



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

**San Salvador, El Salvador  
05 – 06 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, presentó 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 El Salvador

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.

Plan de Acción de El Salvador 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
<p>1. Rapidez. Que sea equivalente al transporte actual terrestre o en menor tiempo. Lo más importante es el tiempo de entrega.</p> <p>2. Que sea más económico o igual pero menor tiempo.</p> <p>3. Tener la opción de carga consolidada y que ofrezca condiciones para manejo de carga refrigerada o para cualquier tipo de carga.</p> <p>4. Trámites aduaneros, cuarentena, de seguridad, entre otros sean expeditos, menos burocráticos.</p> <p>5. Frecuencia al menos semanal.</p> <p>6. Que el servicio sea puerta - puerta. Un sólo pago, un sólo operador (OTM).</p>	<p>1. 2, 3, 5 y 6. Hacer análisis para definir la mejor alternativa de costo beneficio y establecer las condiciones que cumplan con las expectativas de los dueños de la carga.</p> <p>4. Definir procesos expeditos y claros en punto.</p>	<p>1. 2, 3, 5 y 6. Proveedores potenciales del Servicio.</p> <p>4. Los procesos debe definirse con: Ministerio de Hacienda/Aduanas; OIRSA, Ministerio de Economía, CEPA, CENTREX, Agencias de carga, navieras.</p>	<p>Corto (3 meses)</p>
<p>1. Requisito de presentación de documentos en original para Aduana es una barrera.</p> <p>2. Horarios de atención al público por aduanas son limitados a 8:00 am - 5:00 pm.</p> <p>3. Inspecciones físicas de diferentes entidades de manera individual y separada una de otra.</p> <p>4. No existe la aplicación del sistema de ventanas de tiempo de atraque para los barcos.</p> <p>5. Falta de Equipamiento en la terminal Acajutla (grúas)</p> <p>6. Falta de seguridad en carreteras especialmente en las noches.</p> <p>7. Horarios de restricción de tránsito en carreteras (corredores fiscales)</p>	<p>1. Hacer uso de las herramientas tecnológicas y utilizar el Intercambio Electrónico de Datos (EDI en inglés) para reducir el manejo de documentos, utilizar firmas electrónicas para evitar presencia de tramitadores y establecer un mecanismo constante de revisión de áreas de mejora en procesos.</p> <p>2. Asignar a los Puertos un Oficial Aduanero permanente que brinde atención 24/7, Rayos X 24/7</p> <p>3. Unificar criterios de análisis de riesgos y revisar de manera simultánea las mercaderías en caso fuera necesario.</p> <p>4. Adoptar el mecanismo de implementación de ventanas de atraque</p> <p>5. Acondicionar la infraestructura para la instalación de grúas pórtico, móvil o flotante.</p> <p>6. Designar recursos que presten seguridad por secciones de la carretera y que cuenten con el equipamiento necesario (patrullas, radios, etc.) para atender efectivamente cualquier eventualidad.</p> <p>7. Se sugiere que el sector transporte revise sus flotas periódicamente para evitar desperfectos. Las secciones de carretera con restricciones deberán contar con un servicio de grúas para reacción inmediata en caso de fallas o accidentes.</p>	<p>1. Aduana, Cuarentena</p> <p>2. Aduana</p> <p>3. Aduana, Narcóticos, Cuarentena</p> <p>4. CEPA</p> <p>5. CEPA</p> <p>6. Policía Nacional Civil</p> <p>7. Transportistas y Vice Ministerio de Transporte</p>	<p>1. Corto</p> <p>2. Inmediato</p> <p>3. Corto</p> <p>4. Corto</p> <p>5. Corto</p> <p>6. Inmediato</p> <p>7. Corto</p>

<b>Plan de Acción de El Salvador para el desarrollo del TMCD</b>			
<b>Resumen de Consenso Público/Privado</b>			
<b>Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD</b>	<b>Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD</b>	<b>Responsable</b>	<b>Plazo</b>
8. No existen procesos abreviados y estandarizados para recepción de carga y descarga TMCD.	8. Declaración anticipada, firma electrónica, pagos y comprobantes electrónicos.	8. Todas las instituciones	8. Corto
Tanto el Puerto de Acajutla como el Puerto de La Unión Centroamericana cuentan con instalaciones y facilidades portuarias, así como capacidad instalada para atender barcos TMCD en dos frecuencias semanales.	De acuerdo con las proyecciones de barcos que se indican en el Estudio, el Salvador solamente necesita dar mantenimiento a su infraestructura portuaria, a fin de mantenerlas en óptimas condiciones, cuando se inicie el servicio TMCD.  CEPA espera que para el futuro concesionario del Puerto de La Unión, el proyecto TMCD le sea atractivo, a fin de que pueda ofrecer las facilidades requeridas por los proveedores del servicio y los dueños de la carga.	CEPA	Proceso continuo  Largo
1. Necesidad de ventanillas únicas donde se puedan realizar todos los trámites en un solo lugar.  2. Es necesaria la capacitación de los transportistas en el conocimiento de los procesos y leyes vinculadas a la exportación e importación.  3. Modificar la legislación que obstaculiza los procesos, capacitar al sector del transporte	1. Creación de ventanilla única para realizar todos los trámites en un solo lugar.  2. Capacitación de los procesos y reglamentaciones.  3. Revisar la forma del cobro de la carga consolidada y los procesos de revisión no intrusiva.	1. Aduanas, Migración, Policía Nacional, Ministerio de Salud, Ministerio de Agricultura, Medio Ambiente y Ministerio de Hacienda.  2. Aduanas, Vice Ministerio de Transporte y Asociaciones Gremiales de Transportistas.  3. Aduanas y Vice Ministerio de Transporte	1. 2. 3. Corto

