puertos y aeropuertos abiertos al tráfico internacional de los otros Estados en iguales términos que las naves y aeronaves nacionales correspondientes. Igual tratamiento se extenderá a los pasajeros y tripulantes de los otros Estados contratantes.

El Tratado va aún más allá y establece en ese mismo artículo que las embarcaciones de cualquiera de los Estados contratantes que presten servicio entre puertos centroamericanos recibirán en los puertos de los otros Estados el tratamiento nacional de cabotaje. Expuesto de manera simple, las naves registradas en cualquiera de los países contratantes tendrán Trato Nacional en cualquiera de estos.

En febrero de 1987, COCATRAM elaboró el documento "De cómo hacer del Cabotaje una Verdadera Alternativa al Transporte Regional en Centroamérica", el cual fue presentado en la V REMITRAN (V Reunión de Ministros Responsables del Transporte), ahora COMITRAN (Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica). Posteriormente COCATRAM ha estudiado y presentado diferentes escritos sobre la viabilidad e importancia del cabotaje para la región.

En la XXIV reunión del COMITRAN, realizada en abril de 2002, se resolvió aprobar la Agenda Ambiental de Seguridad Marítima Portuaria y su Plan de Acción, así como las conclusiones y recomendaciones del Estudio de Prefactibilidad para el Desarrollo del Cabotaje Regional en Centroamérica.

En el año 2005, la CEPAL publica un reporte redactado por Ricardo J. Sánchez y Gordon Wilmsmeier, titulado "Bridging infrastructural gaps in Central America: Prospects and Potential for Maritime Transport", en el que la primera parte se enfoca en comercio, infraestructura y políticas regionales de incentivos; y la segunda parte, en la navegación marítima a corta distancia (short sea shipping, SSS) y su potencial en Centroamérica. Los autores resaltan que la región centroamericana debe dedicar esfuerzos a un mejor balance para el uso eficiente de los modos de transporte (transporte intermodal) y la protección al ambiente, en lo que respecta al impacto que causa el transporte en el mismo. De esta forma, al SSS lo ven con un gran

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Hacemos la observación que ya para esta fecha la CEPAL comienza a llamar el tráfico entre puertos de la región navegación o transporte a corta distancia, y no cabotaje.

potencial para crear un balance modal al trasladar carga a modos de transporte más amistosos con el ambiente.

El tema de cabotaje en Centroamérica como región ha sido objeto de estudios y discusión por un poco más de 30 años; de tal suerte que el concepto ha evolucionado del llamado cabotaje regional a transporte marítimo de corta distancia.

Durante la Cumbre Extraordinaria de Jefes de Estado y de Gobierno de los países del SICA del 9 de marzo de 2006, celebrada en Panamá (Declaración de Panamá), se destacó el trabajo de la COCATRAM, en la formulación de propuestas que favorezcan la agilización y eficiencia del transporte marítimo de carga y pasajeros de los países centroamericanos e impulsen nuevas iniciativas de transporte marítimo de corta distancia con el Caribe, adicionalmente se instruyó a los responsables nacionales del tema a otorgarle prioridad a la materia, a fin de que la región aumente su competitividad.

En el año 2008, el Plan Puebla-Panamá, posteriormente evolucionado hacia el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica (Proyecto Mesoamérica), incluyó como uno de los programas del Eje Económico, dentro de la agenda de transporte, la creación de un sistema de transporte multimodal, incluyendo la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) y la iniciativa de transporte marítimo de corta distancia (TMCD).



De esta manera, el ámbito geográfico para el desarrollo de una alternativa de transporte en Centroamérica, que estaba bajo el marco del SICA, a través de la COMITRAN y la coordinación técnica de COCATRAM, se traslada a la esfera política mesoamericana adicionando el sur de México, Belize, Colombia y República Dominicana.

Bajo este esquema mesoamericano, la Autoridad Marítima de Panamá, con la asistencia técnica de COCATRAM, organizaron dos talleres en el ámbito de esta iniciativa, contando con la cooperación de la Corporación Andina de Fomento: el primero en el mes de septiembre de 2008, cuyo objetivo fue diseñar las estrategias y planes de acción que permitan desarrollar el Proyecto de Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica; el segundo, en mayo de 2009, dirigido a elaborar un diagnóstico sobre los obstáculos existentes por las diferentes regulaciones aduaneras en la región y definir acciones concretas para eliminar las barreras, así como crear las condiciones que garanticen la eficiencia y competitividad.

