malta freeport
32
CMA CGM IVANHOE
MONROVIA
SEABOURNE

CUADERNO 4

Transporte, Gestión de Riesgo, Facilitación Comercial y Telecomunicaciones: Hacia una Visión Intersectorial Regional en Mesoamérica

Avances, Resultados e Impactos del Desarrollo:

Transporte Marítimo de Corta Distancia

Por Tomás Manuel Ávila Manzanares
Secretario General de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP)

Abstracto

El presente artículo reflexiona sobre los avances y resultados de los estudios y análisis realizados al desarrollo del Proyecto de Transporte Marítimo de Corta Distancia, describiendo los fundamentos sobre la necesidad de desarrollar esta modalidad en el comercio intrarregional, ofreciendo la opción de transportar la carga terrestre por la vía marítima de forma económica, exponiéndose esta, menos a fenómenos climáticos, y naturales, interrupción del tránsito en carreteras y pasos fronterizos. Posteriormente, se describirán las diferentes actividades impulsadas por el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, la Autoridad Marítima de Panamá y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, que fundamentan la factibilidad de este servicio en Mesoamérica, entre los cuales están los planes de acción nacionales y regionales, así como las lecciones aprendidas que retroalimentan y redireccionan los planteamientos para su ejecución.

Introducción

La iniciativa de desarrollar un servicio marítimo de corta distancia en Centroamérica data de la década de los mil novecientos ochenta; sin embargo, no fue hasta el año 2001 que la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, conocida por su sigla como "COCATRAM", realizó el Estudio de pre-factibilidad denominado "Desarrollo del Cabotaje Regional en Centroamérica". Este estudio abarcó geográficamente desde Guatemala hasta Panamá, concluyendo que existía la factibilidad de un servicio marítimo de cabotaje regional centroamericano por la costa del Pacífico.

Posteriormente, durante los años 2007 y 2008, se desarrolló la iniciativa del hoy Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, coordinando conjuntamente entre la Autoridad Marítima de Panamá, conocida por su sigla AMP, y COCATRAM, la realización de talleres regionales en donde se transformó el contexto de lo que originalmente se denominó cabotaje regional, formalizando y adoptando el término y definición de Transporte Marítimo de Corta Distancia como: "Movimiento de mercancías y pasajeros por mar, entre puertos situados en países de Mesoamérica o entre esos puertos y los situados en países no mesoamericanos en la línea de costa con los océanos ribereños que rodean Mesoamérica".

Seguidamente, durante la X Cumbre de Jefes de Estados y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, la Declaración de Villa Hermosa resuelve: "Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), bajo la coordinación de Panamá", ampliando el ámbito a México, Colombia y República Dominicana.

Esta iniciativa se concretiza durante la cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de la iniciativa Mesoamérica, realizada el mes de julio de 2009 en Liberia, Guanacaste, Costa Rica, donde resolvieron: "Llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del TMCD en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con la asistencia y apoyo de la COCATRAM".

El estudio abarcó cuatro componentes, a saber:

a. El Estudio de Comercio del Área de Influencia;
b. Las Potenciales Líneas de TMCD en Mesoamérica;
c. Diseño Institucional y Modelo de Gestión y;
d. El Análisis de las Facilidades Portuarias.

El estudio abarcó los 10 países de la iniciativa mesoamericana y un análisis de cuarenta facilidades portuarias en la región.

El estudio concluyó que en la región existe un mercado donde es posible implementar el servicio TMCD, con una nave con capacidad entre 260 a 600 TEU (*twenty-foot equivalent units*) en ambos litorales de Mesoamérica, sin necesidad de inversiones adicionales y específicas para esta iniciativa. El estudio también indicó que la infraestructura de acceso de los puertos no requiere inversiones especiales para el servicio TMCD, ya que su impacto en los tráficos viales es muy reducido. El estudio recomendó, además, implementar los estándares internacionales de calidad de manejo ambiental y seguridad marítima y portuaria.

Posteriormente, en el 2013, se concluyó que puede existir un servicio TMCD por la costa del Pacífico, pero enmarcado dentro de un ámbito facilitador, con procesos portuarios agiles, expeditos y con tarifas competitivas aplicables a la recepción y despacho del buque, y en donde los procesos aduaneros y fitosanitarios que no se constituyan en barreras.

Seguidamente, bajo la coordinación de la AMP y la COCATRAM y el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo y Proyecto Mesoamérica, se organizaron y realizaron talleres nacionales para que cada país participante (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana) se apropiara y buscara la legitimización de esta iniciativa.

Estos talleres fueron atendidos tanto por representantes del sector público como del privado, divididos en cinco grupos:

a. Usuarios y dueños de carga
b. Navieras
c. Puertos
d. Transporte terrestre
e. Instituciones gubernamentales.

Producto de este ejercicio, y de consenso entre los actores sociales, se elaboraron las correspondientes acciones nacionales para cada país, que promueven las condiciones y características de los servicios TMCD para el movimiento de carga intrarregional, el cómo contrarrestar las barreras gubernamentales que obstaculizan el desarrollo del servicio, identificar y optimizar las facilidades necesarias y condiciones de infraestructura de las terminales portuarias para la atención al buque y la carga TMCD, instituir las características para el ofrecimiento de servicios de

transporte terrestre para la carga TMCD en el ámbito intrarregional y establecer acciones que contribuyan a la a instauración de los servicios TMCD en la región.

