

Logística de Carga en Centroamérica: Situación Actual y Oportunidades Futuras¹

Datos Claves del Sector

1. En el Corredor Pacífico, la capacidad en los tramos de intervención aumentaría 21% con una reducción de 10% en los costos de mantenimiento y operación de vehículos de carga.
2. Para realizar las mejoras el corredor se ha segmentado en 27 paquetes de obras, las cuales serán llevadas a cabo usando diferentes mecanismos incluyendo Asociaciones Público-Privadas.
3. El Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías permite reducir el tiempo promedio del tránsito de mercancías de 60 a 8 minutos en aquellas fronteras donde se implanta.

Con el creciente interés en el desarrollo de la actividad económica regional en Mesoamérica existe una importante necesidad de mejorar los sistemas físicos y normativos y procedimentales que apoyan y gobiernan el comercio intrarregional. Estas mejoras se enfocan en promover una mayor actividad económica a través de reducciones en los costos de transporte y en la mejora de la facilitación del movimiento de bienes entre los países de la región.

El movimiento de bienes depende de tres factores que se encuentran estrechamente interrelacionados: infraestructura de transporte, servicios logísticos que prestan los transportistas, y los procesos de control y medidas de facilitación de comercio que establecen las entidades gubernamentales (aduanas, agricultura, salud, inmigración, etc.); el primero puede ser considerado el hardware del movimiento de mercancías, mientras los otros dos son el software. Para que los tres factores/elementos funcionen con eficiencia se requiere de una coordinación estrecha entre el sector público y de este con el sector privado.

Este documento presenta un breve diagnóstico de la situación actual de la logística de carga en la región, seguido por las iniciativas que están siendo desarrolladas actualmente por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con el fin de facilitar el comercio intraregional e interregional, y las oportunidades para el sector privado, tanto de los resultados de las mejoras como del proceso de implementación de las mismas. Las iniciativas del BID a su vez se presentan agrupadas en inversiones “hard” –infraestructura- e inversiones en “soft” –optimización de trámites fronterizos y de las operaciones de transporte y logística.

Diagnóstico de los Servicios Logísticos: Oportunidades para Crecer

Si bien en los últimos años se han realizado importantes avances, existe aún en la región un gran potencial para mejorar en lo que corresponde a los servicios de logística. Al analizarse los componentes de la logística de cargas centroamericana, por ejemplo, se aprecia la importancia de realizar inversiones y mejoras en carreteras, puertos, transporte carretero doméstico y regional, y en la seguridad del transporte por carretera. A un nivel

¹ Documento realizado por la Vicepresidencia de Sectores y Conocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo. Marzo de 2013.

similar se encuentran los trámites aplicables a las operaciones de comercio exterior en los que están involucradas las administraciones de aduanas, y otras entidades que ejercen el control fronterizo.

En el caso particular del transporte por carreteras, existen dos áreas principales que merecen prioridad. Por un lado, una mejora sustancial en el nivel de la calidad física de las carreteras permitiría reducir significativamente los costos de mantenimiento y de operación de vehículos, además de reducir los tiempos de viaje, que hoy en día se encuentran por encima de los estándares internacionales. Por otro lado, una mayor eficiencia en los procesos aplicados en instalaciones, una mayor funcionalidad y un mejor equipamiento sin dudas disminuirían las congestiones y permitirían reducir los tiempos insumidos en las fronteras.

Entre las áreas en donde la región ya ha realizado las reformas necesarias y alcanzado niveles de eficiencia y calidad similares a los requeridos internacionalmente, se pueden mencionar a los aeropuertos, el servicio aéreo y marítimo de mercancías, y la capacidad de los transportistas aéreos y marítimos de administrar la cadena de suministros en lo que a ese segmento corresponde.

Las Iniciativas "hard": Construcción y Ampliación de Infraestructura

Teniendo en cuenta el tiempo que actualmente se precisa para transitar por el corredor y los altos costos de transporte existe una necesidad urgente para mejorar tanto la infraestructura vial como las instalaciones de los pasos de frontera. Para esto el BID está desarrollando dos iniciativas, las que se ilustran en la Figura 1.

