

**Transporte multimodal en Centroamérica: Caso Ferry Costa Rica – El Salvador
2018**

2019

Universidad de Costa Rica

Facultad de Ciencias Económicas

Escuela de Administración Pública

Carrera de Administración Aduanera y Comercio Exterior

**Transporte multimodal en Centroamérica: Caso Ferry Costa Rica – El Salvador
2018**

**Anteproyecto de Seminario de Graduación para optar por el grado de
Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior**

Nicole Barahona Brenes

Gabriela Chaves Quirós

Geovanna Hernández Fallas

Natalia Maroto Gutiérrez

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica, 2019



**Acta #141-2019
Tribunal de Trabajo Final de Graduación
Escuela de Administración Pública**

Acta de la Sesión 141-2019 del Tribunal de Trabajo Final de Graduación de la Escuela de Administración Pública, celebrada el 30 de septiembre de 2019, con el fin de proceder a la Defensa del Trabajo Final de Graduación de Nicole Barahona Brenes carné B10778, María Gabriela Chaves Quirós carné B21896, Geovanna Hernández Fallas carné B23174 y Natalia Maroto Gutiérrez carné B03692 quienes optaron por la modalidad: Seminario de Graduación.

Presentes:

Dra. Mayela Cubillo Mora quien presidió, M.Adm. Jhon Fonseca Ordoñez como tutor, Dr. Rodolfo Arce Portuguez como lector, Lic. Adrián Pérez Edwards como lector y MBA. Carlos Carranza Villalobos quien actuó como representante del profesorado.

Artículo 1

La Presidenta del tribunal informa que el expediente de las personas postulantes contiene todos los documentos que el Reglamento exige. Declara que han cumplido con todos los requisitos del Programa de la Carrera de *Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior*.

Artículo 2

Las personas postulantes realizaron la exposición del Trabajo Final titulado "**Transporte multimodal en Centroamérica: Caso Ferry Costa Rica – Salvador 2018**"

Artículo 3

Terminada la disertación, los miembros del Tribunal, interrogaron a las personas postulantes el tiempo reglamentario. Las respuestas fueron insatisfactorias en opinión del Comité.
(satisfactorias/insatisfactorias)

Artículo 4

Concluido el interrogatorio, el Tribunal procedió a deliberar.

Artículo 5

Efectuada la votación, el Tribunal consideró el Trabajo Final de Graduación Satisfactorio y lo declaró Aprobado
(Satisfactorio/insatisfactorio)
(aprobado/no aprobado)





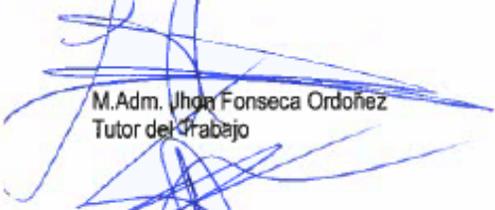
Artículo 6

La Presidenta del Tribunal comunicó en público a las personas aspirantes el resultado de la deliberación y las declaró Licenciadas en Administración Aduanera y Comercio Exterior.

Se les indicó la obligación de presentarse al Acto Público de Juramentación. Luego se dio lectura al acta que firmaron los miembros del Tribunal y las estudiantes a las 20 horas.


Dra. Mayda Cubillo Mora
Representante Director


Nicoló Barahona Brenes
Carné B10778

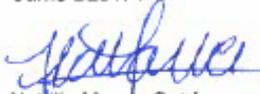

M. Adm. John Fonseca Ordoñez
Tutor del Trabajo


María Gabriela Chaves Quirós
Carné B21896


Dr. Rodolfo Arce Portuéguez
Lector


Geovanna Hernández Fallas
Carné B23174


Lic. Adrián Pérez Edwards
Lector


Natalia Marojo Gutiérrez
Carné B03692


MBA. Carlos Carranza Villalobos
Representante de los profesores



Según lo establecido en el Reglamento de Trabajos Finales de Graduación, artículo 39 "... En caso de trabajos sobresalientes; si así lo acuerdan por lo menos cuatro de los cinco miembros del Comité, se podrá conceder una aprobación con distinción".

Se aprueba con Distinción

Observaciones:

Original: Estudiantes, copia: Esc. Adm. Pública



Derechos de propiedad intelectual

Este trabajo está protegido por los derechos de autor que confiere la ley, cualquier reproducción de este documento, ya sea parcial o total, debe contar con la respectiva autorización de los autores.

Dedicatoria

A Dios, primeramente, a nuestras familias por el apoyo y amor incondicional, a nuestros profesores que durante nuestra carrera universitaria nos han permitido adquirir todos nuestros conocimientos, a Jhon Fonseca, Rodolfo Arce, Adrián Pérez y Silvia Barboza por ser parte de este proyecto, aportando conocimiento y experiencia y por último, a nuestro equipo de trabajo por la constancia y compromiso durante todos estos meses.

Prefacio

La elaboración del presente proyecto de graduación surge del interés como estudiantes de conocer acerca de otras alternativas para la movilización de mercancías en Centroamérica, como respuesta a las constantes problemáticas en la región de índole social, política y económico. Para lo cual, el transporte multimodal puede resultar en beneficios económicos, agilidad y rapidez en la logística operativa de la región.

El principal reto del estudio es conocer los mecanismos existentes que funcionan como plataforma para la realización de esta modalidad de transporte, así como las deficiencias y obstáculos que se presentan para la consecución de esta modalidad.

El proyecto pretende contribuir al estudio de esta modalidad en Centroamérica, constatar las reformas necesarias, ajustes en materia de infraestructuras, políticas, procedimientos y sistemas informáticos, así como dar a conocer los beneficios derivados de la aplicación.

Índice de contenidos

Derechos de propiedad intelectual.....	5
Dedicatoria.....	6
Prefacio.....	7
Índice de contenidos	8
Índice de ilustraciones.....	12
Índice de tablas.....	13
Índice de abreviaturas.....	14
Resumen ejecutivo	17
Introducción	18
Justificación	19
A. Problema.....	19
Pregunta del problema.....	20
Preguntas de investigación	20
B. Objetivos.....	21
Objetivo general.....	21
Objetivos específicos	21
C. Metodología	21
Enfoque	21
Diseño	21
Categorías de análisis.....	22
Técnicas e instrumentos de recolección de la información.....	22
Métodos y técnicas de análisis de la información.....	22
Validación de la información	22
Marco conceptual.....	24
A. Antecedentes	24
B. Marco contextual.....	27
C. Teorías que fundamentan la investigación.....	33
Capítulo I: Análisis del contexto, entorno normativo y las perspectivas teóricas del transporte multimodal en Centroamérica	36
1.1 Perspectivas teóricas de la investigación.....	36
1.2 Contexto.....	38
1.2.1 Competitividad	38

1.2.2 Política	46
1.2.3 Social y seguridad.....	47
1.2.4 Infraestructura.....	51
1.2.5 Etapas del proyecto de ferry	57
1.3 Análisis de normativa de transporte multimodal.....	61
1.3.1 Legislación Internacional.....	61
1.3.2 Legislación en Centroamérica.....	63
1.3.3 Legislación en Costa Rica.....	77
1.3.4 Legislación en El Salvador	85
1.3.5 Directrices específicas para el Proyecto de Ferry entre Costa Rica y El Salvador.....	86
1.4 Análisis del contexto y legislación existente para el transporte multimodal en la región centroamericana.....	96
Capítulo II: Describir el flujo comercial en Centroamérica a partir de las modalidades de transporte utilizadas en la actualidad.	104
2.1 Estadísticas comerciales de El Salvador	104
2.1.1 Balanza comercial de El Salvador.....	104
2.1.2 Exportaciones de El Salvador	105
2.1.3 Importaciones de El Salvador.....	105
2.2 Estadísticas comerciales de Costa Rica	107
2.2.1 Balanza comercial de Costa Rica.....	107
2.2.2 Exportaciones de Costa Rica	107
2.2.3 Importaciones de Costa Rica	110
2.2.4 Intercambio comercial entre Costa Rica y Centroamérica	111
2.2.5 Intercambio comercial entre Costa Rica y El Salvador	112
2.3 Estadísticas comerciales entre Centroamérica y México	113
2.3.1 Balanza Comercial de Centroamérica y México	114
2.4 Estadística comercial de Honduras.....	116
2.4.1 Balanza comercial Honduras.....	116
2.4.2 Intercambio comercial entre Honduras y Centroamérica	117
2.5 Estadísticas comerciales de Guatemala	118
2.5.1 Balanza comercial Guatemala.....	118
2.5.2 Intercambio comercial entre Guatemala y Centroamérica	119
2.6 Estadísticas comerciales de Nicaragua	120
2.6.1 Balanza comercial de Nicaragua.....	120
2.6.2 Intercambio Comercial entre Nicaragua y Centroamérica	121

2.7 Estadísticas comerciales de Panamá	122
2.7.1 Balanza comercial de Panamá.....	122
2.7.2 Intercambio Comercial entre Panamá y Centroamérica	123
2.8 Comercio Intrarregional	124
2.8.1 Operaciones de Centroamérica y México.....	126
2.8.2 Operaciones intrarregionales	127
2.9 Costos	128
Capítulo III: Proceso operativo para la ejecución del transporte multimodal en Centroamérica	140
3.1 Viabilidad ambiental	140
3.2 Viabilidad administrativa	145
3.3 Viabilidad operativa	148
3.3.1 Características de los barcos	151
3.3.2 Plataformas tecnológicas	153
Capítulo IV: Conclusiones y recomendaciones a partir de la utilización del ferry Costa Rica – El Salvador como transporte multimodal a nivel centroamericano.....	167
4.1 Arista social, política y de seguridad.....	168
4.2 Legislativa – Administrativa	169
4.3 Operativa.....	171
4.4 Ambiental	173
4.5 Financiera.....	173
4.6 Recomendaciones.....	176
4.7 Limitantes de la investigación	177
Conclusión	179
Referencias bibliográficas	180
Anexos.....	201
Anexo I: Entrevista N°1	201
Anexo II: Entrevista N°2	216
Anexo III: Entrevista N°3	220
Anexo IV: Entrevista N°4	225
Anexo V: Entrevista N°5	228
Anexo VI: Entrevista N°6	230
Anexo VII: Entrevista N°7	242
Anexo VIII: Entrevista N°8	246
Anexo IX: Entrevista N°9	259

Anexo X: Formato de la DUCA.....264

Anexo XI: Presentación del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio sobre el Ferry Costa Rica- El Salvador.....265

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Cambios de la normativa del transporte multimodal.....	34
Ilustración 2: Línea del tiempo sobre implementación del Ferry Costa Rica - El Salvador.....	60
Ilustración 3: Flujo de tránsito	90
Ilustración 4: : Balanza Comercial El Salvador, 2016- 2017	105
Ilustración 5: Balanza comercial de Costa Rica, 2016-2017.....	107
Ilustración 6: Volumen de exportaciones terrestres según país de destino en Costa Rica, 2017	110
Ilustración 7: Balanza comercial de Costa Rica con América Central, 2016-2017.....	111
Ilustración 8: Exportaciones e importaciones de Costa Rica con América Central, 2017	112
Ilustración 9: Intercambio comercial entre Costa Rica y El Salvador, 2016 - 2017	113
Ilustración 10: Balanza comercial entre Centroamérica y México, 2016-2017	114
Ilustración 11: Balanza comercial entre México y los países de Centroamérica, 2017	115
Ilustración 12: Balanza comercial de Honduras, 2016-2017.....	117
Ilustración 13: Balanza comercial de Honduras con Centroamérica, 2016-2017	118
Ilustración 14: Balanza Comercial de Guatemala, 2016 – 2017	119
Ilustración 15: Balanza comercial de Guatemala con Centroamérica, 2017	120
Ilustración 16: Balanza comercial de Nicaragua, 2016-2017.....	121
Ilustración 17: Balanza comercial de Nicaragua con Centroamérica, 2017	122
Ilustración 18: Balanza Comercial de Panamá, 2016-2017	123
Ilustración 19: Balanza comercial de Panamá con Centroamérica, 2017	124
Ilustración 20: Tarifas según país de destino y medio de transporte	130
Ilustración 21: Posibles escenarios para la operación del transporte multimodal	162
Ilustración 22: Salida de Costa Rica en la operación multimodal marítimo - terrestre	162
Ilustración 23: Cadena de Valor, Baja Ferries	166

Índice de tablas

Tabla 1: Top 10 de economías más cercanas a la frontera de la competitividad en América Latina y el Caribe, 2018.....	40
Tabla 2: Variables con mejor y peor calificación para los países de Centroamérica en el GCI, 2018.....	41
Tabla 3: Posición de los países de Centroamérica en el índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, 2018	44
Tabla 4: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria del Global Enabling Trade Report, 2018	52
Tabla 5: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Conectividad de Carga Marítima del Global Enabling Trade Report, 2016	53
Tabla 6: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Disponibilidad y Calidad de Carreteras del Global Enabling Trade Report, 2016.....	53
Tabla 7: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Calidad de Carreteras del Global Enabling Trade Report, 2016.....	54
Tabla 8: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Eficiencia del Cambio de Modo de Transporte del Global Enabling Trade Report, 2016	55
Tabla 9: Notas obtenidas por los países de Centroamérica en Infraestructura en el Índice de Competitividad Mundial, 2018	55
Tabla 10: Puestos de atraque en Puerto Caldera, Costa Rica	87
Tabla 11: Origen de las importaciones totales de El Salvador, 2017-2018.....	106
Tabla 12: Valor exportado en Costa Rica por región de destino. 2017.....	108
Tabla 13: Porcentaje por país según valor exportado en Costa Rica, 2017	109
Tabla 14 : Exportaciones de Costa Rica según medio de transporte, 2017.....	110
Tabla 15: Cinco principales destinos de las exportaciones por país, 2015.....	125
Tabla 16: Tiempos de tránsito para cargas terrestres de México a Centroamérica	127
Tabla 17: Principales proveedores logísticos según vía de transporte	128
Tabla 18: Costos por vía de transporte de Costa Rica hacia El Salvador.....	129
Tabla 19: Cantidad de días de tránsito vía terrestre desde Costa Rica hacia los países de Centroamérica	130
Tabla 20: Resumen comparativo de costos por vía de transporte.....	131
Tabla 21: Costos de transporte marítimo	132
Tabla 22: Costo de contenedor vacío y lleno en barco tipo Ferry	133
Tabla 23: Costos portuarios de barco tipo ferry.....	134
Tabla 24: Costos totales de barco tipo Ferry en puerto Caldera.....	135
Tabla 25: Resumen por tipo de transporte	136
Tabla 26: Esfuerzos para la reducción de emisiones de carbono en el sector transporte.....	142
Tabla 27: Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana. Actos Administrativos.....	146
Tabla 28: Comparación de Planes Piloto de Costa Rica y El Salvador	164

Índice de abreviaturas

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

CAUCA: Código Aduanero Uniforme Centroamericano

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CEPA: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

CEIE: Comité Ejecutivo de Integración Económica

CFI: Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial

CIEX: Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones

COMIECO: Consejo de Ministros de Integración Económica

COMEX: Ministerio de Comercio Exterior

DGA: Dirección General de Aduanas

DUA: Declaración Única Aduanera

DUCA: Declaración Única Centroamericana

DUM: Declaración Única de Transporte Multimodal

DUT: Declaración Única de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional de Transportes

EFCC: Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad

FAUCA: Formulario Aduanero Único Centroamericano

FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura

GCI: Índice de Competitividad Mundial

INCOP: Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico

LGA: Ley General de Aduanas

MARPOL: Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques

OMA: Organización Mundial de Aduanas

OMI: Organización Marítima Internacional

ODECA: Organización de Estados Centroamericanos

PROCOMER: Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica

ProDUS-UCR: Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible

RECAUCA: Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano

RLGA: Reglamento a la Ley General de Aduanas

SEC: Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica

SELA: Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe

SICA: Sistema de Integración Centroamericana

SICE: Sistema de Información Sobre Comercio Exterior

SIECA: Secretaría de Integración Económica Centroamericana

SIDUNEA: Sistema Aduanero Automatizado

SPC: Sociedad Portuaria de Caldera

TGIEC: Tratado General de Integración Económica Centroamericana

TIM: Tránsito Aduanero Internacional de Mercancía

TICA: Tecnología de Información para el Control Aduanero

VUCE: Ventanilla Única de Comercio Exterior

Resumen ejecutivo

Barahona Brenes, Mariam Nicole; Chaves Quirós, María Gabriela; Hernández Fallas, Geovanna; Maroto Gutiérrez, Natalia (2019). "Transporte multimodal en Centroamérica: Caso Ferry Costa Rica - El Salvador 2018". Ciudad Universitaria Rodrigo Facio: Seminario de Investigación para optar por el grado de Licenciatura en Administración Aduanera y Comercio Exterior. Escuela de Administración Pública, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Costa Rica. Octubre del 2019.

Tutor: M.Sc. Jhon Fonseca Ordoñez

La presente investigación consiste en analizar el transporte multimodal en Centroamérica específicamente el Caso Ferry Costa Rica – El Salvador 2018, además de conocer la aplicación, implementación y el impacto de este proyecto en la competitividad centroamericana. La investigación se enfoca en el análisis de diferentes aristas, involucradas en la implementación de una modalidad de transporte. Estos ejes o aristas se desarrollan en los cuatro capítulos que conforman el presente documento.

En el capítulo 1, se analiza el transporte multimodal desde un punto de vista de la normativa existente tanto a nivel país como regional, así como las perspectivas teóricas para el desarrollo de la investigación.

Por otro lado, el capítulo 2, describe el flujo comercial en Centroamérica, a través de distintas modalidades de transporte en la región y adicionalmente se analizan los costos de la puesta en marcha del proyecto de ferry.

El capítulo 3 muestra la viabilidad de las aristas restantes, iniciando con la parte ambiental, seguido del esquema administrativo a nivel país y centroamericano. El capítulo concluye con las características operativas ligadas a la ejecución del transporte multimodal.

Por último, el capítulo 4 recopila una serie de conclusiones y recomendaciones, a partir de los hallazgos en cada uno los capítulos mencionados anteriormente.

Palabras clave: 1. Transporte Multimodal. 2. Ferry. 3. Centroamérica. 4. Infraestructura. 5. Competitividad. 6. Comercio Exterior.

Introducción

El comercio internacional está rodeado de constantes cambios y para responder a los mismos es necesario buscar alternativas logísticas que permitan brindar servicios competitivos y ágiles que se traduzcan en beneficios económicos, de seguridad y tiempo, en otras palabras, aportes que contribuyen a la modernización de los sectores y los convierten en atractivos para los inversionistas y los consumidores.

Como respuesta a las necesidades de la economía actual, las empresas buscan nuevas formas de movilizar sus productos a los diversos mercados de la manera óptima, de estas necesidades se deriva como una de las soluciones el uso de nuevas modalidades de transportes, entre ellas el transporte multimodal, que consiste en usar dos o más medios de transporte amparados a un solo contrato de transporte y bajo la responsabilidad de un solo operador logístico.

El uso de esta modalidad de transporte se traduce en una buena opción para el tránsito de mercancías en todo el mundo, pues brinda facilidades al negociarse con un solo operador de transporte y que el mismo asuma toda la responsabilidad por el tránsito de los distintos productos, es, desde la perspectiva de un mejor servicio y la aplicación de sus diferentes beneficios, que esta opción de transporte aplicada en la región centroamericana resulta un objetivo de interés atrayente.

