

— P O L Í T I C A —

MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

DE CENTROAMÉRICA

ANEXOS
Ejes de la Política Marco Regional





POLÍTICA MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA DE CENTROAMÉRICA

ANEXOS

Ejes de la Política Marco Regional

CONSEJO DE MINISTROS DE TRANSPORTE DE
CENTROAMÉRICA, COMITRAN

CONSEJO DE MINISTROS DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA
CENTROAMERICANA, COMIECO

CONSEJO DE MINISTROS DE HACIENDA O FINANZAS DE
CENTROAMÉRICA, COSEFIN

Elaborada por la
Comisión Técnica Regional de Movilidad y Logística del COMITRAN, bajo
la Coordinación del Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y
Desarrollo Urbano de El Salvador

y

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)



con el apoyo de



Diciembre de 2017



ÍNDICE

2	ANEXO 1
2	Lineamientos Específicos de los Ejes de la Política Marco Regional
2	Ejes Transversales
2	I. Eje Transversal del Ámbito Productivo y del Comercio
6	II. Servicios de movilidad de personas
10	Ejes Sectoriales
10	III. Gestión Coordinada de Fronteras
13	IV. Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios
16	V. Servicios Marítimo-Portuarios
19	VI. Servicios de Transporte Ferroviario
23	VII. Servicios de Infraestructura Vial y de Transporte Terrestre
27	VIII. Servicios de Logística Urbana



ANEXO 1

Lineamientos Específicos de los Ejes de la Política Marco Regional

Ejes Transversales

I. Eje Transversal del Ámbito Productivo y del Comercio

Centroamérica está conformada por seis economías que dependen estructuralmente del comportamiento de sus sectores externos para crecer, es decir, de las importaciones de materias primas, insumos, bienes intermedios y bienes de capital, por un lado, y de la exportación de sus bienes y servicios, por otro. Además, la importancia relativa de sus respectivas ofertas en los mercados internacionales es reducida, toda vez que sus volúmenes de exportación no poseen incidencia en la determinación de los precios de tales bienes y servicios en el plano mundial.

En este sentido, se dice que la región está constituida por economías “abiertas” y “pequeñas”, cuya dinámica de crecimiento es altamente vulnerable a las fluctuaciones que experimentan las economías con las cuales comercian. A esta situación se añade el hecho que sus ofertas exportadoras son reducidas, concentrándose en canastas de productos relativamente pequeñas, orientados hacia pocos mercados de destino, de los cuales los más importantes son los Estados Unidos y el mismo mercado centroamericano, que absorben en conjunto aproximadamente el 80-85 de sus exportaciones totales (promedio).

En la mayoría de los países, el crecimiento del producto interno bruto depende de actividades relacionadas con el “Comercio” y los “Servicios”, las que no generan suficiente valor agregado ni estimulan la demanda intermedia, como para asegurar un crecimiento económico robusto y sostenido. Al menos tres de los países centroamericanos ven dinamizadas sus demandas

internas por los considerables flujos de remesas que envían las poblaciones de inmigrantes empleadas en los Estados Unidos, a través de los cuales se compensan los déficits comerciales de sus respectivas cuentas corrientes.

La región enfrenta importantes desafíos en materia económica y social, los cuales deben ser abordados de manera conjunta y coordinada. La integración de las economías centroamericanas debe potenciarse para asegurar un mercado a las exportaciones intrarregionales, que proceden en gran parte de pequeñas y medianas empresas, las cuales generan niveles de empleo para un porcentaje importante de la población económicamente activa.

La Política Marco, debe constituirse en una herramienta transversal que contribuya tanto a la transformación y robustecimiento de los rubros económicos generadores de valor, como a la eficiente facilitación de los flujos comerciales hacia los países receptores de sus exportaciones, hacia nuevos países de destino y principalmente hacia el mercado centroamericano.

Para ello la Política debe propiciar una efectiva integración física de Centroamérica que contribuya a la reducción de los tiempos y costos de transporte de personas y carga a través de sus redes viales y puestos fronterizos, eleve la competitividad de las exportaciones y facilite la conformación de redes de valor. Asimismo, deberá complementar las iniciativas en pro de la facilitación del comercio, que se realizan dentro del marco de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad con énfasis en gestión coordinada en fronteras”, que impulsa el COMIECO.

Visión

Centroamérica contará con la infraestructura, el equipamiento, el marco normativo y la institucionalidad en las áreas de movilidad y logística, que le permitan contribuir a la transformación y diversificación de sus aparatos productivos, a la facilitación del comercio, a la mejora de la competitividad de sus exportaciones, a la articulación de cadenas de regionales de valor y al logro de niveles de crecimiento sostenible.

Objetivo Estratégico

Promover un incremento de la producción y el comercio de bienes y servicios transables a través de la provisión de infraestructura logística prioritaria, facilitando la integración de cadenas de valor, el aumento del valor agregado de la producción y la mejora de la competitividad de las economías con impacto positivo sobre la calidad de vida de la población vía la provisión de infraestructura, la atracción de nuevas inversiones y generación de empleo.

Lineamientos de la Política Marco en el ámbito productivo y comercial

Para atender el objetivo propuesto, los gobiernos de Centroamérica, a través del Consejo de Ministros de Transporte, el Consejo de Ministros de Integración Económica y el Consejo de Ministros de Finanzas y Hacienda, han definido las siguientes áreas específicas de intervención:

1. Desarrollo y fortalecimiento de la capacidad productiva regional.
2. Facilitación del comercio y reducción de los obstáculos al libre tránsito de mercancías.
3. Mejora en el desempeño logístico de la región: institucionalidad, marcos regulatorios, procedimientos y sistemas.

Dada la transversalidad de este eje y el carácter intersectorial de las políticas públicas e intervenciones privadas que involucra, deberán

tomarse en cuenta y articularse junto con la Política Marco diferentes instrumentos de desarrollo como: la “Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras” y los “Planes Nacionales de Facilitación Comercial” que se generen a partir de la misma y que contemplan el desarrollo de obras de infraestructura, tanto de paso como de instalaciones en los puestos fronterizos; las Políticas Nacionales de Logística y Movilidad, integradas a las Estrategias de Desarrollo Nacionales; la “Planificación Territorial Indicativa de los Corredores Logísticos Prioritarios” y las intervenciones para mejorar su desempeño logístico bajo una visión regional; la “Estrategia Regional de Cambio Climático”; la “Estrategia de Adaptación al Cambio Climático y Gestión Preventiva de Riesgos”; y las “Intervenciones prioritarias sobre la red vial primaria, secundaria y terciaria de alto impacto para las principales cadenas productivas nacionales y/o regionales”, entre otras.

A continuación, se presentan los objetivos específicos y lineamientos relacionados con cada una de las áreas planteadas:

1. Desarrollo y fortalecimiento de la capacidad productiva regional.

Apoyar los procesos de desarrollo productivo que se impulsan en la región, mediante la provisión de infraestructura moderna, segura, resiliente y adecuada para el transporte de carga y pasajeros; la conectividad de las redes viales; y la modernización de los puertos y aeropuertos; que contribuyan a la generación de valor agregado, la creación del empleo, la conformación de cadenas regionales de valor y la mejora en la competitividad de las exportaciones. Para el logro de este objetivo, se deberán tomar en consideración los siguientes lineamientos:

- a. Desarrollar los principales corredores de prioridad logística regionales (rutas fiscales) de forma articulada a los diferentes modos de transporte, para promover el comercio intra y extra-regional, con modernos y eficientes

controles a la carga, a fin de elevar el desarrollo productivo.

- b. Modernizar y ampliar la infraestructura portuaria y aeroportuaria para que ésta cumpla con estándares internacionales, asegure la prestación de servicios de alta calidad y promueva el comercio regional y extra-regional.
- c. Modernizar la red vial primaria de la región.
- d. Asegurar la conectividad y mantenimiento de las redes viales secundarias y terciarias (caminos rurales).
- e. Promover el blindaje de la infraestructura ante los efectos de cambio climático y desastres naturales.
- f. Asegurar la adecuada conectividad de la red de carreteras con los centros de consolidación de carga para atender las zonas urbanas de la región.
- g. Facilitar la participación del sector privado como co-inversionista en el desarrollo de la infraestructura para el desarrollo logístico.

2. **Facilitación del comercio y reducción de los obstáculos al libre tránsito de mercancías.**

Apoyar la ejecución de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad con énfasis en la gestión coordinada en fronteras”, liderada por el COMIECO, de manera que se reduzcan los tiempos de paso por las fronteras y aduanas y se hagan más eficientes los procesos migratorios, sanitarios y de seguridad en la región. Para esto, se deberán seguir los lineamientos que se detallan a continuación:

- a. Adopción de estándares internacionales para mejorar la calidad del intercambio de información entre las instituciones de control de los países, por medio de la adaptación y adopción de protocolos internacionales para el intercambio de datos que han sido

definidos en organizaciones multilaterales especializadas. Para ello, se establecerá un proceso de intercambio automático y sistémico de datos comparables entre sí, en lo posible mediante la aplicación de sistemas de validación virtual; lo que supone la adopción de estructuras uniformes en la definición de los datos.

- b. Interoperabilidad de información para mejorar el control, la coordinación interinstitucional y la reducción de trámites para el comercio internacional mediante el intercambio de información entre las instituciones de control fronterizo, desarrollando aplicaciones específicas sobre plataformas tecnológicas seguras y de alta disponibilidad.

Esto se alcanzará mediante el intercambio de información integral, anticipada y de calidad, en un marco de interoperabilidad entre las instituciones de control fronterizo, tanto a nivel nacional como proyectado entre países miembros del acuerdo regional y, en lo que correspondiere, para luchar contra el fraude.

- c. Gestión integral del riesgo para reducir las intervenciones físicas en general, mejorando la eficacia de los controles fronterizos con base en una gestión de riesgo integral que involucre la participación y cooperación de todas las instituciones de control fronterizo y el sector privado. Para ello, se deberá establecer la gestión de riesgo como herramienta de trabajo habitual en cada una de las instituciones de control en frontera, para minimizar las inspecciones físicas de mercancías y/o unidades de transporte, a través de la coordinación de las intervenciones, a la vez que aumenta su efectividad con base en mejores sistemas de selectividad.

- d. Adopción del mecanismo de “operadores confiables” para reducir el riesgo fiscal y aumentar la seguridad de la cadena logística por medio de la certificación de operadores y el reconocimiento internacional de los mismos. Para ello, se

contará con un programa de “Operadores Económicos Autorizados” que cumpla con las mejores prácticas internacionales, para facilitar el establecimiento de acuerdos de reconocimiento mutuo en la región y con otros países y bloques.

