



**PLAN DE ACCIÓN DE PANAMA PRODUCTO DEL TALLER PARA LA
GENERACIÓN DE CONSENSO PÚBLICO/PRIVADO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**Ciudad de Panamá, República de Panamá
19 – 20 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 Panamá

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. Panamá es un país con un modelo de negocio de transbordo de mercancía, donde solo un promedio del 15 por ciento representa carga local, el resto transita en dirección a los mercados del este de los Estados Unidos y Europa, con leves volúmenes hacia las costas de Sur y Centro América. Sin embargo, y en miras a que el país participe en la iniciativa TMCD, la AMP presentó los proyectos de Puerto Armuelles (en estudio por CAF-AMP), el Puerto de Aguadulce en proceso de concesionarlo y el Puerto de Vacamonte como puertos potenciales para el desarrollo de un servicio TMCD desde Panamá.

Plan de Acción de Panamá 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. Se requiere costos logísticos competitivos.</p> <p>2. Que la viabilidad de uso del TMCD se puede dar cuando los centros de generación y destino de la carga estén a distancias cortas de los puertos, por ejemplo: en el área occidental de la República de Panamá se pueden desarrollar estructuras que complementen las actividades de importación y exportación realizadas en los puertos de la capital y mejorar la competitividad de la producción de Mesoamérica.</p> <p>3. Que la frecuencia semanal de las rutas ya establecidas, no se constituyen competitivas en comparación a los servicios de transporte terrestre, por lo tanto se esperaría tener una mejor frecuencia semanal.</p>	<p>1. Diseñar una matriz de los costos logísticos que inciden en la viabilidad de que el dueño de la carga migre al transporte TMCD.</p> <p>2. Diseñar un mapa de rutas terrestres a nivel nacional/transfronterizo, que contemple el origen de las cargas en relación con las infraestructuras portuarias existentes para su posible embarque (tomar en cuenta que para este propósito, todos los puertos de la región sean eficientes y competitivos).</p> <p>3. Promover los servicios TMCD para tener mayores volúmenes que los actuales y que justifiquen mas recaladas.</p>	<p>1. AMP, Secretaria Logística</p> <p>2. MICI (estadísticas de productores e industrias en general), AMP, Secretaría Logística, Consultar a CANATRACA,</p> <p>3. Navieras, Puertos</p>	<p>1. Corto (antes de la cumbre)</p> <p>2. Corto (seis meses)</p> <p>3. Corto</p>
<p>4. La exclusividad que existe en el movimiento de carga hacia y desde la Zona Libre de Colón limita la competitividad regional del transporte terrestre.</p> <p>5. A pesar que los terminales portuarios operan 24 horas, los horarios de trabajo de aduana y otras instituciones del estado operan en horarios diferentes, no unificados.</p> <p>6. Falta de unificación regional y local de criterios aduanales y fitosanitarios en Mesoamérica.</p> <p>7. Existencia de discrecionalidad en la aplicación de la legislación aduanera y fitosanitaria.</p> <p>8. La baja rentabilidad inicial de un servicio dedicado TMCD requerirá de incentivos temporales que asistan en el desarrollo del servicio.</p>	<p>4. Revisión de la normativa.</p> <p>5. Establecer horario de atención 24/7 y armonizar los horarios de atención entre las instituciones del Estado, vinculadas en la operación de los puertos.</p> <p>6. Continuar con la unificación regional de los criterios aduanales y fitosanitarios en Mesoamérica.</p> <p>7. Elaborar un manual regional de estandarización de operaciones aduaneras y fitosanitarias.</p> <p>8. Ofrecer incentivos (económicos, fiscales o de cualquier tipo) temporales durante la etapa de introducción del TMCD.</p>	<p>4. ATTT, Zona Libre de Colón</p> <p>5. Aduanas, Cuarentena Agropecuaria, AUPSA, MINSA, Policía Nacional.</p> <p>6. Relaciones Exteriores</p> <p>7. Proyecto Mesoamérica</p> <p>8. MEF, MICI</p>	<p>4. Corto</p> <p>5. Corto</p> <p>6. Corto</p> <p>7. Mediano</p> <p>8. Corto</p>