Centroamérica representa actualmente una región poco competitiva, con problemas políticos, económicos, administrativos y sociales, que representan tránsitos extensos y poco seguros para movilizar mercancías en la región. Es por lo anterior, que el presente estudio pretende analizar la viabilidad del uso del transporte multimodal en la región mediante el proyecto que procura operar un ferry entre Costa Rica y El Salvador, este análisis es presentado desde las aristas legislativa, administrativa, financiera, operativa y ambiental y, determina la posibilidad del uso de la modalidad en la región.

Justificación

Las interacciones entre países vienen en aumento, tanto para el tránsito de mercancías y servicios, como para el de personas, esto trae consigo movimientos diarios abundantes y la necesidad del uso de distintos medios de transporte que cumplan el objetivo de movilizar las cargas y personas. Para esto es necesario conocer las opciones de transporte existentes y la articulación de estos en el uso del transporte multimodal, para así satisfacer distintas necesidades dependiendo del tipo de operación, a fin de realizarse de una forma más rápida y eficiente el transporte.

Esta investigación nace de la necesidad de conocer el transporte multimodal, la legislación que lo sustenta y la aplicación en el caso del Ferry Costa Rica – El Salvador, permitiendo analizar las condiciones y los principales impactos e importancia que devenga para la región.

Una de las ideas principales de la investigación consiste en que, con base en lo detectado, se diagnostica el impacto en la competitividad centroamericana frente a los muchos retos que asume la región y las oportunidades de crecimiento que surgen

A. Problema

El propósito de esta investigación es analizar el transporte multimodal en Centroamérica, específicamente el caso del Ferry Costa Rica – El Salvador. Además, conocer su correcta aplicación, implementación y el impacto de este en la competitividad centroamericana.

El problema se define como la aplicación del transporte multimodal en Centroamérica, en términos del caso del Ferry Costa Rica – El Salvador, teniendo en cuenta todos los factores que interactúan para que la aplicación del transporte pueda darse. Principalmente, se enfrentan temas de inseguridad a nivel regional como la presencia de guerrillas, el narcotráfico, la violencia y delincuencia, los cuales en la mayoría de los casos son el resultado de una mala organización y administración social, política y económica a lo interno de los países que conforman la región centroamericana. Además del tema de seguridad intrarregional, los escenarios políticos y de toma de

decisiones son esenciales para determinar la factibilidad de un proyecto que debe manejarse a nivel regional y no solamente a nivel de algunos países.

Si bien, la aplicación del transporte multimodal en Centroamérica se podría analizar solamente desde un punto de vista operativo y de posibilidades físicas, por ejemplo, en puertos e infraestructura existente, esta investigación va más allá, ya que analiza aquellos elementos que interfieren en aplicación efectiva del transporte multimodal en Centroamérica.

Pregunta del problema

¿Cuáles son las condiciones para poner en funcionamiento un servicio de ferry entre El Salvador y Costa Rica?

Preguntas de investigación

- ¿Cuál es el entorno y contexto del transporte multimodal y las perspectivas teóricas para el desarrollo de la investigación?
- ¿Cuál es el flujo comercial en Centroamérica a partir de las modalidades de transporte utilizadas en la actualidad?
- ¿Cuál es el proceso operativo para la ejecución del transporte multimodal en Centroamérica?
- ¿Cuáles son las principales conclusiones y recomendaciones a partir de la utilización del ferry Costa Rica – El Salvador como transporte multimodal a nivel centroamericano?

B. Objetivos

Objetivo general

Analizar el transporte multimodal en Centroamérica. Caso ferry Costa Rica – El Salvador 2018.

Objetivos específicos

- Conocer el entorno y el contexto del transporte multimodal a nivel nacional y centroamericano y sus perspectivas teóricas para el desarrollo de la investigación.
- Describir el flujo comercial en Centroamérica a partir de las modalidades de transporte utilizadas en la actualidad.
- Exponer el proceso operativo para la ejecución del transporte multimodal en Centroamérica.
- Emitir las principales conclusiones y recomendaciones a partir de la utilización del Ferry Costa Rica – El Salvador como transporte multimodal a nivel centroamericano.

C. Metodología

Enfoque

Para el desarrollo de la investigación se utiliza un enfoque cualitativo, el cual inicia con la recolección de datos para su posterior análisis y de ese modo responder las interrogantes derivadas del problema de investigación e incluso conocer cuáles deben ser otros parámetros por considerar en el desarrollo del proyecto. (Barrantes, 2014, p. 95-97)

Diseño

Se implementan varios tipos de diseños para abordar el proceso de investigación y obtener la información pertinente con respecto al problema planteado. En este caso

particular se emplearán los diseños de investigación–acción y descriptivo, los cuales están ligados con el problema previamente definido. Estos diseños se basan en la recolección de datos, la descripción, comprensión y análisis de estos y además no solo conocer un tema sino, reconocer problemáticas o puntos de mejora que se desprenden y proporcionar algún tipo de solución a estos. (Barrantes, 2013, p. 215)

Categorías de análisis

Las categorías de análisis de la investigación son:

- El transporte multimodal
- La legislación sobre transporte multimodal en Centroamérica
- Infraestructura
- La competitividad centroamericana

Técnicas e instrumentos de recolección de la información

Las técnicas e instrumentos de recolección de la información son la revisión de documentos o análisis documental, observación mediante trabajo de campo, entrevistas, material audiovisual y grupos focales.

Métodos y técnicas de análisis de la información

Para el análisis de la información recolectada se utilizan mapas conceptuales que mejoran la visualización de la información, además de matrices que permiten cuantificar la información por medio de categorías.

Validación de la información

Para la investigación se toman en cuenta distintas fuentes de información para conocer la aplicación del ferry Costa Rica – El Salvador, las cuales son proveedores del servicio de ferry, especialistas en Derecho, funcionarios portuarios, personal del Consejo

Nacional de Facilitación del Comercio en Costa Rica, funcionarios de instituciones privadas y públicas y otros posibles usuarios clave.

Marco conceptual

A. Antecedentes

Costa Rica se incorpora al Sistema de Integración Centroamericana (SICA) en el año 1991, mismo año de su creación, como parte de un proceso de unión de los países centroamericanos que incluía como miembros además de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, a este ente se unen Belice en el año 2000 y República Dominicana en 2013. Este proceso se da mediante la suscripción de Protocolo a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos, proceso que aún continúa y que como proceso de unión, conforma órganos y reglamentos competentes para los países parte. (SICA, 2018)

Uno de los órganos derivados de la conformación de la SICA es la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), cuya principal función de acuerdo con su sitio web se define como:

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) es el órgano técnico y administrativo del Proceso de Integración Económica Centroamericana, con personalidad jurídica de derecho internacional. Cuenta con autonomía funcional, sirviendo de enlace para las acciones de las otras Secretarías del Subsistema Económico y coordina con la Secretaría General del Sistema de Integración Centroamericana (SICA).

La SIECA vela por la correcta aplicación del Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala) y demás instrumentos jurídicos de la integración económica regional, así como por la ejecución de las decisiones de los órganos del Subsistema Económico. (SIECA, 2018)

Por su parte, otro órgano competente en la toma de decisiones, creación o modificación de reglamentos es el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO), el cual de acuerdo con el Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Consejos: de Ministros de Integración Económica, Intersectorial de Ministros de

Integración Económica y Sectorial de Ministros de Integración Económica, cuya última modificación se da el año 2005, mediante la Resolución No. 1362005, en su artículo 3, determina que este consejo está conformado por el “ministro que en cada Estado Parte tenga bajo su competencia los asuntos de la integración económica y tendrá a su cargo la coordinación, armonización, convergencia o unificación de las políticas económicas de los países” (p.1).

Asimismo, en este reglamento se establece en el artículo 13 inciso A que COMIECO en su papel de órgano superior de Subsistema de Integración Económica y como primera función tiene:

- a) La formulación de propuestas de políticas generales y directrices fundamentales del subsistema, con la finalidad de alcanzar el desarrollo económico y social equitativo y sostenible de los países centroamericanos, mediante un proceso que permita la transformación y modernización de sus estructuras productivas y tecnológicas, eleve la competitividad y logre una inserción eficiente y dinámica de Centroamérica en la economía internacional. Dichas propuestas serán sometidas a la aprobación de la Reunión de Presidentes Centroamericanos. (COMIECO, 2005, p. 3)

Como parte del funcionamiento de COMIECO, se establece en el artículo 31 del reglamento antes mencionado, que las resoluciones, reglamentos y acuerdos serán de carácter obligatorio para todos sus países parte. Así como también, para la celebración de las reuniones del consejo, todos los países miembros son necesarios para contar con el quórum requerido.

COMIECO (2008) establece en el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), capítulo V artículo 403 que el transporte multimodal es entendido como:

Se entiende por transporte multimodal el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el operador de transporte

multimodal toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad, hasta otro lugar designado para su entrega, en el cual se cruza por lo menos una frontera. (p. 4)

En lo referente a la legislación costarricense para el transporte multimodal en el año 2016 mediante la resolución RES-DGA-029-2016 de la Dirección General de Aduanas (2016) se establece una Reforma Manual de Procedimientos Aduaneros en el marco TICA, en la cual en su capítulo I inciso g) se clarifican algunos conceptos de la siguiente manera:

g) Transporte Multimodal Internacional: es el transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un solo contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal internacional se encarga de ellas, hasta un sitio designado para la entrega, situado en un país diferente.

En esta reforma se establecen algunos otros puntos para la regulación del transporte multimodal en el país, tales como en el capítulo II, el cual establece en su inciso de políticas generales que la modalidad de transporte multimodal autorizada aplica únicamente para el transporte marítimo- terrestre, además se estipula los siguientes requerimientos:

a) Que el medio de transporte ingrese o salga del país por el puerto marítimo junto con su unidad de transporte debidamente autorizada desde su origen o país de procedencia.

b) Que el medio de transporte se encuentre debidamente registrado y habilitado de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre (Formulario de Declaración e Instructivo), Resolución N° 65-2001 (COMRIEDRE), Decreto Ejecutivo No. 29441-COMEX. (DGA, 2016)

En lo referente a la legislación salvadoreña, se estipula en la Ley de Transporte de Carga por Carretera emitida en el año 2013, en su capítulo IV, artículo 5, inciso 41 el

transporte multimodal definido como la combinación de dos o más medios de transporte, no existiendo mayor detalle acerca de la regulación de esta modalidad de transporte, asimismo existe un reglamento para esta ley; no obstante, no contempla regulación referente al tema de interés.

B. Marco contextual

A partir de la gran diversidad de cambios a nivel internacional de índole económico, comercial, político, social, administrativo y otros, los países en búsqueda de progreso y competitividad ven la necesidad de ir avanzando con todos estos aspectos que trae consigo la globalización.

Es así como surgen una serie de herramientas que satisfacen todas estas necesidades que cambian día a día, si bien muchas de las herramientas y estrategias no se generan de forma automática ni de manera inmediata, sino más bien se consigue llegar a ellas después de trabajo e investigación, la mayoría surgen como una idea o una respuesta a necesidad específica, la cual se determina cómo, para qué y por qué es necesario implementar un método de trabajo específico o una estrategia para responder a preguntas y necesidades.

El caso del transporte multimodal no es la excepción, ya que surge en el momento que se empieza a necesitar trasladar mercancías de un lugar a otro a nivel internacional, pero, con la inquietud de cómo ser cada vez más eficientes y eficaces, es decir, no quedarse con una única manera de suplir la necesidad de movilizar y trasladar cualquier bien, por lo contrario, analizar distintas formas o métodos hasta llegar a la opción que brinde mejores resultados, visto de distintas aristas, por ejemplo, economizar recursos tales como tiempo y dinero, buscar seguridad y estabilidad, entre otros factores que sumados lo que consiguen es actualizar y potenciar la economía y desarrollo comercial de un país.

El transporte multimodal surge como iniciativa específicamente durante la Conferencia de las Naciones Unidas en Ginebra en 1980, donde se suscribe el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1981), es a partir de este convenio que el transporte multimodal internacional se define como:

El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal según se definan en ese contrato no se considerarán un transporte multimodal internacional. (p. 5)

Por otra parte, en Costa Rica se hace referencia a este concepto, según el Poder Ejecutivo, específicamente en los decretos N° 39536-JP N° 39544-H N° 39552-MINAE (2016), donde se establece que se debe adicionar al Manual de Procedimientos Aduaneros, específicamente en el Manual de Procedimiento de ingreso y salida de mercancías, vehículos y unidades de transporte, el capítulo denominado “Procedimiento de ingreso y salida de mercancías, vehículos y unidades de transporte bajo la modalidad de multimodal”, en el cual se extiende la siguiente definición de transporte multimodal:

El transporte de mercancía utilizando, al menos, dos modos de transporte diferentes, cubierto por un solo contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal internacional se encarga de ellas, hasta un sitio designado para la entrega, situado en un país diferente. (p.18)

Operador de Transporte Multimodal

A partir del Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1981), ya mencionado y de la definición de transporte multimodal que brinda, es posible desprender ciertos conceptos que no solo complementan la definición de este tipo de transporte, sino que son importantes para que se desarrolle, como el Operador de Transporte Multimodal, que en el artículo 1 denominado Definiciones del convenio, se entiende como:

Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal. (p. 6)

Según la definición, es posible inferir que el operador asume la responsabilidad en el desarrollo del contrato, tomando las mercancías bajo su custodia desde el lugar inicial de donde se transporte, hasta llegar al otro lugar, es decir, el destino previamente establecido y designado para su entrega.

Es imprescindible conocer algunos conceptos estrechamente ligados al tema de estudio de la presente investigación, y no solamente contar con la definición de transporte multimodal, que, si bien es considerada, no es la única que da sustento a los distintos objetivos expuestos, por lo que a continuación se muestran una serie de conceptos que buscan aclarar y dar mayor visibilidad con respecto al tema planteado.

Transporte

Al definir la palabra transporte, no se debe dejar de lado que varía dependiendo de lo que se lleve o envíe, es decir, diferentes tipos de mercancías; también varía su concepción dependiendo la forma o manera en la que se mueven dichas mercancías y además por donde circulan las mismas, estas variantes dan paso a que entonces no exista una sola forma de concebir el concepto transportar, sino varios tipos dependiendo para qué y cómo se utilicen. Podría decirse que es una definición simple; sin embargo, está compuesta de una serie de conceptos clave como por ejemplo el transportista, el precio, el contrato, el vendedor, el comprador entre otros, estos factores se observan en la definición dada por la Asociación Latinoamericana de Logística (s.f) en su glosario, en el que define transporte de la siguiente manera:

La movilización o traslado de mercaderías desde un lugar a otro. Actividad por la que un proveedor, llamado porteador, operador, o transportista, se obliga a trasladar mercaderías ajenas desde un lugar a otro, a cambio del pago de un precio. Contrato generador de derechos y obligaciones que

implica una responsabilidad ante la constatación de un incumplimiento. Operación por la que se trasladan productos (carga) por un precio denominado flete, desde el lugar de producción (vendedor), pasando por los lugares de embarque, almacenaje y desembarque, y hasta el lugar de consumo (comprador). (p. 232)

Existen diversos tipos de transporte dependiendo de sus características, a continuación, se muestran algunos de estos tipos, descritos en el resumen llamado “El Transporte Multimodal: una nueva modalidad contractual, su aplicación regional” (Moiraghi de Pérez, 2003, p. 2):

Transporte unimodal: se usa un modo de transporte por uno o más transportadores, estos utilizan un solo Bill of Lading (documento de transporte) para todo el proceso, o utilizan un Bill of Lading para cada tramo de acuerdo con el contrato.

Transporte intermodal: utiliza diversos medios de transporte, pero uno de los transportadores organiza todo el proceso, los documentos de transporte son empleados de acuerdo a la distribución de la responsabilidad.

Transporte segmentado: hay varios transportadores y cada uno se responsabiliza por su segmento, utilizando documentos correspondientes y diferentes en cada caso.

Transporte multimodal: el operador de transporte multimodal que organiza el transporte se hace responsable por todos los trayectos y despacha un solo documento de transporte multimodal.

Transporte combinado: se trata del mismo vehículo transportador, que utiliza una combinación de modos, carretera, ferrocarril y fluvial, por ejemplo.

Medio de transporte y unidad de transporte

El Reglamento sobre Régimen de Transporte Multimodal Marítimo - Terrestre, define en el artículo 3 del capítulo 1 según el decreto Ejecutivo N° 25270-H (2015) como medio de transporte lo siguiente: “la nave, aeronave, vagón ferroviario, vehículo

automotor, o cualquier otro medio utilizado para el transporte de personas o mercancías”.
(p. 3)

En el mismo Reglamento se diferencia la unidad de transporte describiéndola como “el compartimiento total o parcialmente cerrado, acondicionado en especial para contener mercancías para uso reiterado sin manipulación intermedia de carga” (p.4). Según el reglamento se trata de unidades que faciliten la manipulación e incluso existen estructuras hechas con características especiales para transportar mercancías que, por su naturaleza y diferencias, necesitan de unidades específicas para llevar a cabo un transporte efectivo y seguro.

Vías y trazabilidad

Las vías y la trazabilidad son definidas por López y Castillo (2012) como parte esencial en el movimiento de las mercancías, y si bien son definiciones que se aplican en muchos otros ámbitos como movilidad social, logística interna o internacional y, desarrollo empresarial entre otros, refiriéndose específicamente al tema de transporte estos autores las exponen de la siguiente manera:

Las vías son “el espacio donde circulan toda clase de transporte. Por medio de las vías se pueden llevar los productos de un origen a destino, indiferentemente de la distancia”. (p. 9)

La trazabilidad “es el conocimiento preestablecido que se tiene para realizar la ubicación de la carga, generando diferentes opciones como históricos o trayectoria”. (p. 9)

Contrato de transporte multimodal internacional

Por otra parte, refiriéndose a la documentación específicamente, el decreto ejecutivo N° 39267 (2015) de la Presidencia de la República de Costa Rica, en el artículo 545 llamado definiciones, proporciona la siguiente definición de contrato de transporte multimodal internacional:

El contrato o acuerdo de voluntad emitido por el operador de transporte multimodal internacional, que constituirá título representativo de mercancías, en virtud del cual éste se compromete contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de las mercancías.

Ferry

Uno de los medios de transporte estrechamente ligado con la investigación es el ferry o ferri, el cual según la Real Academia Española (2005) es la nave que transporta vehículos y pasajeros, y enlaza dos puntos regularmente. Ferry es un anglicismo aceptado siendo transbordador el equivalente en español.