<b>Plan de Acción de El Salvador para el desarrollo del TMCD</b>			
<b>Resumen de Consenso Publico/Privado</b>			
<b>Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD</b>	<b>Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD</b>	<b>Responsable</b>	<b>Plazo</b>
<p>1. Falta de coordinación entre las instituciones nacionales y con las de los otros países de la región.</p> <p>2. Incorporar en la plataforma digital AMP FAL 65, al resto de las instituciones de gobierno relacionadas.</p> <p>3. Armonizar la legislación y/o los procesos relacionados al tema a nivel de Mesoamérica. Reglamento para el servicio TMCD, establecer el reglamento sanitario internacional.</p> <p>4. Existe una tramitología dispersa.</p> <p>5. Necesidad de una política de administración portuaria que fortalezca el transporte multimodal.</p> <p>6. Compromiso de los países de la región.</p> <p>7. Los horarios actuales no son 24/7.</p>	<p>1. Establecer mesas de trabajo interinstitucionales con todos los grupos antes mencionados.</p> <p>2. Actualización e incorporación de las demás instituciones del Estado a la Plataforma AMP FAL 65, así como a nivel regional.</p> <p>3. Solicitar a Proyecto Mesoamérica que impulse la elaboración de un MOU (Memorándum de Entendimiento) para armonizar los procedimientos de TMCD a nivel de Mesoamérica, para que a través de la Autoridad Marítima de Panamá se le solicite a su Comisionado Presidencial, que gestione esta tarea ante el PM.</p> <p>4. Creación de ventanilla única.</p> <p>5. Elaboración e implementación de la Política Marítima y Portuaria, vinculada con la Política de Movilidad y Logística.</p> <p>6. El Salvador se compromete con lo que nos corresponde a la implementación del TMCD.</p> <p>7. Proveer el personal necesario para la atención del TMCD cuando sea requerido, previa coordinación.</p>	<p>1. MOPTVDU/Vice Ministerio de Transporte.</p> <p>2. AMP.</p> <p>3. PM</p> <p>4. y 5. MOPTVDU.</p> <p>6. y 7. Todas las instituciones involucradas</p>	<p>1. Corto</p> <p>2. Corto</p> <p>3. Corto</p> <p>4. y 5. Corto</p> <p>6. y 7. Corto plazo.</p>
<b>Propuesta del TIM Marítimo</b>			
Ampliar la cobertura del Procedimiento Mesoamericano de Tránsito Internacional de Mercancías al TMCD, utilizando las plataformas existentes que utiliza SIECA, y tomando en cuenta la correspondiente integración con los procedimientos FAL 65, incluyendo la información necesaria para el control migratorio.			
<b>Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.</b>			
El país no mantiene barreras para el establecimiento de políticas abiertas de mercado para el ofrecimiento de servicios TMCD y terrestres.			

Nodos y Principales Productos Potenciales		
Puertos	Productos	
México (Puerto Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Ensenada y Chiapas) Nicaragua (Corinto) Costa Rica (Caldera) Panamá (Balboa)	<b>Exportaciones</b> - Bebidas - papel • fundición • productos de molinería (que podría ser en envase o granel) • preparación a base de cereales • preparación a base de legumbres • jabones • materias plásticas • cemento • sal empaquetada • abonos • residuos de industria alimenticia • vidrio Fuente: COEXPORT	<b>Importaciones</b> - sal - bebidas - legumbres - frutos comestibles - grasas y aceites - fundición - jabones - pastas de madera - productos de madera - residuos y desperdicios industrias alimenticias - materias plásticas y manufacturas - leche y productos lácteos - manufactura de fundición - abonos - vidrio - preparaciones alimenticias - papel y cartón - preparación a base de cereales - preparación de legumbres - carnes y despojos comestibles Fuente: COEXPORT
Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores		
1. Utilización del Sistema del Proyecto Mesoamericano 2. Utilización de portales institucionales del país 3. Boletín y notas de Prensa 4. Participación en foros		