- e. Control Cuarentenario para reducir los tiempos y costos operativos en frontera y aumentar la predictibilidad de los flujos comerciales a través de la región, protegiendo la condición fitosanitaria, zoonosanitaria y de inocuidad alimentaria de los países. Para ello, se fortalecerá el sistema nacional de control zoonosanitario, fitosanitario y/o de inocuidad de alimentos armonizado, basado en criterios y recomendaciones reconocidas internacionalmente, con actuaciones realizadas con base en gestión de riesgo e intervenciones ejecutadas de manera segura y coordinada con las demás instituciones de control fronterizo.
- f. Integración de procedimientos y control para implementar un proceso de control fronterizo que defina la secuencia y el modo de actuación e intervención obligatoria de las instituciones de control de ambos países, siguiendo una gestión basada en perfiles de riesgo, información electrónica anticipada e inspección conjunta en frontera. Para ello, se definirá un proceso de control comprensivo del modo de coordinación interinstitucional nacional y de carácter vinculante para todas las instituciones y que apunte a garantizar la integridad del control.
- g. Desarrollo de infraestructura y equipamiento para responder a las demandas operativas de cada paso fronterizo y a los requerimientos funcionales de los procesos de control. Para ello, se establecerán pasos de frontera con infraestructuras físicas viales, instalaciones de servicios y equipamientos que incorporen elementos tecnológicos útiles a la administración de flujos masivos de circulación vehicular, posibilitando la observación en línea y/o el registro estadístico, o trazabilidad,

de sus recorridos y detenciones unitarias y los tiempos asociados a cada una de ellas.

- h. Funcionamiento y sostenibilidad de la comunidad fronteriza, para asegurar que las zonas aledañas a los pasos en frontera posean un entorno económico, social y ambiental adecuado para su desarrollo, preservando condiciones de seguridad, fortaleciendo la transparencia y predictibilidad de las actuaciones e intervenciones de las instituciones y un ambiente de valores apegados a la integridad y ética de comportamiento por parte de los actores involucrados.

Para ello se atenderán los posibles impactos sociales, económicos y ambientales en las poblaciones locales como resultado de la modernización fronteriza y se generarán políticas que promuevan un ambiente de seguridad en las fronteras.

3. Mejora en el desempeño logístico de la región.

Modernizar la institucionalidad, los marcos regulatorios, procedimientos y sistemas que permitan mejorar el desempeño logístico en Centroamérica. Para esto, se deberán seguir los siguientes lineamientos:

- a. Promover el desarrollo del transporte modal y la interoperabilidad del transporte terrestre, marítimo portuario y aéreo.
- b. Impulsar la inversión en plataformas logísticas para mejorar el desempeño de los corredores de comercio e integración a nivel regional.
- c. Mejorar la logística de carga urbana.
- d. Promover el uso de tecnologías de información para mejorar la seguridad de las cadenas logísticas regionales.
- e. Generar sistemas de información de logística de carga, capaces de asistir la toma de decisiones para mejorar el desempeño logístico regional con atención a las necesidades del ámbito productivo y el comercio.

- f. Modernizar y armonizar los marcos normativos, regulatorios e institucionales de logística de carga.
- g. Mejorar las condiciones de seguridad en los servicios logísticos en la región, mediante acciones coordinadas en materia de infraestructura, formalización de servicios y seguros a la carga con cobertura regional, lo que no solamente permitiría la cobertura patrimonial del operador sino además reduciría los costos logísticos y favorecería la coordinación de acciones seguras al interior de la subregión, con el involucramiento y estrecha coordinación de los organismos gubernamental, dentro del ámbito de la seguridad pública o ciudadana.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en el Ámbito Productivo y del Comercio

1. Completar la modernización del Corredor Logístico Centroamericano y las intervenciones prioritarias de RICAM.
2. Desarrollo del Plan Regional de Inversiones Priorizado.
3. Implementar las cinco medidas de corto plazo definidas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio en los puntos fronterizos priorizados de los seis países.
4. Desarrollo de los Planes Nacionales de Logística de Carga (PNLOG) en los seis países.
5. Desarrollo de Programas de Caminos Rurales.
6. Desarrollo de Sistemas Nacionales de Plataformas Logísticas para identificación de intervenciones de alto impacto para las principales cadenas productivas.
7. Plan de acción para asegurar infraestructura de transporte resiliente.
8. Gestión integral de riesgos de desastres.

9. Programa Regional de seguridad logística.
10. Desarrollo de sistemas de información, observatorios y encuestas nacionales para medir progresos en el desempeño logístico nacional y regional.
11. Marcos normativos, regulatorios e institucionales modernos y armonizados entre los países, en materia de movilidad y logística.
12. Fomento a la competencia en el sector de transporte terrestre de carga.
13. Profesionalización de las ofertas de servicios logísticos.
14. Marcos legales articulados para la participación del sector privado en el financiamiento de infraestructura.
15. Promoción de fuentes y modelos innovadores de financiamiento de infraestructura regional.

II. Servicios de movilidad de personas

Centroamérica requiere de una profunda reorganización de sus sistemas de transporte público. El desarrollo de sus países no sólo demanda de mejoras en su desempeño logístico, sino que requiere con igual urgencia la modernización de su sistema de movilidad de personas. Efectivamente, en este rubro la región debe avanzar hacia la integración modal, la formalización de las empresas operadoras, la reorganización institucional, la integración de los servicios, la venta y pago electrónico de boletos, la gestión del tráfico, la predictibilidad en los horarios y rutas, la trazabilidad de las unidades de transporte, etc., de manera que se cuente con un sistema inteligente de movilidad de personas.

Actualmente, los países cuentan con servicios de transporte inadecuados, ofrecido por empresas informales que no disponen de equipos modernos ni condiciones óptimas de funcionamiento, con rutas que no responden a una planificación adecuada, ni atienden las

demandas del mercado. El parque vehicular es obsoleto y los operadores de las unidades no tienen el perfil requerido para brindar un servicio de calidad, por lo que los usuarios no gozan de las condiciones de seguridad mínimas y la sociedad enfrenta elevados costos en términos de accidentes de tránsito, muertes y daños materiales. No es menor el impacto adverso que esta situación tiene sobre el medio ambiente, ocasionado por las emisiones de dióxido de carbono provenientes de los vehículos del transporte público y los consecuentes costos en atención a las enfermedades respiratorias.

La construcción de un modelo de movilidad inteligente exige procesos planificadores y participativos, gestionados por entidades público-privadas modernas y flexibles, que consideren las demandas urbanas e interurbanas, las dinámicas socio demográficas y los procesos urbanísticos y territoriales que tienen efectos sobre la movilidad, planteando así soluciones integrales y coherentes. Los nuevos modelos de gestión deben buscar la minimización de los costos externos y los impactos de las operaciones sobre los ecosistemas, la biodiversidad, el paisaje y la fragmentación del territorio.

Por esta razón, se definen los siguientes lineamientos estratégicos para abordar esta problemática.

Visión

Centroamérica contará con un **Sistema Inteligente de Movilidad de Personas**, que garantice a los usuarios equidad de accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad y sustentabilidad ambiental.

Objetivo Estratégico

Desarrollar un sistema moderno y sustentable que permita la movilidad de las personas de manera eficiente, confortable, confiable, accesible, económica, inclusiva y segura, mediante la articulación efectiva de los distintos modos de transporte, bajo marcos regulatorios actualizados y una institucionalidad fortalecida.

Lineamientos de la Política Marco en Movilidad de Personas

Para atender el objetivo propuesto, COMITRAN ha definido las siguientes áreas específicas de intervención:

1. Modernización de la infraestructura de circulación y del parque vehicular.
2. Gestión de la movilidad: Seguridad, regulación y normativa.
3. Mejora en la calidad de los servicios de transporte público.
4. Fortalecimiento de la institucionalidad.

A continuación, se presentan los objetivos específicos y lineamientos relacionados con cada una de las áreas planteadas:

1. Modernización de la infraestructura de circulación y del parque vehicular

Desarrollar los sistemas de infraestructura asociados a la movilidad efectiva de la población y de los servicios generados por ésta, que permitan la efectiva interconexión de pasajeros entre los países de la región y que incluya entre otros, las autopistas multinivel, pasos subterráneos, teleféricos, ciclorutas, estaciones, aeródromos, puertos, muelles y patios para el transporte marítimo de corta y larga distancia, lo mismo que para el transporte ferrocarrilero. Para esto se deberán atender los siguientes lineamientos:

- a. Desarrollar un sistema de planificación estratégico-prospectivo del desarrollo vial de la región, así como el sistema de gestión del tráfico, aplicable a todos los modos de transporte, a fin de propiciar la fluidez vehicular con base en la demanda esperada y a los desarrollos territoriales del país.
- b. Establecer las especificaciones técnicas apropiadas de diseño de la infraestructura vial y asegurar su cumplimiento.

c. Realizar las inversiones necesarias para modernizar la infraestructura de circulación del transporte público, así como para atender las necesidades de transbordo, movilidad y acceso de los peatones y pasajeros: aceras, pasarelas, estaciones, áreas de estacionamiento, etc., considerando los requerimientos especiales para la circulación de personas con discapacidades. Dichas inversiones deberán permitir la integración de las rutas de transporte de pasajeros de los países de Centroamérica.

d. Invertir en la renovación del parque vehicular.

e. Considerar la integración de los sistemas de transporte de carga con la movilidad de personas, mediante la construcción de plataformas alimentadoras que permitan el cambio desde un modo de transporte a otro.

2. Gestión de la movilidad: Seguridad, regulación y normativa

Asegurar la modernización y actualización permanente de la normativa del transporte de personas y de carga en función de los estándares internacionales, para favorecer la gestión de instituciones que contribuyan a la movilidad óptima de las personas y al desarrollo logístico regional en su relación con el mundo. Para cumplir con este objetivo, se deberán tomar en consideración los siguientes lineamientos:

a. Desarrollar políticas de uso de suelo e incorporación de herramientas para la planificación- desarrollo urbano.

b. Mejorar la regulación de los servicios de transporte público en términos de mayor fiscalización, control y manejo del tránsito urbano para disminuir su congestión.

c. Desarrollar un sistema de transporte de personas que ofrezca seguridad en diferentes dimensiones incluyendo: i) Seguridad pública, ii) Seguridad de tránsito (aéreo, terrestre, ferroviario y marítimo), iii) la señalética, iv)

infraestructura funcional, v) tipos, manejo y mantenimiento de equipo, y medios de transporte confiables, y vi) elemento humano debidamente cualificado.

d. Implementar controles y procedimientos de ingeniería de tránsito relacionados con el manejo del tráfico vehicular y la seguridad vial.

e. Garantizar que los conductores que sean autorizados para el transporte público, de carga y particular conozcan y respeten la institucionalidad que regula el funcionamiento.

f. Realizar programas de revisión permanente de las condiciones de funcionamiento de las unidades de transporte, de manera que se garantice sus óptimas condiciones mecánicas y eléctricas.

g. Gestionar una adecuada señalización vial a nivel nacional, optimizar el funcionamiento operativo y funcional de la red semafórica y usar nuevas tecnologías para la señalización horizontal y vertical en las carreteras, caminos rurales, puentes y derechos de vía, para facilitar la movilidad y el transporte de personas y bienes e incrementar la seguridad vial, ciclo-peatonal y seguridad ciudadana, incluyendo la iluminación, video cámaras de seguridad, entre otros.

h. Desarrollar sistemas inteligentes de seguridad vial y el componente de tecnología de información al usuario.