Competitividad

Por último, aclarar el término de competitividad también es de gran ayuda, en un proceso en el cual se desea analizar el posible impacto que trae la utilización de una herramienta o medio de transporte específico en un sector determinado, en este caso a nivel de varios países centroamericanos y su movilidad comercial. Chesnais (como se cita en Giacometti, 2013) define que la competitividad es:

La capacidad de un país (o grupo de países) de enfrentar la competencia a nivel mundial. Incluye tanto la capacidad de un país de exportar y vender en los mercados externos como su capacidad de defender su propio mercado doméstico respecto a una excesiva penetración de las importaciones. (p.70)

El Ministerio de Economía de Argentina (2006) en uno de sus cuadernos de economía, recaba una variedad de definiciones sobre la competitividad citando a diversos autores, esto nos permite observar cómo es percibido este concepto desde distintos puntos de vista y ámbitos de estudio, una de estas es la postura del autor Fajnzylber (1988), la cual está muy ligada con el tema de estudio de la presente investigación, definiendo competitividad de la siguiente manera:

Desde una perspectiva de mediano y largo plazo es la capacidad de un país para sostener y expandir su participación en los mercados internacionales y elevar simultáneamente el nivel de vida de su población. Esto exige el incremento de la productividad y, por ende, la incorporación de progreso técnico. (p.11)

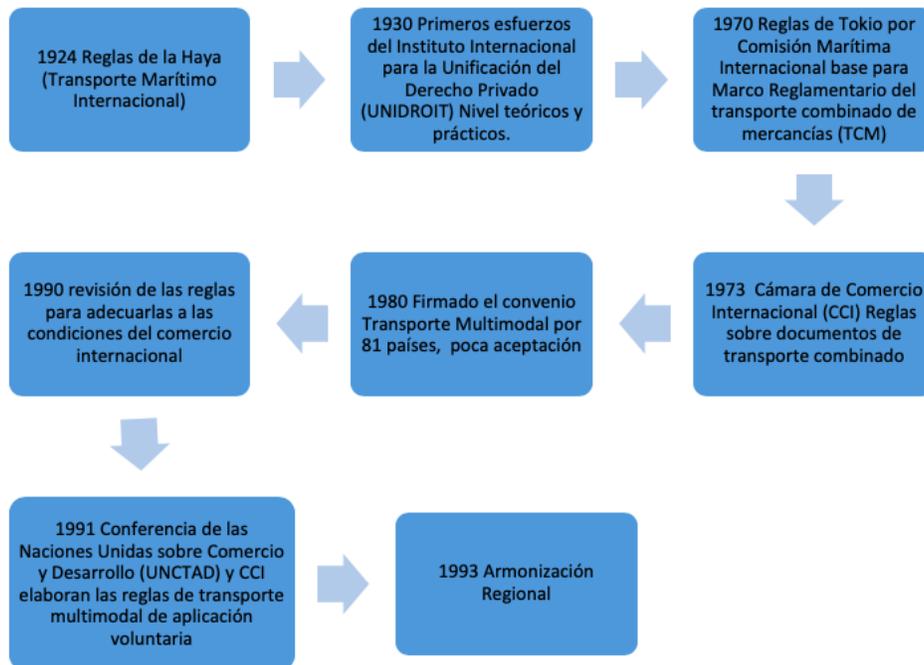
C. Teorías que fundamentan la investigación

Las condiciones actuales del mercado hacen que las necesidades de los usuarios cambien con mayor frecuencia, por lo que la implementación de nuevas tecnologías y procesos son necesarios para cumplir con la demanda. Enfatizar en temas como reducción de tiempos de tránsito, mayores frecuencias en los servicios de transportes, costos y seguridad de las mercancías son clave para dinamizar los flujos comerciales en la región.

El transporte multimodal es una modalidad que se analiza desde diferentes aristas, siempre visto como una figura facilitadora del comercio en toda la cadena logística. Iniciando desde la creación del contenedor en los años cincuenta por Malcom Mclean, se empieza a cambiar la metodología de transporte de mercancías. Larrucea, Mallofre y Sagarra (2012) mencionan que el contenedor vino a revolucionar la forma en cómo se transportaban las mercancías estandarizando procesos y modernizando la cadena logística.

A lo largo de la historia se justifica por qué los cambios tecnológicos y estructurales son necesarios para adaptarse a las condiciones de mercado. La parte normativa no queda exenta de estos cambios, según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 1996), la parte regulatoria referente al transporte marítimo a nivel internacional tiene variaciones con la intención de tener un enfoque más amplio como es el caso del transporte multimodal. A continuación, el detalle de los cambios normativos a lo largo del tiempo:

Ilustración 1: Cambios de la normativa del transporte multimodal



Fuente: Elaboración propia con base en información de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (1996).

Los esfuerzos que se dan a nivel normativo datan de muchos años atrás, por lo que el análisis de las reglamentaciones con las que contamos actualmente es un factor clave para la facilitación del comercio. Claro está que los esfuerzos no concluyen en el año 1993, estos continúan y sirven de antecedente a nivel centroamericano.

Otro factor que pone en evidencia el transporte multimodal como una opción viable en la región es la inseguridad en el transporte terrestre en la región centroamericana, razón por la cual el análisis de factibilidad de la implementación del transporte multimodal y sus implicaciones toma mayor auge. Pérez (2013) en su estudio sobre la seguridad logística terrestre en América Latina de la CEPAL menciona lo siguiente:

La falta de seguridad en las cadenas logísticas no solamente provoca las pérdidas directas por el siniestro, aumentos de las primas de seguros o mayores costos de operación por medidas de

seguridad adicionales que no generan ventajas competitivas frente a otros mercados, sino que además produce efectos indirectos de propagación al resto de la cadena de suministro. (p.15)

Lo anterior es un claro ejemplo de cómo la modalidad de transporte multimodal contribuye a la disminución de los riesgos, costos y tiempos de entrega.

Capítulo I: Análisis del contexto, entorno normativo y las perspectivas teóricas del transporte multimodal en Centroamérica

1.1 Perspectivas teóricas de la investigación

En esta investigación se utilizan diferentes mecanismos para la obtención de información, tales como cuestionarios, entrevistas, cotizaciones y consultas bibliográficas, los cuales se aplican a actores estratégicos para entender sus perspectivas sobre el tema en cuestión y además nos orientan sobre el estado actual del tema de investigación. Por lo cual, la definición y aplicación de estas herramientas son la base para el correcto desarrollo de la investigación. A continuación, se definen cada uno de estos elementos:

Cuestionario:

Según García (2003), lo define como:

El cuestionario consiste en un conjunto de preguntas, normalmente de varios tipos, preparado sistemática y cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesan en una investigación o evaluación, y que puede ser aplicado en formas variadas, entre las que destacan su administración a grupos o su envío por correo. (p. 2)

Adicional, García (2003), menciona la importancia de la aplicación de este instrumento debido a que se puede tener acceso a información de una forma más fácil, ya que la barrera de distancia no es un factor que impacte la obtención de información. En síntesis, este mecanismo permite obtener de forma sistemática y ordenada información clave acerca de los actores estratégicos con los cuales se trabaja, dando perspectiva sobre los puntos de vista y situación (p. 2)

Entrevista

Díaz, Martínez y Varela (2013), definen la entrevista como:

La entrevista es una conversación que se propone un fin determinado distinto al simple hecho de conversar. Canales la define como “la comunicación interpersonal establecida

entre el investigador y el sujeto de estudio, a fin de obtener respuestas verbales a las interrogantes planteadas sobre el problema propuesto” (p. 163)

Por otro lado, Díaz, Martínez y Varela (2013), mencionan que este mecanismo es más eficaz debido la información que se obtiene es mucho más completa y detallada, adicional que esta modalidad abre la posibilidad de aclarar dudas durante la aplicación para obtener las respuestas deseadas. (p. 136). Esta herramienta se aplica vía correo electrónico, a los diferentes actores definidos como claves en el proceso tales como entes gubernamentales, abogados y, empresas de transporte multimodal, entre otros.

Cotizaciones

De acuerdo con la página web De Negocios (2019), define cotización como:

La cotización, como acción misma, es el informar del valor (precio)-características-condiciones de algún producto o servicio a un posible cliente para nuestra empresa. Básicamente, es una herramienta que ofrece que sirve como medio de información para los clientes y los vendedores (empresas).

Esta herramienta es básica para obtener las tarifas manejadas por las diferentes empresas que proporcionan transporte terrestre, marítimo y aéreo.

Consulta bibliográfica

Peña (2010), define la herramienta de consulta bibliográfica como:

Se suele llamar investigación documental al proceso de búsqueda y selección de fuentes de información sobre el problema o la pregunta de investigación. Una vez seleccionadas las fuentes de información, en esta fase se hace la lectura y elaboración de registros escritos, con el fin de desentrañar y guardar una memoria de las ideas centrales de los textos consultados. La revisión bibliográfica culmina con la elaboración de un texto escrito, en el que se presenta una síntesis del recorrido que hizo el

estudiante por los textos, seguido de unas conclusiones o una discusión (p. 2).

En resumen, la consulta bibliográfica es de las principales fuentes de investigación, ya que tenemos visibilidad sobre el estado actual del objeto de estudio, al realizar consultas de libros, revistas, tesis y, artículos de revista, entre otros.

1.2 Contexto

La región centroamericana experimenta una serie de cambios en ámbitos sociales, políticos, económicos y, comerciales, entre otras esferas presentes dentro de cada uno de los países, estos cambios idealmente deben verse acompañados de una evolución en cada uno de los ámbitos mencionados; sin embargo, a pesar de que muchos de estos cambios generan que los países se actualicen y encuentren beneficios, también se presentan situaciones que traen consigo alteraciones abruptas o cambios negativos para el país e incluso para países cercanos. Una de las actualizaciones que se persiguen actualmente es la búsqueda de otras modalidades logísticas para movilizar mercancías en la región.

Independientemente de los resultados que se desencadenan, ya sean positivos o negativos, estos son parte de la realidad que experimenta cada país, por lo que se vuelve necesario tomar decisiones y acciones en pro de un desarrollo uniforme que traiga consigo mejoras a nivel general.

A continuación, se analiza la competitividad, la situación política, social, seguridad e infraestructura que juntos describen el contexto en la región.

1.2.1 Competitividad

El siguiente apartado expone el tema de la competitividad en la región, iniciando por entender este concepto, el cual es definido en el artículo ¿Qué es la competitividad? por los autores Rojas y Sepúlveda (1999) como “la capacidad para diseñar, producir y comercializar bienes en el mercado internacional (y de defender el mercado doméstico), teniendo como parámetro los estándares de eficiencia vigentes en el mercado mundial” (p.15).

Además, afirman los autores que “la competitividad ha dejado de ser un concepto estático centrado en aspectos meramente económicos: actualmente incorpora factores no económicos tales como cultura, sostenibilidad ambiental, política, calidad del recurso humano y ubicación espacial.” (Rojas y Sepúlveda, 1999, p. 21).

Con base en lo anterior y con el fin de mostrar los niveles de competitividad en la región centroamericana, se exponen a continuación los resultados obtenidos en el índice de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial del año 2018 y el índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial de este mismo año.

Índice de Competitividad Mundial

El índice de Competitividad Mundial (GCI por sus siglas en inglés) del Foro Económico Mundial mide cómo utilizan los países los recursos que disponen y sus capacidades para proveer a sus habitantes de un alto nivel de prosperidad, determinando la productividad de un país, a través de las siguientes 12 variables de prosperidad económica (2018):

- Instituciones
- Infraestructura
- Entorno macroeconómico
- Salud y educación primaria
- Educación superior y formación
- Eficiencia del mercado de bienes
- Eficiencia del mercado laboral
- Desarrollo del mercado financiero
- Preparación tecnológica

- Tamaño del mercado
- Sofisticación en materia de negocios
- Innovación

El estudio involucra 140 países, aquellos que cuentan con mejores calificaciones son Estados Unidos, Singapur, Alemania, Suiza y Japón, al ser los modelos a nivel internacional; mientras que los países africanos muestran las cifras menos favorables.

Respecto a Latinoamérica, Chile y México son los países con mejores posiciones, 33 y 46 respectivamente y finalmente, para Centroamérica, Costa Rica y Panamá encabezan la lista de países más competitivos de la región (posiciones 55 y 64):

Tabla 1: Top 10 de economías más cercanas a la frontera de la competitividad en América Latina y el Caribe, 2018

País	Nota
Chile	33
México	46
Uruguay	53
Costa Rica	55
Colombia	60
Perú	63
Panamá	64
Brasil	72
Trinidad y Tobago	78
Jamaica	79

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial, 2018

Dentro de las 12 variables a considerar en el estudio del índice de Competitividad Mundial, se presentan a continuación aquellas donde cada país cuenta con la peor y mejor calificación:

Tabla 2: Variables con mejor y peor calificación para los países de Centroamérica en el GCI, 2018

País	Variable con mejor calificación	Puesto	Variable con peor calificación	Puesto
Costa Rica	Salud	13	Tamaño del mercado	86
Panamá	Salud	33	Eficiencia del mercado laboral	87
Guatemala	Eficiencia del mercado de bienes	40	Instituciones	123
El Salvador	Salud	60	Instituciones	131
Nicaragua	Salud	36	Instituciones	122
Honduras	Eficiencia del mercado de bienes	59	Instituciones	117

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial, 2018

En la mayoría de los países, el pilar institucional es el menos favorable, en este se consideran temas como seguridad, desempeño del sector público y, transparencia, entre otros.

Además, el estudio destaca los factores más problemáticos para la exportación e importación. Respecto a los relacionados con la importación, para todos los países de la región destacan según el Foro Económico Mundial (2016)

- Procedimientos de importación onerosos

- Aranceles y barreras no arancelarias
- Requisitos técnicos y estándares nacionales
- Alto costo o retrasos causados por el transporte internacional
- Alto costo o retrasos causados por el transporte nacional
- Corrupción en la frontera
- Infraestructura de telecomunicaciones inadecuada
- Crimen y robo

En el proceso de exportación, los factores más problemáticos en Centroamérica son de acuerdo con el Foro Económico Mundial (2016):

- Acceso a insumos importados a precios competitivos
- Identificación de mercados potenciales y compradores
- Acceso a la financiación comercial
- Alto costo o retrasos causados por el transporte nacional
- Alto costo o retrasos causados por el transporte internacional
- Dificultades para cumplir con los requisitos de calidad/ cantidad de los compradores
- Trámites engorrosos en las fronteras exteriores
- Corrupción en las fronteras exteriores

Índice de Desempeño Logístico

Son muchos los aspectos que integran un sistema o cadena de suministro, dentro de ellos la logística, la cual depende de muchas otras variables como la infraestructura, los mercados y el comercio de un país.

Los gobiernos y el sector privado deben evaluar sus sistemas, para detectar cuáles áreas son de mejora y así dirigir sus políticas y gestión con base en la priorización de aquellos aspectos de mayor deficiencia. Existen estudios a nivel mundial que facilitan esta tarea, como lo es el índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial (2018), estudio que tiene como objetivo:

Ser una herramienta de evaluación comparativa para medir el rendimiento a lo largo de la cadena logística de suministro dentro de un país, define diversos comparadores que evalúan como la eficiencia de las cadenas de suministro conectan a las empresas con los mercados o rendimiento logístico. El estudio tiene un impacto significativo ayudando a los países a enmarcar sus propias políticas y motivan enfoques consistentes a las intervenciones y reformas a nivel nacional.

La encuesta realizada cada dos años compara a 167 países, permitiendo que puedan identificarse los principales desafíos y oportunidades de cada uno de estos para que puedan mejorar su desempeño logístico. Los indicadores que incluye este índice son:

1. La eficiencia del despacho de aduanas y gestión de fronteras
2. La calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte
3. La facilidad de organizar envíos internacionales a precios competitivos
4. La competencia y calidad de los servicios logísticos
5. La capacidad de dar seguimiento y rastrear envíos

6. La frecuencia con la que los envíos llegan a los consignatarios dentro del tiempo de entrega programado o previsto (Banco Mundial, 2018)

En este ranking, Panamá obtiene el puesto número 41, posición más favorable en comparación con los demás países de la región centroamericana, seguido por Costa Rica con la posición número 79, El Salvador en el puesto 88, posteriormente Honduras en el 106, Nicaragua 108 y, finalmente Guatemala 115. Además, la región presenta los siguientes resultados en específico para cada uno de los indicadores:

Tabla 3: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, 2018

Aspecto	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
Eficiencia aduanera	88	105	116	123	84	44
Calidad de infraestructura	97	113	118	112	99	42
Competitividad de transporte internacional de carga	77	76	126	97	111	33
Competencia y calidad en los servicios logísticos	81	82	125	91	98	38
Capacidad de seguimiento y rastreo de los envíos	65	94	117	97	115	43
Puntualidad en el transporte de carga	92	88	89	121	129	42

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, 2018.

Dentro de los principales hallazgos del informe del año 2018, el Banco Mundial (2018) detalla:

- Persisten las brechas en el rendimiento logístico entre los de desempeño inferior y superior
- La confiabilidad de la cadena de suministro y la calidad del servicio están fuertemente asociadas con el desempeño logístico.
- Las iniciativas de infraestructura y facilitación del comercio siguen desempeñando un papel para garantizar la conectividad básica y el acceso a las puertas de enlace para la mayoría de los países en desarrollo
- La agenda de la política logística continúa ampliándose, con un creciente enfoque en la capacidad de recuperación de la cadena de suministro, la seguridad cibernética, la sostenibilidad ambiental y la escasez de habilidades

Como se evidencia, Centroamérica requiere implementar sistemas de mejora en la competitividad y su desempeño logístico, enfocándose en las principales áreas de mejora presentadas en los índices descritos, a fin de continuar siendo competitivo frente a los demás mercados internacionales, por medio de procesos de transformación a nivel institucional promoviendo la innovación, la preparación tecnológica y la infraestructura.

Los índices en los países centroamericanos se pueden mejorar con una visión regional que los haga más competitivos a nivel internacional. Afirmado así por Álvaro Quijandria, gerente regional de la Corporación Financiera Internacional (CFI) para el Clima de Inversiones en América Latina y el Caribe, del Banco Mundial (BM), quien indica que:

Es imprescindible la unificación logística en Centroamérica para lograr una mayor competitividad a nivel internacional. Actualmente en la región a las operaciones de importación y exportación se les está cargando un costo que resulta mucho más alto que los que hacen otras economías, y esto resta competitividad directamente. (FAO, 2012)

Adicionalmente, el CFI calcula que para Centroamérica una reducción del 10% del tiempo que toma el mover una carga al importar o exportar refleja un impacto en el crecimiento del volumen de comercio (FAO, 2012).

1.2.2 Política

En la perspectiva política, Centroamérica, en general, se caracteriza por experimentar inestabilidad tanto a nivel institucional como en aplicación o desarrollo de pautas establecidas por las autoridades. Es posible asegurar lo anterior a partir del análisis realizado por Marín (2016) donde cita a Evelyn Villarreal, investigadora del Estado de la Nación, ella expone una serie de puntos y hallazgos relacionados directamente con el panorama político de Centroamérica, entre los años 2010 al 2015, una de estas afirmaciones es que “La región centroamericana se caracteriza por su inestabilidad política y la fragilidad de sus instituciones... en este contexto de países con esta fragilidad institucional, donde no hay un sistema de controles, esta inversión tiene un gran potencial de convertirse en una fuerza desestabilizadora” (2016), refiriéndose a la inversión realizada para los ejércitos.

Manuel Orozco, escritor de Diálogo Interamericano en el artículo Centroamérica: retos, conflictos y perspectivas en el siglo XXI, destaca muchos puntos relacionados con los desafíos en la política, este autor indica que a partir de las situaciones estudiadas con el pasar de los años se entiende que “el proceso de cambio político y social ha sido lento, y que aún subsisten grandes debilidades que impiden que las instituciones se transformen y tomen vías significativas para influir en el cambio” (2006, p.1)

Otra fuente para analizar el panorama político es el texto del quinto Informe Estado de la Región en Desarrollo Humano Sostenible (2016) desarrollado por el Programa Estado de la Nación, según las conclusiones de dicho informe, si bien se cuenta con avances en los últimos años en cuanto a nivel administrativo de justicia y niveles de transparencia, estos no son suficientes para lograr la solución de varios problemas estructurales con los que aún se cuenta como lo son: “la debilidad de los Estados, la corrupción en el manejo de los recursos públicos y las dificultades para tutelar efectivamente los derechos humanos” (p. 251)

Según dicha investigación realizada con respecto a la situación actual y los desafíos del desarrollo humano sostenible en Centroamérica, en su quinto informe asegura que “los principales indicadores políticos internacionales reportan deterioro o estancamiento en la mayoría de los países centroamericanos” (p. 251) afirmando así una vez más que el factor político requiere de refuerzos para progresar con respecto a las necesidades y retos que surgen, y solamente de esa manera se podrían visualizar mejoras en todo el territorio.