Plan de Acción de Panamá 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
9. Facilidades y condiciones ya creadas, suficiente para atender un potencial servicio TMCD (excepto en la zona occidental del país).	9. La construcción de una terminal portuaria en Puerto Armuelles (implementación de la Ley 9 y la 29 - régimen especial de zonas francas).	9. AMP, MICI	9. Corto
10. Es necesario que el tiempo de traslado, utilizando el servicio TMCD, entre el punto de origen y el puerto, y del puerto al punto de entrega final sea sustancialmente menor al realizado por el transporte terrestre.	10. Crear y construir corredores logísticos en Mesoamérica que permitan optimizar los tiempos de traslado de la mercancía entre el punto de origen y los puertos y entre los puertos y el destino.	10. MOP, Secretaría de Logística, ATTT	10. Corto
11. Es necesario la armonización regional de los sistemas aduaneros y de las medidas fitosanitarias.	11. Elaborar una plataforma electrónica interconectada con los países Mesoamericanos.	11. Proyecto Mesoamérica	11. Corto
12. Se requiere facilitar el transporte de furgones (trailers) mediante la utilización de barcos Ro-Ro donde sea posible.	12. Evaluar la factibilidad de utilizar en distintos puertos.	12. Navieras	12. El plazo lo determinaran los navieros.
13. Aduana tienen un sistema de trazabilidad	13. Aplicar esta experiencia en el TIM marítimo	13. Aduanas	13. NA
14. Está en proceso la creación de una ventanilla única basada en el Convenio FAL 65.	14. Creación de la ventanilla única.	14. AMP	14. Corto
15. Se están realizando estudios para el desarrollo de proyectos de construcción de infraestructuras portuarias en el área occidental de Panamá para incentivar la creación de nuevos mercados internos y externos.	15. Construir una terminal portuaria en Puerto Armuelles.	15. AMP	15. Mediano

Políticas Abiertas de Mercado

A nivel marítimo no hay ninguna restricción de mercado. Sin embargo, en la parte de transporte terrestre en la Zona Libre de Colón solo pueden ingresar los transportistas sindicalizados.

Propuesta del TIM Marítimo

Utilizar y/o adaptar las plataformas actuales, ya sea la ofrecida por México (puerto sin papeles) y/o la establecida en TIM que administra la SIECA.

Nodos y Principales productos potenciales

El desarrollo de un servicio TMCD en Panamá empezaría en el litoral Pacífico en cumplimiento de la iniciativa gubernamental de impulsar la Zona Franca del Barú (Puerto Armuelles) que impactaría la zona occidental del país. Igualmente, se están analizando otras iniciativas como Puerto Aguadulce y Puerto Vacamonte. De igual manera ya cuenta con servicios regulares con los países centroamericanos.

Puertos Origen:

1. México - Puerto Chiapas,
2. Guatemala - Puerto Quetzal
3. El Salvador - Puerto Acajutla/La Unión
4. Honduras - Puerto San Lorenzo
5. Nicaragua - Puerto Corinto
6. Costa Rica - Puerto Caldera

Importación

México - Libros de texto y maquinaria industrial
 El Salvador - Productos alimenticios y terminados de maquila (Hilasal)
 Costa Rica - Alimentos
 Nicaragua -
 Guatemala - residuos
 (para el resto de la data - ver el estudio de TMCD)

Exportación

Café
 Bananos

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

Utilizar las publicaciones FOB - Revista de Zona Libre de Colón, The Bulletin, Transport, Panorama Marítimo y Aéreo, Boletín de APEDE, publicación de la Cámara de Comercio y El Faro.