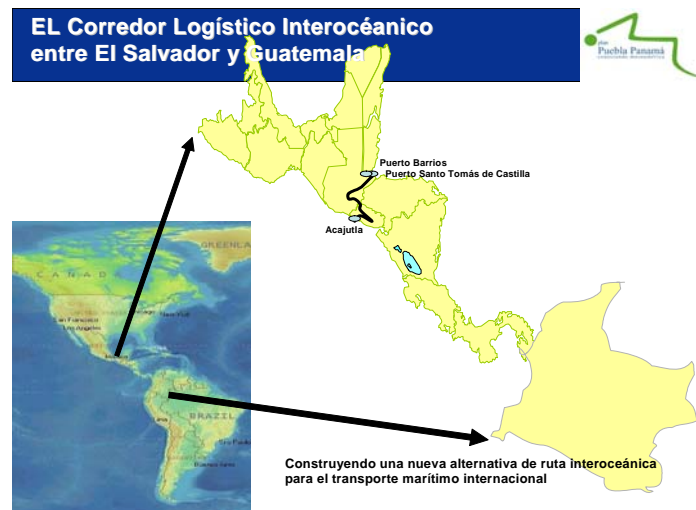




PROYECTO:

CORREDOR LOGISTICO INTEROCEANICO DE ACAJUTLA (EL SALVADOR) / PUERTO SANTO TOMAS DE CASTILLA Y PUERTO BARRIOS (GUATEMALA).



JUSTIFICACION DEL PROYECTO:

- Hoy día el comercio internacional crece a pasos acelerados, principalmente entre China, los países asiáticos y Estados Unidos. En ese sentido en los últimos años se ha producido un crecimiento inédito en el movimiento de carga contenedorizada entre Asia y los Estados Unidos. (Entre 2005 y 2011 se prevé la construcción de capacidad adicional de 30 millones de TEUS en ocho puertos asiáticos). Se registra un importante incremento de costos logísticos en los puentes terrestres de USA y saturación de terminales.
- Existe saturación de los puertos de la Costa Pacífica de USA, Canadá y en un futuro próximo en México.
- Limitaciones actuales en el paso por el Canal de Panamá que durarán al menos, durante el período de ejecución del proyecto de ampliación del Canal. Igualmente han subido las tarifas. Conforme estudios de CEPAL, el Canal de Panamá alcanzaría su máxima capacidad sustentable entre el año 2009 y 2012 y una vez, dicha capacidad llegue a su límite, habrían problemas de continuar atendiendo el crecimiento del tráfico marítimo, dando como resultado una reducción de la competitividad de la ruta marítima del Canal. Se estima que la ampliación se hará en un período no menor de 10 años. Los puertos y las navieras buscan nuevas rutas interoceánicas.¹

¹ Incluyendo el Canal de Suez.



- Existe interés de algunos puertos de la costa oeste y del Golfo de México en Estados Unidos y algunas empresas navieras por buscar nuevas rutas interoceánicas, por la saturación de los puertos y corredores secos desde Canadá hasta México, así como por la saturación del Canal de Panamá. También existe un interés grande de países como Japón, China y otros por promover nuevas rutas.
- Hacia el futuro se espera, el funcionamiento del Puerto La Unión (2009) como un puerto regional. Asimismo se espera generar un tráfico interoceánico entre Puerto La Unión y Puerto Cortés en Honduras, a través de un Corredor Logístico interoceánico. Se espera al menos, 600 contenedores diarios circulando en dicha carretera, la cual podría quedar rebasada en su capacidad.²
- Existe interés para reactivar la conectividad y la operación del ferrocarril entre ambos países. Al respecto CEPA de El Salvador, se encuentra realizando gestiones para el financiamiento de un estudio para la reactivación del modo ferroviario en El Salvador, lo que incluye la conectividad con Guatemala y Honduras.
- Por otro lado, existe entre Guatemala y El Salvador, una relación de socios “naturales”. Hay un importante tráfico comercial entre Puerto Santo Tomás de Castilla (Caribe guatemalteco) y El Salvador (aproximadamente un 30 % de las importaciones y exportaciones totales de El Salvador). Este tránsito constituye el 25 % aprox. de la carga de los puertos guatemaltecos.
- Como consecuencia del desequilibrio entre importaciones y exportaciones, existe un tráfico importante de contenedores vacíos. En 2005, el 38 % del flujo de camiones (contenedores) entre los puertos del Caribe de Guatemala y El Salvador, regresan vacíos, elevando los costos del transporte y disminuyendo la competitividad.
- Los costos de transporte entre Acajutla y Puerto Barrios estimados para el 2001, se ubicaban en US\$ 624.81 por contenedor.³
- Con el crecimiento del comercio, impulsado por los Tratados de libre comercio, se espera un importante aumento del comercio, que presionará la demanda de mas y mejor infraestructura.
- Existe una relación estrecha entre las Direcciones de Aduanas de ambos países, así como conectividad entre sistemas informáticos y ambas Direcciones tienen presencia en los Puertos, involucrados en el proyecto.
- Existe voluntad política y buenas relaciones entre ambos gobiernos (Guatemala y El Salvador).