Varios talleres y resoluciones se llevaron a cabo posterior a esta fecha, y en la Declaración de Guanacaste de la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, dentro de los Asuntos del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica se acordó llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

## 2. Estado actual y proyección del TMCD

#### 2.1. Situación actual

El reporte del "Estudio de Factibilidad para la Instauración del Transporte Marítimo de Corta Distancia" fue finalmente presentado el 8 de noviembre de 2013 en una actividad regional en la que estuvieron presentes representares del sector marítimo y portuario, en los ámbitos público y privado.

Analizadas las cifras para el año 2010, el comercio entre los países de Mesoamérica alcanzó 1 millón de TEU<sup>2</sup> llenos. Se destacó que las economías más grandes no fueron las de mayor comercio en el ámbito intrarregional, sino que, como se muestra en la llustración 1, Guatemala, Honduras y El Salvador tuvieron los mayores

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Contenedores equivalentes de 20 pies, o "Twenty Equivalent Units" (TEU, siglas del idioma inglés).

volúmenes de contenedores; mientras que México ocupó el 7.º lugar de los 10 países de la región. Sólo en este primer cuadro se puede apreciar el potencial de crecimiento del intercambio intrarregional, entre los cuatro primeros países centroamericanos con México.

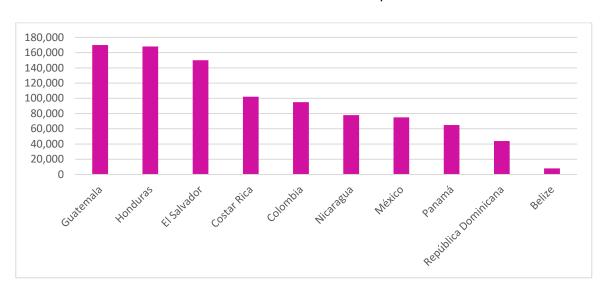


Ilustración 1. Comercio intramesoamericano para el año 2010, en TEU

Fuente: Estudio de factibilidad para la Instauración del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Se observó que para todos los modos de transporte en 2010, Colombia, México, Guatemala, Costa Rica y El Salvador son los mayores países originadores de carga con el 92% del total; en tanto que Guatemala, Colombia, Panamá, México y El Salvador son los mayores países receptores de carga con el 67% del total, tal cual se aprecia en la Tabla 1.

El estudio reconoce que desde el punto de vista socioeconómico, se consideraron los beneficios sociales atribuibles al servicio, adicionando aquellas externalidades positivas o negativas, tales como la menor emisión de gases contaminantes, la mayor actividad económica inducida en las ciudades portuarias, las posibles inversiones en carreteras de acceso y la menor actividad en los trayectos carreteros utilizados actualmente.

**Tabla 1.** Matriz de comercio en Mesoamérica, todos los modos de transporte, 2010 (miles de toneladas)

(Times de terreladas)											
País Origen \ país destino	Belice	Colombia	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	México	Nicaragua	Panamá	Rep. Dominicana	Total General
Belice		0	77		11	0	7	0		s/i	95
Colombia	0	0	491	18	782	228	1,276	1	1,795	1,161	5,752
Costa Rica	2	43		249	240	120	137	649	391	109	1,940
El Salvador	22	5	89		501	316	52	173	72	75	1,306
Guatemala	38	32	151	755		344	571	446	47	60	2,443
Honduras	5	8	65	221	213		55	80	11	23	681
México	108	2,402	303	332	1,106	168		147	198	251	5,015
Nicaragua	0	4	1	163	62	70	61	1	0	3	364
Panamá	0	7	85	6	11	10	9	16	2	6	151
Rep. Dominicana	s/i	30	70	9	12	8	17	1	10		157
Total General	175	2,531	1,331	1,752	2,937	1,265	2,185	1,514	2,526	1,688	17,904

Fuente: Estudio de factibilidad para la Instauración del Transporte Marítimo de Corta Distancia

El estudio recomendó en su etapa previa a la validación en el taller realizado para este fin la conformación de la flota TMCD por buques de 260 TEU, pero que constituirán un costo operativo mayor por el uso de combustible diésel, que es más costoso que el *bunker*. Por ello, se recomienda aumentar el uso de buques de 600 TEU con un rendimiento de transferencia de contenedores en puerto de 10 por hora.

