



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

**Managua, Nicaragua
22 – 23 de febrero 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.

La lista de los invitados al Taller de Nicaragua y los actores que asistieron se encuentran los **Anexos 1 y 2**.

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 Nicaragua

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 Nicaragua 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
Itinerarios y Frecuencias	<ol style="list-style-type: none"> Garantizar frecuencia de por lo menos 2 veces a la semana. Promover el servicio a los dueños de la carga para potenciar los servicios. Utilizar el sistema de Vessel Sharing Agreement entre navieras 	1. 2. 3. Líneas navieras (en función del mercado y la demanda)	Corto
Seguridad de tránsito marítimo vs terrestre entre origen y destino	<ol style="list-style-type: none"> Promover que el servicio TMCD es más seguro que el servicio terrestre y su correspondiente impacto en los seguros a la carga 	1. Proyecto Mesoamérica	Corto
Mejoramiento del tiempo de estadía en puerto del buque con carga TMCD	<ol style="list-style-type: none"> Uso del sistema de ventanas de atraque Construcción de nuevo muelle en área del antiguo muelle bananero en Puerto Corinto. Adecuación de área para carga TMCD en Puerto Corinto. 	<ol style="list-style-type: none"> Empresa Portuaria Nacional Empresa Portuaria Nacional Empresa Portuaria Nacional 	<p>Corto</p> <p>Mediano</p> <p>Corto</p>
Falta de capacidad de almacenamiento de contenedores	<ol style="list-style-type: none"> Adquisición de equipos de manejo de carga (báscula, reach stacker, rastra, grúa pórtico) Homologación en los horarios de atención al cliente por las autoridades. 	<ol style="list-style-type: none"> Empresa Portuaria Nacional IPSA, CETREX, Empresa Portuaria Nacional, Aduanas, Frontera 	<p>Corto</p> <p>Corto</p>
Facilitar los procesos de seguridad y tramites	<ol style="list-style-type: none"> Implementar el sistema de análisis de riesgo a la carga. 	1. Aduanas, CETREX, MINSA, IPSA, Policía Económica, INAFOR	Corto
El proyecto TMCD debe ser autosustentable	<ol style="list-style-type: none"> La sostenibilidad se basará en los volúmenes de carga y la productividad de las operaciones portuarias y las instituciones de gobierno vinculadas 	1. Todos, público-privado	Corto
Obtener mayor participación de la carga terrestre	<ol style="list-style-type: none"> Mejorar la atención en Puerto Corinto de la carga que ingresa y sale del recinto para mejorar los tiempos de espera de los transportistas terrestres y evitar congestiones en el acceso y salida. 	1. Todos, público-privado	Corto
Demoras de buques	<ol style="list-style-type: none"> Cumplir con el Convenio FAL-65. Utilizar la aplicación informática para el manifiesto anticipado de la carga, que produzca el perfil para implementar el análisis de riesgo con la misma. Tomar en cuenta lo establecido en el CAUCA y en el reglamento de tarifas de Corinto. 	<ol style="list-style-type: none"> DGTA- Comisión Nacional de Facilitación Comisión de Transporte y Logística Navieras Aduanas ejecutara el proyecto de manifiesto anticipado de carga 	<p>Corto</p> <p>Mediano</p>

Plan de Acción de Nicaragua 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
Se producen inspecciones del 100% de carga de productos industriales, amparadas en el Documento Único de Tránsito (DUT), por parte de IPSA en frontera, cuando la inspección se debería realizar en el destino final (Almacén Fiscal), en tránsitos desde y hacia Puerto Cortes en Honduras y Limón Moín en Costa Rica.	1. Revisar estas medidas para encontrar una solución	1. IPSA	Corto
Portales electrónicos de la EPN y demás instituciones del estado con información desactualizada con relación a los procesos y documentos para el trámite de exportación e importación.	1. Mantener actualizado los portales electrónicos con la información de los procesos y documentos para el trámite de exportación e importación. Como complemento: 2. Comunicar a los usuarios los cambios en los procesos y documentación en el trámite de exportación e importación. 3. Promoción del uso del portal "Trámite Nicaragua" www.tramitenicaragua.gob.ni 4. Creación de la Ventanilla Única de Comercio 5. MODEXO (Módulo de Exoneraciones del Sistema Informático Aduanero de la Dirección General de Servicios Aduaneros)	1. Todas las instituciones públicas vinculadas 2. Todos los actores públicos y privados. 3. PRONICARAGUA 4. MIFIC 5. Sistema SIDUNEA de Aduanas	Corto Corto Corto Corto
Paso fronterizo de Corinto entre Honduras y Guatemala. Honduras esta renuente a abrir tráfico pesado en esa frontera. Queda a 25 min de puerto Cortes y 20 min de Santo Tomas de Castilla. Honduras se opone abrir la frontera a este tráfico afectando a la carga hacia y desde Nicaragua.	1. Llevar el tema en el Taller de Honduras	1. Proyecto Mesoamérica	Corto
Reducción de tarifas para el servicio TMCD	1. Descuento tarifario por un período determinado hasta la madurez del proyecto	1. Empresa Portuaria Nacional	Corto
No existe un documento pertinente al TMCD que facilite el tránsito de la carga	1. Crear el TIM marítimo 2. Adecuar los procedimientos de las instituciones del Estado al TIM marítimo	1. 2. Todos	Mediano