Figura 1. El Corredor Pacífico y los Pasos de Frontera



Fuente: Proyecto Mesoamérica <http://www.proyectomesoamerica.org/> y elaboración BID

- **Corredor Pacífico** - La iniciativa Corredor Pacifico busca establecer un corredor continuo e integral que cumpla con los mejores estándares internacionales desde Puebla (México), por la costa del pacifico, hasta la ciudad de Panamá. El corredor tiene una longitud de 3,210 kilómetros pasa por siete países, cruza seis fronteras y forma la ruta más corta y de menor altitud entre las dos extremidades del corredor. Hoy en día el corredor transporta aproximadamente el 95% de la carga terrestre intrarregional².

Esta iniciativa cuenta con amplio respaldo político en la región y las estimaciones realizadas predicen altos retornos económicos sobre la inversión. El proyecto propone mejorar los estándares de más de 2,200 kilómetros de carretera incluyendo la ampliación de vía, renovación del pavimento y mejoras de seguridad vial. Por ejemplo, la capacidad en los tramos de intervención aumentaría en un 21% con una reducción de 10% en los costos de mantenimiento y operación de vehículos de carga. Se prevé aumentar los kilómetros de doble carril de los 1,100 que existen en la actualidad a cerca de 1,500. La inversión total se estima, en esta fase inicial del proyecto, en más de US\$ 2,200 millones.

Para realizar estas mejoras el corredor se ha segmentado en 27 paquetes de obras (PACEMOs) las cuales serán llevadas a cabo usando una variedad de mecanismos e incluyendo, donde sea viable, asociaciones públicas privadas (APPs).

- **Pasos de Frontera** - Hoy en día el tiempo que un camión medio demora en los Pasos de Frontera del corredor puede llegar a ser igual que el tiempo que tarda en el transito vial. La segunda iniciativa de infraestructura trata de mejorar los diseños y capacidades físicas de 11 Pasos de Frontera en el corredor para aumentar el flujo de vehículos así como reducir el tiempo requerido para realizar trámites e inspecciones.

Las Iniciativas "soft": Simplificación, Automatización y Coordinación de Procesos

Se presentan a continuación las principales iniciativas que el Banco está respaldando en la región y que comprenden una cartera de proyectos de apoyo técnico y financiero – a nivel regional y nacional - para promover la gestión integrada de fronteras, la logística de cargas y facilitación del comercio y del transporte.

- **Optimización de procesos de control e identificación de medidas de facilitación comercial en los Pasos de Frontera.** La introducción de mejoras y eficiencia de los controles en Mesoamérica mediante la aplicación de la gestión del riesgo inteligente y medios no intrusivos de control, la simplificación documental, la capacidad de transmitir información electrónica a través de sistemas integrados, y la armonización y coordinación interinstitucional de procesos y de horarios de operación en los pasos fronterizos redundarán en operaciones de comercio exterior más expeditas y previsibles, con una reducción de tiempos, inventarios y costes, que harán al sector privado más competitivo para afrontar los retos de un mercado global. Las oportunidades para el sector privado están relacionadas con su apoyo a las mejoras del marco operativo y su contribución al mismo en sus actuaciones dentro de la normativa aplicable.
- **Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)** - Entre las iniciativas e inversiones en sistemas y procesos que el Banco ha financiado se encuentran proyectos innovadores como el Sistema de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM), el cual tiene como objetivo facilitar el tránsito de mercancías mediante el uso de información y comunicación a lo largo de corredores fiscales predefinidos. El TIM permite reducir el

² Banco Interamericano de Desarrollo, Adecuación, Mantenimiento y Operación de Tramos Viales del Corredor Pacifico de la RICAM (RG-T1744) Informe Final, 25 de Agosto 2011,

tiempo promedio del tránsito de mercancías de 60 a 8 minutos en aquellas fronteras donde se implanta, y se espera que, de manera gradual su uso se extienda al resto de fronteras terrestres y a puertos y aeropuertos en lo que respecta a transporte de mercancías.