Organizar y velar por la seguridad y enfrentar la situación de pobreza es de los principales desafíos políticos, pero, además, el tema de credibilidad tiene gran peso y aún más en la realidad que se vive actualmente, en donde cada vez se refleja más el descontento de la población con respecto a las figuras políticas.

Según Manuel Orozco (2006), los esfuerzos en el ámbito institucional a nivel centroamericano son lentos e incompletos, y partir de las tendencias que analiza también apunta a “que los países centroamericanos carecen del consenso necesario para forjar una visión regional, aunque estén a favor de la liberalización del comercio”. (p. 4)

Se cita lo anterior, ya que la implementación de alianzas y organización a nivel regional es un factor de consideración, y más aún con proyectos como el de ferry Costa Rica - El Salvador que en su operación involucra a los países del istmo. Sin embargo, antes de que se logre una organización y unión centroamericana, cada país debe procurar fortalecer sus debilidades a nivel institucional y a nivel político, enfocando cuál es la mejor forma en que se deben trabajar los principales retos como la desigualdad, la falta de transparencia y débil gobernabilidad.

1.2.3 Social y seguridad

El quinto Informe Estado de la Región en Desarrollo Humano Sostenible (2016), describe en el capítulo denominado panorama social que:

Alcanzar umbrales más altos de bienestar implica enfrentar problemas tanto históricos como nuevos. La pobreza y la exclusión social son males crónicos de la región. Pese a que durante la última década la mayoría de los países logró

disminuir la incidencia, en 2013 casi la mitad de la población centroamericana (47%) se encontraba bajo la línea de pobreza.... Esta combinación de rezagos históricos y nuevos desafíos genera escenarios complejos. Pese a que en casi todos los países hubo mejoras, estas fueron modestas e insuficientes para reducir las brechas intrarregionales. (p. 47)

Según lo anterior, se refleja que al igual que con el ámbito político, en el sector social se arrastran elementos con el pasar de los años, es decir, muchas de las situaciones que se presentan hoy día son acumuladas dificultando el proceso de cambio.

El Estado de la Región, en su quinto informe (2016), pretende proporcionar una idea de cuáles son los retrocesos, sin dejar de mostrar también los avances que se dan en el ámbito social. En el documento se menciona que específicamente entre los años 2000 y 2014 se dan mejoras; sin embargo, no se logra un progreso significativo en el ámbito social:

Si bien mejoraron indicadores clave como la esperanza de vida, la mortalidad infantil, el acceso a servicios públicos y la cobertura educativa, se mantiene el desafío de garantizar condiciones de vida dignas para amplios sectores de población, sobre todo en los países del centro y norte del Istmo, que además son los más populosos. En ellos se concentran la pobreza, la exclusión social, la desnutrición crónica y la violencia. (p.123)

Entre los datos estadísticos que proporciona este informe del 2016, se desprende que “entre 2009 y 2014 la proporción de hogares en situación de exclusión social pasó de 36% a 39%” (p.123) y se especifica además que “Este fenómeno disminuyó en El Salvador, Guatemala y Panamá, pero aumentó en los demás países, dejando un saldo regional negativo” (p.121).

Estos indicadores dejan en evidencia la necesidad de intervención por parte de las autoridades para detener el retroceso e implementar mejoras, un análisis por parte de los encargados tanto de los esfuerzos realizados como de los planes llevados a cabo

hasta el momento, para determinar si estos no están siendo correctamente aplicados o del todo no son lo suficientemente efectivos en búsqueda de mejoras.

Según el tercer capítulo del Estado de la Región (2016), la población señala los principales problemas sociales con los que se está lidiando como la criminalidad, corrupción y violencia, específicamente para el periodo señalado a continuación, se destaca que:

Entre 2006 y 2014 la criminalidad fue señalada como el principal problema en todos los países centroamericanos, excepto en Nicaragua, donde los habitantes destacaron dificultades asociadas a la economía ... en Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Panamá de forma reiterada se mencionó la corrupción. Otros problemas reportados fueron: la drogadicción en Costa Rica, las pandillas en El Salvador, la violencia en Guatemala, el mal estado de las vías en Honduras, los políticos en Nicaragua y la falta de agua en Panamá. (p.128)

Catalina Galdámez en el artículo Centroamérica: Perspectivas económicas, políticas y sociales para 2016, destaca que la desigualdad o inequidad trae consigo problemas que menoscaban la seguridad:

La consecuencia de esta inequidad es un grave problema de seguridad ciudadana que ataca principalmente al denominado Triángulo Norte de Centroamérica (compuesto por Guatemala, El Salvador y Honduras), y que erosiona la confianza en las instituciones políticas de la subregión. Determinada por una cultura histórica de violencia, se añade la creciente presencia del narcotráfico –en países como Guatemala, Honduras e incluso Costa Rica- y el incremento de las pandillas juveniles –principalmente en El Salvador.

Tamara Lajtman y Nery Chaves (2018) en el texto titulado Seguridad para la “prosperidad” en Centroamérica, detallan lo siguiente:

El Triángulo Norte de Centroamérica apenas sobrevive a la violencia estatal y criminal. La población empobrecida, rondó entre el 38,2% en El Salvador y el 65,7% en Honduras durante el 2017. Centroamérica ha sido clasificada como la región más desigual de América Latina, con una tasa de impunidad de entre el 90% y 85%, mientras que la criminalidad y la violencia convirtieron a esta región en un referente internacional por haber alcanzado tasas pandémicas de homicidios.

Otro de los casos específicos que son expuestos en la actualidad son las protestas y manifestaciones llevadas a cabo en Nicaragua, precisamente como muestra del descontento por parte de la población.

La revista Summa, en el artículo ¿Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Centroamérica?, publicado el 16 de julio del año 2018, destaca puntos que ayudan a entender las consecuencias de las protestas contra el gobierno y la forma en que el gobierno lo maneja. A partir de esta situación se experimenta inestabilidad a nivel social, político y económico no solo para Nicaragua, sino para el resto de la región, “Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras y Panamá también han sido víctimas de los “efectos colaterales” de las protestas que dejan más de 300 muertos y miles de heridos en Nicaragua.”

Este es un claro ejemplo donde factores sociales como los disturbios y protestas, desencadenan dificultades a nivel de seguridad y cuando esto sucede también se generan pérdidas económicas inmediatas, generando una imagen negativa y de desconfianza ante los demás países alrededor del mundo, disminuyendo en gran medida posibilidades de integración en cualquier sentido.

Mario Magaña, director de Asuntos Económicos y Comerciales de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador, es citado en el artículo de la revista Summa (2018) y expone lo siguiente: “Con esta situación de inestabilidad y los bloqueos de las rutas, la mayor parte del comercio interregional está prácticamente estancado y esto ha traído consecuencias económicas bastantes notables para nuestros países”.

El artículo de la revista Summa (2018) también cita información de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) exponiendo lo siguiente “solo entre los meses de mayo y junio, el tránsito de mercancía por Nicaragua reportó una baja del 79 % en dirección sur-norte y del 75 % en dirección norte-sur, en comparación con igual periodo de 2017”.

Según el apartado de integración regional del quinto Informe del Estado de la Región (2016) no se encuentra evidencia de que los Estados miembros hayan tomado iniciativas relevantes para profundizar las políticas integracionistas, ni para modificar la estructura de la institucionalidad regional (p. 71).

Según Informe del Estado de la Región (2016) en el momento de que las actuaciones de cada país no son del todo eficientes, se dificulta aún más la integración. Lo anterior está totalmente relacionado con la premisa descrita en el quinto informe, donde establece que “Si los Estados no se involucran en el diseño y ejecución de las políticas de más amplio alcance, seguirán siendo débiles las capacidades de la institucionalidad regional, soporte burocrático y ejecutor de esos acuerdos” (p. 71).

La situación actual del ámbito político, social y de seguridad, deja en evidencia que es necesario reinventar y analizar las políticas públicas, el accionar político y de las instituciones involucradas, para atacar las deficiencias y fomentar el progreso de la región.

1.2.4 Infraestructura

Infraestructura es definida por la CEPAL (2011) en un artículo llamado La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe desarrollado por Daniel Perotti y Ricardo Sánchez, como “[...] un conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios para los sectores productivos y los hogares” (p. 29)

Los tipos de infraestructura se definen de acuerdo con la CEPAL como infraestructura económica, infraestructura social, infraestructura del medio ambiente, recreación y esparcimiento e infraestructura de la información y el conocimiento, la

infraestructura económica abarca todo lo relacionado con vías férreas, carreteras, aeropuertos, puertos, entre otros, siendo este último tipo de infraestructura el foco de análisis.

El Foro Económico Mundial (2016) elabora un reporte llamado Global Enabling Trade Report 2016 con los principales índices relevantes en temas de calidad y acceso a la infraestructura portuaria en el mundo en sus diferentes modalidades, estos índices son mostrados a continuación con las diferentes calificaciones para los países de la región. El primero de ellos evalúa la calidad de la infraestructura portuaria y cómo los usuarios de este servicio perciben la calidad de las instalaciones portuarias, a continuación, se detalla la puntuación obtenida por los países centroamericanos en este estudio, siendo la calificación 1 una situación precaria de las instalaciones y la calificación 7 un buen desarrollo y eficiencia conforme a estándares internacionales.

Tabla 4: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria del Global Enabling Trade Report, 2018

País	Nota
Panamá	6.3
Honduras	4.5
Guatemala	3.7
El Salvador	3.5
Costa Rica	3.2
Nicaragua	2.8

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Calidad de Infraestructura Portuaria del Foro Económico Mundial, 2016

Aunado a la calificación de las instalaciones portuarias en la región, el Banco Mundial emite un índice de conectividad de carga marítima que evalúa a todos los países que están conectados a las redes mundiales de transporte marítimo y asigna la calificación tomando en consideración el número de buques, su capacidad para transportar contenedores, el tamaño máximo de los buques, el número de servicios y el número de empresas que implementan buques portacontenedores en determinado

puerto, este índice considera como 157 su calificación máxima para un país. A continuación, se presenta una tabla con el detalle para cada país de la región:

Tabla 5: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Conectividad de Carga Marítima del Global Enabling Trade Report, 2016

País	Nota
Panamá	53.4
Guatemala	20.3
Costa Rica	11.5
Honduras	10.0
El Salvador	8.9
Nicaragua	8.8

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Conectividad de Carga Marítima de la Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2018

Por su parte, la infraestructura de carreteras es evaluada en el Índice de Disponibilidad y Calidad de Carreteras del Foro Económico Mundial (2016) y asigna calificaciones entre 1 y 7, siendo 7 la mayor de las puntuaciones, a continuación, se presenta el detalle de las notas obtenidas para los países de Centroamérica:

Tabla 6: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Disponibilidad y Calidad de Carreteras del Global Enabling Trade Report, 2016

País	Nota
Panamá	4.4
El Salvador	4.2
Honduras	3.8
Nicaragua	3.7
Costa Rica	3.1
Guatemala	2.7

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Disponibilidad y Calidad de Carreteras del Foro Económico Mundial, 2016

El Foro Económico Mundial (2016), también cuenta con un índice específico que evalúa la calidad de las carreteras, considerando la extensión y condición de estas para otorgar un puntaje entre 1 y 7, al ser a esta última la máxima puntuación posible para un país. Las puntuaciones obtenidas por los países que conforman la región son:

Tabla 7: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Calidad de Carreteras del Global Enabling Trade Report, 2016

País	Nota
Panamá	4.5
El Salvador	3.9
Honduras	3.8
Nicaragua	3.6
Guatemala	3.4
Costa Rica	2.7

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Calidad de Carreteras del Foro Económico Mundial, 2016

El Índice de Eficiencia del Cambio de Modo de Transporte del Foro Económico Mundial (2016) considera que tan eficiente es el flujo del transporte cuando este conlleva un cambio de medio de transporte, ya sea de marítimo a transporte por carreteras o vías férreas, o cualquier combinación posible en el país, considerando la infraestructura disponible, las calificaciones para los países de la región dentro de un rango de evaluación de 1 a 7 de un total de 136 países, son:

Tabla 8: Posición de los países de Centroamérica en el Índice de Eficiencia del Cambio de Modo de Transporte del Global Enabling Trade Report, 2016

País	Nota
Panamá	5.5
Honduras	3.7
El Salvador	3.5
Costa Rica	3.5
Nicaragua	2.9
Guatemala	3.5

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Eficiencia del Cambio de Modo de Transporte del Foro Económico Mundial, 2016

Finalmente, el Índice de Competitividad Mundial cuenta con un indicador de infraestructura que mide carreteras, ferrocarriles, transporte aéreo e infraestructura portuaria como un conjunto de variables a considerar dentro de esta área, de 140 países, donde la región obtuvo las siguientes posiciones en el año 2018:

Tabla 9: Notas obtenidas por los países de Centroamérica en Infraestructura en el Índice de Competitividad Mundial, 2018

País	Nota
Panamá	57
Honduras	87
El Salvador	91
Costa Rica	98
Nicaragua	103
Guatemala	115

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Índice de Competitividad Mundial del Foro Económico Mundial, 2018

De acuerdo con la noticia “Naviera Española se retira del ferry El Salvador Costa Rica” (El Mundo, 2017) Mónica Segnini, encargada de la empresa Desacarga, la cual es

una de las interesadas en materializar el proyecto, menciona que uno de los retos es la infraestructura Portuaria aduciendo que “tiene características físicas muy particulares que no se vislumbra sean adaptadas en el corto o mediano plazo”, esto obliga a que para que los barcos se adapten a los puertos se requiere modificar el barco.

La recopilación de los distintos índices presentados expone la situación actual de la región centroamericana en el ámbito de infraestructura, todas las calificaciones ubican a la región en puestos bajos, muy lejanos de los mejores lugares a nivel mundial, incluso Panamá, el país de la región con mejores posiciones y calificaciones en las distintas evaluaciones, se encuentra en puestos bajos, comparado con los demás países del mundo.

Estos índices revelan las deficiencias de infraestructura con las que cuentan los países actualmente, carencias que se traducen en poca competitividad, tiempos extensos en el tránsito de las mercancías, largas esperas en puestos fronterizos sin condiciones óptimas y puertos con malas evaluaciones por parte de los usuarios.

Todos los aspectos descritos anteriormente es decir las deficiencias en temas políticos y sociales, además de la situación que vive la región con respecto al tema de seguridad y la competitividad como parte del desarrollo, propician que se genere la necesidad de adicionar el tema de gobernabilidad como un concepto presente en cada uno de los países que forman parte de la región.

Según Antonio Camou citado por Mayorga, F. & Córdova, E en el texto titulado “Gobernabilidad y Gobernanza en América latina” (2007, p.1) la gobernabilidad debe ser entendida como “un estado de equilibrio dinámico entre el nivel de las demandas societales y la capacidad del sistema político (estado/gobierno) para responderlas de manera legítima y eficaz”. Es decir, cada gobierno debe analizar las necesidades emergentes en el ámbito social principalmente, ya que este refleja la situación vivida por los diversos sectores de la población, para así poder realizar las acciones necesarias con el fin de garantizar el bienestar en general de la ciudadanía. Dicho equilibrio busca subsanar las demandas de modo eficiente, pero también procura que se identifique a los

entes pertinentes que realmente tienen la capacidad y conocimiento para ejecutar una correcta gobernabilidad.

1.2.5 Etapas del proyecto de ferry

La región centroamericana hace uso del transporte mayormente mediante la modalidad terrestre para la movilización de mercancías entre países, esta modalidad de transporte presenta algunas dificultades principalmente a nivel de seguridad en el tránsito debido a los distintos problemas sociales de los países miembros de la región. A partir de las condiciones actuales de transporte en la región y con el fin de hacer uso de los distintos recursos disponibles, la incorporación de un medio de transporte marítimo que facilite la modalidad multimodal en la región representa una opción paralela a las opciones de transporte ya existentes.

La movilización de mercancías por medios marítimos es la forma de transporte más usada internacionalmente, ya que permite la movilización de grandes cantidades de mercancías entre los continentes, siendo ejecutada mediante el uso de barcos capaces de movilizar desde contenedores de diversos tamaños, capacidades y requerimientos hasta productos a granel o bien usando otros tipos de transportadores para movilizar mercancías.

De acuerdo con el Grupo Moldtrans (2014), se presentan diversos tipos de barco para ejecutar el comercio internacional de mercancías vía marítima, los buques portacontenedores son los más comunes por su capacidad para movilización de mercancías en contenedores, los tipos de barco se detallan a continuación:

Los buques graneleros son los más apropiados para transportar cargas sólidas como granos o minerales. Su diseño favorece la carga y descarga mediante grúas.

Los buques portacontenedores, como ya indica su nombre, están destinados al transporte de mercancías en contenedores.

Los petroleros o buques tanque están diseñados para albergar crudo, líquidos, productos químicos y gases licuados.

En los buques frigoríficos se transportan los alimentos y las mercancías perecederas.

Los barcos de cabotaje, también denominados buques costeros, están diseñados para navegar en aguas poco profundas. Pueden bordear la costa sin encallar.

Los “ferris” o transbordadores están destinados al transporte de pasajeros en pequeñas travesías y ciudades costeras. Los cruceros; sin embargo, se dedican a los viajes turísticos de placer. (Grupo Moldtrans, 2014)

Asimismo, Moldtrans determina la definición de buques Roll On- Roll Off como “buques de carga rodada diseñados para transportar mercaderías con ruedas, cargadas y descargadas mediante vehículos tractores. La carga va perfectamente acondicionada, recibiendo vehículos o camiones para viajes de larga distancia.” (2018)

El proyecto de uso de un ferry como medio de transporte para la implementación de la modalidad de transporte multimodal en Centroamérica, surge en el año 2015 como parte de una iniciativa del gobierno costarricense en busca de mejores opciones para el transporte de mercancías regionalmente y también como aporte al movimiento internacional, procurando la reducción de tiempos, además con la evolución de dicho proyecto se buscan mejoras en seguridad, competitividad e innovación. Paralelo al transporte terrestre comúnmente utilizado en la región, este proyecto busca la movilización de carga por un medio marítimo y terrestre en conjunto, que pretende la comunicación entre dos puertos en Centroamérica y consigo acceder a otros importantes mercados de manera más efectiva en comparación con la movilización de mercancías únicamente por el medio terrestre.

