



**PLAN DE ACCION DE COSTA RICA PRODUCTO DEL TALLER PARA
LA GENERACION DE CONSENSO PUBLICO/PRIVADO PARA LA
IMPLEMENTACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**San José, Costa Rica
16 – 17 de marzo de 2015**

Índice

Presentación.....	3
Objetivos.....	3
Antecedentes.....	3
Metodología.....	4
Plan de Acción de País para la Instauración de Servicios TMCD.....	6

Presentación

Objetivos del Taller

El taller tuvo por objeto elaborar, revisar y validar con el sector público y privado la Hoja de Ruta o Plan de Acción para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia que:

- Facilite las condiciones regulatorias y portuarias, incluyendo procesos fronterizos y aduaneros y de integración con modos terrestres que permitan una operación autosustentable del mercado de operadores potenciales de este servicio.
- Apoye a los operadores de transporte interesados en establecer un servicio TMCD en la comunicación de las características del servicio a clientes potenciales.

Antecedentes del Taller

La iniciativa para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, en el entorno del Proyecto Integración y Desarrollo, Mesoamérica se remonta a la Declaración de Villahermosa acordada en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en junio de 2008. Dentro de los asuntos del Plan Puebla Panamá se acordó *“Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá”*. Por su parte, en la Declaración de Guanacaste acordada en 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)”*.

Luego del correspondiente taller de validación y de la presentación de los resultados del estudio de factibilidad, realizado por INECON, en los meses de abril y noviembre del 2013, respectivamente, se concluyó que puede existir un caso de negocio para, en primera instancia, la operación privada de un servicio TMCD por la costa del Pacífico. **Para realizar las condiciones de factibilidad indicadas por el estudio**, el servicio debe estar enmarcado dentro de un ámbito regulatorio facilitador, con procesos portuarios ágiles, rápidos y con tarifas competitivas en atención de la recepción y despacho del buque, las cargas, el trasbordo y con procedimientos aduaneros que no se constituyan en barreras.

Posteriormente, la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica ordenó que para consensuar los resultados finales, se debería *“crear un equipo de trabajo de conformación abierta, bajo el liderazgo de Panamá, la participación de Costa Rica, México, Colombia y demás países interesados y las instituciones del GTI, para revisar el plan de acción y someter a la Comisión Ejecutiva las acciones necesarias para impulsar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y los mandatos que se requiera someter a consideración de la Cumbre de Tuxtla, teniendo en consideración los aportes del sector empresarial y el sector naviero privado”*. (Grupo de Trabajo de Alto Nivel)

Acogiendo el mandato de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica señaló que *“se deberá instruir a la Subcomisión Marítima Portuaria de la Comisión Técnica Regional de Transporte, con el apoyo de COCATRAM y de manera conjunta con el Grupo Técnico Interinstitucional, en la revisión del plan de acción propuesto por la cooperación técnica sobre Transporte Marítimo a Corta Distancia en Mesoamérica y aportar sus consideraciones al Grupo de Trabajo creado por la Comisión Ejecutiva celebrada el 22 de noviembre recién pasado. Así también incluir la participación del sector empresarial y sector naviero privado en dicha tarea”*.

Por lo tanto, el BID con el deseo de que esta iniciativa sea apropiada y legitimizada por cada uno de los diez países participantes (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana), decidió que COCATRAM se constituya en el ejecutor de estos objetivos, apoyados por la AMP.

Metodología del Taller

La mezcla de invitados de cada país estuvo compuesta por actores públicos y privados clasificados de la siguiente manera:

Sector Público: Autoridades Marítimas y Portuarias, Aduanas, Ministerios de Salud, Ministerios de Agricultura, Ministerios de Transporte, Ministerios de Comercio, Administración de las Zonas Libres y demás instituciones relacionadas a estas actividades.

Sector Privado:

- Proveedores potenciales: Líneas y agencias navieras, empresas logísticas y transportistas terrestres.
- Clientes potenciales: Exportadores e importadores, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales.

Puertos: Operadores de terminales.

La lista de las organizaciones y sus correspondientes representantes de los actores públicos y privados que participaron en los talleres fue generada a través de los Comisionados Presidenciales para el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica. Posteriormente, a los invitados al taller se les solicitó la información necesaria a generar en los talleres según el alcance de las competencias y funciones de cada actor. Para la nivelación de los participantes durante el taller, el equipo facilitador expuso los antecedentes y resultados del estudio de manera que estos generasen los insumos necesarios para la inserción de su país como origen y destino en un potencial servicio de transporte marítimo de corta distancia en la región.