- **Ventanilla Única (VU) y Operador Económico Autorizado (OEA)** - La gestión de frontera también conlleva la implantación de herramientas a nivel del paso y nacional que la hagan efectiva, tales como la Ventanilla Única (VU) y la implantación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA). El Banco ha estado colaborando con las entidades responsables, y se ha logrado un progreso apreciable en la creación de dos redes técnicas regionales: RedVuce y RedOEA, así como en el diseño de estrategias regionales en apoyo de las implementaciones nacionales.
- **Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística** - El BID también trabaja por un sistema de planificación regional. Se ha financiado la creación del Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística, cuyo organismo ejecutor es el Centro de Innovación Logística de Georgia Tech, con sede en la ciudad de Panamá, y el cual tiene como propósito generar información y estadísticas de calidad que faciliten la implementación de políticas públicas para incrementar la competitividad de Mesoamérica. El observatorio se presentó en octubre de 2012.
- **Estudios de Diagnóstico de Carga** - A través del estudio “Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica”, que actualmente se desarrolla, se están generando diagnósticos regionales y nacionales sobre los principales flujos de carga y el desempeño de las principales cadenas logísticas. El estudio ha creado un repositorio de información y está generando un sistema regional de información geográfica, un modelo cuantitativo para la evaluación del desempeño de corredores logísticos y un sistema de indicadores regionales.
- **Seguridad Vial** - La seguridad vial forma parte de los proyectos de infraestructura y de los estudios regionales en ejecución, al igual que la evaluación de la situación del transporte automotor de carga.
- **Transporte Marítimo de Corta Distancia** - Finalmente, en el sector marítimo, el Banco estudia la conectividad portuaria y el transporte de corta distancia para reducir los costos y las barreras al transporte multimodal regional.

Oportunidades de Participación y Beneficios para el Sector Privado

Estas iniciativas crearán un amplio número de oportunidades para el sector privado con su participación en el diseño e implementación de las mismas, además de beneficios asociados a la mejora del entorno para hacer negocios, con unas operaciones de comercio exterior más expeditas y seguras.

Dada la amplia participación del sector privado en actividades de logística, donde incluso muchas de las acciones corresponden exclusivamente al mismo, las oportunidades de involucramiento durante los procesos de diagnóstico y definición de soluciones son numerosas. A continuación se presentan aquellas que podrían ser más relevantes, pero sin que ello fuera limitativo de su participación en otras áreas relacionadas:

- El desarrollo de planes nacionales y regionales de logística no deberían corresponder exclusivamente a los gobiernos, sino que su elaboración debería conducir a la creación de mesas de diálogo o consejos logísticos permanentes público-privados.

- Si bien la responsabilidad de alcanzar una gestión fronteriza eficaz y eficiente corresponde al sector público principalmente, el sector privado también podría participar mediante la formación de alianzas estratégicas y la creación o fortalecimiento de grupos consultivos público privados que brinden recomendaciones de mejoras en relación al marco operativo.

Durante las fases de implementación, dependiendo del análisis técnico y preferencias políticas, podrá haber oportunidades para la intervención del sector privado:

- En el caso de que se decida emplear una estructura de implementación con participación directa del sector privado, habría oportunidades para que el sector privado invierta en obras de infraestructura a través de acuerdos tipo APP tomando, por ejemplo, la responsabilidad para la financiación, construcción, operación y mantenimiento de tramos de carretera. El BID está trabajando para identificar los tramos donde APPs podrían aplicarse y apoyará la estructuración necesaria.
- Independiente del método de contratación, durante los próximos años habrá la necesidad de un importante número de obras de infraestructura en el corredor, lo cual, requerirá de las capacidades de construcción del sector privado

Dentro de las operaciones de las empresas logísticas y otros actores del sector privado que utilizan directamente el corredor y los pasos de frontera, habrá oportunidades para que aquéllos desarrollen actividades dentro de sus organizaciones para aprovechar al máximo estas iniciativas de mejora:

- Mejorar aquellos componentes de la cadena de suministro que le corresponde exclusivamente a él, tales como servicios de transporte, *forwarding* y servicios auxiliares en los nodos portuarios y aeroportuarios. Habría que mejorar la profesionalización del sector, mantenimiento y renovación de la flota terrestre (e.g., sistemas especializados para gestión de órdenes y de flotas, optimización de rutas), y ofrecer servicios de transporte y almacenamiento que respondan a las necesidades de cadenas logísticas específicas (e.g., perecederos).
- Algunos de los beneficios de estos proyectos no se obtienen sin la participación por parte del usuario. Por ejemplo es responsabilidad del usuario alcanzar los estándares y complementar el proceso del OEA para poder beneficiarse del mismo.