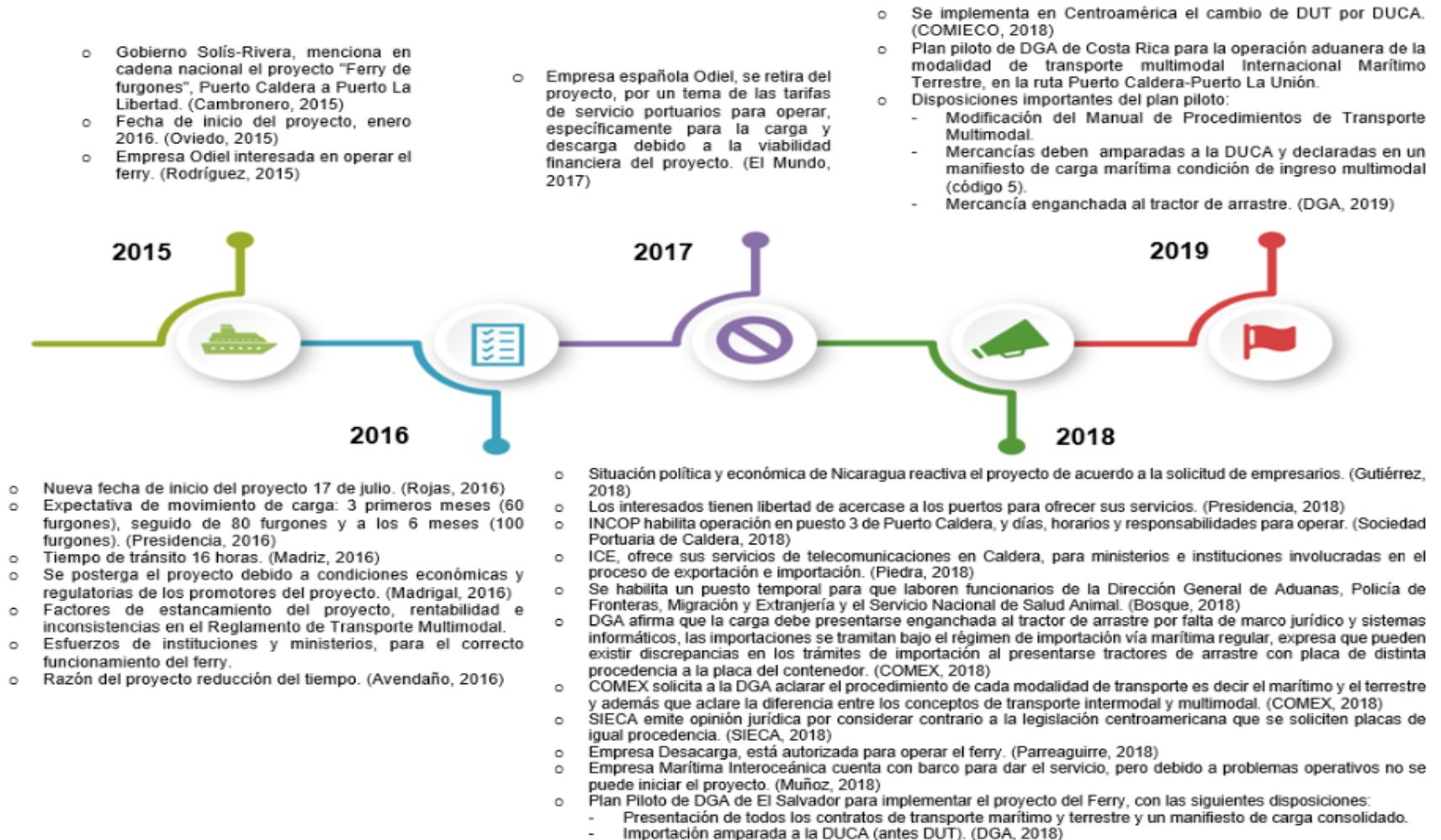
Tal como se entiende el transporte multimodal, el proyecto pretende la movilización de mercancías por dos o más medios de transporte, en este caso optando por un trayecto terrestre en origen y destino y uno marítimo para movilizarse entre ambos países por medio de un barco que se adecue a las condiciones presentes en los puertos a utilizar, los cuales son Caldera en Costa Rica y La Unión en El Salvador, tal cual se

define hay diversos tipos de barcos, entre ellos los graneleros y portacontenedores que se destinan a movilizar grandes cantidades de mercancías alrededor del mundo. Este tipo de barco no es apto para el proyecto, por la cantidad de carga movilizada y la distancia entre los puertos de ambos países.

Partiendo de la necesidad de usar un medio de transporte capaz de movilizar mercancías en distancias cortas, existen varias alternativas para el proyecto entre ellas el ferry o el Roll On - Roll Off: ambos permiten movilizar mercancías entre los puntos geográficos interesados y su tamaño es considerablemente menor, comparado con un portacontenedores que llega a la región por medio de puertos más grandes y equipados, pues se deben considerar los aspectos de capacidad de operación e infraestructura para utilizar un barco más pequeño que se adapte a los requerimientos y condiciones presentes en cada país.

En la siguiente línea del tiempo se detallan las fases del proyecto de implementación de un ferry como medio de transporte que junto al trayecto terrestre en la región permiten la aplicación de la modalidad de transporte multimodal en Centroamérica.

Ilustración 2: Línea del tiempo sobre implementación del Ferry Costa Rica - El Salvador



Fuente: Elaboración propia con base en las referencias citadas

1.3 Análisis de normativa de transporte multimodal

La presente sección pretende ubicar al lector en cuanto a las normas jurídicas que rigen el transporte multimodal a nivel internacional, centroamericano y a nivel país, tanto en Costa Rica como en El Salvador, en su papel de países facilitadores para la aplicación de transporte multimodal en la región.

Para analizar la viabilidad legal de este proyecto, se debe tomar en cuenta una serie de bases legales que no solo son factores imprescindibles si se desea llevar a cabo una práctica correcta y respetuosa de la ley, sino que, figuran también como guía para desarrollar las actividades comerciales utilizando el transporte multimodal.

La revisión del marco jurídico se realiza de lo macro a lo micro; es decir, empezando por el marco jurídico a nivel internacional y regional, para después conocer la legislación respectiva en los países que fungen como facilitadores en el proyecto de movimiento multimodal.

1.3.1 Legislación Internacional

A nivel internacional se cuenta con el Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías desarrollado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, celebrada en Ginebra en los años 1979 y 1980, este convenio esclarece algunas pautas jurídicas a nivel internacional que se consideran en cuanto a la aplicación de esta modalidad de transporte.

En el Convenio (1981) se definen algunos conceptos básicos para contextualizar lo que se regula y su ámbito de aplicación, a continuación, se muestran los principales conceptos para el objeto de estudio:

Transporte multimodal:

[...] transporte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega

situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato no se considerarán un transporte multimodal internacional. (p. 6)

Operador de transporte multimodal (1981):

[...] toda persona que, por si o por medio de otra actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato. (1981, p. 6)

El ámbito de aplicación al que rige este convenio se establece en el artículo 2, y se delimita a aquellos contratos celebrados entre lugares de dos Estados parte, cumpliendo con las condicionales de que los lugares en los que se haga la carga y entrega de las mercancías formen parte de un Estado contratante del convenio.

Por su parte, en el artículo 3 del Convenio (1981) se establece que el convenio será de acatamiento obligatorio “Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que conforme al artículo 2 se rija por el presente Convenio. Lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.” (p. 6). Es decir, el convenio solo es válido cuando en el contrato de transporte multimodal se establezca expresamente este convenio como parte de sus pautas. En este mismo artículo se hace mención del hecho de que el convenio no compromete al expedidor del contrato a elegir entre ejecutar el transporte multimodal o transporte segmentado.

En el artículo 4, se hace referencia a que la aplicación de este convenio no implicará una afectación o contradicción en la aplicación de cualquier reglamento o ley establecidos a nivel país, ya sea, para regular este tipo de transporte, para regular a los operadores o bien para estipular cualquier aspecto concerniente a la regulación de esta modalidad, por lo cual el convenio no sustituye las legislaciones dispuestas por los países.

1.3.2 Legislación en Centroamérica

Integración centroamericana

La unificación de los países de la región comienza en el año 1960, cuando en la ciudad de Managua, los países de El Salvador, Honduras, Nicaragua y Guatemala deciden conformar un mercado común centroamericano y para tales efectos firman el Tratado General de Integración Centroamericana, en adelante TGIEC, el cual establece un trato preferencial y de libre comercio para los países miembros de la integración.

De acuerdo con COMEX, la conformación de este mercado común tiene distintas entradas en vigencias para los países de la integración y se termina de conformar en el año 1963, cuando el Tratado General entra en vigencia para Costa Rica. Pasados los años de comercio intrarregional se establece el Protocolo de Tegucigalpa firmado en el año 1991, comienza el proceso de transformación con este protocolo a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA), la cual es conformada por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá, se establece el marco jurídico y una nueva organización a nivel regional.

Con la conformación de esta nueva etapa, nace en el año 1993 el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA), y crea a su vez cuatro subsistemas como parte del mecanismo de integración:

- Subsistema de Integración Económica
- Subsistema de Integración Social
- Subsistema de Integración Ambiental
- Subsistema de Integración Política (COMEX, s.f)

En el Protocolo de Tegucigalpa (1991) se establece en el artículo 28, al respecto de la integración y el órgano a cargo de esta, lo siguiente:

La Secretaría que se ocupará de los asuntos económicos será la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA), la cual conservará la personería jurídica, atribuciones y funciones que le asigna dicho Tratado. La SIECA informará de sus actividades a la Secretaría General, a fin de promover el desarrollo armónico y equilibrado, de los aspectos económicos, con los aspectos políticos, sociales y culturales, en la perspectiva de la integración global de la región centroamericana.

En octubre de 1993, los países de la región deciden firmar el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana o conocido como Protocolo de Guatemala con el objetivo principal de convertir a la región en una Unión Aduanera, para cumplir este siguiente nivel de integración los presidentes de los países de Centroamérica definen el siguiente objetivo:

Artículo 3

El objetivo básico del Subsistema de Integración Económica creado por este Instrumento complementario del Protocolo de Tegucigalpa es alcanzar el desarrollo económico y social equitativo y sostenible de los países centroamericanos, que se traduzca en el bienestar de sus pueblos y el crecimiento de todos los países miembros, mediante un proceso que permita la transformación y modernización de sus estructuras productivas, sociales y tecnológicas, eleve la competitividad y logre una reinserción eficiente y dinámica de Centroamérica en la economía internacional.

Para entender cómo está conformado SIECA (1993) y los encargados de cada tema se muestran los siguientes artículos:

Artículo 37

1.- El Subsistema de Integración Económica Centroamericana, comprende los órganos e instituciones que se detallan a continuación.

2.- Son órganos:

- a) El Consejo de Ministros de Integración Económica.
- b) El Consejo Intersectorial de Ministros de Integración Económica.
- c) El Consejo Sectorial de Ministros de Integración Económica. Y
- d) El Comité Ejecutivo de Integración Económica.

Artículo 39

1.- Las propuestas de políticas generales y directrices fundamentales del Subsistema de Integración Económica Centroamericana, serán formuladas por el Consejo de Ministros de Integración Económica, con la finalidad de someterlas a aprobación de la Reunión de Presidentes Centroamericanos.

2.- Los órganos del Subsistema de Integración Económica, a través de actividades, programas, proyectos y actos administrativos ejecutarán directamente o por delegación en los órganos correspondientes las indicadas políticas y directrices del Subsistema.

3.- El Consejo de Ministros de Integración Económica aprobará los reglamentos sobre la conformación y funcionamiento de todos los órganos del Subsistema Económico.

Artículo 43

1.- La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) es el órgano técnico y administrativo del proceso de integración económica centroamericana, de los órganos que no tengan una Secretaría específica y del Comité Ejecutivo de Integración Económica (CEIE); tendrá personalidad jurídica de derecho internacional; y le corresponde servir de enlace de las acciones de las otras Secretarías del Subsistema Económico, así como la coordinación con la Secretaría General del Sistema de la

Integración Centroamericana (SICA); en concordancia con lo dispuesto en el artículo 28 del Protocolo de Tegucigalpa y en ejercicio de una autonomía funcional.

2.- La SIECA estará a cargo de un Secretario General, nombrado por el Consejo de Ministros de Integración Económica para un período de cuatro (4) años, a quien corresponde la representación legal.

Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana

El Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana es una de las bases legales a las que se debe recurrir para revisar aspectos relacionados con el tema de tránsito y transporte internacional de mercancías entre los Estados parte, es decir, a nivel regional.

Es en el capítulo III llamado Tránsito Internacional (1963), específicamente en el artículo X de donde se desprende que “Cada uno de los Estados contratantes mantendrá plena libertad de tránsito a través de su territorio para las mercancías destinadas a cualesquiera de los otros Estados signatarios o procedentes de ellos”. A pesar de la libre movilidad, el artículo especifica que todas las mercancías cuando se encuentren en tránsito deben cumplir con el pago de las tasas y también deben cumplir con todas las medidas estipuladas por vía legal y reglamentaria referentes a temas de seguridad, policía y sanidad. Según el texto del artículo es posible analizar que no deben presentarse solicitudes o requerimientos innecesarios que se conviertan en obstáculos.

En el artículo XV del mismo Tratado Multilateral (1963), se establece el tratamiento que se debe dar a las naves marítimas o aéreas, comerciales o particulares de la siguiente manera:

Las naves marítimas o aéreas, comerciales o particulares, de cualquiera de Estados contratantes, serán tratadas en los puertos y aeropuertos abiertos al tráfico internacional de los otros Estados, en iguales términos que las naves y aeronaves nacionales correspondientes. Igual tratamiento se extenderá a los pasajeros, tripulantes y de los otros Estados

contratantes. Los vehículos terrestres matriculados en uno de los Estados firmantes gozarán en territorio de los otros Estados, durante su permanencia temporal, del mismo tratamiento que los matriculados en el país de visita.

Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) Resolución N.º 85-2002 COMIECO

Este código vigente solamente para Costa Rica no hace mención de la modalidad de transporte multimodal; no obstante, sí hace referencia a otras características del transporte internacional que son de interés para el presente análisis.

En esta regulación se delimita el actuar del agente de transporte internacional el cual se define en el artículo 19 (1993), como:

El agente de transporte internacional que subcontrató el transporte interno de mercancías bajo control aduanero será solidariamente responsable con la persona que realiza dicha operación, por el pago de los derechos e impuestos que se adeuden si las mercancías no llegan en su totalidad a su destino, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurran por la posible comisión de infracciones aduaneras. (p. 9)

El tránsito aduanero, el cual también es término clave, se encuentra regulado bajo este código, el mismo es considerado en el artículo 70 (1993), como:

Tránsito aduanero es el régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los derechos e impuestos respectivos.

Las mercancías en tránsito aduanero estarán bajo custodia y responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros.

El tránsito aduanero podrá ser internacional o interno. (p.21)

Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano Resolución N.º 101-2002 COMIECO

Esta legislación, no regula el transporte multimodal, aunque sí hace mención de criterios jurídicos aplicables al transporte de mercancías en general, así como al transportista que lo opera, es precisamente por esta razón que el RECAUCA en sus artículos 36, 37 y 38 define el actuar del transportista aduanero dentro del territorio de los países parte en Centroamérica, estableciendo los requisitos y obligaciones que deben cumplir y la forma en la que se debe llevar a cabo cada proceso de transporte.

Para la legislación aplicable respecto al tránsito aduanero internacional, el RECAUCA en su artículo 133 establece que “El tránsito aduanero internacional terrestre se registrará por lo dispuesto en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, Formulario de Declaración e Instructivo.” (RECAUCA, 2003, p. 14). El reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre se detalla más adelante con el objetivo de entender sus alcances y requerimientos.

Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV (CAUCA IV) Resolución No. 223-2008 COMIECO

En la versión IV de este código centroamericano, aplicable para el resto de los países de la región centroamericana excepto Costa Rica, como en el caso de su antecesor, no se hace mención expresa a la regulación del transporte multimodal, solo se encuentran bases legales para regular aspectos de transporte internacional paralelos a la modalidad objeto de estudio.

En los artículos 24 y 25 del código (2008), se regula el actuar del transportista aduanero y agente de transporte internacional respectivamente, ambas figuras se encuentran reguladas de la siguiente manera:

Artículo 24. Transportista aduanero

Transportista es el auxiliar encargado de las operaciones y los trámites aduaneros relacionados con la presentación ante el Servicio Aduanero, del

medio de transporte y carga, a fin de gestionar su ingreso, tránsito o salida de las mercancías. El transportista será responsable directo ante el Servicio Aduanero, por el traslado o transporte de las mercancías objeto de control aduanero.

Artículo 25. Agente de transporte internacional

El agente de transporte internacional que subcontrató el transporte interno de mercancías bajo control aduanero será solidariamente responsable con la persona que realiza dicha operación, por el pago de los tributos que se adeuden si las mercancías no llegan en su totalidad a su destino, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurran por la posible comisión de infracciones aduaneras. (p. 8)

Otra modalidad de transporte es la movilización de mercancías vía terrestre a través de los países miembros que no precisamente conforman el punto de salida o entrada definidos en este nuevo proyecto regional de ferry; sin embargo, después de arribar en uno de los puertos establecidos las mercancías pueden moverse a otros países vecinos vía terrestre, el tránsito aduanero en la región está regulado bajo este código de la siguiente manera, en el artículo 94 (2008).

Tránsito aduanero es el régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de una aduana a otra por cualquier vía, con suspensión total de los tributos respectivos.

Las mercancías en tránsito aduanero estarán bajo custodia y responsabilidad del transportista, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros.

El tránsito aduanero podrá ser internacional o interno y se regirán por lo dispuesto en el presente Código y su Reglamento. (p. 23)

Reglamento al Código Aduanero Uniforme Centroamericano Resolución No. 224-2008 COMIECO

Con el análisis realizado a la legislación a nivel regional, se cuenta con una escasa normativa técnica que regule la modalidad de tránsito multimodal. La resolución No. 224-2008 de COMIECO (Consejo de Ministros de Integración Centroamericana) da origen al RECAUCA, el cual amplía a diferencia del resto de normativa regional algunos conceptos relevantes del tránsito internacional y multimodal, estas regulaciones son expuestas a continuación, haciendo hincapié en los territorios donde se aplica este reglamento, ya que este reglamento es utilizado por todos los países de la región, excepto por Costa Rica.

El artículo 3 (2008) de esta norma se refiere a definiciones que ayudan a entender las diferentes disposiciones del reglamento. A continuación, se exponen los conceptos de unidades de transporte y vehículo respectivamente, la interpretación de estos conceptos interfiere de manera directa en la aplicación de las normas regulatorias de transporte:

Unidades de transporte: cualquier medio de transporte que se utilice para el ingreso, tránsito, traslado, transbordo o salida de mercancías hacia, desde o a través del territorio aduanero, tales como: contenedores, camiones, tractocamiones, furgones, plataformas, naves aéreas o marítimas, vagones de ferrocarril y otros medios de transporte similares.

Vehículo: cualquier medio automotor de transporte de personas, carga o unidades de transporte. Para los efectos de este Reglamento, un vehículo con compartimiento de carga se considerará como unidad de transporte.

(p. 4)

La sección IV del Reglamento contempla estipulaciones respecto al transportista aduanero y la ejecución que este realiza en el territorio centroamericano. Se destaca el artículo 99 de dicha sección, con el fin de mostrar las clases de transportistas regulados, en donde menciona al operador de transporte multimodal, además de los transportistas

terrestres, marítimos y aéreos, las empresas de transporte internacional marítimas, aéreas y terrestres y los agentes de transporte internacional.

En el capítulo IV, sección I, se define como debe ser la autorización de los vehículos a utilizar en el tránsito aduanero, al respecto el artículo 390 (2008), precisa el proceso de autorización de la siguiente manera:

El tránsito aduanero deberá efectuarse únicamente en medios de transporte inscritos y registrados ante el Servicio Aduanero. Los medios de transporte con matrícula de los Estados Parte utilizados para realizar el tránsito aduanero pueden ingresar y circular en el territorio aduanero, previo cumplimiento de las formalidades exigidas. Estas unidades podrán utilizarse, a su salida del territorio aduanero por cualquier aduana, para el transporte de carga destinada directamente a la exportación o reexportación y no podrán prestar servicios de transporte interno de mercancías. Los vehículos con matrícula de los Estados Parte se registrarán por los acuerdos regionales y tratados internacionales. (p. 128)

Según el artículo anterior, no se condiciona a nivel legal cuál debe ser el medio o unidad de transporte específico a utilizar dependiendo de la modalidad de transporte, dejando abierta la posibilidad de usar cualquier vehículo siempre y cuando sea apto y que cumpla con las formalidades exigidas en cualquiera de las modalidades de transporte.