Si bien, el volumen de carga potencial para un servicio TMCD en Mesoamérica es económicamente factible según el estudio, las cifras resultantes no logran cautivar a las líneas navieras regulares que transitan en la región con el desarrollo de rutas para el manejo de la carga TMCD, concentrándose en la carga de importación y exportación extrarregional.

Posterior a la finalización y entrega del estudio de factibilidad en 2013, la estructura del Proyecto Mesoamérica, en conjunto con la AMP y la COCATRAM, ha ejecutado un proceso de socialización de los resultados del estudio con navieras y los dueños de la carga a nivel regional, y buscado los espacios entre los actores para la materialización de éste.

Entre estas labores de socialización, se busca el establecimiento en una primera etapa de servicios TMCD en el litoral pacífico, ya sea a través de buques dedicados o compartidos con los servicios *feeders*, o alimentadores, que ya recalan en sus puertos. Para el desarrollo de servicios dedicados, se ha planteado una propuesta mexicana con buques de carga general combinados con carga en contenedores, con

la opción, además, de que tendrán la capacidad de transportar carga a granel. Esto permitirá alcanzar en menor tiempo el punto de equilibrio necesario en la operación del servicio TMCD, con frecuencia de dos veces por semana.

Con relación a la frecuencia, este factor resultó ser sensible para los dueños de la carga y la sostenibilidad debido a que la oferta de transporte terrestre en el comercio intrarregional se traduce en frecuencia diaria para los dueños de la carga. Se plantea en el plan que los operadores TMCD implementen los servicios de puerta a puerta para todos los segmentos de la carga, general, contenedores, granel y carga refrigerada. El servicio se plantea como una opción para incrementar el comercio intrarregional, especialmente entre Centroamérica con México y entre aquellos países centroamericanos en que las distancias les permita su factibilidad, ejemplo Guatemala-Panamá, Costa Rica-Guatemala, entre otros.

La propuesta mexicana se fundamenta en una iniciativa del Gobierno federal mediante la Ley de Planeación para el Estado de Chiapas, de fecha 12 de septiembre de 2014 y busca promover el desarrollo de esta región de México.

Con base en las investigaciones de mercado, se realizó un proyecto fundamental altamente competitivo en el ramo marítimo para el desarrollo y crecimiento de puerto Chiapas con el propósito de establecer un servicio regular marítimo con conexión por vía terrestre con autopista y ferrocarril, conectado con el sureste y centro de México, al oeste con Oaxaca, al norte con Tabasco, al sur con el océano Pacifico, y al noreste con Veracruz, haciendo posible que Centroamérica, a través de este servicio, tenga acceso a un mercado estimado de más de 30 millones de personas. Puerto Chiapas, entonces, se convertiría en una alternativa como centro de distribución logístico para los productos como destino-origen en Centroamérica.

Un estudio determinó que en el período 2009-2014 el intercambio comercial entre México y Centroamérica por Ciudad Hidalgo fue de 20,895,413 toneladas exportadas y de 2,225,166 toneladas importadas, experimentando una tasa anual de crecimiento del 39.35%.

En este ámbito también se contempló el desarrollo de encuentros entre los proveedores potenciales de servicios dedicados TMCD y los dueños de la carga. El análisis del estudio de demanda y simulación de la carga serán explicados en detalle más adelante en el presente artículo.

En talleres nacionales realizados en los países mesoamericanos, fue claro y evidenciado que en la región no existen políticas o normativas que se constituyan

en barreras para el libre ofrecimiento de servicios marítimos y terrestres para el transporte de carga en buques TMCD desde y hacia puertos en ambos modos de transporte, tal y como se plantea en las acciones emanadas en dicho plan, y la tónica unánime fue la de acoger la propuesta presentada en el taller realizado en México para iniciar el servicio en el litoral pacífico desde el puerto de Chiapas hacia y desde el resto de los puertos de Centroamérica.

Manteniendo el objetivo de mejorar la competitividad de los países de la región, se llevan a cabo esfuerzos para la formulación de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística, que con el Acuerdo N.º 08-2014 se designa a El Salvador como país coordinador del tema a nivel regional, con el apoyo de la SIECA, que se acompaña de organismos técnicos y de financiamiento. El COMITRAN realiza esfuerzos para diseñar dicha política, la cual contempla la multimodalidad, entre otras, como parte integral del desarrollo regional.