Previo a la sección de talleres de la actividad y luego del acto protocolar de apertura, se llevó a cabo una exposición introductoria y sobre los antecedentes del proyecto TMCD. Seguidamente, se hizo una presentación resumida de las conclusiones y recomendaciones del estudio con las cifras y datos de comercio específico dirigida para cada país en particular.

Durante la sesión 1 del taller los actores fueron divididos en grupos según la clasificación dispuesta y en primera instancia se les solicitó generar y proporcionar información de acuerdo a los siguientes planteamientos:

GRUPO 1– Usuarios y dueños de carga. Condiciones y Características de los Servicios TMCD para el Movimiento de Carga Intrarregional.

GRUPO 2 – Navieras. Identificación de las Barreras Institucionales Gubernamentales que Obstaculizan el Desarrollo del TMCD.

GRUPO 3 – Puertos. Facilidades Necesarias y Condiciones de Infraestructura de las Terminales Portuarias para la Atención al Buque y la Carga TMCD.

GRUPO 4 – Transporte terrestre. Características para el Ofrecimiento de Servicios de Transporte Terrestre para la Carga TMCD en el Ámbito Intrarregional.

GRUPO 5 – Instituciones de gobierno Acciones que Contribuyan a la Facilitación de la Instauración de los Servicios TMCD en la Región.

Posteriormente, se realizó una plenaria en la que cada grupo, mediante un vocero designado, presento la información generada constituyéndose en un diagnóstico de la situación actual para el desarrollo e implementación del transporte marítimo de corta distancia.

En la sesión 2 los grupos describieron las recomendaciones necesarias correspondientes a los planteamientos, barreras o dificultades descritos en la sesión 1 que seguidamente fue llevada a plenaria. Los insumos de la sesión 1 y 2 de la actividad, constituyeron la base fundamental del plan de acción con las correspondientes instituciones responsables y plazos de tiempo para su ejecución. Las ventanas de tiempo se enmarcaron hasta tres años para el corto plazo, entre tres y cinco años a mediano plazo y más de cinco años para largo plazo.

Luego de las sesiones 1 y 2, mediante el proceso de plenaria, se trataron, discutieron y gestionaron los tópicos dirigidos a conocer y/o recomendar acciones sobre:

- Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.
- Propuesta de Implementación del TIM Marítimo en Mesoamérica.
- Evaluación de Nodos Potenciales para una Implementación efectiva del TMCD.
- Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores Potenciales a Informar sobre la Oferta a los Clientes Potenciales.

Plan de Acción de Costa Rica

El presente Plan de Acción es producto del análisis y posterior consenso entre los grupos participantes del taller. En la misma se observa la información generada de acuerdo a las recomendaciones emitidas por cada grupo y luego las entidades responsables de llevar a cabo las acciones con el plazo acordado para las mismas. Cabe destacar que las autoridades asistentes al taller promulgaran una ley o decreto que convierta la presente matriz en un mandato de Estado y de esta manera que el mismo sirva de hoja de ruta para la solución de problemas entre instituciones e implementar medidas que ayuden a convertir a Costa Rica en un país logístico.