De acuerdo con el RECAUCA, en el capítulo V, artículo 403 (2008), se entiende el transporte multimodal como:

(...) el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad, hasta otro lugar designado para su entrega, en el cual se cruza por lo menos una frontera. (p.133)

Por su parte, en el artículo 404 (2008) del Reglamento se define un operador de transporte multimodal en materia legal, de acuerdo con este artículo se entiende como “... la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume ante el consignante la responsabilidad del transportista por su plena ejecución, pudiendo coincidir con el operador del transporte multimodal.” (p.133)

En adición, en este Reglamento se hace mención específica cómo debe ser emitida la prueba de contrato de transporte, el artículo 405 (2008) indica que es “El documento que prueba la existencia del contrato de transporte multimodal puede ser obtenido por el Servicio Aduanero, a su requerimiento, por medio de transmisión electrónica de datos” (p. 133)

En última instancia, en esta normativa se define cuál es la responsabilidad del operador que brinde el servicio de tránsito multimodal en la región, cómo responde legalmente por la acción ejecutada bajo la aplicación de esta modalidad de transporte, y cuáles otros actores intervienen en la operación, en el artículo 406 (2008) se entiende la responsabilidad de la siguiente manera:

El operador del contrato de transporte multimodal, sin perjuicio de su responsabilidad ante el consignante y consignatario, responde directa y personalmente, ante el Servicio Aduanero por el transporte de las mercancías amparadas al contrato. El operador es responsable directo de las consecuencias civiles y administrativas derivadas de las actuaciones de sus dependientes y, en forma solidaria, es responsable de las actuaciones de los subcontratistas, cuando de éstas se derive un perjuicio fiscal. El operador asume la responsabilidad desde que se hace cargo de las mercancías hasta su entrega al consignatario.

Una vez entregadas las mercancías en el lugar autorizado, el consignatario queda obligado al cumplimiento de los deberes y obligaciones tributarias establecidos en el Código y este Reglamento. (p. 133)

Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA V)

El desarrollo de un nuevo código regional ya está en proceso, aunque se encuentra en una etapa de desarrollo temprana. Para conocer el estado actual de este proceso de modernización, COMEX es la fuente consultada a nivel país como representación ante COMIECO, indica que:

... las autoridades aduaneras y comerciales de la región se encuentran actualmente con los trabajos de modernización del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) así como su respectivo reglamento (RECAUCA), a este momento, se cuenta con un grado de avance de aproximadamente el 98% de los trabajos para el CAUCA, y simultáneamente se ha ido adelantando el análisis de algunos artículos del RECAUCA.

Cuando dichos instrumentos estén acordados a nivel técnico, se someterán a consulta pública para que a nivel interno de los países y a nivel regional, todos los interesados puedan analizar y enviar sus respectivas observaciones. Posteriormente, se seguirá con el trámite normal de aprobación y publicación de los nuevos textos del CAUCA y RECAUCA V. (Punto de Enlace Permanente COMEX, Comunicación personal, 6 de mayo del 2019)

Al realizar la consulta específica sobre la inclusión y mejora de los artículos relativos a la regulación de transporte multimodal, COMEX expresa que en “el actual RECAUCA IV ya existen disposiciones sobre el tema de transporte multimodal (Capítulo V, artículos 403 en adelante). No obstante, esta normativa será analizada y actualizada con lo que corresponda, en este proceso de modernización del CAUCA y RECAUCA.” (Punto de Enlace Permanente COMEX, Comunicación personal, 6 de mayo del 2019)

Por otra parte, según el último estado de avance proporcionado por el Ministerio de Hacienda en la presentación titulada Estado de Negociación CAUCA V-RECAUCA V de agosto del 2019, ya se suman catorce reuniones presenciales para la revisión del

CAUCA V y su reglamento, en el momento que se termine la revisión del total de los artículos, este documento se envía a COMIECO para la revisión final.

Con respecto a la utilización de diferentes versiones de CAUCA en la región, se consulta al abogado Ronald Garita, experto en el tema, acerca de las consecuencias de la adhesión de Costa Rica al CAUCA V, a pesar de no estar adherido al CAUCA IV vigente en el resto de la región, el mismo menciona que “No habría ninguna consecuencia si se implementa el V, sin haber implementado el IV” (Garita, R., Comunicación personal, 17 de junio del 2019).

Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre

En Centroamérica existe un reglamento llamado Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre firmado en el año 2001, y como su nombre lo indica, rige el tránsito vía terrestre a nivel regional y permite la utilización de una declaración de mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre a nivel regional, conocida como DUT, la cual, de acuerdo con la resolución RES 409-2018 de COMIECO, es sustituida por el documento de la Declaración Única Centroamericana (DUCA-T).

En el artículo 2 (2001) de este Reglamento se estipula cuál es el ámbito de aplicación, para tales efectos se detalla que los países miembros permiten el tránsito por su territorio bajo las siguientes condiciones:

- a. de una aduana de partida de un país signatario a una aduana de destino de otro país signatario;
- b. de una aduana de partida de un país signatario con destino a un tercer país no signatario en tránsito por uno o más países signatarios distintos del de la aduana de partida; y,
- c. de una aduana de partida a una aduana de destino ubicadas en el mismo país signatario siempre que se transite por el territorio de otro país signatario.

Las disposiciones del presente Reglamento son aplicables a las mercancías procedentes u originarias de los países signatarios y/o de terceros países, siempre y cuando la operación de tránsito se inicie en un país signatario y se cumpla con lo previsto en el presente artículo. (, p. 1)

El artículo correspondiente a definiciones es el 4 (2001), detalla dos a resaltar, se delimita el tránsito aduanero internacional como “El régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras”. (p .2)

Por su parte, el concepto de medios de transporte es definido como:

Los medios de transporte utilizados para la movilización de mercancías de un lugar a otro, que reúnen las condiciones exigidas en el presente Reglamento, tales como:

1. Vehículos automotores de transporte terrestre;
2. Remolques, semirremolques y contenedores con una capacidad de un metro cúbico o más, tirados o transportados por tracción motriz;
3. Coches o vagones de ferrocarril. (p .2)

Resolución No. 409-2018 (COMIECO-LXXXV). Declaración Única Centroamericana.

En la resolución 409-2018 de COMIECO, firmada en Ciudad Panamá el 7 de diciembre de 2018 y en vigencia desde el 01 de abril de 2019; no obstante, según indica la resolución 410-2019 de COMIECO, la fecha es trasladada para iniciar operaciones el 7 de mayo del 2019. En la resolución 409 se establece la figura de Declaración Única Centroamericana, en adelante DUCA, la cual sustituye las siguientes figuras, el FAUCA (Formulario Aduanero Único Centroamericano), utilizado para certificar origen en la región y la DUT (Declaración de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre).

En consecuencia, se establece:

2. La DUCA será el nuevo formato del formulario aduanero al que se refiere el artículo V y Anexo B del Tratado General de Integración Económica Centroamericana y reemplaza el formato del Formulario Aduanero Único Centroamericano. Asimismo, reemplaza la declaración única de mercancías para el tránsito aduanero internacional terrestre (DUT) y será utilizada como declaración de mercancías por Estados Parte. (COMIECO, 2018, p.2)

En el Instructivo de Llenado de Declaración Única Centroamericana se establecen los 3 tipos de DUCA a utilizar y son definidos de la siguiente manera:

- DUCA-D: para las mercancías originarias de terceros países y las que no apliquen DUCA-F.
- DUCA-T: para las mercancías en tránsito aduanero internacional terrestre.
- DUCA-F: para las mercancías originarias de la región centroamericana. (COMIECO, 2018, p.1)

De acuerdo con el artículo 4 cuando:

... en un instrumento jurídico de la Integración Económica Centroamericana se hace referencia al “Formulario Aduanero único Centroamericano”, la “declaración de mercancías” o “declaración única de mercancías para el tránsito internacional terrestre” o sus equivalentes, se deberá entender que se refiere a la DUCA. (COMIECO, 2018, p.2)

Como anexo 1 se encuentra el Formato de la DUCA.

Adicionalmente, existe un instructivo de llenado de la DUCA en el que se detalla la información concreta que debe presentarse en cada uno de los apartados, para los efectos de esta investigación, hay algunos campos específicos relevantes, como el modo

de transporte donde se puede especificar si es aéreo, terrestre o multimodal, el medio de transporte para colocar el número de matrícula de circulación que identifica a la unidad de transporte, entre otros.

Con respecto de la implementación de la DUCA en los países centroamericanos, debido a los problemas de intercambio de información en los sistemas informáticos y retrasos en las operaciones aduaneras, a partir de la entrada en vigencia de los nuevos formatos de declaración, las autoridades a nivel regional y país ejecutan un plan de contingencia que contribuya a la ejecución de los despachos en forma adecuada sin generar conflictos a los operadores del comercio.

De acuerdo con el Comunicado No. DGA-001-2019 de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica, se implementa un plan de contingencia a nivel regional a partir de 8 de mayo del 2019, en el mismo se establecen una serie de estipulaciones dadas por SIECA, para que sean ejecutadas por los sistemas informáticos regionales y que, de esta forma se mitiguen los riesgos en las operaciones de comercio, y a su vez se implemente de manera correcta la nueva DUCA.

1.3.3 Legislación en Costa Rica

El marco jurídico que se encuentra vigente en Costa Rica está conformado por la Ley General de Aduanas y su, Reglamento que se explican a continuación y por otro lado por el CAUCA III y el RECAUCA abordados en el análisis de la normativa internacional.

Ley General de Aduanas (LGA):

Según la sinopsis histórica del Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica del Ministerio de Hacienda, en el año 1995 se publica en Costa Rica la Ley N°7557 denominada “Ley General de Aduanas” en adelante LGA (s.f), esta ley se complementa con el Reglamento a la Ley General de Aduanas establecido por medio del Decreto Ejecutivo N° 25270-H en el año 1996, en adelante RLGA. (p.10)

En el texto de la LGA se contempla determinada normativa en relación con el tema de la presente investigación, específicamente en la sección II, llamada Transporte

Multimodal, en el artículo 146 (1995) se obtiene la siguiente definición de transporte multimodal:

Se entiende por transporte multimodal el tránsito nacional o internacional de mercancías amparadas a un solo contrato de transporte, utilizando por lo menos dos medios diferentes de transporte. Las mercancías deberán entregarse al consignatario en el lugar designado en el contrato de transporte.

En el momento que se inicia el transporte multimodal, interactúan varios sujetos en la operación, por lo que, entender las definiciones proporcionadas por la ley es imprescindible, tal es el caso del operador de transporte multimodal y del transportista, en el artículo 147 de la LGA (1995) se definen ambos de la siguiente manera “El operador de transporte multimodal es la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume ante el consignante, la responsabilidad del transportista por su plena ejecución”.

En el mismo artículo (1995) define al operador y, brinda el significado de transportista “se entiende por transportista, el que realmente ejecuta o se hace cargo de la ejecución del transporte o parte de este, pudiendo coincidir o no con el operador del transporte multimodal”

En los artículos 148, 149 y 150 de la LGA, hace referencia a la prueba del contrato de transporte y las responsabilidades, tanto de operador nacional que desarrolla este tipo de transporte, como, la responsabilidad de la autoridad aduanera costarricense, la cual debe velar por el funcionamiento apropiado, efectuando las medidas de control y seguridad que se deben aplicar durante el tránsito.

La responsabilidad del operador es comprendida en el artículo 149 (1995) de la Ley de la siguiente manera “El operador nacional del contrato de transporte multimodal responde, directa y personalmente ante el Servicio Nacional de Aduanas y el consignante por el transporte de las mercancías amparadas al contrato”. Este artículo establece claramente que el operador es responsable del accionar de sus dependientes en asuntos administrativos y civiles y también existe una responsabilidad solidaria en caso de que

alguna de las partes subcontratadas nacionales actúe propiciando algún perjuicio fiscal. Para efectos de la Ley se determina el momento preciso en el que el operador obtiene la responsabilidad, esto es “Una vez entregadas las mercancías en el lugar autorizado, el consignatario queda obligado al cumplimiento de los deberes y obligaciones tributarias establecidos en esta ley y sus reglamentos”.

La LGA establece que por medio de reglamentos se disponen los procedimientos en la modalidad de transporte multimodal.

Reforma al Reglamento a la Ley General de Aduanas (Reforma del RLGA)

El Reglamento se organiza por medio de capítulos y secciones, en el capítulo 1 llamado Transporte Multimodal Internacional Marítimo-Terrestre del título X: Otras Regulaciones Aduaneras, se encuentran las secciones de la I a la IV, estas engloban los artículos del 543 al 566 dentro de los cuales se hace referencia única y exclusivamente a temas relacionados con el transporte multimodal, como el ámbito de aplicación de este tipo de transporte, una serie de definiciones concernientes al capítulo, entre las que figuran la definición del operador y del documento de transporte multimodal diferenciando este documento del contrato.

Además, es posible encontrar las responsabilidades, obligaciones, garantías, sanciones y requisitos para ejercer como un operador de transporte multimodal internacional, que lleva a cabo la operación total.

Por su parte el objeto del RLGA en el artículo 543 (2015) del capítulo Transporte Multimodal Internacional Marítimo-Terrestre es:

Regular la modalidad de transporte multimodal internacional de mercancías, entendido como el tránsito nacional o internacional de mercancías amparadas a un solo contrato de transporte con destino o salida Costa Rica, utilizando como modo de transporte el tráfico marítimo y el terrestre.

A continuación, se muestra el texto de una serie de artículos extraídos de la Reforma del Reglamento a la Ley General de Aduanas, con el fin de visualizar de manera explícita lo que dicta este marco normativo.

Específicamente en el artículo 544 se dicta que el ámbito de aplicación será “solamente para el transporte marítimo-terrestre para el caso de modalidad de transporte multimodal internacional”.

Además de la delimitación dada con respecto a vías de transporte, se deben cumplir una serie de condiciones detalladas en el mismo artículo:

- a) Que el medio de transporte ingrese o salga del país por el puerto marítimo junto con su unidad de transporte debidamente autorizada desde su origen o país de procedencia.
- b) Que el medio de transporte se encuentre debidamente registrado y habilitado de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre (Formulario de Declaración e Instructivo), Resolución N° 65-2001 (COMRIEDRE), Decreto Ejecutivo N.º 29441-COMEX.
- c) Que en caso de ingreso al país, el destino final de la mercancía sea una aduana de destino o las instalaciones de un auxiliar de la función pública aduanera habilitadas por el Servicio Nacional de Aduanas
- d) Que en caso de salida del país, el inicio del tránsito multimodal sea una aduana, instalaciones de un auxiliar de la función pública aduanera, o de ubicaciones autorizadas por el Servicio Nacional de Aduanas.

En el capítulo 545 (2015) se encuentran varias definiciones y es en el punto f específicamente, donde se define el operador de transporte multimodal internacional como “la persona, física o jurídica, que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y asume ante el consignante la responsabilidad del transportista por su plena ejecución”.

En la sección II de la Reforma, se añade que el operador de transporte multimodal internacional debe estar autorizado por la Dirección General de Aduanas y por ende, es reconocido como auxiliar de la función pública Aduanera. Este proceso de autorización se encuentra en la LGA.

Debido a que el operador de transporte multimodal figura como un auxiliar de la función pública, debe cumplir los requisitos que se encuentran en artículo 29 de la LGA y el artículo 82 RLGA. Sin embargo, el artículo 547 de la Reforma al Reglamento a la Ley General de Aduanas añade requisitos específicos.

Al igual que sucede con los requisitos, el operador tiene las mismas obligaciones que tiene un auxiliar de la función pública aduanera, y además, se establecen otras obligaciones en el artículo 548 de esta Reforma del Reglamento, las responsabilidades específicas se encuentran en el artículo 549.

A continuación, se presenta la definición de documentos según cómo son concebidos en el texto del Reglamento a la Ley General de Aduanas. La norma dicta en Capítulo I (1996), que durante el Transporte Multimodal Internacional Marítimo-Terrestre se usarán ciertos documentos, específicamente en el artículo 545 se entiende por:

- a) Contrato de transporte multimodal internacional: el contrato o acuerdo de voluntad emitido por el operador de transporte multimodal internacional, que constituirá título representativo de mercancías, en virtud del cual éste se compromete contra el pago de un flete a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal internacional de las mercancías.
- b) Declaración aduanera de tránsito multimodal: acto mediante el cual el declarante expresa libre y voluntariamente el régimen al cual se someten las mercancías y acepta las obligaciones que éste impone.
- c) Documento de Transporte Multimodal Internacional: se entiende como el documento que hace prueba de un Contrato de Transporte Multimodal Internacional y acredita que el Operador de Transporte Multimodal Internacional ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha

comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

e) Manifiesto de Carga Multimodal: transmisión electrónica realizada por el Operador de Transporte Multimodal Internacional, que contiene el detalle de los conocimientos de embarque (guías hijas), la categorización, la descripción, el precio, el flete total, el peso y la cantidad de bultos que ampara cada conocimiento de embarque.

Reglamento sobre Régimen de Transporte Multimodal Marítimo- Terrestre

Existe otro reglamento decretado por la Presidencia de la República y el Ministro de Hacienda en el año 2015, el Reglamento sobre Régimen de Transporte Multimodal Marítimo–terrestre decreto Ejecutivo N° 25270-H, que al igual que la Reforma al RLGA, contiene una variedad de artículos para este régimen aduanero: transporte internacional multimodal de mercancías. Si bien se trata de dos reglamentos con documentos por aparte, al realizar un análisis de los dos textos es posible asegurar que la mayoría de las disposiciones son muy similares.

El artículo 1 del Reglamento sobre Régimen de Transporte Multimodal Marítimo–terrestre (2015) establece el objeto de dicho reglamento de la siguiente manera:

Regular el régimen aduanero de transporte internacional multimodal de mercancías, entendido como el tránsito nacional o internacional de mercancías amparadas a un solo contrato de transporte con destino o salida Costa Rica, utilizando como modo de transporte el tráfico marítimo y el terrestre. (p. 2)

En el artículo 2 del Reglamento (2015) establece que “Se autoriza solo para transporte marítimo-terrestre” (p. 3) y además deben cumplirse las siguientes condiciones:

- a) Que el medio de transporte ingrese o salga del país por el puerto marítimo junto con su unidad de transporte debidamente autorizada desde su origen o país de procedencia.
- b) Que el medio de transporte se encuentre debidamente registrado y habilitado de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre.
- c) Que en caso de ingreso al país, el destino final de la mercancía sea una aduana de destino o las instalaciones de un auxiliar de la función pública aduanera habilitadas por el Servicio Nacional de Aduanas.
- d) Que en caso de salida del país, el inicio del tránsito multimodal sea una aduana, instalaciones de un auxiliar de la función pública aduanera, o de ubicaciones autorizadas por el Servicio Nacional de Aduanas. (p. 3)

Con respecto al Operador de Transporte Internacional Multimodal se encuentra toda la información referente a esta figura en el Capítulo II del presente Reglamento (2015), la definición de operador de transporte multimodal la proporciona el artículo 4 específicamente siendo “la persona, física o jurídica, que celebra un contrato de transporte multimodal y asume ante el consignante la responsabilidad del transportista por su plena ejecución” (p. 4)

Al tratarse de un régimen que rige el movimiento o de tránsito de mercancías, es posible que se generen confusiones relacionadas sobre quién es el operador y quién el transportista, las definiciones según el artículo 4 (2015) permiten determinar que se trata de dos sujetos distintos, pero existen casos donde el operador también figura como transportista, si así lo decide.