Uno de los ejes sectoriales que se considera en la política es el marítimo-portuario, en el cual se listan áreas de intervención en las que se presenta la oferta de transporte marítimo, que pretende elevar la competitividad de los servicios de transporte marítimo en Centroamérica bajo un marco normativo moderno y armonizado, ampliar la conectividad marítima, y desarrollar opciones de transporte intrarregionales y extrarregionales competitivas y complementarias con los servicios de transporte terrestre.

En la quincuagésima Cumbre de Presidentes del SICA, en el año 2017, se solicita que los países adopten un sistema regional basado en la complementariedad entre los puertos que amplíe la conectividad marítima por medio del transporte marítimo de corta distancia (TMCD), y que con los instrumentos realizados por COCATRAM se active a corto plazo un servicio en la región como alternativa viable para el movimiento de carga.

En agosto de 2019, en el taller regional llevado a cabo en Costa Rica, denominado El Tráfico Marítimo de Corta Distancia en Centroamérica: Retos y Oportunidades, en el que participaron expertos y actores en TMCD en Europa, allá llamado "autopistas del mar", con un grupo de especialistas regionales, en el cual participamos, se discutieron opciones para la viabilidad y puesta en marcha entre El Salvador y Costa Rica, tema que abordaremos adelante en este artículo. El Acuerdo N.º 158-2019 de COMITRAN XLIII instruye a COCATRAM a desarrollar un modelo de negocios e implementar acciones con actores de los sectores público y privado para la ejecución de un proyecto piloto en la región centroamericana.

En el Acuerdo N.º 162-2020 de COMITRAN XLIV instruye a COCATRAM y SIECA priorizar la puesta en marcha del proyecto piloto, para que en el año 2020 se lleven pruebas piloto en materia de TMCD.

Con todos los esfuerzos descritos, la realidad es que a la fecha no se cuenta con una solución sostenible.

#### 2.2. Problemática del transporte terrestre



En varios foros regionales, se ha discutido que el transporte de carga terrestre centroamericano es excesivamente lento. Según el documento denominado "Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe", elaborado por la CEPAL en el año 2019 sobre la base de información de la SIECA, la velocidad promedio de un vehículo de carga en el corredor logístico centroamericano es de 17 kilómetros por hora, y que en los pasos fronterizos se reduce a 0.89 kilómetros por hora. También indica que las demoras en los pasos de frontera pueden llegar a 48 horas.

Por otra parte, con relativa frecuencia, el transporte de carga terrestre intracentroamericano se enfrenta situaciones que paralizan el libre flujo, ya sea debido a causa de efectos por fenómenos de la naturaleza (tormentas, huracanes, sismos) que impactan la infraestructura de transporte (carreteras, puentes, etc.) o por

cierre de fronteras, ya sea por razones políticas, gremiales u otras. Esto se puede constatar tan solo con algunos ejemplos recientes:

- Mayo de 2020: por efecto de la pandemia causada por el nuevo coronavirus (COVID-19) las fronteras entre Nicaragua y Costa Rica, y entre Costa Rica y Panamá se mantuvieron cerradas por varios días<sup>3</sup>.
- Mayo de 2019: por falla en el sistema DUCA se congestiona el sistema de aduanas terrestres en Centroamérica<sup>4</sup>.
- Julio de 2018: crisis en Nicaragua afectó el transporte de carga terrestre en la región<sup>5</sup>.
- Agosto de 2016: manifestaciones de maestros en Guatemala mantienen cerrados puesto aduaneros de Pedro Alvarado, San Cristóbal y La Ermita<sup>6</sup>.
- Febrero de 2016: bloqueos en frontera entre Costa Rica y Panamá<sup>7</sup>.
- Noviembre de 2015: bloqueos en frontera Nicaragua y Costa Rica<sup>8</sup>.
- Enero de 2014: paralización de carga internacional en El Salvador por cobro de inspección<sup>9</sup>.
- Agosto de 2013: conflicto en la frontera entre transportistas de Panamá y Costa Rica mantuvo el paso fronterizo de camiones paralizado<sup>10</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Navarro, Sonia (2020, 30 de mayo), Millones en pérdidas deja la paralización del transporte de carga en Centroamérica. Recuperado el 30 de junio de 2020, de <a href="https://www.midiario.com/nacionales/millones-en-perdidas-deja-la-paralizacion-del-transporte-de-carga-en-centroamerica/">https://www.midiario.com/nacionales/millones-en-perdidas-deja-la-paralizacion-del-transporte-de-carga-en-centroamerica/</a>