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

<p>El plan se debe realizar por los países a través de la estructura del Proyecto Mesoamérica</p> <p>A nivel nacional es una tarea de las navieras y del gobierno</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dirigir la atención del plan de comunicación a los transportistas de carga de origen y destino centroamericano. 2. Acercamiento directo a los tres principales actores: en primer lugar a las navieras interesadas y transportistas terrestres para promover las ventajas del TMCD, luego a los clientes y usuarios que contratan los servicios terrestres. 3. Existe el Centro de Trámites de las Exportaciones (CETREX), que es una Entidad Pública que brinda servicio al sector exportador (www.cetrex.gob.ni) que mantiene estadísticas, tipo de producto de intercambio en Centroamérica y obtener la información de cuáles son los clientes que realizan el intercambio. 4. Alimentarse con los contactos de importación de Aduanas y de los transportistas, para proceder a enviar la información promocional vía correo electrónico o de cualquier otra forma. 5. A las navieras y a los brokers les corresponde vender el servicio. 6. Crear un video institucional por el Proyecto Mesoamérica. 7. Utilizar el sistema de programa de comunicación con los estados, plataforma tecnológica y transmitir información a través del Proyecto Mesoamérica. 		
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

Nodos y Principales productos potenciales

General	Puertos origen y destino propuestos	Productos principales	Plazo
	Litoral Pacífico		
	Lázaro Cárdenas o Manzanillo México/Corinto (SE)	Tabla yeso, baldosas, cerámica, herramientas, cemento, servilletas, productos de higiene, productos alimenticios y ron.	Corto
	Quetzal/Corinto/ (SE)	<p>Exportación Lácteos y carne, frijoles, ajonjolí, maní, lácteos no refrigerados, carga seca</p> <p>Importación Insumos médicos y medicamentos, humanos y veterinarios (BAYER), textil, materiales de oficina y escolares (BIC), envases plásticos y de vidrio y productos plásticos. Productos de uso personal (Colgate Palmolive), cosméticos (Avon), electrodomésticos – línea blanca, verduras y vegetales</p>	

Nodos y Principales productos potenciales			
General	Puertos origen y destino propuestos	Productos principales	Plazo
	Litoral Pacífico		
	Acajutla/Corinto (SE) San Lorenzo/Corinto (SE) Corinto/Caldera/Corinto (SE) Corinto/Balboa/Corinto (SE) Ferri: La Unión - Acajutla/Potosí (P) Buenaventura/Corinto (SE)	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche, semillas y frutos oleaginosos y frutos diversos, plantas industriales, leche y productos lácteos, huevos de ave, miel natural, productos comestibles, residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, legumbres y hortalizas, plantas, raíces, tubérculos alimenticios, sal, azufre, grasas y aceites vegetales, tierras y piedras, productos cerámicos, papel y cartón, manufactura de pasta de celulosa, materias plásticas y manufacturas de estas materias, productos químicos inorgánicos, productos de la molinería, jabones, bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre, carnes y despojos comestibles.	Mediano
	Litoral Atlántico		
	Puerto Veracruz/Puerto Cortes/Managua Santo Tomas de Castilla/Barrios/Cortes/Managua (SE) Manzanillo-Colon/Cortes/Managua(SE) Cartagena/Puerto Limón/Managua (SE) Cartagena/Cortes/Managua (SE) Santo Tomas de Castilla/Puerto Barrios/Arlen Siu (P) Puerto Cortes/Arlen Siu (P) Manzanillo-Colon/Arlen Siu (P)	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche, semillas y frutos oleaginosos y frutos diversos, plantas industriales, leche y productos lácteos, huevos de ave, miel natural, productos comestibles, residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, legumbres y hortalizas, plantas, raíces, tubérculos alimenticios, sal, azufre, grasas y aceites vegetales, tierras y piedras, productos cerámicos, papel y cartón, manufactura de pasta de celulosa, materias plásticas y manufacturas de estas materias, productos químicos inorgánicos, productos de la molinería, jabones, bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre, carnes y despojos comestibles.	Mediano

Transoceánico		
	<u>Veracruz/Manzanillo- Colon/Balboa(ferroviario)/Corinto</u>	Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, fécula o leche, semillas y frutos oleaginosos y frutos diversos, plantas industriales, leche y productos lácteos, huevos de ave, miel natural, productos comestibles, residuos y desperdicios de las industrias alimentarias, legumbres y hortalizas, plantas, raíces, tubérculos alimenticios, sal, azufre, grasas y aceites vegetales, tierras y piedras, productos cerámicos, papel y cartón, manufactura de pasta de celulosa, materias plásticas y manufacturas de estas materias, productos químicos inorgánicos, productos de la molinería, jabones, bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre, carnes y despojos comestibles.