Plan de Acción de Costa Rica para el desarrollo del TMCD			
Resumen de Consenso Publico/Privado			
Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
1. Tarifas de transporte competitivas con relación al transporte terrestre.	1. Desarrollar el volumen óptimo de carga.	1. Sector privado (transporte y dueños de la carga).	1. Antes de la implementación de la TCMD - CORTO
2. Frecuencia de dos veces por semana con prioridad de atraque.	2. Un servicio semanal con itinerario fijo en ambas vías (previo estudio de mercado del sector productivo).	2. Sector privado (Navieras/Usuarios). Estudio de oferta y demanda de USAID	2. Antes de la implementación de la TMCD. CORTO
3. Requerimiento de simplificación de trámites aduaneros y de comercio exterior (en puertos) en frontera (falta de aplicación de Ley 8220 en temas aduaneros).	3. Unificación de trámites mínimos de reconocimiento mutuo en Mesoamérica tanto a nivel de TMCD y en transporte terrestre.	3. MOPT, Ministerio de Hacienda (DGA), Ministerio de Salud, MAG, Migración.	3. Antes de la implementación de la TMCD MEDIANA
4. Mejora de infraestructura y servicios portuarios en ambos litorales.	4. Continuar con los procesos de modernización de la infraestructura portuaria, los servicios ofrecidos al usuario y los accesos viales a puertos.	4. MOPT, JAPDEVA, e INCOP	4. Antes de la implementación de la TMCD.MEDIANO
5. La prioridad que mantiene la carga granel en puerto Caldera le impide a la carga contenerizada tener competitividad ya que produce demoras en el despacho y recepción de los contenedores.	5. Modificación del Reglamento de Servicios Portuarios para la prioridad de atraques de Naves TMCD	5. INCOP	5. Corto
6. Ausencia de ventanas fijas de atraque en ambos puertos.	6. Implementación de las ventanas fijas de atraque.	6. INCOP y JAPDEVA	6. Corto
7. Falta de integración aduanera a nivel Centro/Mesoamericano	7. Unificación de trámites mínimos de reconocimiento mutuo en Mesoamérica tanto a nivel de TMCD y en transporte terrestre.	7. MOPT, Ministerio de Hacienda (DGA), Ministerio de Salud, MAG, Migración, Seguridad, ICD, MINAE.	7. Mediano
8. Insuficiencia de conexiones para contenedores refrigerados en ambos litorales.	8. Incrementar las conexiones en puerto para los contenedores refrigerados.	8. INCOP SPC y JAPDEVA	8. Junio 2015
9. Falta de relevo generacional en el transporte carretero de carga y posible éxodo de fuerza laboral por proyectos regionales.	9. Desarrollo de una política fiscal para la renovación de la flota y facilidades de financiamiento para unidades de transporte a jóvenes. Considerar la facilitación para expedir un permiso de trabajo.	9. Ministerios de Hacienda y Ministerio de Trabajo, INA, Migración,	9. 2017
10. La falta de estadísticas de carga regionales confiables oportunas y transparentes.	10. Ofrecer visibilidad de carga a través de un sistema compartido de información, tanto para carga terrestre como marítima.	10. Aduanas a través de la región - Instituto de estadísticas de cada país	10. 2016

Plan de Acción de Costa Rica para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Público/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
11. Falta de infraestructura en Caldera apropiada para el almacenamiento y operación de contenedores.	11. No ser necesario en caso de dar libre tránsito a carga TMCD. Monitorear disponibilidad de recursos (equipo, espacio) para evitar cuellos de botella y generar planes de contingencia que eviten problemas en el flujo de carga TMCD	11. INCOP y Sociedad Portuaria de Caldera	11. Junio 2015
<p>Puertos en el Caribe Limón: dos puestos de atraque (4.3-4.2 puesto de Atraque) y Moín con cinco puestos de atraque (5.1, 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6)</p> <p>Tasa de Ocupación (Limón 4.3:75%, 4.2: 60%) Moín (5,1: 50%, 5.3 y 5.4: 60%, 5.5. y 5.6: 75%)</p> <p>Disponibilidad para TMCD: Limón ofrece un 20% de disponibilidad en un puesto de atraque, con recalada de 12 Horas, Servicio dedicado exclusivamente al TCMD por que el servicio de línea regular quedaría acondicionado a los programas semanales.</p> <p>Puertos en el Pacífico Se ofrece en Golfito un puesto de atraque y en Puerto Caldera 4 puestos de atraque.</p> <p>Existe capacidad en Golfito (20%), en Puerto Caldera entre 50% y 60% de tasa de ocupación,</p> <p>Se ofrece prioridad y disponibilidad de atraque para el TMCD en 2 Recaladas semanales a líneas de carga y de pasajeros diaria.</p>	<p>12. Modificar el reglamento de Operaciones Portuarias para incorporar el servicio de TMCD</p> <p>13. Inversión en Maquinaria y Equipo Portuario con la compra de 2 Grúas Porticas y otros equipos como apiladores, remolcadores y cabezales</p> <p>14. Mejoramiento de la Infraestructura Portuaria: nuevo puesto de atraque 5.7.</p> <p>15. Modificar el Reglamento de Servicios Portuarios para la prioridad de atraques de Naves TMCD</p> <p>16. Inversión en Maquinaria y Equipo Portuario</p> <p>17. Mejoramiento de la Infraestructura Portuaria (Patios, Bodegas y Salón de Turistas)</p>	<p>12. 13. 14. Consejo de Administración de JAPDEVA</p> <p>15. INCOP</p> <p>16. INCOP y Concesionaria</p> <p>17. INCOP y Concesionaria</p>	<p>12. Corto (1 año)</p> <p>13. Corto (2 años)</p> <p>14. Corto (2 años)</p> <p>15. Corto (3 meses)</p> <p>16. Corto (1 año)</p> <p>17. Corto (1 año)</p>
<p>18. Infraestructura vial en mal estado para ambos litorales, misma que ha superado su capacidad de servicio.</p> <p>19. Congestionamientos dentro del recinto portuario de ambas terminales producto de los procesos de exportación e importación, asociados a la baja inversión en tecnología, equipo e infraestructura portuaria.</p> <p>20. Tramitología excesiva en instituciones gubernamentales a nivel nacional.</p> <p>21. Altos costos operativos en el transporte terrestre.</p>	<p>18. Continuar con los procesos de modernización de la infraestructura portuaria, los servicios ofrecidos al usuario y los accesos viales a puertos. Mejorar los corredores logísticos de importación/exportación (ruta 32 y 27) (viales, acceso a puertos y aeropuertos).</p> <p>19. Continuar con el mejoramiento de la infraestructura y la inversión en tecnología y capacidad de los puertos (planes portuarios ligados a la inter-modalidad).</p> <p>20. Unificación de trámites mínimos de reconocimiento mutuo en Mesoamérica tanto a nivel de TMCD y en transporte terrestre.</p> <p>21. Hacer una revisión de la política fiscal relacionada con la compra de insumos como camiones, mantenimiento, repuestos, combustibles y tecnologías.</p>	<p>18. JAPDEVA, INCOP, MOPT (CNC)</p> <p>19. JAPDEVA, INCOP, Ministerio de Hacienda</p> <p>20. MOPT, Ministerio de Hacienda (DGA), Ministerio de Salud, MAG, Migración</p> <p>21. Ministerio de Hacienda</p>	<p>18. Antes de la implementación del TCMD Mediano</p> <p>19. Antes de la implementación del TCMD. Mediano</p> <p>20. Antes de la implementación de la TCMD MEDIANO</p> <p>21. Antes de la implementación de la TMCD. LARGO</p>