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Revista Suma (2019, 10 de mayo), Duca: Congestión en aduanas en Centroamérica se resolverá hasta el próximo lunes. Recuperado el 30 de junio de 2020, de <a href="https://revistasumma.com/duca-congestion-en-aduanas-en-centroamerica-se-resolvera-hasta-el-proximo-lunes/">https://revistasumma.com/duca-congestion-en-aduanas-en-centroamerica-se-resolvera-hasta-el-proximo-lunes/</a>

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Lioman, Lima (2018, 16 julio), Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Costar Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador y Panamá de una forma "sin precedentes". Recuperado el 30 de junio de 2020, de <a href="https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-44802850">https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-44802850</a>

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Agencia Guatemalteca de Noticias (2016, 11 de agosto), Bloqueos afectan aduanas Guatemala – El Salvador. Recuperado el 30 de junio de 2020, de

https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Bloqueos afectan aduanas Guatemala El Salvador

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Persisten bloqueos en frontera Costa Rica Panam

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Nación.com (2016, 16 febrero), Persisten bloqueos en frontera Costa Rica – Panamá. Recuperado el 30 de junio de 2020, de

https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Bloqueos en frontera Nicaragua Costa Rica

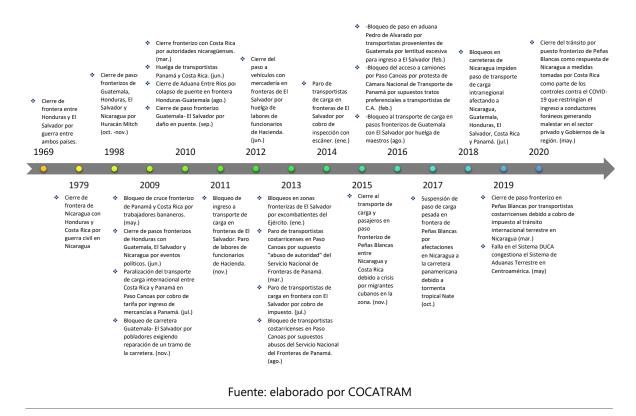
<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Martínez, Luis A., (2014, 16 enero), La paralización de carga internacional en El Salvador deja pérdidas millonarias. Recuperado el 30 de junio de 2020, de

https://elpais.com/economia/2014/01/16/agencias/1389830474 007912.html

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> Prensa, Panamá, (2013, 30 de agosto), Camiones en la frontera entre Panamá y Costa Rica continúan paralizados, Recuperado el 30 de junio de 2020, de <a href="https://www.mundomaritimo.cl/noticias/camiones-en-la-frontera-entre-panama-y-costa-rica-continuan-paralizados">https://www.mundomaritimo.cl/noticias/camiones-en-la-frontera-entre-panama-y-costa-rica-continuan-paralizados</a>

Un trabajo de investigación realizado por COCATRAM extiende el horizonte de paralización del flujo de carga en la región desde el año 1969 a la fecha, en donde se puede evidenciar que la situación es un hecho real y recurrente.

**Ilustración 2**. Línea de tiempo de interrupción del flujo de transporte de carga en Centroamérica



Los ejemplos arriba listados han tenido impacto en el comercio intrarregional con su respectiva repercusión económica, la cual puede representar millones de dólares en pérdidas por día. Mientras más largo resulta el cierre, y por ende el impacto económico, el transporte marítimo de corta distancia se convierte en un tema de discusión a los más altos niveles en los países de la región, sin que hasta el momento se concrete con una solución permanente y sostenible.

#### 2.3. Recientes iniciativas

El "Estudio de Factibilidad para el Desarrollo del TMCD", elaborado por COCATRAM en 2009 da como resultado opciones tanto por la costa del Caribe como por la costa del Pacífico de la región. Los estudios sugieren que el mismo se iniciase en la costa del Pacífico, ya que contaba con mayor volumen de carga, y sugería como buque a utilizar el portacontenedores.