A continuación, la definición de transportista “el que ejecuta o se hace cargo de la ejecución del transporte de las mercancías, pudiendo coincidir con el operador de transporte internacional multimodal” (p. 4)

El artículo 8 del presente Reglamento (2015) contiene las obligaciones, y específicamente en el artículo 5 se establece que:

El operador es responsable directo de las consecuencias civiles y administrativas derivadas de las actuaciones de sus dependientes y, en forma solidaria, es responsable de las actuaciones de los subcontratistas nacionales, cuando de estas se derive un perjuicio fiscal. El operador asume la responsabilidad desde que se hace cargo de las mercancías hasta su entrega efectiva al consignatario. (p. 4)

Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico N° 8461

Esta ley forma parte del fundamento legal para la presente investigación, ya que los puertos son áreas imprescindibles para desarrollo del transporte multimodal, para este caso en Costa Rica se utiliza Puerto Caldera, específicamente.

En los artículos 2 y 15 de esta Ley (2015) se encuentran los deberes y atribuciones según la aplicación de la norma, en el artículo 2 los deberes y atribuciones que debe cumplir el Instituto y en el artículo 15 los que debe efectuar la Junta Directiva.

Por último, se referencia al artículo 17 d (2015) el cual se destaca que las actividades que se realicen en el Instituto serán vigiladas incentivando el buen funcionamiento, es precisamente en este artículo 17 llamado “El auditor” donde se define lo siguiente:

a. Fiscalizar todas las operaciones y actividades del Instituto, verificando la contabilidad y los inventarios, realizando arqueos y otras comprobaciones que estime necesarios; examinar los diferentes balances y estados de cuentas, comprobarlos con los libros o documentos correspondientes, y certificarlos o refrendarlos, cuando los encuentre correctos. Los arqueos y las demás verificaciones que considere convenientes, los realizará por sí mismo o por medio de los funcionarios que designe al efecto. Dicho funcionario deberá actuar con apego a las disposiciones de la Ley general de control interno, N.º 8292.

1.3.4 Legislación en El Salvador

Por su parte, la República de El Salvador, país en donde se ubica el puerto la Unión, presenta un panorama escueto con respecto a las estipulaciones normativas a nivel país sobre transporte multimodal, más bien se hace uso de las regulaciones descritas en el CAUCA IV y su Reglamento con respecto a la regulación de esta modalidad.

Ley General Marítimo-Portuaria

La Ley General Marítimo-Portuaria de la Asamblea Legislativa de El Salvador creada en el año 2002, muestra su objetivo principal, el cual es el velar y regular las actuaciones llevadas a cabo en territorio salvadoreño, en el cumplimiento de esta normativa se establecen una serie de artículos referentes a la regulación del transporte multimodal en este país.

El artículo 5 brinda la definición de transporte multimodal: “Es aquel que se realiza utilizando dos o más medios de transporte, sean éstos marítimos, aéreos o terrestres, realizando el viaje bajo la responsabilidad de un único transportador, denominado transportista multimodal, y amparado bajo un único documento de transporte.” (p. 8)

Específicamente en el artículo 153 (2002) se define el transportista multimodal como:

El transportista multimodal será el único responsable frente a los titulares de la carga por todos los tramos de la cadena de transporte, sin perjuicio del derecho de este a reclamar a los distintos factores de la cadena de transporte y responderá en los mismos términos que esta ley señala para el transportador marítimo, durante todo el período en que las cargas se encuentran bajo su custodia, cualquiera que sea el medio de transporte que se esté empleando.

En la misma línea de la regulación del transporte multimodal para el ingreso al país, en el artículo 154 (2002) de la Ley antes mencionada, se hace referencia al documento de transporte necesario para la modalidad de transporte multimodal de la

siguiente manera: “El transportista multimodal, con la recepción de la carga, emitirá un único documento que cubrirá a la mercancía en todo el trayecto del transporte, independiente del tipo de transporte utilizado durante el trayecto parcial.”

1.3.5 Directrices específicas para el Proyecto de Ferry entre Costa Rica y El Salvador

Existen una serie de acuerdos y criterios provenientes de instituciones o entidades tanto públicas como privadas que se encuentran estrechamente relacionadas con el proyecto del ferry, este tipo de documentos generan una visión más clara de cómo se está abordando el tema de investigación por diversos entes y más aún cómo van cambiando las perspectivas conforme pasa el tiempo. A continuación, se describen una serie de eventos desarrollados referentes al transporte multimodal y a la implementación del proyecto de ferry entre Costa Rica y El Salvador.

Acuerdo Comercial – Ventana de Atraque

Uno de los documentos es el Acuerdo comercial – Ventana de atraque, este se celebra entre dos partes, la Sociedad Portuaria de Caldera S.A en adelante SPC, y Risario Shipping Company LTD, el contenido de dicho acuerdo son una serie de términos y especificaciones que determinan cómo se va a trabajar con una ventana de atraque específica en puerto Caldera en el pacífico de Costa Rica para el recibimiento del ferry.

En el quinto punto del Acuerdo comercial se detalla que mediante la resolución: CR-INCOP-RESOLUCIÓN-PE-0005-2018 del 22 de junio, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, entiéndase en adelante INCOP, habilita en el puesto número 3 de Puerto Caldera, la ventana de atraque para naves con carga intermodal. En el texto de esta resolución del INCOP se hace referencia a la necesidad para desarrollar de mejor manera el comercio internacional y además el interés público demostrado en este tema, por lo que el puesto 3 en Caldera, pasa a tener como prioridad el atraque de barcos con carga intermodal. Se establece que el cambio en el orden de prioridades de atraque será por un periodo de 6 meses, con opción de prórroga de otros 6 meses, el INCOP detalla

que durante este tiempo se van a tomar medidas operativas y administrativas definitivas para este uso específico.

Según el Acuerdo Comercial, actualmente las prioridades de atraque en Puerto Caldera son las siguientes, dejando una ventana o puesto específico para ser utilizado en el ingreso y salida de mercancías trasladadas por medio del transporte intermodal:

Tabla 10: Puestos de atraque en Puerto Caldera, Costa Rica

Puesto 1	Puesto 2	Puesto 3
Nave con ventana de atraque	Cruceros	Nave con carga intermodal con ventana de atraque

Fuente: Elaboración propia con base en información del Acuerdo Comercial – Ventana de Atraque, Sociedad Portuaria de Caldera S.A (2018).

El Acuerdo finaliza detallando una serie de condiciones con las que se va a trabajar en el momento que se inicien las operaciones en el puesto 3, incluyendo horas y días establecidos para atraques, tiempos de espera, especificaciones de temas ligados a la operación como responsabilidades y actuación ante otros ministerios relacionados, entre otros puntos de salida y de llegada del ferry.

Aunque el Acuerdo comercial haga referencia a un uso intermodal, esta ventana o puesto de atraque se adecua totalmente para el transporte multimodal de mercancías según los detalles proporcionados en la entrevista realizada a la empresa Marítima Interoceánica, además en la misma entrevista, se menciona que actualmente el puerto cuenta con cuatro ventanas de atraque en total. (A. Lucas, comunicación personal, 12 de febrero de 2019)

Minuta sobre reunión interinstitucional en el Marco del Proyecto de Ferry entre Costa Rica- El Salvador

El tema agendado para la reunión realizada específicamente el 16 de agosto de 2018 es el siguiente: la operativa aduanera y la logística del servicio del ferry. En dicha

reunión participan representantes del Ministerio de Comercio Exterior (COMEX), de la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC), INCOP y de la Dirección General de Aduanas (DGA).

Esta reunión confirma la posición de la Dirección General de Aduanas al 16 de agosto de 2018 con respecto al tema de transporte multimodal y se desprenden temas de índole legal a partir de esta posición.

Según el texto de la minuta consultado, la DGA reafirma que esta es una etapa del proyecto de transporte multimodal en la cual solo se debe atender carga enganchada, no se debe atender, por lo tanto, carga desenganchada o carga mixta (enganchada y desenganchada), y argumenta que la medida se debe a que actualmente no se cuenta tanto con el marco legal ni con el sistema informático para que cubran las condiciones para la correcta atención del proyecto. Además, la DGA especifica que toda carga se debe atender como transporte marítimo usual, si no corresponde a una carga multimodal. Es decir, toda carga desenganchada indiferentemente del medio de transporte que se utilice se atenderá como carga marítima regular por lo tanto debe cumplir con procedimientos aduaneros ya establecidos para este régimen (transporte marítimo de mercancías). En el texto de la minuta se especifica que se envía un oficio a las autoridades de El Salvador con la posición de la DGA de Costa Rica.

En el contenido de la reunión también se cuenta con un aporte del INCOP referente al tema, este instituto indica que lo que se busca con la aplicación de la ventana de atraque en el puerto, es solucionar la necesidad de transportar toda la carga de Centroamérica que no es posible transportar por Nicaragua.

Con el fin de aclarar los conceptos de enganchada y desenganchada se consulta el criterio DGA-194-2018, en donde la misma Dirección General de Aduanas de Costa Rica describe lo siguiente:

Si la unidad de transporte (furgón) que trae la mercancía no viene acompañada de un cabezal (desengancha), o cuando la unidad de transporte (furgón) que trae la mercancía viene acompañada de un cabezal

(engancha), cuya matrícula tienen nacionalidad distinta al furgón en cuanto a país de procedencia, se presenta la situación de que el transportista del furgón va a ser diferente al transportista del cabezal. (2018)

Criterio de la Dirección General de Aduanas de Costa Rica número 194-2018, del 28 de agosto del 2018 en adelante criterio DGA-194-2018

El criterio surge en atención a la consulta realizada inicialmente por Marítima Interoceánica en Costa Rica, una de las empresas interesadas en desarrollar la implementación del ferry Costa Rica - El Salvador.

Durante la reunión celebrada el 27 de agosto de 2018, en las instalaciones del INCOP en San José Costa Rica, es donde se genera la pregunta y se transcribe en el texto del criterio DGA-194-2018 de la siguiente manera: “Si la unidad de transporte y el medio de transporte pueden tener placas de distinta procedencia a nivel de Centroamérica, lo anterior con el objetivo de entregar, retirar y movilizar la unidad de transporte.” (p.1)

Como respuesta a la consulta planteada por la empresa privada, la Dirección General de Aduanas comparte el criterio que se analiza a continuación:

La DGA expresa que no hay impedimento para que se movilicen cargas enganchadas o desenganchadas con diferentes matrículas, siempre y cuando sea entre los puertos en este caso Puerto Caldera en Costa Rica y Puerto de la Unión en El Salvador; no obstante, cuando dicha mercancía es desembarcada del buque, es en ese momento donde se deben considerar otros aspectos ya que la DGA expresa que al involucrar otro medio de transporte cuya matrícula es distinta a la unidad de transporte, existirán dos actores distintos inmersos en la movilización de la carga y argumenta lo siguiente basándose en los artículos 26 y 143 de la LGA y el artículo 33 de Reglamento del Régimen del Tránsito Internacional Terrestre (2018) y estableciendo como criterio que: “no podrán entregar, retirar y movilizar las unidades de transporte (furgón), que tengan placas de distinta procedencia con respecto a la matrícula y país del cabezal.”(p.2)

Opinión Jurídica: Requisitos sobre la nacionalidad de las placas de cabezales y semirremolques en operaciones bajo el régimen de tránsito aduanero internacional de mercancías por vía marítima

En el año 2018, SIECA emite la opinión jurídica OJ-010-2018 (2018), referente a los requisitos sobre la nacionalidad de las placas de cabezales y semirremolques en operaciones que se realicen vía marítima, esta opinión responde a una solicitud de El Salvador para conocer las consideraciones legales de la viabilidad del establecimiento de una ruta entre Costa Rica, utilizando el Puerto Calera y El Salvador por medio del Puerto La Unión, y se define que en operaciones “la unidad de tracción motriz se engancharía a la carga transportada por vía marítima en semirremolques” (p. 2).

Esta consulta de El Salvador pretende determinar que mediante “... instrumentos jurídicos de la Integración Económica Centroamericana es posible realizar una operación de traslado marítimo de contenedores entre dos puertos, independientemente de que la placa que identifica al contenedor sea de distinta nacionalidad a la placa del cabezal.” (p. 2).

Más concretamente, la consulta establece que el flujo de tránsito sometido a consulta se lleva a cabo de la siguiente manera:

Ilustración 3: Flujo de tránsito



Fuente: Secretaría de Integración Económica Centroamericana, 2018.

La consulta responde a la necesidad de conocer si a partir del tramo 3 descrito en la imagen, es posible efectuar la declaración de tránsito internacional sabiendo que la unidad de transporte de tracción motriz es de distinta nacionalidad que la del remolque, que se muestra en amarillo en la imagen anterior.

SIECA, ante la presentación de esta consulta responde y considera varias bases legales que rigen a nivel regional, las mismas son el Tratado General de Integración Económica Centroamericana de 1960, el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana de 1993, la Resolución No. 65-2001 (COMRIEDRE) y el Reglamento sobre el Régimen Aduanero Internacional Terrestre y el Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera del año 1958. Basándose en estas fuentes legales considera distintas líneas que son expuestas a continuación:

1. Libertad de tránsito y no discriminación en materia de transporte:

Para establecer los límites jurídicos SIECA hace referencia a lo estipulado primeramente en el TGIEC, el cual en su artículo XV determina: “Cada uno de los Estados contratantes mantendrá plena libertad de tránsito a través de su territorio para las mercancías destinadas a cualquiera de los otros Estados signatarios o procedentes de ellos, así como para los vehículos que transportan tales mercancías.” (SIECA, 2018, p. 3)

El siguiente instrumento jurídico al que se recurre es el Protocolo de Guatemala, el artículo 28.2 agrega además de lo dispuesto en el TGIEC que los Estados que conformen parte del acuerdo “... Garantizarán, asimismo, la libre competencia en la contratación del transporte sin perjuicio del país de origen o destino”. (SIECA, 2018, p. 3)

Con estas determinaciones, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la SIECA, tiene como conclusión que de acuerdo con los instrumentos mencionados “... implica que no pueden exigirse a las mercancías y medios de transporte en tránsito requisitos que no formen parte de los instrumentos jurídicos regionales o sean incongruentes con los mismos.” Esta libertad de tránsito se extiende a las mercancías y a los vehículos que las

transportan, considerando que las mercancías, contenedores y semirremolques pueden contar con acceso sin restricción a territorios parte. (SIECA, 2018, p. 4)

SIECA (2018) en esta opinión jurídica es enfática en que “la restricción del tránsito por razones de la nacionalidad del semirremolque, determinada por la placa de matrícula de la unidad, no es una limitación a la libertad de tránsito que contemplen los instrumentos regionales”. Asimismo, determina que en Centroamérica “no existen instrumentos jurídicos que requieran la coincidencia entre la nacionalidad de la placa de matrícula del semirremolque en las operaciones de tránsito.” (p. 4)

2. Requisitos de la operación de tránsito aduanero internacional terrestre:

Al amparo del Reglamento de Tránsito Internacional Terrestre, SIECA (2018) hace referencia a que el tránsito internacional se da en tres escenarios, los cuales son:

- a. de una aduana de partida de un país signatario a una aduana de destino de otro país signatario;
 - b. de una aduana de partida de un país signatario con destino a un tercer país no signatario en tránsito por uno o más países signatarios distintos del de la aduana de partida;
 - c. de una aduana de partida a una aduana de destino ubicadas en el mismo país signatario siempre que se transite por el territorio de otro país signatario.
- (p. 4)

En el punto 15 de la opinión jurídica, se menciona que las operaciones que se realicen deben presentar la Declaración Única de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre (DUT), mismo donde existen campos para completar la matrícula de la unidad de tracción motriz y otros para completar la matrícula del remolque. Actualmente, el mecanismo informático que permite la generación del DUT tiene a disposición la función para completar estos campos mencionados con matrículas de distinta nacionalidad, ya que ni el reglamento ni el DUT establecen la necesidad de coincidencia en las matrículas de remolque y unidad.

Disposición Administrativa de Carácter General DACG No. DGA-013-2018

El 28 de setiembre de 2018 y ante las constantes consultas de los sectores interesados en el proyecto, la Dirección General de Aduanas de El Salvador admite la presente disposición administrativa que funge como plan piloto para implementar el proyecto de ferry entre Puerto la Unión en El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica, la disposición administrativa establece cómo debe funcionar el proyecto a criterio del gobierno de El Salvador, partiendo del proceso de despacho aduanero en la Aduana Marítima de La Unión. Para los efectos de esta disposición se entiende FAUCA, DUT y DUA como DUCA, esto a razón del cambio que entra en vigencia el 07 de mayo del 2019. A continuación, se establecen las condiciones principales para que se cumpla el proyecto:

Las disposiciones principales del plan establecido por la Dirección General de Aduanas de El Salvador en el año 2018 se destacan en los siguientes puntos:

- Establece solamente la utilización del barco tipo Ferry, para poder efectuar el transporte multimodal. Contemplando solamente un trayecto marítimo y otro terrestre.
- Las mercancías y medios de transporte se documentan a través de la DUT/DUCA.
- Indica que se debe contar con un manifiesto de carga consolidado y un BL Master que incluye toda la mercancía y otro u otros BL House en donde se desagrupa por consignatario, todos los documentos junto con la DUT/DUCA, con el fin de documentar las mercancías y los medios de transporte.
- El BL hace prueba del contrato de transporte.

- Solicita ya sea los contratos de transporte multimodal, los contratos de transporte terrestre y/o marítimo, o los comprobantes del pago total del flete para cada operación.
- Los puertos autorizados en el proyecto dan continuidad al tránsito internacional utilizando la misma DUT/DUCA.
- Indica que además de la utilización de DUT/ DUCA para el movimiento de mercancías también debe existir DUA o FAUCA para elegir el régimen de destino.
- Indica que todo debe viajar junto en sus medios de transporte: cabezal con su remolque o contenedor, camión/furgón (todos los anteriores a bordo del ferry).

Consulta pública: Plan Piloto para la operación aduanera de la modalidad de Transporte Multimodal Internacional Marítimo - Terrestre, en la ruta Puerto Caldera – Puerto La Unión

El día 28 de marzo del año 2019 la DGA de Costa Rica lanza a consulta pública un plan piloto para la implementación del transporte multimodal por medio de ferry entre Costa Rica y El Salvador, el plan piloto que se desea implementar durante un plazo de seis meses contempla una serie de acciones que se deben cumplir si se desea desarrollar este servicio entre ambos países.

El plan piloto considera que durante el período de seis meses “se deja sin efecto del Capítulo XIV del Manual de Procedimientos de Tránsito Aduanero: las políticas generales 12, 15 y 17 y los apartados VI, VII, VIII y IX del mismo Capítulo.” (DGA, 2019, p.1). Estas secciones del manual contemplan todo lo relacionado a los procedimientos aduaneros bajo la modalidad de transporte multimodal.

Las disposiciones principales del plan establecido por la Dirección General de Aduanas de Costa Rica en el año 2019 se destacan en los siguientes puntos:

- Establece solamente la utilización del barco tipo ferry para poder efectuar el transporte multimodal. Contemplando solamente un trayecto marítimo y otro terrestre.
- Las mercancías y medios de transporte se documentan a través de la DUT/DUCA.
- Indica que se debe contar con un manifiesto de carga, y BLs necesarios, todos los documentos junto con la DUT/DUCA, con el fin de documentar las mercancías y los medios de transporte.
- No hace referencia alguna a contratos de transporte.
- Los puertos autorizados en el proyecto dan continuidad al tránsito internacional utilizando la misma DUT/DUCA.
- Indica que además de la utilización de DUT/ DUCA para el movimiento de mercancías también debe existir una DUA para elegir el régimen de destino.
- Indica que todo debe viajar junto en sus medios de transporte: cabezal con su remolque o contenedor, camión/furgón (todos los anteriores a bordo del ferry).
- Se establece la condición de ingreso multimodal (código 5).