3. Mejora en la calidad de los servicios de transporte público

Desarrollar sistemas de transporte integrados en todos los territorios de Centroamérica. Para esto se deberán atender los siguientes lineamientos:

a. Incorporar nuevos modos y alternativas de transporte colectivo y sostenible, como la utilización de automóviles compartidos, funiculares o teleféricos, transporte ferroviario

de cercanía y regional, y transporte marítimo de corta distancia.

- b. Consolidar un sistema de transporte modal eficiente y de calidad que garantice la movilidad de las personas, integrada, eficiente, universalmente accesible, inclusiva, sustentable, segura y con tarifas asequibles a todos los usuarios.
 - c. Incentivar y apoyar el desarrollo de modos de transporte limpio y seguro que contribuya al ahorro energético.
 - d. Renovar el parque del transporte público con autobuses que ofrezcan condiciones de operación segura, cómoda y accesible, y que reduzcan la contaminación ambiental.
 - e. Formalización de las empresas oferentes de los servicios de transporte público.
 - f. Incluir a los empresarios privados en el proceso de ordenamiento de transporte público, definiéndoles su rol y participación en el nuevo sistema.
 - g. Incentivar la “Movilidad de Bajo Costo”, por medio de la cual los usuarios puedan contar con opciones de transporte que no ofrecen la totalidad de servicios brindados por los competidores, a cambios de tarifas inferiores a las del mercado.
4. Fortalecimiento de la institucionalidad

Actualizar y fortalecer la institucionalidad que establezca y desarrolle políticas de Estado específicas, que incluyan la gestión del talento humano, procesos, procedimientos y la normativa necesaria para contribuir a la efectividad en el cumplimiento de objetivos nacionales y regionales en materia de movilidad humana. Para este propósito se deberá:

- a. Actualizar o crear la normativa que permita salvaguardar los derechos de los usuarios tanto de los sistemas de transporte como de

las vías de circulación (peatones y ciclistas, personas con discapacidad, etc.), incluyendo normas de diseño, normas de transporte y normas de tránsito.

- b. Diseñar e implementar un programa de capacitación permanente que asegure el debido cumplimiento del marco normativo.
- c. Proponer y desarrollar las estrategias financieras que aseguren la sostenibilidad de los sistemas de transporte de personas.
- d. Establecer y revisar con periodicidad las tarifas de transporte público con la finalidad de que estas sean asequibles para los usuarios del sistema, representativas de los costos de operación.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en Movilidad de Personas

1. Elaboración de Planes Integrales de Movilidad Urbana, identificando necesidades de infraestructura, normativas, regulatorias e institucionales, así como las demandas del transporte de carga.
2. Desarrollo de infraestructura urbana prioritaria, con foco en la promoción del transporte público de pasajeros.
3. Desarrollo de plataformas de distribución urbana de pasajeros.
4. Modernización de Marcos normativos y regulatorios para mejorar la movilidad de pasajeros.
5. Fortalecimiento institucional de las instituciones responsables del Transporte Público.

Ejes Sectoriales

III. Gestión Coordinada de Fronteras

La Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio, cuya implementación es responsabilidad de COMIECO, será el instrumento rector para la identificación de programas y proyectos que, en materia de Gestión Coordinada de Fronteras, implementarán todos los Consejos de Ministros Centroamericanos, de manera que, en este punto, la Política Marco deberá articularse con ella, para atender lo establecido en el lineamiento 7 sobre “Infraestructura y Equipamiento”.

Actualmente, el costo de transportar una tonelada de producto por kilómetro en Centroamérica es de \$0.17, ocho veces superior al que se paga por el mismo concepto en los Estados Unidos (\$0.02) y 55% mayor que el que se reporta para Burundi (\$0.11).

Dentro de las causas que determinan esta situación están los retrasos que se experimentan al pasar de un país a otro, para la realización de los trámites en los puestos fronterizos. Éstos incluyen procesos aduaneros, trámites migratorios, inspecciones sanitarias y medidas de seguridad para evitar contrabando, tráfico de drogas u otros ilícitos, y demoran 21 horas en promedio.

Para superar esta situación, los Jefes de Estado y de Gobierno de los Países Miembros del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), instruyeron al Consejo de Ministros para la Integración Económica, COMIECO, adoptar e implementar una Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad con énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras.

Con el objeto de cumplir con el requerimiento de los Jefes de Estado, los Ministros del COMIECO aprobaron el 22 de octubre de 2015 la **Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio con Énfasis en Gestión Coordinada de Fronteras**, así como la hoja de ruta de la misma, para la adopción de cinco medidas puntuales de corto plazo, con las cuales se iniciará la reforma

integral de los pasos fronterizos de la región. Cabe destacar que, además de las medidas tendientes a la facilitación del comercio, se implementarán mecanismos para hacer más eficientes aquellos controles que cada país adopta de manera soberana para salvaguardar su seguridad, evitar que se cometan ilícitos dentro de sus fronteras e impedir que ingresen mercancías que ponen en peligro la salud y la vida de sus ciudadanos, de su flora y de su fauna.

Se debe promover pasos fronterizos como centros de tránsito y despacho ágil, creando zonas logísticas en dirección a los puestos de control aduanero, para en éstos atender las diferentes operaciones comerciales, agilizando los despachos y reduciendo el congestionamiento en los puestos fronterizos.

En este sentido, la circulación expedita de bienes y personas no menoscaba el derecho de las naciones centroamericanas de ejercer controles en los puestos fronterizos, más bien, plantea retos importantes para que éstos se realicen de forma eficiente.

Visión

Centroamérica será una región donde las personas y los bienes circulan de manera expedita y eficiente a través de sus fronteras internas y periféricas, de manera que los costos y tiempos de manejo de la carga se reduzcan, se haga más eficiente el paso de personas en los puestos fronterizos, se eleve la competitividad de las exportaciones se dinamicen las economías Centroamericanas.

Objetivo Estratégico

Contribuir con la puesta en marcha de la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio mediante un modelo de Gestión Coordinada de Fronteras que mejore el tránsito de personas y mercancías, los procedimientos de recaudación, control y de seguridad, de manera que se reduzcan los tiempos y costos de traslado por los pasos

fronterizos de la región y se eleve la competitividad de las economías centroamericanas.

Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y la Competitividad con énfasis en Gestión Coordinada en Fronteras.

La Estrategia, responsabilidad del COMIECO, contempla el desarrollo de acciones coordinadas con las autoridades regionales de las áreas aduaneras migratorias, sanitarias, de seguridad y economía, para actualizar el marco normativo, fortalecer los procesos informáticos, modernizar los procedimientos administrativos, estandarizar los protocolos de emisión de permisos y evaluación de plantas, entre otras, que conduzcan a una mayor eficiencia en el control fronterizo. En este sentido, se han identificado tres áreas de ejes hacia las cuales se deben orientar las acciones de modernización y fortalecimiento de los puestos fronterizos en la región:

1. La eficiencia operativa de los puestos fronterizos, en lo que se refiere a la circulación de personas y mercancías de un país a otro.
2. La modernización del marco normativo en materia aduanera, migratoria, sanitaria, comercial y de seguridad.
3. El fortalecimiento institucional en los puestos fronterizos.

Lineamientos de la Política Marco en la Gestión Coordinada de Fronteras

De manera específica, a continuación, se presentan los lineamientos contemplados en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio, donde se definen las acciones e iniciativas que se impulsarán en cada una de las tres áreas de intervención:

1. La eficiencia operativa de los puestos fronterizos

Mejorar la circulación de personas y mercancías en los puestos fronterizos, reduciendo los tiempos y costos de traslado de un país a otro; para lo

cual se deberán tomar en cuenta los siguientes lineamientos:

- a. Lograr la articulación e interoperabilidad de los sistemas de información: aduanera, migratoria, sanitaria y de seguridad. Lo cual supone actualizar equipos informáticos, desarrollar aplicaciones e interfaces, adecuar programas existentes, intercambiar bases de datos, infraestructura de información y comunicación para las gestiones de operaciones logísticas, etc.
- b. Desarrollar la integración equivalente de los sistemas de riesgo que operan en las administraciones aduaneras de los países, que permita la aplicación de criterios de selectividad homogéneos en la región.
- c. Impulsar la articulación y certificación de los sistemas de control e inspección sanitaria, que agilice el intercambio de permisos sanitarios.
- d. Fortalecer la articulación, coordinación, integración y estandarización de los procesos de control fronterizo que efectúan los países, tomando en cuenta la posibilidad de realizar integraciones virtuales o integraciones físicas que hagan más eficientes dichos procesos.
- e. Impulsar la modernización de las instalaciones fronterizas en términos de infraestructura y equipamiento.
- f. Asegurar que las comunidades fronterizas cuenten con condiciones económicas y sociales que favorezcan la sostenibilidad de las reformas a implementar.

2. La modernización del marco normativo

Modernizar y actualizar el conjunto de leyes, normas, reglamentos relacionados con las operaciones en frontera, siguiendo los lineamientos que se presentan a continuación:

- a. Modernizar y articular la legislación nacional y promover la convergencia de la normativa regional.

- b. Estandarizar y homologar los procedimientos administrativos, teniendo en cuenta las especificaciones de cada par de fronteras y adecuándolos a la vocación, retos y necesidades que les caracterizan.
- c. Homologar y armonizar las reglamentaciones técnicas que se aplican a productos perecederos, que son sujetos de inspección sanitaria en los puestos fronterizos. Se deberá evitar que las muestras para análisis bacteriológico sean realizadas en condiciones inadecuadas y que los tiempos de respuesta excedan de un número máximo de horas, a fin de reducir pérdidas del producto y la imposición de obstáculos no justificados al ingreso de mercancías.
- d. Establecer un sistema de compensación y devolución tributaria por parte de cada uno de los países (derechos de importación, gravámenes al comercio exterior, etc.), que permita evitar la doble tributación para las mercancías en tránsito.

3. Fortalecer la institucionalidad en las fronteras:

La coordinación interinstitucional de los puestos fronterizos, que supone la definición de roles, competencias y responsabilidades de los funcionarios responsables de su funcionamiento, así como de los mecanismos de coordinación con sus homólogos del otro país.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en Gestión Coordinada de Fronteras

1. Contribuir con la Implementación de las 5 medidas de corto plazo acordadas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio:
 - a. Uso de la Declaración Anticipada de Mercancías, a través de la cual se propone que los FAUCA sean transmitidos electrónicamente antes de llegar al puesto fronterizo.