Plan de Acción de Costa Rica para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Público/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
22. Problemas de seguridad con cargas sensibles (de fácil inserción en el mercado clandestino) aumentando el costo operativo para el transportista terrestre.	22. Desarrollar políticas estatales en prevención del crimen organizado; eliminación de restricción del tránsito vehicular de los vehículos de carga.	22. MOPT, Ministerio de Seguridad, PCD	22. Antes de la implementación de la TMCD. MEDIANO
23. Se requiere designar las dependencias involucradas y funcionarios nombrados en forma permanente y en grado de suplencia y necesidad de un ente Interinstitucional para la implementación del TMCD que va a producir una mayor coordinación, eficiencia, eficacia y economía.	23. Crear Comisión Interinstitucional para facilitar la implementación del TMCD. a. Designación de las dependencias involucradas y funcionarios nombrados en forma permanente y en grado de suplencia. b. Elaborar y coordinar un anteproyecto (borrador) de decreto para la conformación de la Comisión (Alcance, funciones, frecuencia de reuniones, entregables, divulgación de resultados).	23. Despacho de Viceministro de Transporte.	23. Corto (3 meses, (elaboración de decreto), 1 mes (retroalimentación con actores), 1 mes para revisión final y publicación de consulta pública en La Gaceta.
24. Necesidad de levantamiento de lista de requisitos y procedimientos a cumplir para el TMCD.	24. Levantamiento de lista de requisitos y procedimientos a cumplir para el TMCD (carga contenerizada). a. Se ha coordinado interinstitucionalmente el levantamiento de requisitos documentales (instituciones públicas frente al TMCD). b. Digitalizar los documentos	24. Migración y Extranjería, MAG, Aduanas, Salud, Ambiente, Policía de control de drogas, Guardacostas, MOPT (Despacho de Viceministro de Transporte y Grupo Interinstitucional	24. Corto (3 meses)
25. Hace falta procesos de identificación y la eliminación de duplicidades (Visualización de simplificación de trámites y requisitos).	25. Realizar proceso de identificación y eliminación de duplicidades (Visualización de simplificación de trámites y requisitos).	25. Coordinación interinstitucional Miembros de la Comisión de alto nivel y Comisión Técnica competente.	25. Corto (3 meses)
26. Falta de agilización los procesos documentales	26. Establecimiento de una Ventanilla Única (enlazada y retroalimentada por la Comisión) para el TMCD, en Costa Rica. a. Un Decreto procuraría el establecimiento de la facilitación de TMCD por este medio.	26. Responsables: Miembros de la Comisión de alto nivel y Comisión Técnica competente.	26. Corto (8-12 meses)
27. Se requiere la creación de un instrumento jurídico que impulse la implementación del servicio TMCD	27. Declaratoria de interés público para el desarrollo y cumplimiento del TMCD (Incluye creación de Comisión y Ventanilla Única). a. Implícito en el Decreto. Sujeto a la aprobación de éste que produzca coordinación interinstitucional (para lograr eficiencia, eficacia y economía). b. Creación de grupo de trabajo para elaboración de borrador del decreto.	27. Despacho de Vice Ministro de Transporte, y Presidencia	27. Corto (6 meses)
28. Necesidad de cumplir con los marcos jurídicos en convenios internacionales de facilitación del tráfico marítimo internacional	28.1 Aprobación del Convenio de Facilitación FAL 65 28.2 Identificación de los documentos que hoy en día no están digitalizados (TMCD).	28. Despacho de Viceministro de Transporte, Relaciones Exteriores y Asamblea Legislativa	28. Corto