² Según estudios de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador.

³ Optimal solution for inter-oceanic container transport in El Salvador, Central América, Jose Carlos Salazar, 2006, con datos inferidos del ECAT.



- Existe entonces la oportunidad de canalizar tráfico internacional interoceánico por los puertos de Guatemala y El Salvador.

ANTECEDENTES:

- El Plan Puebla Panamá es una iniciativa de desarrollo regional que involucra 9 países, desde los 9 estados del sursureste de México, iniciando con Puebla, hasta Colombia. Fue creado por los Mandatarios de los países mesoamericanos, el 15 de junio de 2001, en el marco del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla. Los Jefes de Estado, se reúnen al menos 1 vez al año, para revisar el estado de situación del PPP y otros programas contemplados en dicho mecanismo.
- En el Plan Puebla Panamá, en el marco de la Iniciativa mesoamericana de Transportes (una de las 8 iniciativas), se establece la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), consistente hoy día, en mas de 12,000 kilómetros de corredores viales regionales. En dicho marco, se promueven al menos 7 corredores interoceánicos, los cuales sin embargo, se han incluido, contemplados, solo como inversión en carreteras.
- El Corredor Logístico Interoceánico entre los Puertos de Acajutla, El Salvador y Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, Guatemala, esta aprobado en el marco de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) de la Iniciativa Mesoamericana de Transporte del Plan Puebla Panamá. Fue aprobada mediante el adendum Nro. 2-2006 suscrito por los Ministros de Transporte, en la ciudad de San Salvador, en marzo 2006.
- En el marco de la Iniciativa mesoamericana de Transportes, en marzo 2006, los Ministros suscribieron el Memorándum de Entendimiento de la Subcomisión Marítima Portuaria que define un Sistema integral y sustentable de puertos de servicio nacional e internacional de Mesoamérica, cuyo objetivo es apoyar la modernización de la infraestructura portuaria en la región.
- Tradicionalmente en la región se ha venido impulsando el Corredor Logístico entre Puerto Cortés en Honduras (ubicado a 70 Km de Puerto Barrios) y el nuevo Puerto de La Unión, en El Salvador, que se espere entre en operaciones en 2009. Este corredor, impulsado por el Plan Puebla Panamá, actualmente se encuentra totalmente financiado, y el tramo Villa San Antonio – Goascorán (102 Km aproximadamente) actualmente se encuentra en proceso de licitación. Ambos puertos, realizan inversiones multimillonarias, que los pretenden posicionar como puertos de altura (con capacidad de recibir buques post panamax (es decir de 6,000 o 7,000 TEU's). Sin embargo, dicho corredor, se consideraría estaría listo para operar hasta 2009.



OBJETIVOS DEL PROYECTO:

- Complementar el proceso de ampliación del Canal de Panamá, así como otros corredores interoceánicos que se promueven por los Gobiernos en el marco del Plan Puebla Panamá.
- Impulsar mayor eficiencia en los sistemas de transporte de la región que nos haga mas competitivos a nivel internacional.
- impulsar inversión nacional y extranjera en corredores y plataformas logísticas.
- Impulsar estrategias nacionales de exportación para productos centroamericanos y colocarlos de manera mas eficiente en los mercados internacionales.
- Abaratar los costes del transporte intrarregional.
- Impulsar posibilidades de desarrollo para nuestros países y poblaciones, generando fuentes de empleo calificado.