- b. Agilización y coordinación de controles migratorios, lo que permitirá realizar un solo control migratorio en el país de salida e interface para la transferencia de datos al país de entrada. Los estándares para el intercambio de información entre instituciones, conlleva la adopción de estructuras uniformes de manejo de datos, que deben ser acordados por los países, así como su mecanismo operativo.
 - c. Certificados fitosanitarios y zoonosarios electrónicos, para lo cual se requerirá la creación de un sistema informatizado de envío de documentos digitales a través de SIECA como nodo regional.
 - d. Registro de unidades de transporte por medio de dispositivo de radio frecuencia (RFID), mediante la utilización de ID electrónicos para ajustar la asignación de personal en los puestos fronterizos a la demanda de servicios.
 - e. Uso de sistemas de cámara en los pasos fronterizos.
2. Desarrollo e implementación de Programas de Reforma Fronteriza y Planes Nacionales de Facilitación de Comercio en los 6 países, para ejecutar las medidas de mediano y largo plazo identificadas en la Estrategia:
 - a. Adopción de estándares internacionales.
 - b. Interoperabilidad de información.
 - c. Gestión integral del riesgo.
 - d. Operadores confiables.
 - e. Control cuarentenario.
 - f. Integración de procedimientos y control.
 - g. Infraestructura y equipamiento.
 - h. Comunidad fronteriza y seguridad.

3. Desarrollo de indicadores de gestión y monitoreo de resultados.

Además, la Política Marco apoyará las áreas de intervención considerando tres ejes transversales definidos en la Estrategia: a) Los países deberán integrar sus plataformas informáticas en una Plataforma Digital del Comercio Centroamericana, para facilitar el intercambio de información y articular sus respectivos procesos aduaneros, migratorios y de ventanillas únicas, b) Se deberá realizar una tipificación de las necesidades, demandas, vocaciones, problemas, etc. correspondientes a cada par de puestos fronterizos para adoptar medidas y soluciones binacionalmente, y c) Los países fortalecerán sus respectivos comités nacionales de facilitación del comercio, con lo cual se atenderá, además del mandato presidencial, los compromisos adquiridos por la región en el Acuerdo de Bali sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

IV. Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios

De acuerdo con estudios financiados por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón y el Banco Interamericano de Desarrollo, el sector aéreo de Centroamérica, enfrenta una serie de problemáticas que le impiden ampliar su oferta de servicios de carga y de transporte de pasajeros, para responder a las necesidades de desarrollo de la región y a las exigencias del comercio exterior. Dentro de los principales retos identificados están:

- Aumentar la capacidad de manejo de pasajeros y mercancías, lo cual supone mejorar la ubicación e infraestructura de los aeropuertos, que se encuentran en zonas residenciales, industriales o de topografía inadecuada, enfrentando serias limitaciones para la expansión física de los mismos. El crecimiento urbano en estos países ha provocado que las ciudades rodeen los aeropuertos, llevando en algunos casos, al cierre y subutilización de la capacidad instalada para movilización de carga.

Como consecuencia de esta situación, el tamaño de los aviones que pueden aterrizar en los aeropuertos

de Centroamérica, es relativamente pequeño, pues la extensión de las pistas no permite la llegada de naves de mayor tamaño, limitando los flujos de mercancías y de pasajeros que circulan a través de la región.

- Asimismo, deben ampliarse y modernizarse las instalaciones de carga de los aeropuertos, ya que éstas presentan problemas de capacidad para mercancías de todo tipo. No se dispone de cuartos fríos ni de instalaciones de bodega y almacenaje adecuados.
- Los procesos de control de carga son ineficientes debido tanto a los protocolos que se utilizan en la inspección aduanera, como a la falta de tecnología adecuada para realizar la revisión de la misma. En general, los equipos de rayos X y escáneres no poseen las especificaciones mínimas para realizar eficientemente la inspección no intrusiva de la carga. Por su parte, la revisión física y el proceso de la documentación requieren más tiempo que el observado en aeropuertos de otros países, pues los procedimientos para procesar los manifiestos de carga son inadecuados.
- En materia de administración de los aeropuertos, la cual es generalmente realizada por instituciones autónomas de los Estados, debe acelerarse la puesta en marcha de los planes de ampliación y modernización de las instalaciones aeroportuarias, pues estas mejoras son realizadas de manera muy lenta y se prevé que las inversiones destinadas a aumentar las zonas de carga se realicen en plazos de 20 a 30 años.

Esto es debido a las limitaciones fiscales que enfrentan la mayor parte de países, lo que obliga a las administraciones de los aeropuertos a recurrir a mecanismos de financiamiento como préstamos a gobiernos extranjeros, bancos regionales, emisión de deuda, etc., requiriendo la aprobación de sus respectivos Congresos y retrasando la implementación de los referidos planes de modernización y ampliación.

En este contexto, COMITRAN a través del COCESNA, ha planteado las siguientes líneas estratégicas para el desarrollo del sector:

Visión

Centroamérica brindará servicios aeronáuticos y aeroportuarios de alta calidad, ya que dispondrá de terminales aéreas modernas, con infraestructura, procesos, personal y equipos de primer nivel, que permitirán el manejo adecuado de los flujos de pasajeros y de mercancías; y dispondrá de zonas de actividad logística integradas a sus aeropuertos, que brindarán servicios de almacenaje, distribución y manejo efectivo de la carga.

Objetivo Estratégico

Elevar la calidad de los servicios aeroportuarios, tanto para el transporte de pasajeros como para el manejo de carga de alto valor agregado, de manera que la región se constituya en una plataforma logística de importancia para el comercio internacional, en la cual se desarrollen clúster aeronáuticos, se promuevan las exportaciones regionales, se propicie el establecimiento de zonas de actividad logística y de transporte multimodal, se estimule el establecimiento de nuevos proveedores de servicios aeronáuticos y se fortalezca el turismo en la región, contribuyendo a elevar la competitividad de las empresas centroamericanas y el desarrollo social de la región.

Lineamientos de la Política Marco en el Sector Aeronáutico - Aeroportuario

Para dar cumplimiento a este objetivo, COMITRAN ha definido cinco áreas de intervención hacia las cuales se deben orientar las acciones de fortalecimiento del sector aeronáutico de la región centroamericana:

1. Operatividad Aeronáutica Aeroportuaria.
2. Mejora de “Zonas Apoyo Logístico” en los aeropuertos.
3. Procesos y procedimientos en los aeropuertos.

4. Productividad Laboral en aeropuertos.
5. Fortalecimiento de los Mercados.

A continuación, se desarrollan los lineamientos que deberán observarse para cumplir con los objetivos específicos en cada una de estas áreas:

1. Operatividad Aeronáutica y Aeroportuaria

Ampliar y mejorar la infraestructura de los aeropuertos, así como modernizar su equipamiento, de forma que se atienda de manera efectiva la creciente demanda de servicios de transporte en Centroamérica, para lo cual se deberá:

- a. Planificar la construcción de nuevos aeropuertos en zonas geográficas adecuadas a los requerimientos de seguridad de aterrizaje, potencial de expansión, disponibilidad de espacios para el desarrollo de zonas de actividad logística, condiciones de conectividad y acceso a redes viales, entre otros aspectos.
- b. Ampliar y modernizar las instalaciones que actualmente operan en Centroamérica, de manera que se cuente con terminales suficientes para atender la recepción de pasajeros y carga de mercancías.
- c. Invertir en la adquisición de equipo para mejorar la operación de los aeropuertos: mangas, radares, radio ayudas, centros de control, equipo de inspección de carga (escáneres, rayos X), equipo de vigilancia y comunicación, etc.
- d. Promover la utilización de tecnologías de información y comunicaciones en los aeropuertos de la región.
- e. Mantener y mejorar los sistemas informáticos de control de los procesos realizados por las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Miembro de COCESNA.
- f. Promover la especialización y complementariedad de los principales aeropuertos de la región.

- g. Potenciar alianzas estratégicas con el sector privado, a través de socios público privados, para acelerar y hacer más eficiente la modernización y ampliación de los aeropuertos.
 - h. Promover la creación dentro de la COCESNA, de una oficina para la investigación de accidentes o incidentes de aviación en la región, cuyo objetivo será principalmente, determinar las causas de los eventos a fin de prevenirlos en el futuro.
2. Mejora de las Zonas de Apoyo Logístico en los aeropuertos

Construir y modernizar zonas de actividad logística en las inmediaciones de los aeropuertos que permitan el manejo de la carga, en un ámbito de operación co-modal, para lo cual se tendrá en consideración lo siguiente:

- a. Se deberá construir infraestructura adecuada para el almacenaje, consolidación y desconsolidación de carga, mantenimiento de la cadena de frío, tratamiento de productos a granel, manejo de productos perecederos, etc.
 - b. Se deberán proveer servicios complementarios a la operación de dichas zonas logísticas, tales como suministro de agua potable, energía eléctrica, conectividad, seguridad, alojamiento para el personal, etc.
 - c. Se deberá diseñar las zonas tomando en consideración los diferentes modos de transporte de la carga: contenedores frigoríficos, caloríficos, isoterms, cisternas para líquidos y gases, tolvas, etc. es decir, permitiendo la recepción y despacho de carga desde diferentes tipos de vehículos.
3. Procesos y procedimientos en los aeropuertos

Actualizar los reglamentos, procedimientos y protocolos que inciden en la eficiencia operacional de los aeropuertos de Centroamérica. Para ello se deberá:

- a. Homologar y agilizar los procedimientos migratorios para facilitar el ingreso y la circulación de personas en la región.
 - b. Modernizar los protocolos aduaneros de revisión de las mercancías, así como los procesos de certificación fitosanitarios, para hacer más expedito el paso de la carga en los aeropuertos.
 - c. Hacer más eficientes los mecanismos de seguridad en los aeropuertos, mediante la adopción de estándares internacionales de prevención de delitos tales como atentados, tráfico de estupefacientes, contrabando de bienes, tráfico de personas, etc.
 - d. Mantener un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia en los aeropuertos, de manera que ni la agilización de los flujos (pasajeros y carga) menoscaben la seguridad en las instalaciones, ni las medidas prevención de ilícitos vuelvan ineficiente el tránsito a través de las mismas.
 - e. Aumentar los niveles de cumplimiento de los Estados Miembro en las auditorias de Organismos Internacionales en materia de Seguridad Aeronáutica.
 - f. Mejorar la seguridad y eficiencia de las operaciones de navegación aérea en rutas de las diferentes “Regiones de Información de Vuelo” (Tanto por debajo como por encima de los 24,500 pies de altura: FIR /UIR).
4. Productividad Laboral en los aeropuertos

Elevar las competencias y capacidades del recurso humano que labora en los aeropuertos, administraciones y zonas de actividad logística, lo que significa que:

- a. Se deberá fortalecer la labor que realiza el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE), el cual forma parte de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea y tiene como objetivo gestionar la formación y capacitación técnica, operativa y de gestión del personal

de los aeropuertos y líneas aéreas. Dicho fortalecimiento incluye, entre otros aspectos, la consolidación de alianzas estratégicas con centros especializados y universidades de otros países, para ampliar su base de catedráticos e investigadores en materia de transporte y logística.