Como esfuerzo y seguimiento a este trabajo, COCATRAM y AMP, en 2015, realizaron en conjunto con los países planes de acción nacionales en Mesoamérica para el desarrollo del TMCD, y de igual forma, el Plan de Acción Regional de TMCD y talleres nacionales en 10 países durante el mismo año.

En 2017, COCATRAM y la AMP realizaron foro con navieras y dueños de carga para desarrollar el TMCD, en Ciudad de Guatemala. En 2018, también en Guatemala, se conformó la Comisión Interinstitucional de TMCD; y al año siguiente, en 2019, se sostuvo reunión con expertos españoles para conocer la experiencia de la puesta en marcha y funcionamiento de las "autopistas del mar" en Europa, al igual que se conformó la Comisión Interinstitucional de TMCD en México.

El diálogo con los expertos españoles que presentó la Autoridad Portuaria de Santander, al cual tuvimos la oportunidad de participar como experto regional, recomendaron la implementación de una solución alternativa y complementaria con el transporte carretero, para lo cual sugieren realizar un proyecto piloto que considere entre dos o tres puertos, con los mayores volúmenes de tráfico, para iniciar, con dos frecuencias semanales. En cuanto al tipo de buque a utilizar, señalaron que se debe seleccionar el que mejor flexibilidad y factibilidad aporte en el proyecto, para los que se consideraron como opciones: a) un buque especializado para carga rodada o vehículos (Ro-Ro) no acompañados del cabezal y con capacidad de 150 remolques; b) un buque mixto con capacidad para transporte carga rodada y pasajeros (Ro-PAX) con la posibilidad o no de acompañamiento de los cabezales y sus conductores; y c) buques portacontenedores pequeños (feeders) de capacidad para 450 contenedores equivalentes de 20 pies (TEU).

Según los expertos españoles, se requerirá que los puestos seleccionados adapten su infraestructura al tipo de buque y flujo de tráfico que se defina para realizar la prueba piloto; la cual debería tener una duración mínima de 3 años. Es importante que se considere que para la rentabilidad del proyecto, se requiere de disponibilidad de carga para lograr niveles de ocupación en ambas direcciones, lo cual garantice la rentabilidad del proyecto. Para lograr la eficiencia y confiabilidad del proyecto, el mismo se debe acompañar de una plataforma informática que integre toda la información, incluyendo tarifas, itinerarios, trazabilidad de la carga y eficiencia en los procesos aduanales que garantice el rápido flujo de los equipos.

En la actualidad, se han presentado varios proyectos, la gran mayoría enfocados en el establecimiento de servicios por medio del uso de ferri. El Grupo Desacarga y la Empresa Naviera Odiel han presentado proyectos para brindar servicio regular de ferri en el Pacífico centroamericano, entre puerto de La Unión Centroamericana, en El Salvador, y Costa Rica, en donde el Grupo Desacarga considera puerto Caldera, y la Naviera Odiel, para iniciar, está evaluando puerto Golfito. Por su parte, Grupo GRIVER ha iniciado servicio, en el mes de mayo de 2020, que atiende el Caribe de México y Guatemala, por medio de un buque multipropósito.

## 3. La contribución del TMCD a la Agenda 2030

La Organización Marítima Internacional (OMI) promueve que el transporte marítimo se realice de manera segura, ambientalmente amigable y que sea eficaz y eficiente. De igual forma, la OMI señala que el transporte marítimo es el modo de transporte ambientalmente más amigable, que menor huella de carbono emite por cantidad de carga transportada, y reconoce que el transporte marítimo sostenible es un tema transversal, el cual potencia significativamente el logro de la mayoría de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS).



La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), por su parte, reconoce que existe un vínculo entre la logística comercial, como factor transversal, y los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030; sobre todo en brindar solución de transporte puerta a puerta de mercancías, fomentando economías y sociedades más sostenibles. De igual forma, resalta que para que el transporte marítimo sea sostenible, se requieren servicios portuarios y transportes a costos razonables, que generen valor a sus usuarios. La UNCTAD reconoce que la transición al uso de transporte marítimo sostenible en países en vías de desarrollo puede resultar muy difícil; sin embargo, brinda asistencia técnica para su promoción y aplicación.