DESCRIPCION DEL PROYECTO:

- El proyecto consiste en promover un corredor interoceánico entre los Puertos de Guatemala y El Salvador. Entendiendo como Corredor Logístico interoceánico, una vía de comunicación (terrestre: carretera o ferroviaria), que facilita el transporte interoceánico de puerto a puerto, facilitando actividades de trasbordo entre los grandes puertos de Asia y la Costa Oeste de Estados Unidos y Europa.
- El Corredor Logístico Interoceánico uniría los Puertos de Acajutla en El Salvador⁴ () y los puertos Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en Guatemala. La distancia entre ambos puertos es de aproximadamente 417 kilómetros, que se recorren en vehículo liviano en aproximadamente 7.30 horas a una velocidad promedio de 60 Km. por hora. También en un futuro pueden adicionarse Puerto Quetzal en el Pacífico guatemalteco y Puerto Cortés en Honduras.

⁴ En un futuro pueden adicionarse el nuevo Puerto de La Unión en El Salvador, que entrará en funcionamiento en 2009 y Puerto Quetzal en Guatemala. Asimismo se visualizaría en el futuro conectar con Puerto Cortés en Honduras.



- En este corredor en lo particular, se ofrecerían facilidades logísticas, aduaneras, cuarentenarias y se contaría con sistemas modernos del control del tránsito, apostando a los medios electrónicos como el GPS y los marchamos electrónicos. Se generaría un sistema de control del tránsito de puerto a puerto, sin parar en el puesto fronterizo.
- Dicho Corredor, también puede combinar la potencial modalidad de ser, como los puentes terrestre norteamericanos, un enlace logístico para estructurar cadenas de valor agregado a lo largo de su recorrido, teniendo el potencial de desarrollar una función económica de recibir insumos desde diversos orígenes geográficos, nacionales o regionales, o incluso de otras partes del mundo, desconsolidar la carga marítima y transportarla desde los puertos de recepción hasta centros de transformación para luego, transportar los bienes intermedios o terminados hacia otros destinos en la región o el mundo. O viceversa conectarse a las principales cadenas productivas y comerciales locales para conectarlos al mundo.
- Para operativizar dicho proyecto, se suscribió el 29 de agosto de 2007, en Guatemala una Declaración de Intenciones suscrita por los Ministros de Transporte y Obras Públicas de ambos países, la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador y la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, así como las administraciones de los 3 puertos involucrados y el Comisionado Presidencial del Plan Puebla Panamá, por Guatemala, en su calidad de Presidencia Pro Tempore de dicho plan regional. En dicha Declaración se genera una Comisión Binacional conformada adicionalmente por las autoridades de aduanas y de cuarentena de los 2 países. Esta Comisión es coordinada por los Ministros de Obras Públicas y Transporte de ambos países. La Secretaría de apoyo de dicha comisión es la Dirección Ejecutiva del Plan Puebla Panamá, cuya sede es San Salvador.

ESTADO DE AVANCE EN EL PROYECTO:

- La Comisión Binacional ha sesionado 2 veces (San Salvador, 20 de septiembre 2007 y Guatemala, 23 de octubre de 2007) y conformó un Grupo Técnico coordinado por la Autoridad Marítima Portuaria de El Salvador y la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala. Este Grupo Técnico ha sesionado 3 veces (San Salvador, 20 de septiembre, por videoconferencia en oficinas BCIE, el 5 de octubre y Guatemala, 23 de octubre) habiendo a la fecha alcanzado los siguientes avances:
 - Se ha definido la ruta fiscal (carretera) de 417 kilómetros en la siguientes rutas: Guatemala: Puerto Barrios – Entre Ríos – La Ruidosa – Los Amates – Río Hondo (CA 9 Norte) – Zacapa – Chiquimula – Quezaltepeque – Padre Miguel (CA 10) – La Ermita (Frontera). El Salvador: Frontera Anguiatú – Metapán – Santa Ana – Lourdes – Sonsonate – Acajutla, estando la carretera en buen estado y transitable. Se ha definido la necesidad de estudiar la situación del puente internacional en la Frontera y otras necesidades de preinversión y proyectos de rehabilitación vial.
 - Se ha acordado un procedimiento fiscal: un “tránsito de Puerto a Puerto” con un sistema de control electrónico en frontera. Se ha definido un programa de inversiones en las aduanas.