- b. El ICCAE deberá ampliar su oferta de cursos especializados, aprovechando el uso de la capacidad instalada en organismos regionales como SIECA, para atender el mercado centroamericano, así como la demanda extra-regional.
- c. Mejorar la excelencia académica en la formación aeronáutica.
- d. Mejorar en la prevención y mitigación de riesgos laborales y salud ocupacional.
- e. Promover la certificación de los procesos que se realizan en las operaciones aeronáuticas, así como de las personas que los ejecutan.

5. Fortalecimiento de los Mercados

Modernizar la normativa que regula el sector, de manera que se opere con estándares internacionalmente aceptados en materia de seguridad aeronáutica y se estimule la entrada de nuevas empresas para ampliar la oferta de servicios de transporte aéreo en la región. Para ello se deberá:

- a. Ampliar las rutas regionales y frecuencias entre los aeropuertos Centroamericanos, a través de políticas de ampliación de libertades.
- b. Incentivar el ingreso de nuevas líneas aéreas a la región, permitiéndoles el uso de las terminales aéreas, en horarios y condiciones competitivas, a fin de que la competencia mantenga precios accesibles para los consumidores.
- c. Ampliar la política de cielos abiertos en la región, estimulando la suscripción de

convenios bilaterales o regionales con otros países, de manera que se promueva el turismo en Centroamérica.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en el Sector Aeronáutico - Aeroportuario

1. Ampliar y modernizar la infraestructura aeroportuaria de Centroamérica, en el contexto de un plan de desarrollo de plataforma logística.
2. Diseñar un plan de inversiones para la construcción y ampliación de zonas de actividad logística en los actuales y futuros aeropuertos de Centroamérica, como parte de los planes de desarrollo logístico regional.
3. Identificar las oportunidades que ofrece el mundo para el establecimiento de alianzas, convenios y acuerdos que permitan ampliar la oferta del transporte aéreo y concretar inversiones público privadas en el sector aeronáutico.
4. Identificación de mecanismos innovadores para financiar las inversiones prioritarias del sector aeronáutico en la región.

V. Servicios Marítimo-Portuarios

El sistema portuario regional centroamericano se rigió hasta los años 80, bajo un esquema de administración estatal, responsable de la prestación de los servicios, construcción y mantenimiento de la infraestructura y del equipo portuario, lo que generó en la mayoría de los países un sistema portuario más o menos politizado, burocratizado, centralizado, con escaso mantenimiento de la infraestructura y del equipo, no ajustándose en su desempeño a la naturaleza de las actividades portuarias, que requiere de soluciones inmediatas en el accionar diario.

A partir de 1992, el tema de la modernización y concesión portuaria cobró fuerzas en Centroamérica en momentos en que casi todos los países ejecutaban procesos de reforma del

Estado. La mayoría de los gobiernos adquirieron conciencia de la necesidad de reformar el sistema portuario, considerando dicha reforma dentro del proceso de modernización del Estado.

En este contexto, en el cual las tendencias mundiales del comercio exterior, las obligaciones que se derivan de la suscripción de acuerdos y convenios internacionales y la evolución de la oferta de servicios marítimo-portuarios imponen considerables desafíos a las estructuras físicas, organizativas, legales, procedimentales y operativas vigentes en la región, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, COCATRAM, ha definido las siguientes líneas estratégicas para superar los retos de este importante sector.

Visión

Centroamérica será una región competitiva e integrada en el comercio marítimo mundial.

Objetivo Estratégico

Convertir a Centroamérica en una región competitiva e integrada al comercio marítimo mundial, impulsando el desarrollo y eficiencia de su oferta portuaria y adecuando sus marcos normativos a estándares internacionales, para transformarla en una plataforma logística regional de alta relevancia global y contribuir al mejoramiento de la competitividad del comercio exterior y a la integración comercial y productiva de Centroamérica.

Estrategia Marítima Portuaria Regional de Centroamérica

Para dar cumplimiento a este objetivo, la Estrategia Marítima Portuaria Regional considera la implementación de medidas encaminadas al mejoramiento del marco legal y normativo, de la conectividad marítima extra e intrarregional, de los sistemas de seguridad marítima en los países y de la oferta de los servicios transporte marítimo, para que éstos se adecúen a los requerimientos del comercio internacional.

En este sentido, se han identificado cuatro áreas de intervención hacia las cuales se deben orientar las acciones de fortalecimiento del sistema marítimo portuario de Centroamérica:

1. La oferta de transporte marítimo.
2. La capacidad operativa de los puertos.
3. La capacidad institucional de las administraciones marítimas, así como las competencias y capacidades del personal marítimo portuario.
4. La conservación de los espacios marinos y costeros.

Cada una de las iniciativas desarrolladas en esta estrategia se orientan hacia el fomento de la integración regional en materia marítimo portuaria, a través de un marco regulador que permita la modernización sistemática del mercado de servicios portuarios y transporte internacional, así como de las conexiones marítimas intrarregionales, de manera que se garantice un nivel de eficiencia competitivo, acorde con las normas de seguridad marítimo-portuaria y preservación del medio ambiente y que conlleve al fortalecimiento y desarrollo de las administraciones marítimas y portuarias.

Lineamientos de la Política Marco en el Sector Marítimo Portuario

La Política Marco se ejecutará en las cuatro áreas de intervención mencionadas, para atender de manera integral los retos que enfrenta el sector en su proceso de adecuación a las exigencias del comercio internacional. Para cada una de ellas se desarrollan a continuación los lineamientos y los objetivos específicos para la definir las acciones e iniciativas que impulsará cada uno de los gobiernos de la región:

1. **La oferta de transporte marítimo.**

Elevar la competitividad de los **Servicios de Transporte Marítimo** en Centroamérica, para lo cual:

- a. Se adoptará un sistema regional basado en la complementariedad entre puertos especializados de alimentación y distribución de cargas con puertos complementarios de transbordo hacia nuevas rutas y mercados, que amplíe la conectividad marítima (TMCD).
- b. Se articularán los sistemas de transporte marítimo y terrestre.
- c. Se integrarán los diferentes modos de transporte en las plataformas logísticas que se desarrollen.

2. La capacidad operativa de los puertos.

Mejorar la eficiencia operativa de los puertos, de manera que éstos satisfagan los requerimientos asociados con los procesos de carga y descarga, almacenamiento y distribución, lo cual supone que:

- a. Se modernizará la infraestructura física en términos de instalaciones y equipamiento.
- b. Se mejorarán los procesos de operación de forma que se asegure el cumplimiento de estándares internacionales en materia de atención a buques, cargas y pasajeros.

3. La capacidad institucional de las administraciones marítimas

Fortalecer y consolidar el rol de las Administraciones Marítimas para que éstas puedan implementar los planes nacionales y regionales de modernización de los servicios marítimo-portuarios, y desarrollar mecanismos permanentes y sostenibles de formación, capacitación, certificación y acreditación del personal, para lo que:

- a. Se les dotará de los recursos humanos, financieros, legales e institucionales necesarios para que dichas administraciones desempeñen sus funciones.
- b. Se identificarán mecanismos que aseguren la sostenibilidad operativa e institucional de sus gestiones.

- c. Se conformarán alianzas con instituciones académicas a fin de aprovechar la infraestructura instalada, experiencias previas, programas especializados ya diseñados, acreditaciones y certificaciones.
- d. Se promoverá una mayor participación de organizaciones no gubernamentales y la cooperación internacional para facilitar la implementación de los programas.

4. La conservación de los espacios marinos y costeros

Desarrollar mecanismos permanentes y sostenibles de protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras marinas y espacios marítimos, lo cual supone que:

- a. Se propiciará el involucramiento de empresas privadas y de organizaciones sin fines de lucro en el desarrollo de programas de protección y preservación del medio ambiente.
- b. Se fortalecerán alianzas con instituciones académicas para incorporar en sus respectivos currículos la problemática del deterioro de las costas y espacios marítimos y realizar un proceso permanente de culturización y sensibilización.
- c. Se involucrará a organizaciones no gubernamentales especializadas y a la cooperación internacional en la identificación de mecanismos sostenibles de preservación de estos espacios.

Cada una de estas intervenciones deberá realizarse dentro de una **Política Comunitaria** que permita abordar de manera articulada, coordinada, complementaria e integral la implementación de iniciativas nacionales y regionales en materia de: Inversiones en infraestructura y equipamiento, adopción de sistemas y conexiones intermodales, establecimiento de sistemas de seguridad, y aprovechamiento de apertura comercial para incrementar la demanda de servicios, entre otras.

De manera que los retos y desafíos identificados en cada una de estas áreas, así como las acciones para enfrentarlos, posean un abordaje regional.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en el Sector Marítimo-Portuario

A continuación, se presentan de manera indicativa las acciones que los gobiernos de Centroamérica podrían llevar a cabo en el corto plazo, para implementar la presente política, las cuales se consideran fundamentales para la realización de proyectos y programas de más largo plazo.

1. Formulación de un marco de política comunitario regional para la implementación articulada y coordinada de inversiones en infraestructura portuaria, el desarrollo de plataformas logísticas que promuevan las conexiones intermodales, la adopción de programas de seguridad marítima y la puesta en marcha de programas de protección ambiental, entre otros aspectos de interés común.
2. Diseño e instauración de un sistema regional de transporte marítimo de corta distancia para aumentar los índices de conectividad marítima a nivel extra e intrarregional.
3. Elaboración de planes maestros de desarrollo portuario para los principales puertos de la región, que contemple la definición de proyectos de mejora de infraestructura (instalaciones y equipamiento), armonización de procesos de operación en apego a estándares internacionales, modernización de marcos legales, organizativos y regulatorios, y la integración de los distintos modos de transporte (inter-operabilidad).
4. Definición, diseño y desarrollo de infraestructura logística especializada en los diferentes países, en lo que respecta a plataformas logísticas nacionales, y específicamente, a Zonas de Actividades Logísticas.

5. Diseño e implementación de un programa de actualización normativa y regulatoria que conduzca a una operación eficiente de las terminales portuarias, promoviendo la adhesión, ratificación e implementación de convenios internacionales, la adopción de prácticas competitivas de los servicios portuarios y marítimos, así como la participación del sector privado en el desarrollo de inversiones portuarias.
6. Desarrollo, fortalecimiento y consolidación de las Administraciones Marítimas nacionales y puesta en marcha de programas de formación técnica y capacitación para personal marítimo portuario.
7. Desarrollo de un programa regional de manejo costero integrado y concientización ambiental para la protección, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras marinas y espacios marinos, junto a la elaboración y desarrollo de planes nacionales de contingencia.

VI. Servicios de Transporte Ferroviario

Centroamérica transporta casi la totalidad de su carga a través del sistema carretero, lo cual se traduce en un permanente problema de mantenimiento de su red vial. A esta situación, que afecta directamente la sostenibilidad de las obras de paso, se suman los graves problemas de congestión de la red y de los puestos fronterizos, asociados con el tránsito de camiones y vehículos pesados, todo lo cual redundará en elevados costos de reparación y rehabilitación de las carreteras y en el bajo desempeño logístico de la región.