La vía marítima, bajo un esquema de TMCD, debe ser la base sobre la que se sustentan las conexiones de la región mesoamericana y los puertos, las piezas clave de las cadenas logísticas intermodales para el desarrollo sostenible de la región; para lo cual, como lo señala la OMI y la UNCTAD, el TMCD en Mesoamérica apoyaría perfectamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, y debe ser la base bajo la cual los países de la región apoyen y promuevan políticas que incentiven su pronta implementación.

## 4. Experiencias europeas

La Unión Europea (UE) tiene un fuerte compromiso desde hace varios años a favor del desarrollo sostenible por medio de políticas para la promoción de la multimodalidad, el uso eficiente de los modos de transporte para un desarrollo sostenible. Como parte de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la UE invierte en infraestructura, incluyendo de transporte, y promueve políticas para la reducción de emisiones en un sistema de transporte competitivo y eficiente.

El Parlamento Europeo, por su parte, promueve políticas para lograr una logística de transporte de mercancías sostenible y competitiva, para lo que resalta la intermodalidad como una forma importante para lograrlo. Las "autopistas del mar" se han convertido en una opción sostenible de transporte intermodal de carga intraeuropea, promovida en la política de la UE desde el año 2001, en la cual se destaca la importancia del transporte marítimo. Entre las ventajas del uso de las "autopistas del mar" se encuentran la disminución al impacto ambiental en comparación con el transporte por carretera, reduce el colapso y congestión de las carreteras, disminuye costos de transporte entre 15% a 20% 11 y ofrece un modo más eficiente y competitivo para el transporte de mercancías.

Las "autopistas del mar" ofrecen servicios de línea regular en buques de carga rodada (Roll-on Roll-off, o Ro-Ro) entre países del continente europeo, las cuales deben contar, por lo menos, con tres frecuencias semanales. En cuatro áreas geográficas operan estas "autopistas": a) en el mar Báltico, b) en Europa occidental, c) en Europa sudoriental, y c) en Europa sudoccidental, tal cual se muestra en la llustración 2. La estrategia europea consiste en sumar al camión, como una prolongación de la carretera, al servicio de transporte a través de las "autopistas del mar", lo que redunda en beneficio para todos los actores.

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> Prosertek, (2016, 21 de septiembre), Las autopistas del mar: alternativa sostenible al transporte terrestre. Recuperado el 30 de junio de 2020, de <a href="https://prosertek.com/es/blog/autopistas-del-mar/">https://prosertek.com/es/blog/autopistas-del-mar/</a>



Ilustración 3. "Autopistas del mar"

Fuente: Comisión Europea

## 5. Conclusiones y recomendaciones

Desde el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración de 1958, se reconoce en Centroamérica el transporte marítimo entre los países de la región, en lo que en ese momento se llamó "cabotaje regional", el cual es reconocido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA). En 1987, COCATRAM presentó ante la V Reunión de Ministros Responsables del Transporte un documento para hacer del cabotaje una alternativa de transporte regional en Centroamérica.

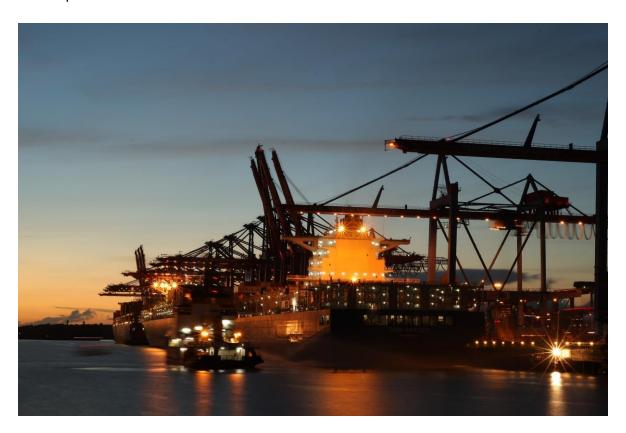
En 2005, en publicación de la CEPAL ya se habla sobre la navegación marítima a corta distancia como una alternativa eficiente y ambientalmente favorable para el transporte de carga en Centroamérica. Con la iniciativa del Proyecto Mesoamérica, en 2008, se incluye en la agenda de transporte la creación de un sistema de transporte multimodal y la iniciativa de transporte marítimo de corta distancia.