Plan de Acción de Costa Rica para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Público/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
29. Necesidad de generar procesos e instrumentos que agilicen el comercio marítimo a nivel regional centroamericano que incluye el tránsito internacional	29. Desarrollo del TIM marítimo y crear una ventanilla única marítima (TMCD) a nivel mesoamericano.	29. Vice ministro de Transporte	29. Corto (2 años)

Políticas Abiertas de Mercado

Hay libre oferta y demanda para el transporte marítimo en Costa Rica

Propuesta del TIM Marítimo

Desarrollar en consenso una nueva estructura tecnológica y de procesos a nivel Mesoamericano que armonice y facilite el intercambio de información, que contribuya a la facilitación de la carga que utilizaría el transporte marítimo de corta distancia.

Revisar el TIM multimodal entre México y Colombia. El objetivo de revisarlo es considerar sus bondades y desventajas en la nueva estructura tecnológica.

Nodos y Principales productos potenciales

Las características de Puerto Caldera en la actualidad han cambiado desde la entrega del Estudio de INECON en razón de la construcción de un nuevo puerto de atraque, por consiguiente el INCOP señala que podría atender las naves del TMCD. INCOP plantea una modificación del Reglamento de Servicios Portuarios para la prioridad de atraques de Naves TMCD

En la actualidad, se está negociando la apertura de un servicio Ferry (vehículos, contenedores y pasajeros) entre los puertos de Caldera y La Unión en El Salvador con una recalada diaria. En una segunda fase, se ampliaría la ruta existente a Guatemala y México.

La línea naviera King Ocean manifiesta que dada las condiciones adecuadas estarían abiertos a considerar un servicio TMCD centroamericano.

Con respecto a las condiciones que se pueden dar en el Atlántico, los puertos de Limón y Moín estarán abiertos a atender los servicios TMCD en ventanas semanales de 12 horas.

En ausencia de los actores del sector privado exportador, esta parte del taller concerniente a los productos potenciales de exportación no se pudo concluir.

COMEX ofrece enviar información de sus bases de datos actualizadas hasta el 2014 referente a manejo de carga en Costa Rica. La información será segregada en mercados, volumen, tipo de producto y arancel. Esta información será enviada el día 23 de marzo del 2015 por la tarde a los señores José Dopeso (jdopeso@cocatram.org.ni) y José Miguel Rovira (jrovira@amp.gob.pa).

Para los servicios combinados TMCD y carga extra regional:

1. Se debe diseñar un sistema de documentación electrónica para el buque que permita identificar que presta servicios TMCD ofreciéndoles la prioridad de atraque.
2. Se debe diseñar un sistema de documentación electrónica que permita identificar la carga TMCD y agilizar su debido trámite.
3. Elaborar una reglamentación para la implementación de los puntos 1 y 2.

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

1. Tomando en cuenta que es un interés regional, la primera iniciativa de promoción debe salir de los países miembros de Mesoamérica. Se requiere un pronunciamiento de parte de los presidentes que detalle que van a instruir a las entidades locales que tiene que desarrollar el sistema TMCD.
2. A nivel local, sería el MOPT como ente rector quien difunda la existencia del servicio TMCD, a través de la Dirección Marítimo Portuaria de esta institución.
3. Organizar talleres con el sector productivo (privado) dando a conocer las bondades de este proyecto. Darle a conocer a sus afiliados la información.
4. Las navieras requerirían un equipo de ventas dedicado a promover este servicio, por medio de comunicados y visitas.