Una de las alternativas para hacer frente a esta situación es la reactivación del sistema ferroviario, la cual contribuiría a desarrollar una adecuada conectividad intermodal de los centros de producción agrícola, puertos, aeropuertos, áreas industriales y zonas de actividad logística de Centroamérica.

Diferentes diagnósticos sobre este sector revelan que los sistemas ferrocarrileros de Centroamérica se encuentran prácticamente abandonados y se caracterizan por su obsolescencia y desarticulación ya que perdieron su operatividad y vida útil desde hace más de 25 años. Por lo tanto, para dinamizar el sector se necesita realizar inversiones significativas en habilitación de las vías férreas, adquisición de locomotoras y vagones, construcción y equipamiento de estaciones bajo la lógica de nodos inter-modales y capacitación del personal tanto relacionado con la operación de los ferrocarriles, como con la administración de los sistemas.

Según investigaciones recientes, la rehabilitación del sistema ferroviario en Centroamérica requeriría el reemplazo de la vía de trocha angosta (de 914 mm), que operaba principalmente en Guatemala, El Salvador y Honduras, por una trocha media o estándar internacional (de 1,435 mm), para hacer viable la conexión de estos países con Costa Rica y Panamá, y unir el ferrocarril de Centroamérica con los sistemas ferroviarios de México, los Estados Unidos y Canadá. Además de la adquisición de nuevos trenes y equipamiento de las estaciones, la puesta en funcionamiento del sistema supondría la recuperación de segmentos de vía que están totalmente destruidos o han sido ocupados para establecer asentamientos humanos, los cuales tendrían que ser reubicados.

No obstante, el estudio de factibilidad elaborado por el BID en 2014, concluye que las inversiones en este rubro serían viables y generarían una rentabilidad superior a las tasas de mercado vigentes, si se cumplen determinadas condiciones de demanda, ingresos, costos, y operación del sistema.

Además, para que estas inversiones no se constituyan en una carga fiscal excesiva para los Gobiernos de Centroamérica, el nuevo sistema podría operar a través de concesionarios privados o bajo la figura de socios público-privados, tal como ocurre en otros países.

En este contexto, conscientes de la necesidad de que Centroamérica cuente con un moderno

sistema de plataformas logísticas intermodales, COMITRAN establece los siguientes lineamientos estratégicos en materia de transporte ferroviario.

Visión

Centroamérica contará con un sistema ferroviario moderno, con una flota de trenes y una red de vías en conformidad con estándares internacionales, que brindará servicios de transporte a personas y mercancías de manera económica, segura y sostenible, y se integrará con la red de ferrocarriles de Mesoamérica, Estados Unidos y Canadá, contribuyendo a facilitar el comercio regional, a reducir los costos de operación de las empresas y a elevar la competitividad de las economías de la región.

Objetivo Estratégico

Reactivar los sistemas ferroviarios nacionales a través de modelos de gestión modernos, efectivos, y sostenibles, que ofrezcan servicios de transporte de personas y mercancías, eficientes, seguros, sustentables y de bajo costo, que se integren al sistema logístico multimodal de la región (transporte carretero, marítimo y aéreo) y a los ferrocarriles de Mesoamérica, con el propósito de estimular las exportaciones hacia Norte y Sur América, reducir los costos de mantenimiento de la red vial, favorecer la preservación del medio ambiente, elevar la competitividad de las economías de Centroamérica y contribuir a su desarrollo económico y social.

Lineamientos de la Política Marco en el Sector Ferroviario

Para atender el objetivo propuesto, COMITRAN ha definido las siguientes áreas específicas de intervención:

1. Desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario y de la infraestructura de conexión inter-modal.
2. Fortalecimiento de la administración del sistema ferroviario.

3. Capacitación del personal del sistema ferroviario.
4. Relocalización de asentamientos establecidos en vías férreas.
5. Definición de mecanismos de financiamiento sostenible.

A continuación, se presentan los objetivos específicos y lineamientos relacionados con cada una de las áreas planteadas:

1. Desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte ferroviario y de la infraestructura de conexión inter-modal.

Reactivar el sistema ferroviario centroamericano, mediante la determinación de los trazos de la red, construcción y rehabilitación de las vías, adquisición del equipo y construcción de estaciones, con perspectiva logística multimodal. Para esto se deberán atender los siguientes lineamientos:

- a. Proyectar y desarrollar progresivamente los tramos ferroviarios nacionales de transporte de carga y pasajeros, de acuerdo a los estudios de factibilidad y en el marco del desarrollo de plataformas logísticas intermodales.
- b. Integrar el transporte ferroviario con los modos de transporte carretero, aéreo y marítimo, según las condiciones propias de las diferentes redes nacionales y articularlo con la red regional centroamericana (con «perspectiva mesoamericana» para una fase posterior).
- c. Promover el transporte ferroviario de personas como parte del sistema integrado de movilidad urbana e inter-urbana, considerando el desarrollo de “trenes de corta distancia o de cercanía” para el desarrollo de los territorios en el plano sub-nacional.
- d. Atender las demandas y prioridades establecidas en las estrategias de desarrollo productivo de los países, en materia de logística y movilidad.

2. Fortalecimiento de la administración del sistema ferroviario.

Implementar un modelo de gestión eficiente y sostenible de los activos nacionales y regionales en el sector ferroviario, que permita el uso óptimo del sistema, el cumplimiento de normativas de seguridad y la preservación del medio ambiente, la biodiversidad y los ecosistemas, para lo cual se deberá atender los siguientes lineamientos:

- a. Conformar o reactivar las agencias nacionales en los países de Centroamérica que actuarán como autoridades responsables de la administración y seguridad ferroviaria.
- b. Dotar a las autoridades de transporte ferroviario de los recursos humanos, financieros y administrativos para el desempeño adecuado de la gestión administrativa del sistema ferrocarrilero.
- c. Definir los procesos, procedimientos, normativas, reglamentos y regulaciones que garanticen el óptimo funcionamiento del servicio de transporte de trenes en la región.
- d. Determinar el uso potencial de los bienes públicos relacionados con los derechos de vía, estaciones, terrenos y activos de cada uno de los países, de manera que el nuevo sistema no consuma recursos públicos innecesariamente: Por ejemplo, orientar los rieles en desuso hacia la construcción de obras públicas como puentes, obras de paso, puentes peatonales, columnas y vigas para la construcción de soluciones habitacionales, entre otras.
- e. Implementar las medidas necesarias para una eficiente gestión del riesgo y adaptación al cambio climático, de manera que se logre un sistema ferroviario resiliente, respetando la biodiversidad y evitando causar impactos negativos en el medio ambiente.
- f. Desarrollar una cultura de transporte alternativo y de servicios de calidad al usuario.

3. Capacitación del personal del sistema ferroviario.

Desarrollar las capacidades y competencias del personal del sistema ferroviario, a través de un proceso permanente de formación, certificación y evaluación de los mismos, abarcando las áreas de servicios de apoyo y mantenimiento a los trenes y líneas, administración de la infraestructura, conducción y manejo de locomotoras, supervisión de tráfico y formación de trenes. Para este propósito, se deberán atender los lineamientos siguientes:

- a. Aprovechar la institucionalidad y capacidad instalada en la región para el desarrollo de programas de entrenamiento a operadores de trenes, mecánicos, supervisores de tráfico, guardas, señaleros, guardabarreras, jefes/auxiliares de estación, cambistas, banderilleros, etc.
 - b. Establecer mecanismos permanentes de evaluación del personal y promover la certificación y cultura de calidad en el sistema ferroviario.
 - c. Formar una cultura de respeto y cumplimiento de reglas y procesos en los usuarios y en los servidores del sistema.
 - d. Establecer requisitos de educación y experiencia profesional especializada, para los funcionarios que ocupen posiciones de dirección en el sistema ferrocarrilero centroamericano, de manera que se garanticen estándares de seguridad y efectividad en la operación.
4. Relocalización de asentamientos establecidos en las vías.

Realizar el proceso de desocupación de las líneas ferroviarias tomando en consideración las necesidades de habitación de las familias desalojadas. Para estos efectos, se deberá:

- a. Implementar una política responsable de desafectación de derechos de vía del ferrocarril en Centroamérica.

- b. Proporcionar alternativas dignas a familias que habitan derechos de vía, procurando la legalización de la transferencia de propiedad y el acceso a servicios públicos en los nuevos asentamientos.

5. Definición de mecanismos de financiamiento sostenible.

Contar con alternativas financieras sostenibles para poner en funcionamiento el sistema, es decir, llevar a cabo la construcción de la infraestructura, el equipamiento y la operación del mismo. Para ello, se tendrán en cuenta los siguientes lineamientos:

- a. Evitar en la medida de lo posible la utilización de recursos públicos para el desarrollo del sistema, dando un rol central al sector privado en la nueva actividad ferroviaria, ya sea través de concesiones o Asociaciones Público-Privadas.
- b. Identificar mecanismos de atracción de inversiones privadas a este rubro estratégico.
- c. Elaborar o actualizar la normativa legal que regula los APP, para disponer de reglas claras para los inversionistas y los estados, en materia de aseguramiento de las condiciones de operación y solución de controversias.
- d. Evaluar alternativas de financiamiento para aquellos Gobiernos de Centroamérica que decidan desarrollar sus sistemas ferroviarios con fondos públicos.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en el Sector Ferroviario

- 1. Elaborar un Plan Maestro del Desarrollo Ferroviario Regional.
- 2. Realizar o actualizar estudios de viabilidad económica, financiera, social y ambiental del desarrollo de una conexión ferroviaria de carga y pasajeros a nivel regional.
- 3. Realizar un censo de asentamientos humanos en los derechos de vía.

4. Desarrollar la normativa legal para la regulación del sistema de transporte ferrocarrilero en los países de Centroamérica.
5. Promover la reactivación y modernización de las conexiones ferroviarias existentes, priorizando los tramos a desarrollar.
6. Desarrollar o modernizar el sistema de tren de pasajeros.

VII. Servicios de Infraestructura Vial y de Transporte Terrestre

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la infraestructura básica y la provisión eficiente de servicios de infraestructura son vehículos de cohesión territorial, económica y social porque integran y articulan el territorio, lo hacen accesible desde el exterior y permiten a sus habitantes conectarse con el entorno, además de dotarlo de servicios fundamentales para la producción y para el mejoramiento de las condiciones y calidad de vida de las personas.

A pesar de su evidente importancia para el desarrollo de la región, la calidad y cobertura de la infraestructura vial y de los servicios de mantenimiento a las carreteras y puentes en Centroamérica, no responden a las necesidades de crecimiento de las economías del Istmo, de forma que, de acuerdo con la CEPAL, tanto el stock como la calidad de la infraestructura disponible pueden constituirse en un serio obstáculo al desarrollo económico y social futuro de estas naciones.