El "Estudio de Factibilidad para la Instauración del Transporte Marítimo de Corta Distancia", elaborado para COCATRAM, presentado en 2013, señala que existe

potencial para la instauración de este tipo de servicios, recomienda que se inicie por la costa del Pacífico y sugiere la utilización del buque portacontenedor para llevarlo a cabo. Desde aquella fecha se han realizado talleres de validación, socialización e iniciativas para promover su implementación, sin que a la fecha se haya concretado.

El transporte de carga terrestre en la región es excesivamente lento, siendo su velocidad promedio de 17 kilómetros por hora, y en los pasos fronterizos se reduce a 0.89 kilómetros por hora. En adición, las constantes y frecuentes interrupciones al libre flujo de carga hacen crítica la situación del comercio intrarregional e impactan negativamente el comercio, generando millones de dólares en pérdidas diarias.

Varias iniciativas han sido presentadas o discutidas, la mayoría de ellas para el transporte por ferri, sin que a la fecha alguna se haya materializado. La instauración de un sistema de transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica enfrenta un gran reto, sobre todo para su implementación en los países de Centroamérica. El transporte intrarregional en Centroamérica está dominado por el modo terrestre. Todo apunta a que el tema del TMCD solo parece relevante ante los gobiernos y los diferentes actores del comercio exterior cuando existe alguna crisis causada por la interrupción del tráfico terrestre.



La OMI, la UNCTAD, CEPAL y COCATRAM, entre otros, reconocen que el transporte marítimo es el modo de menor impacto sobre el ambiente, y que aplicando la intermodalidad se logra ventajas en el transporte al utilizar los modos de transporte en el lapso que representan mayor beneficio, generando eficiencia, y reduciendo el impacto al ambiente, tal como lo indican los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030. Por su parte, la Unión Europea ha impulsado y promovido políticas para la intermodalidad desde hace muchos años, y cuenta con un sistema de transporte transeuropeo, en el cual ha sumado al transporte carretero y se ofrecen servicios regulares en cuatro corredores de transporte, a través de la región.

Es nuestra opinión que para lograr un transporte marítimo de carga mesoamericano los países centroamericanos deben reconocer la importancia que éste representa, no solo para brindar alternativas o contar con redundancia en el libre flujo de tráfico regional, sino también en la reducción al impacto al ambiente, la eficiencia del transporte y, por qué no, en la reducción de costos logísticos.

Los gobernantes de los países de la región deben estar conscientes de que es un modo sustentable y amigable con el ambiente, y promover y crear políticas que faciliten este tipo de actividad, como es el caso que ocurre en Europa. Los gobiernos deben facilitar los trámites relativos al manejo de este tipo de tráfico, de otra forma no hace atractiva la operación. En su papel de promotor y facilitador, debe involucrar a los operadores portuarios para que atiendan este tipo de tráfico.

Todos los actores deben percibir que el TMCD es una alternativa eficiente y beneficiosa para todos, desde el punto de vista de negocio, empresarial o comercial. En esta lista incluimos al prestador de servicio de transporte marítimo, al dueño de la carga y al transporte terrestre, principalmente, quienes son piezas claves en el tema. Se requiere que sea una situación ganar-ganar para todos.

El dueño del transporte marítimo necesita volumen para garantizar una tarifa competitiva y sostenibilidad de su negocio. El dueño de carga espera obtener un beneficio económico (reducción de costos de transporte) y mejorar en la calidad de su cadena logística de suministro (menores tiempos, evitar disrupciones y contar con opciones o alternativas). El dueño de la carga necesita estar seguro de que el servicio es serio, confiable, eficiente, económico y sostenible. Debe existir una frecuencia, la cual no se requiere que sea diaria, pero que la cadena de suministro de los actores (vendedores y compradores) se adapte a ella.

El transportista terrestre debe comprender que su papel es esencial, que, aunque esto pudiese representar que no realizará viajes de larga distancia (el cual les toma

Mesoamérica Dirige su Vista Hacia el Mar

varios días), podría generar mayor utilización económica de su equipo en una mayor cantidad de recorridos más cortos (en el tiempo en el cual estaría fuera del país). Por otra parte, si acompaña la carga en un ferri podrá realizar su recorrido con menos fatiga. De cualquier modo, para lograr un éxito, se debe comprender que existe una complementariedad entre el transporte terrestre de carga y el TMCD.