Por otra parte, el plan regional que emana de los planes de país se categoriza en acciones a ejecutar en los ámbitos de Transporte Marítimo, Recinto Portuario, Procesos, Transporte Terrestre y dentro del marco del Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica. Estas acciones se detallan y describen a continuación.

Transporte marítimo

Establecimiento de servicios TMCD, dedicados o compartidos

Se entienden por servicios TMCD dedicados como aquellos nuevos servicios que se desarrollen para exclusivamente manejar carga intrarregional. Dado el riesgo que representa la creación de una empresa que emplace las embarcaciones, al momento, aunque ha habido distintas empresas navieras interesadas en desarrollar el servicio, ninguna se ha manifestado en firme a desarrollarlo.

Por otro lado, los servicios compartidos, son aquellos que ya mantienen itinerarios entre puertos de la región pero que su mercado principal lo constituye el comercio extra regional. Al mes de abril de 2018 se encontraron 17 servicios marítimos regulares que se interconectan entre algunos puertos de la región de Mesoamérica comprendida desde México a Panamá en el litoral Pacífico. Dichos servicios hacen escala en los puertos de Balboa, Caldera, Corinto, San Lorenzo, Acajutla, Quetzal, Chiapas, Acapulco, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán y Ensenada, evidenciando la relativa conectividad marítima ya emplazada en la región, la cual ha aumentado en los últimos cinco años.
La conectividad antes mencionada puede contribuir al desarrollo del TMCD. No obstante, el tratamiento transfronterizo por vía marítima en ocasiones puede resultar menos favorable que el experimentado por vía terrestre. El caso inédito más reciente ocurrió con el servicio U.S. Coast Service de la naviera Great White Fleet entre Puerto Quetzal y Puerto Chiapas, en donde los dueños de la carga perecedera descontinuaron su uso debido al dilatado proceso por parte de las autoridades aduaneras al autorizar la salida de la carga del recinto portuario.

Recinto portuario

Para el establecimiento de servicios TMCD se requiere de operaciones portuarias y de tramitología expedita y eficiente en los puertos por parte de las instituciones de gobierno. Para ello se requiere que los puertos establezcan un sistema de ventanas de atraque a los servicios TMCD y que homologuen los horarios de atención de las

autoridades de Estado que impactan en los procesos de despacho y recepción de la carga en los puertos. Contribuye también a este proceso el establecimiento de incentivos especiales temporales a las embarcaciones que trasladan este tipo de carga. A la fecha Puerto Quetzal en Guatemala ha establecido un tratamiento especial a los buques TMCD.

Procesos

Esta categoría del plan regional, que está vinculada a la anterior, busca desarrollar procesos para agilizar y simplificar la tramitología en el recinto portuario en atención al buque y la carga para evitar retrasos y demoras innecesarias, integrando procesos aduaneros en una plataforma en línea, con un sistema de "aduanas sin papeles" eliminando los requisitos de presentación de documentos en original, desarrollando procesos abreviados y estandarizados para el despacho y recepción del buque y carga TMCD.

Tanto el plan regional como los planes nacionales establecen e impulsan el establecimiento de un procedimiento especial para el uso del manifiesto anticipado de la carga TMCD, la creación de ventanillas únicas para este propósito y el intercambio de información electrónica como lo establece el Convenio FAL-65. Panamá es un ejemplo del proceso exitoso al tener un sistema de ventanilla única mediante su recién creado "VUMPA", o Ventanilla Única Marítima de Panamá, con el cual se ha reducido los tiempos de espera y despacho de la carga de los buques en puerto.

Transporte terrestre

La propuesta de un TMCD regional establece que el servicio debe ser puerta a puerta, por lo tanto, se requiere un servicio de transporte en carreteras eficiente y seguro, desde y hacia los puertos y desde y hacia los orígenes y destino final de carga.

A nivel regional se requiere que se establezcan eficientes programas de calibración y se promueva un uso transparente de las básculas, además de procesos de control de pesos y dimensiones eficientes, uniformar los límites de peso en las carreteras de Mesoamérica y el mejoramiento de la seguridad en la vía desde y hacia los recintos portuarios, tomando en cuenta además los límites establecidos sobre Masa Bruta Verificada, conocido por sus siglas en inglés "VGM", en las enmiendas al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS)

Ámbito del Proyecto Mesoamérica

El Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica debe continuar impulsando el desarrollo de los Planes Nacionales de cada país, así como el Plan Regional para la implementación del TMCD para lo que será necesario designar instituciones que lideren este proceso en cada uno de estos países. Paralelamente, impulsar la opción de la utilización de los servicios ya desplegados en el área bajo la clasificación de Vessel Sharing Agreement, lo cual contribuiría a aliviar la presión en las carreteras y pasos fronterizos. Sin embargo, la capacidad de la flota emplazada tiene sus limitaciones para atender una migración masiva del modo terrestre al marítimo. Este proceso debe ser paulatino en un proceso de acercamiento de los dueños de la carga con las navieras, de manera que estas últimas logren aumentar sus capacidades para atender la nueva demanda de carga intrarregional.