Este déficit se ve exacerbado por la mayor demanda de servicios de transporte, infraestructura vial y servicios logísticos que conlleva la reciente construcción de los nuevos complejos de esclusas, que han duplicado la capacidad de operaciones del Canal de Panamá. Dicha ampliación, brinda la oportunidad a Centroamérica de constituirse en un nodo logístico de nivel mundial, pero al mismo tiempo hace más evidente el rezago en la adecuación de sus carreteras, puentes, túneles, sistemas de drenaje, calles y vías férreas. En efecto, expertos en la materia aseguran que los países centroamericanos deben mejorar radicalmente su

infraestructura intermodal de puertos y de rutas, así como la calidad de servicios de transporte por camión para poder descargar y transportar de manera más eficiente y competitiva cargamentos más voluminosos.

En este contexto, el Consejo de Ministros Transporte de Centroamérica ha definido una agenda estratégica que prioriza el desarrollo de la infraestructura y el aseguramiento de la conectividad regional, a través de la ejecución de proyectos como el Corredor del Pacífico, la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, la modernización de la infraestructura en zonas fronterizas y el desarrollo de plataformas multimodales de transporte; así como la adopción de medidas para blindarla ante los efectos del cambio climático y garantizar su resiliencia en un entorno donde cada vez es más frecuente la ocurrencia de desastres naturales.

Visión

Centroamérica será una región con una infraestructura vial integrada, moderna y resiliente, capaz de garantizar la movilidad efectiva, económica, universal y segura de las personas, así como el transporte eficiente de mercancías a través de su territorio para fomentar la integración productiva y la inserción competitiva en el comercio internacional.

Objetivo Estratégico

Ampliar, renovar, modernizar y conservar el sistema de carreteras, puentes, túneles y otras obras de paso, de acuerdo con estándares de calidad internacionalmente aceptados, de manera que la región fortalezca la gestión integral de sus activos viales y cuente con corredores logísticos funcionales, resilientes y seguros, debidamente articulados con los diferentes modos de transporte regional y a través de los cuales se desarrolle la movilidad efectiva y eficiente de las personas y las mercancías, estimulando el comercio, la conectividad entre los centros de producción - consumo y promoviendo el

desarrollo e integración de las economías Centroamericanas.

Lineamientos de la Política Marco en Infraestructura Vial

Para dar cumplimiento a este objetivo, COMITRAN ha priorizado la gestión integral de los activos viales en una agenda de planificación de alcance regional, articulada sobre cinco áreas de intervención hacia las cuales se deben orientar las acciones de fortalecimiento de la infraestructura vial de la región centroamericana:

1. La mejora en la calidad y capacidad de la red vial: carreteras, puentes, túneles, sistemas de drenaje, caminos rurales, cruces urbanos y otras obras de paso.
2. El fortalecimiento de la sustentabilidad y sostenibilidad de la infraestructura vial.
3. El aumento de la cobertura y conectividad de la red vial, de manera articulada a los diferentes modos de transporte, incluyendo caminos rurales.
4. La mejora de la resiliencia y seguridad de la infraestructura, y
5. La mejora en la calidad de la oferta de servicios de transporte, la capacidad institucional y el marco normativo relacionado con la infraestructura vial.

Las iniciativas en esta política conformarán un proceso sistemático de planificación, ejecución, monitoreo y evaluación de proyectos de ampliación, modernización y mantenimiento de la infraestructura vial de la región. A continuación, se desarrollan los lineamientos que deberán observarse para cumplir con los objetivos específicos en cada una de estas áreas:

1. La mejora en la calidad de la red vial

Impulsar la mejora de la red de transporte carretero regional para atender la demanda creciente de tránsito, para lo cual:

- a. Se modernizará la red según las normas, estándares y especificaciones técnicas internacionales, para que la operación del tránsito regional se realice en condiciones óptimas de seguridad y eficiencia.
- b. El desarrollo de nuevas carreteras, la rehabilitación y mejoramiento de las vías existentes, la construcción y reemplazo de puentes dañados o temporales, se realizará de manera que se garantice la integración de los diferentes modos de transporte en las plataformas logísticas que se desarrollen.
- c. Se establecerán sistemas de monitoreo y evaluación que permitan la medición de los resultados e impactos de las inversiones en la infraestructura vial, sobre variables de desarrollo en cada uno de los países y la región Centroamericana.

1. El fortalecimiento de la sustentabilidad y sostenibilidad de la infraestructura vial.

Desarrollar mecanismos de sostenibilidad financiera y operativa de la red vial y asegurar que la infraestructura sea sustentable, para lo cual:

- a. Se promoverá el fortalecimiento de fondos nacionales de conservación vial y/o la creación de estos fondos en los países donde no se cuente con esta institución.
- b. Se implementarán programas permanentes de mantenimiento preventivo y correctivo de carreteras, puentes y otras obras de paso.
- c. Se adoptarán y desarrollarán tecnologías de transporte limpio, para reducir los niveles de contaminación y promover el ahorro energético.
- d. La planificación y construcción de la red deberá respetar los corredores biológicos, a través de los cuales circula la fauna y crece la flora mesoamericana, de forma que el desarrollo de la infraestructura vial no suponga la destrucción los ecosistemas de la región.

2. El aumento de la cobertura y conectividad de la red vial.

Mejorar la cobertura y conectividad de la red vial, para elevar la competitividad de las economías, favorecer la integración de los territorios y contribuir a la mejora en las condiciones de vida de las poblaciones rurales. Para estos efectos:

- a. Se atenderán prioritariamente las obras de infraestructura de los corredores logísticos, de manera que se mejore el desempeño logístico de la región y se atiendan más eficientemente las demandas del comercio intrarregional y con el resto del mundo.
 - b. Articular eficientemente la red vial a los diferentes modos de transporte.
 - c. Se armonizará la ampliación y modernización de la red de carreteras con las prioridades estratégicas de ordenamiento, integración y desarrollo equitativo de los territorios, de forma que eleven las vocaciones y potencialidades económicas de esos territorios y del país.
 - d. Se asegurará una adecuada transitabilidad y cobertura de la red vial secundaria y terciaria.
 - e. Se promoverá la integración de la red vial de la región centroamericana con la de las demás naciones mesoamericanas, México, Colombia, Belice y República Dominicana, a través de las diferentes formas de transporte multimodal.
 - f. La infraestructura vial será ampliada y modernizada en armonía con las políticas de fomento y desarrollo productivo de la región, de manera que facilite el transporte de personas, insumos, equipo y productos terminados de las ramas de actividad económica prioritizadas.
3. La mejora de la resiliencia y seguridad de la infraestructura.

Mejorar la seguridad de la infraestructura, tanto en términos de las características técnicas de las vías, como de su capacidad de resistencia ante factores exógenos adversos, de manera que se reduzcan

los costos y riesgos del transporte de carga y de pasajeros. Para estos efectos:

- a. Se impulsarán acciones para blindar la infraestructura regional y asegurar su resiliencia ante los efectos del cambio climático y la ocurrencia de desastres naturales, tales como tormentas, inundaciones, derrumbes, terremotos, etc.
 - b. Se mejorará la señalización en la infraestructura vial con base en el Acuerdo Centroamericano de Señales Viales Uniformes, realizando las tareas bajo las mejores prácticas internacionales y se adoptarán mecanismos modernos de control de tráfico nacional e internacional.
 - c. Se mantendrán controles en las carreteras para asegurar un tratamiento adecuado al tránsito de mercancías peligrosas, cargas a granel, equipos pesados y/o sobre dimensionados, etc.
 - d. Se coordinarán esfuerzos con las autoridades responsables de la seguridad pública o ciudadana, de los diferentes países para elevar la vigilancia en las carreteras, con lo cual se reducirán los costos del transporte de carga a través de la región.
 - e. Se incorporará el uso de tecnologías de información y comunicaciones en la prestación de servicios de transporte de personas y mercancías.
4. La mejora en la calidad de la oferta de servicios de transporte, la capacidad institucional y el marco normativo relacionado con la infraestructura vial

Contribuir a la mejora en la calidad de los servicios de transporte y consolidar una red institucional que cuente con los recursos, capacidades, sistemas de gestión, procedimientos de trabajo y marco regulatorio adecuados para el eficaz desempeño de sus funciones. Para lo cual:

- a. Se fomentarán condiciones de libre competencia en el sector de transporte, tanto de pasajeros como de carga, de manera que se reduzca la concentración de la oferta de estos servicios y se promueva la mejora en la productividad, calidad y eficiencia en el mercado.
- b. Se deberá modernizar y armonizar los marcos regulatorios para mejorar la provisión de servicios de transporte terrestre de carga entre los países de la región.
- c. Se establecerán programas de capacitación y evaluación permanentes para los actores clave del sector transporte: motoristas (pilotos o choferes), transportistas y personal de la administración.
- d. Se actualizará la reglamentación en materia de requerimientos técnicos, señalización, pesos máximos de carga, sanciones por violación al debido uso de la red vial, etc., de manera que se disponga de un marco normativo moderno y acorde con la dinámica del comercio internacional.
- e. Se modernizará el sistema de control de pesos y dimensiones para toda la red nacional y regional, con el fin de garantizar el buen desempeño y vida útil de las vías. Se incluye bajo este precepto, el control diurno y nocturno en las principales carreteras y la armonización de un formulario para el transporte de cargas especiales e indivisibles.
- f. Se desarrollará la reglamentación para la correcta aplicación del Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carreteras, en materia de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Carga, a fin de homologar criterios nacionales dentro del ámbito regional, relacionados con las disposiciones de pesos máximos admisibles y dimensionamiento de unidades vehiculares.
- g. Se impulsará la estandarización de normas técnicas y especificaciones que rigen a la infraestructura vial, en armonía con los manuales que incrementan la resiliencia

de las carreteras y puentes aprobados por COMITRAN, por ejemplo, el “Manual de Consideraciones Técnicas Hidrológicas e Hidráulicas para la Infraestructura Vial en Centroamérica”.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco

Elaboración o actualización de planes maestros de desarrollo vial, es decir, programaciones indicativas quinquenales y de largo plazo y proyección de inversiones del sector vial: construcción de nuevas vías nacionales y rurales, mantenimiento de las redes nacionales prioritarias y secundarias, obras de protección, drenajes en ríos, bordas, atención de cárcavas, mantenimiento de taludes, puentes y obras de paso.

1. Continuar con las mejoras de los corredores de prioridad logística regional que conforman la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, RICAM, bajo estándares uniformes de diseño físico y operación, lo que incluye finalizar la modernización del Corredor Pacífico.
2. Modernización y armonización de marcos regulatorios para mejorar la provisión de servicios de transporte terrestre de carga en la región.
3. Fomentar la libre competencia en el sector de transporte de carga, en concordancia con la organización de los mercados y el manejo de mercadería en traslados hasta su destino final y retorno con nueva carga.
4. Desarrollo de programas de caminos rurales, que faciliten su interconectividad con las vías de acceso hacia los centros de comercio y consolidación de carga.
5. Elaboración e implementación del Programa Regional de Seguridad Logística.
6. Desarrollo del sistema regional de conteo de tránsito y red de básculas de pesaje para transporte de carga.