- Se ha definido los recursos, los procedimientos, las tarifas aplicables en los puertos, para los procesos de carga y descarga y salida de los puertos, habiéndose definido áreas de mejora.
- Se gestiona un procedimiento fácil y ágil en los procesos de control sanitario y cuarentenario además de la seguridad.
- Se cuenta con un “escenario de tiempos y costos”, como una herramienta útil para identificar áreas de mejora y planes de inversión.
- Se tiene contactos con la Autoridad Portuaria del Puerto de Houston, considerado el sexto puerto mas grande del mundo, quienes han manifestado interés por esta ruta y por promover el mismo con las agencias navieras internacionales y con puertos internacionales como Shanghai. Asimismo se cuenta con el interés del Gobierno de Estados Unidos y del BCIE por financiar estudios necesarios para la preinversión del proyecto.
- El Secretariado de apoyo de dicho Grupo Técnico es la Dirección Ejecutiva del Plan Puebla Panamá. Existe información del proyecto en el portal www.planpuebla-panama.org.
-

QUE TIPO DE APOYO POLITICO SE REQUIERE PARA LLEVAR A LA PRACTICA EL PROYECTO:

- Apoyo al mas alto nivel político para el proyecto (Presidentes, Vicepresidentes, Ministros, Asambleas, etc.) para asegurar la implementación del proyecto. La voluntad de ambos gobiernos deberá materializarse en el futuro con la suscripción de un Acuerdo Binacional que otorgue certeza y seguridad en el paso interoceánico y a los inversionistas privados que muestren interés en el proyecto. En dicho acuerdo deberán preverse los mecanismos institucionales de administración del proyecto, el cual debe guiarse bajo los principios de eficiencia, rentabilidad, competitividad y desarrollo de los pueblos.
- Asignación de recursos y tiempo de parte de las Autoridades políticas y funcionarios técnicos para los trabajos técnicos que permitan garantizar una ruta interoceánica alternativa para los clientes navieros y portuarios, y un tránsito expedito, confiable, seguro e ininterrumpido. Para ello se propone hacer pruebas piloto en un plazo no mayor de 3-4 meses a partir de la fecha.
- Prever el financiamiento y la ejecución de las obras de infraestructura, procedimientos y asignación de recursos humanos y materiales para la implementación del proyecto, con la debida prioridad.
- Generar una estrategia de promoción conjunta del proyecto.



Definitivamente el proceso mundial de contenedorización de la carga está generando grandes expectativas que impulsan el desarrollo de proyectos con elevados estándares de calidad y eficiencia, la región centroamericana se encuentra en una posición estratégica privilegiada, cercana a grandes mercados como el de Estados Unidos de Norte América y actualmente el de Asia. Centroamérica hoy día cuenta con excelentes oportunidades para afrontar las exigencias cada vez mayores del comercio marítimo internacional, por lo que es necesario combinar esfuerzos para consolidar una posición de liderazgo.

La Comisión Binacional para la Implementación del Corredor Interoceánico entre Guatemala y El Salvador, está realizando avances técnicos que acortan distancias para poder llevar a cabo la prueba piloto que permitirá realizar evaluaciones correspondientes, definir todos los factores que intervienen en el proceso y tomar las acciones necesarias para que dicho evento se desarrolle con la fluidez necesaria.

El corredor interoceánico puede convertirse en el principio hacia la conversión de la región centroamericana en un verdadero nodo logístico para el comercio de Asia a Estados Unidos y viceversa.

Las autoridades portuarias de ambos países están conscientes que el Corredor Interoceánico, será el detonante para la generación de mayores volúmenes de carga a movilizar por los puertos: “carga en tránsito, totalmente nueva”, considerando por supuesto el dinámico desarrollo industrial y comercial de los países asiáticos, para las mercancías cuyo destino final, lo constituye, la costa Este de Estados Unidos de Norte América.