VIII. Servicios de Logística Urbana

La logística de carga, es una actividad fundamental para el desarrollo económico de los centros urbanos de Centroamérica. Sin embargo, ésta ha generado una serie de impactos económicos, sociales y ambientales que no son cubiertos por los prestadores del servicio, generando una serie de externalidades negativas tales como congestión, contaminación del aire por emisión de gases, deterioro de la infraestructura, ruido y accidentes de tránsito, entre otros. Estos problemas requieren soluciones integrales, ya que afectan a una gran diversidad de actores: oferentes y demandantes del servicio, autoridades locales y usuarios de la vía pública, y representan costos significativos para nuestros países.

La desvinculación y falta de complementariedad entre los procesos de planificación del desarrollo urbano y del transporte de carga ha conducido a un crecimiento desordenado de las ciudades centroamericanas y al desarrollo de una infraestructura inadecuada para responder a las necesidades de transporte de carga en la región.

En ese sentido, es necesario que Centroamérica avance hacia la construcción de un Sistema Inteligente de Transporte, a través del cual:

- Se mejore la relación entre los usuarios, los vehículos y la infraestructura vial;
- Se integren de manera más eficiente los diferentes modos de transporte;
- Se armonicen los intereses de los peatones y pasajeros, con los de los demandantes/ofertantes del transporte de carga (productores, distribuidores y consumidores);
- Se complemente el ordenamiento territorial con el ordenamiento logístico.

Para ello, es necesario que las autoridades de la región adopten medidas restrictivas como:

- La definición de horarios especiales para que los vehículos de transporte tengan acceso a las zonas urbanas y realicen las actividades de carga/descarga de productos.
- La delimitación de zonas ambientales donde éstos no puedan circular, y

- El cobro de tasas o cuotas por el uso de vialidades.

No obstante, además de estas prohibiciones/penalizaciones, en Centroamérica debe abordarse la problemática de manera integral, es decir, deben proponerse soluciones para que las actividades del comercio no se vean obstaculizadas por una mala distribución de las mercancías en los espacios urbanos, donde se concentran las principales áreas de consumo:

- Conectar adecuadamente los corredores y rutas de carga con las ciudades y municipios para hacer posible la distribución zonal y el acceso local, con las dimensiones adecuadas para la circulación de los vehículos pesados.
- Construir centros de consolidación (soporte logístico de plataformas), creando zonas logísticas con funciones diversas, buena accesibilidad, conectividad y ubicación.
- Invertir en el equipamiento adecuado para la distribución de mercancías en áreas urbanas: micro-plataformas de logística urbana, bahías para operaciones de carga y descarga, sistemas de información en tiempo real, de forma que se ordenen las actividades de distribución y entrega de mercancías, sin impedir la facilitación del comercio.

En síntesis, las soluciones a las externalidades mencionadas requieren hacer uso óptimo del suelo y la infraestructura vial, reducir el impacto ambiental, disminuir el número de desplazamientos y kilómetros recorridos e incentivar la eficiencia de los transportistas de carga.

Visión

Centroamérica contará con un Sistema Inteligente de Transporte de Carga en las áreas urbanas, que integre de manera eficiente los diferentes modos de transporte para brindar servicios logísticos económicos, accesibles y de alta calidad; que atienda tanto las necesidades de los productores, distribuidores y consumidores, como las de los

peatones y pasajeros; que permita el ordenamiento de las ciudades y ofrezca condiciones óptimas para la distribución de mercancías; favoreciendo así la competitividad de las empresas, la facilitación del comercio y el desarrollo económico de la región.

Objetivo Estratégico

Optimizar la distribución de productos en las ciudades de la región, mediante el desarrollo de un Sistema Inteligente de Transporte de Carga, que mejore la logística urbana en una perspectiva sistémica de articulación modal, haga más eficientes las cadenas de abastecimiento de mercancías, reduzca los costos de operación de las unidades productivas, facilite el comercio regional, mejore la competitividad de las exportaciones y contribuya a dinamizar las economías de Centroamérica.

Lineamientos de la Política Marco en Logística Urbana

Para dar cumplimiento a este objetivo, COMITRAN ha definido cuatro áreas de intervención hacia las cuales se deben orientar las acciones de fortalecimiento de la logística urbana de la región centroamericana:

1. Conexión de los corredores logísticos estratégicos, nacionales y regionales, con los accesos a áreas urbanas.
2. Modernización y desarrollo de infraestructura y equipamiento de plataformas logísticas que favorezcan la distribución en áreas urbanas.
3. Mejora en la calidad de la oferta de servicios de logística urbana.
4. Fortalecimiento de la institucionalidad.

1. Conexión de los corredores logísticos estratégicos con los accesos a áreas urbanas

Establecer rutas de transporte de carga óptimo, debidamente articulado con las ciudades y alineado con estrategias de desarrollo territorial y sectorial, que faciliten el comercio local, nacional e internacional. Para el cumplimiento de este objetivo se deberá:

- a. Articular la planificación e implementación de los proyectos de desarrollo logístico con el ordenamiento de las zonas urbanas, de manera que se optimice el uso del suelo y de la infraestructura vial de la región.
 - b. Establecer y normar las rutas y horarios óptimos para el tráfico del transporte de carga multimodal dentro de los territorios nacionales, en los pasos de frontera/aduanas y dentro de las zonas urbanas.
 - c. Delimitar zonas ambientales donde los vehículos de transporte de mercancías no podrán circular y coordinar acciones con las autoridades de tránsito para que se cumpla la normativa.
2. Modernización y desarrollo de infraestructura y equipamiento de plataformas logísticas que favorezcan la distribución en áreas urbanas.

Establecer plataformas logísticas competitivas, que permitan un adecuado manejo de la carga destinada a abastecer las ciudades de la región, para lo cual se deberá:

- a. Construir o reubicar centros de consolidación o plataformas logísticas en las periferias de las ciudades que ofrezcan servicios diversos, buena accesibilidad, conectividad y ubicación, con base en estudios de inteligencia sobre demanda efectiva y potencial, y tomando en cuenta criterios de especialización e integración complementaria.
- b. Estimular la inversión en equipamiento adecuado para la distribución de mercancías en áreas urbanas: micro-plataformas de logística urbana, bahías para operaciones de carga y descarga, sistemas de información en tiempo real, etc.
- c. Identificar mecanismos de financiamiento para el desarrollo de estas plataformas, bajo esquemas de inversión (APP, concesiones, emisión de títulos, préstamos, etc.) técnicamente consistentes.

3. Mejora en la calidad de la oferta de servicios de logística urbana.

Desarrollar un sistema de transporte de bienes altamente competitivo que produzca, de manera continua, servicios logísticos diversificados de alta calidad para atender la demanda de las áreas urbanas.

- a. Promover una planificación estratégica del transporte de la cadena logística urbana que incluya la participación activa y sistemática de proveedores y usuarios, para asegurar una gestión integrada y eficiente de servicios logísticos, que se oriente a costos minimizados, entregas justo a tiempo, con perspectiva multimodal y regional.
- b. Establecer rutas de transporte intermodal a nivel nacional, centroamericano y mesoamericano, que se articulen con puntos de conexión y acceso a áreas urbanas.
- c. Considerar en los planes estratégicos el desarrollo de plataformas de alimentación de carga y pasajeros que permitan el uso del ferrocarril y transporte marítimo de corta distancia, para abastecer las ciudades de Centroamérica.
- d. Implementar un programa de renovación del parque automotor de las empresas de transporte de carga, con base en criterios técnicos, sociales y económicos.
- e. Incorporar el uso de tecnologías de información y comunicación en la distribución de la carga urbana e identificar opciones alternativas para brindar estos servicios, como el uso de bicicletas, motocicletas, etc.
- f. Crear o modernizar la normativa para permitir la libre entrada al mercado de transporte de carga, promover la estandarización de los servicios de transporte y logísticos, evitar prácticas monopólicas u oligopólicas.
- g. Monitorear y evaluar las tendencias de la oferta y demanda de servicios logísticos

urbanos mediante un sistema de indicadores cuantitativos y cualitativos.

- h. Promover la modalidad de logística colaborativa entre los empresarios del sector privado, de manera que se implementen soluciones más efectivas y económicas a las necesidades del transporte de carga en las ciudades.

4. Fortalecimiento de la normativa e institucionalidad

Modernizar y fortalecer las instituciones responsables de la administración del transporte de carga y actualizar la normativa que regula la prestación de sus servicios en la región.

- a. Crear en cada uno de los países las condiciones institucionales, de talento humano, normativo, financiero y operativo para administrar de manera efectiva los sistemas de transporte de carga y coordinar las acciones necesarias para que se logre una integración efectiva de las rutas logísticas centroamericanas.
- b. Establecer programas de certificación y capacitación permanente del recurso humano especializado en los diferentes modos de transporte, en particular, aquellos que conducen vehículos de carga en los espacios urbanos.
- c. Evaluar la pertinencia del cobro de tasas o cuotas por el uso de vialidades, a fin de fortalecer el fondo de conservación vial, desincentivar los congestionamientos en las ciudades y ordenar el uso de los espacios en las áreas urbanas.
- d. Actualizar la normativa regional en materia de circulación de vehículos de carga por la red de carreteras centroamericanas, de forma que se normen entre otros aspectos, las condiciones de acceso y circulación de los mismos en las áreas urbanas, el uso del suelo, el manejo del tráfico y congestionamiento en las ciudades, el monitoreo y evaluación de

los niveles de contaminación ambiental en las áreas urbanas, el control y la supervisión de la calidad de los equipos rodantes y los mecanismos de conservación de la red, ante el desgaste que produce el paso de camiones pesados.

- e. Articular el trabajo de las autoridades nacionales y las municipalidades para identificar soluciones integrales a los problemas generados por el transporte de carga en las ciudades de la región.

Acciones e Iniciativas Prioritarias de la Política Marco en Logística Urbana

1. Elaboración de Planes Urbanos Logísticos para la gestión de carga en los países de Centroamérica.
2. Finalización de los Planes Nacionales de Logística de carga de los 6 países, identificando las principales áreas de actividad logística que deben fortalecerse en la región.
3. Planificación y desarrollo de Plataformas Logísticas Urbanas, como centros integrados de mercancías, puertos secos, zonas de actividad logística en puertos y aeropuertos, etc.
4. Actualización y armonización de las normativas nacionales y regionales en materia de transporte de la cadena de suministro, que incluya los elementos necesarios para una efectiva adaptación al cambio climático, gestión de riesgos y minimizar los impactos ambientales negativos.



— P O L Í T I C A —

MARCO REGIONAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

DE CENTROAMÉRICA

"Centroamérica será una región más integrada y competitiva, que moviliza su población y su cadena de suministros de manera efectiva, que incrementa y diversifica su comercio, que potencia la complementariedad y la transformación productiva regional (cadenas de valor), promueve un desarrollo territorial sostenible, equilibrado y resiliente y mejora la calidad de vida de su población."