Para el detalle brindado, debe sustituirse en todo momento la figura de la DUT por la DUCA- T, cuya entrada en vigencia se da el 07 de mayo del 2019. Adicionalmente, en el plan se estipula que las operaciones del ferry deben ser realizadas por un medio de transporte, junto con la unidad de transporte, es decir, la unidad motriz o tractor de arrastre y el contenedor deben salir juntos desde el puerto de salida y acabar su tránsito de igual manera, en donde los transportistas, los medios de transporte y unidades de transporte estén debidamente registradas en las bases de datos de transportistas internacionales manejadas por SIECA.

1.4 Análisis del contexto y legislación existente para el transporte multimodal en la región centroamericana.

Para aplicar normas homogéneas referentes al transporte multimodal en Centroamérica, es necesario tomar en cuenta que tanto Costa Rica como El Salvador forman parte del SICA y como tales ambos países deben apegarse a aquellas legislaciones establecidas en el marco regional y a partir de ahí ninguna normativa a nivel país debe ser contraria a lo previamente estipulado para la región. De acuerdo con la Ley General de la Administración Pública de Costa Rica N° 6227 (1978), la jerarquía normativa para la aplicación de leyes o disposiciones legales en Costa Rica es la siguiente, según el artículo 6:

- a) La Constitución Política;
- b) Los tratados internacionales y las normas de la Comunidad Centroamericana;
- c) Las leyes y los demás actos con valor de ley;
- d) Los decretos del Poder Ejecutivo que reglamentan las leyes, los de los otros Supremos Poderes en la materia de su competencia;
- e) Los demás reglamentos del Poder Ejecutivo, los estatutos y los reglamentos de los entes descentralizados; y
- f) Las demás normas subordinadas a los reglamentos, centrales y descentralizadas.

Lo anterior coloca cualquier norma jurídica establecida a nivel regional sobre aquellas leyes que se encuentran a nivel país, y obliga a los Estados parte a acatar aquellas legislaciones y jurisdicciones aprobadas en Centroamérica, lo que implica que, en caso de existir legislación referente a transporte multimodal en los acuerdos regionales como CAUCA o RECAUCA, esta debe ser acatada y ninguna disposición, ley o reglamento a nivel país debe ser contraria a las estipulaciones de la región.

Para los efectos de este análisis, además de la normativa consultada, se hace uso de varias entrevistas a aquellos actores que intervienen en la ejecución de la actividad comercial y que pretenden utilizar transporte multimodal en la región, se realizan consultas a varios actores privados y estatales, se revisan diversas directrices respecto al proyecto, se analizan los planes piloto con los procedimientos establecidos según país, así como la revisión de la reunión en la que presentan de manera oficial la nueva Declaración Única Centroamericana (DUCA), todo con el fin de comprender las perspectivas de cada uno de los entes involucrados en la aplicación del proyecto de ferry para transporte multimodal.

Al analizar la información del presente capítulo, se visualizan algunas discrepancias y vacíos que fomentan la desorganización a nivel centroamericano y propician que se generen dudas con respecto a que, si la legislación existente es correcta, o si más bien esta se debe modificar para poder llevar a cabo el transporte multimodal en Centroamérica de manera correcta y sin trabas, a continuación se mencionan algunos puntos esenciales.

En primera instancia, actualmente no todos los países centroamericanos están adheridos a la misma versión de Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV y su respectivo reglamento, ya que Costa Rica está adherido a la versión anterior del Código (CAUCA III) y su respectivo reglamento, esta diferencia afecta la toma de decisiones en conjunto, ya que si se comparan ambos documentos no se tiene la misma información referente al transporte multimodal a nivel regional, situación que propicia distintos criterios entre los países miembros dependiendo de en cuál norma se basen.

Como resultado del análisis a nivel general, se concluye que la legislación en toda la región centroamericana presenta un panorama escueto e incluso contradictorio si se comparan algunas directrices existentes en cuanto al tema de transporte multimodal. Por ejemplo, en el CAUCA IV encuentran explícitas solamente algunas definiciones y obligaciones acerca de esta modalidad de forma muy general, mientras que en el CAUCA III no se hace referencia a esta modalidad del todo. Si bien el CAUCA IV establece algunos términos de la modalidad de transporte multimodal, el texto no especifica la

forma con la que se debe operar y la documentación que se debe utilizar para una correcta aplicación de esta modalidad de transporte.

Evitar la diferencia descrita, es posible con la aplicación del código Aduanero Uniforme Centroamericano V (CAUCA V), ya que todos los países de la región centroamericana pueden acogerlo, indiferentemente de la versión de CAUCA utilizada en la actualidad; sin embargo, se debe tener presente que CAUCA V aún se encuentra en negociación, y por lo tanto no se tiene conocimiento de cómo se va a abarcar el tema del transporte multimodal en la región, no se conoce si este código pretende aclarar y dar pautas específicas de cómo realizar el transporte multimodal en la región.

Tomando en consideración la legislación de la región, así como de manera individual la de los países involucrados directamente en el proyecto de ferry, es decir, Costa Rica y El Salvador, se visualiza que no existe una línea clara para la aplicación de transporte multimodal en la región, por lo que se deduce que es a partir de esta carencia que surgen los planes piloto descritos, los cuales afirman según la finalidad de cada uno que son hechos con el objetivo de subsanar este vacío legal y de buscar una dirección clara y correcta para desarrollar la parte operativa de la modalidad multimodal. Cabe resaltar que aún estos planes piloto no son del todo contundentes, o sea aún no se estipulan como plan de acción definitivos, por lo tanto, pueden sufrir cambios.

Al no encontrarse pautas claras a seguir con respecto al funcionamiento total del transporte multimodal a nivel país, se consulta el tema con autoridades pertenecientes a los dos territorios involucrados, en el caso de Costa Rica a un funcionario de la DGA, respecto a la necesidad de normas referentes al tema de estudio este expone que el plan piloto enviado a consulta pública el 28 de marzo del año 2019 en Costa Rica se presenta en razón de que se tienen que readaptar algunos temas o aspectos de la normativa, por ejemplo, hay elementos en el Manual de Procedimientos de Tránsito Aduanero que, aunque son congruentes con el RLGA no se pueden implementar o poner en práctica por razones operativas, incluso se proponen modificaciones al manual de procedimientos vigente.

Según el entrevistado “la DGA como autoridad aduanera se está encargando de poner en disposición un procedimiento que sea factible tanto para el ingreso de las unidades de transporte como la salida de ellas. La posición en específico está plasmada en la consulta pública del Plan Piloto”. (Funcionario DGA, comunicación personal, 2 de abril de 2019).

Al contemplar el panorama legal del transporte multimodal y a razón de la existencia de los planes piloto, el análisis del contenido de ambos arroja puntos claves para la evaluación de la viabilidad del proyecto como medio para el transporte multimodal en la región, el primer punto clave es el tipo de barco que se requiere para realizar transporte multimodal en Centroamérica, en los planes compartidos tanto por Costa Rica como por El Salvador se establece que para que el movimiento se dé, el mismo debe hacerse en un barco tipo ferry que contenga en todo su trayecto los remolques y unidades de tracción junto con las unidades de transporte (contenedores), actualmente ambos documentos señalan el uso del barco tipo ferry como única opción.

Costa Rica y El Salvador, en su planteamiento de aplicar transporte multimodal en la región, determinan en sus planes piloto que la ejecución de esta modalidad es realizada mediante un trayecto marítimo y uno terrestre, habilitando solamente los sistemas establecidos actualmente para hacer viable esta ruta fiscal. Lo anterior cierra las posibilidades a la ejecución de la modalidad de transporte con la utilización de otros medios de transporte, ya que a la condición establecida, los tractores de arrastre y ferry son los medios posibles para el traslado.

El contrato es un elemento que se encuentra presente en todas las definiciones de transporte multimodal brindadas por normas nacionales, regionales e internacionales todas las normas indican que independientemente de los tipos y cantidad de medios de transporte que se utilicen para movilizar la mercancía estos deben de estar vinculados a un único contrato que indique que se está trabajando con la modalidad multimodal.

A pesar de lo anterior, los planes piloto no indican explícitamente que debe existir un único contrato para el desarrollo de toda la operación multimodal. El Salvador establece al respecto de la comprobación del contrato de transporte, la aceptación de un

contrato de transporte multimodal o bien de los contratos de transporte terrestre y/o marítimo, o los comprobantes del pago total del flete para cada operación. Mientras que el plan piloto de Costa Rica no hace referencia a la obligación de presentar un único contrato de transporte para aplicar la modalidad de transporte multimodal.

Otro esfuerzo por unificar las operaciones y, por ende, ser más competitivos a nivel centroamericano, se desprende de la sesión virtual organizada por la SIECA para la presentación de la DUCA, a su vez este es el tercer eje esencial que conforma los planes piloto, ante la consulta inicial a SIECA de que si este formato es apto para ser usado para el transporte multimodal en la región, responden que DUCA está diseñado para utilizarse también en esta modalidad. No obstante, las plataformas aún no se encuentran habilitadas en la primera etapa para transporte multimodal, lo que se traduce en un vacío con respecto a la implementación de la modalidad, ya que, aunque se pretende implementar los espacios necesarios en el sistema a un mediano plazo para que pueda utilizarse el DUCA como declaración regional para el transporte multimodal, todavía es una incógnita cómo se debe trabajar por completo para poder utilizar esta modalidad a nivel operativo y documental.

Las autoridades de ambos países están de acuerdo con usar la nueva DUCA, el procedimiento es efectuado mediante la habilitación de los dos puertos, a estos puertos le son asignados códigos en el sistema como se hacen comúnmente con las fronteras terrestres para que sean considerados dentro de la ruta fiscal que está aprobada actualmente, esto se da, aunque no esté habilitado para la modalidad multimodal:

(...) la DUCA viene a sustituir el DUT y existe una ruta fiscal establecida en la plataforma TIM que también va a estar establecida en la plataforma TICA, para que una unidad se pueda subir al ferry en puerto La Unión y se pueda bajar en puerto Caldera o viceversa. (Dirección General de Aduanas Costa Rica, comunicación personal, 2 de abril del 2019)

CEPA también es consultada sobre la utilización de la DUCA como declaración de transporte, esta comisión expresa su aprobación para la utilización de esta

declaración en la modalidad de transporte multimodal. (Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, comunicación personal, 4 de abril del 2019)

A continuación, se presenta la existencia de varios escenarios para la ejecución del proyecto, obtenidos a partir de las entrevistas realizadas a dos de las empresas interesadas en prestar el servicio de transporte multimodal.

Escenario 1

Para contextualizar el funcionamiento del proyecto para el establecimiento del ferry con la movilización de mercancías entre Costa Rica y El Salvador, se hace referencia directa a la consulta dirigida por el Gobierno de El Salvador al SIECA, acerca de los instrumentos jurídicos que se desean aplicar, asimismo, se toma como referencia del flujo, ruta y funcionamiento del transporte multimodal descrito mediante una entrevista realizada a la empresa Marítima Interoceánica, interesada en brindar el servicio de ferry entre los puntos geográficos antes mencionados. Por otra parte, Costa Rica, por medio de la DGA, también emite estipulaciones respecto a la manera en la que se debe brindar este servicio.

Es así como de acuerdo con la empresa Marítima Interoceánica y SIECA se entiende que la operación debe comenzar con la recolección del contenedor que contiene las mercancías en las bodegas del vendedor, el contenedor es enganchado a un cabezal de placa centroamericana, independientemente de que el contenedor sea recogido en cualquiera de los países que integran la región centroamericana, para su posterior movilización a los puertos establecidos, ya sea en puerto Caldera en Costa Rica o puerto la Unión en El Salvador.

El flujo continúa cuando el contenedor es desprendido del cabezal que lo moviliza hasta puerto y cargado en el barco, presentando la tramitología pertinente en el puerto de origen, una vez cargados los contenedores en el barco se dispone a zarpar rumbo a su siguiente destino que es el puerto autorizado del otro país, una vez concluido el arribo a destino el contenedor procede a ser enganchado a otro cabezal con matrícula de uno de los países parte de la región, en este momento se presenta la declaración en aduanas

con la opción de utilizar el formato de la DUCA-T, declaración que sustituye a la Declaración Única de Mercancías para el Tránsito Aduanero Internacional Terrestre (DUT) para agilizar el procedimiento de transporte de mercancías de origen centroamericano y a la vez optimizar la tramitología en la región.

Sin embargo, para Costa Rica por medio de la DGA, órgano encargado de brindar las reglas de funcionamiento del ferry a nivel país y facilitar la utilización de medios sistemáticos para la ejecución del proyecto, ante el cuestionamiento de si la unidad de transporte debe venir junto con el medio de transporte detalla lo siguiente “El RLGA, en el artículo 544 a, indica que uno de los requisitos es que el cabezal debe venir enganchado al medio de transporte.” (Dirección General de Aduanas Costa Rica, comunicación personal, 2 de abril del 2019). El artículo 544 a (2015) que es mencionado por DGA indica lo siguiente:

- a) Que el medio de transporte ingrese o salga del país por el puerto marítimo junto con su unidad de transporte debidamente autorizada desde su origen o país de procedencia.

Escenario 2

La empresa DESACARGA es la única empresa registrada como operador de transporte multimodal en el país. En la entrevista realizada a la gerente general de la empresa DESACARGA, indica que para ellos el funcionamiento del flujo descrito es igual en su trayecto; no obstante, se diferencia de la primera empresa, ya que durante todo el trayecto el medio de transporte y la unidad de transporte permanecen unidas en el barco, es decir, no se desprende una de la otra desde la salida en Costa Rica hasta la llegada a El Salvador y viceversa, concordando así con el modo de traslado descrito en el artículo 544^a del RLGA, y además incluyen no solo tripulación, sino también transportistas terrestres dentro del barco durante todo el trayecto marítimo.

La decisión de un traslado enganchado y transportistas a bordo limita a que solo se pueda utilizar un tipo de barco específico, en este caso el ferry dejando de lado otras opciones de barco, en el cual también son movidas unidades de transporte para el

desarrollo del transporte multimodal, la diferencia es que en el ferry además de movilizar unidades de transporte, movilizan las unidades de tracción motora, es decir, todo junto, y también moviliza a la tripulación del barco y a los choferes encargados del traslado de las mercancías en tierra.

Capítulo II: Describir el flujo comercial en Centroamérica a partir de las modalidades de transporte utilizadas en la actualidad.

Como parte del análisis e impacto de la implementación del ferry con la vía Costa Rica – El Salvador, es necesario conocer distintas estadísticas comerciales que muestran el volumen y dimensión del comercio de estos países y los de la región centroamericana, a fin de que se conviertan en herramientas para determinar si la aplicación del ferry realmente generará valor o no en esta cadena logística.

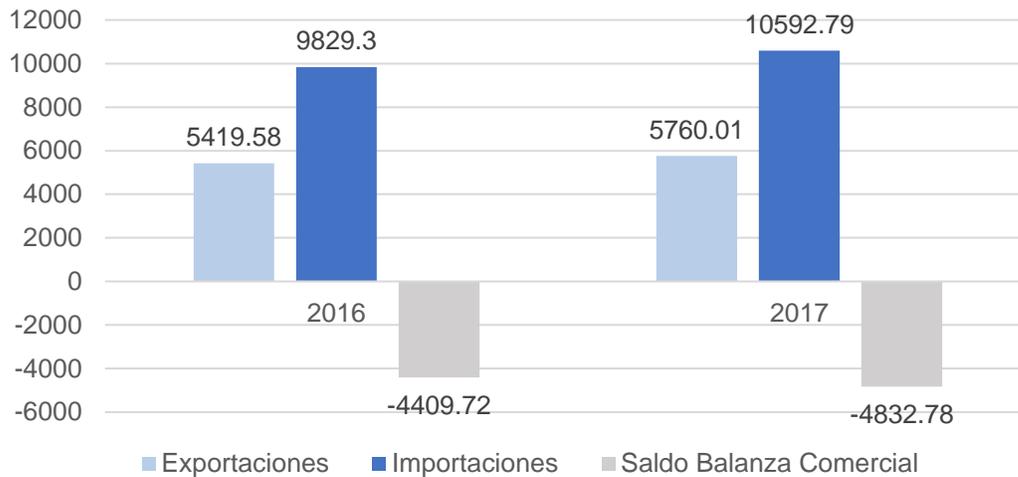
Dentro de los principales puntos a considerar, el siguiente capítulo expondrá aspectos como la balanza comercial, datos de exportaciones e importaciones, medios de transporte utilizados, intercambio comercial con la región centroamericana, así como los costos de estas operaciones.

2.1 Estadísticas comerciales de El Salvador

2.1.1 Balanza comercial de El Salvador

El intercambio comercial en la región es cada vez más acelerado, por los diferentes medios de transporte (marítimo, terrestre o aéreo), según el Banco Central de Reserva de El Salvador (2018), menciona que El Salvador tienen una balanza comercial negativa con el resto del mundo, para los años 2016 y 2017, donde hubo un incremento con base al año anterior de \$423 millones.

Ilustración 4: : Balanza Comercial El Salvador, 2016- 2017



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Central de Reserva de El Salvador (2018), datos en millones de dólares.

2.1.2 Exportaciones de El Salvador

Los destinos de las exportaciones de El Salvador son principalmente Estados Unidos, México y Centroamérica, si bien no son los únicos destinos, ya que tienen una relación comercial con Taiwán, Perú y Haití, para efectos de esta investigación, nos vamos a centrar en los países previamente descritos. De acuerdo con el Informe de Comercio Exterior de El Salvador del Banco Central de Reserva de El Salvador (2017), las mercancías exportadas en su mayoría son “ropa interior y complementos de vestir, prendas exteriores de vestir, máquinas y aparatos, otras materias textiles y sus manufacturas, productos de la industria alimentaria.” (p.4).

La mayor parte de las mercancías exportadas son del sector manufacturas diversas, específicamente la industria textil, con una representación del 80%, mientras que sectores como agroindustria, alimentos y bebidas tienen participación del 12.5% y 7.5% respectivamente. (PROESA, 2016)

2.1.3 Importaciones de El Salvador

El origen de las importaciones de El Salvador según el Banco Central de Reserva de El Salvador (2017), para el periodo 2017-2018 provienen de Estados Unidos en su

mayoría, donde se refleja un crecimiento con respecto al año anterior, este comportamiento se presenta en Guatemala, México, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Caso contrario con Panamá y Belice donde se ve una disminución de las importaciones. Para efectos de esta investigación se enfatiza en la relación comercial con Centroamérica, México y Estados Unidos.

A continuación, el detalle de las importaciones totales de El Salvador para el año 2017 y 2018 de Centroamérica, México y Estados Unidos:

Tabla 11: Origen de las importaciones totales de El Salvador, 2017-2018

País	Valor FOB 2017	Porcentaje FOB 2017	Valor FOB 2018	Porcentaje FOB 2018
Estados Unidos	3.364.288.068	51,96%	3.750.520.177	52,07%
Guatemala	1.047.571.173	16,18%	1.171.608.991	16,27%
México	878.063.590	13,56%	921.974.606	12,80%
Honduras	584.829.074	9,03%	756.163.646	10,50%
Nicaragua	269.335.645	4,16%	274.224.355	3,81%
Costa Rica	250.057.496	3,86%	264.417.498	3,67%
Panamá	76.397.756	1,18%	62.714.387	0,87%
Belice	3.923.274	0,06%	664.874	0,01%
Total	6.474.466.076	100,00%	7.202.288.534	100,00%

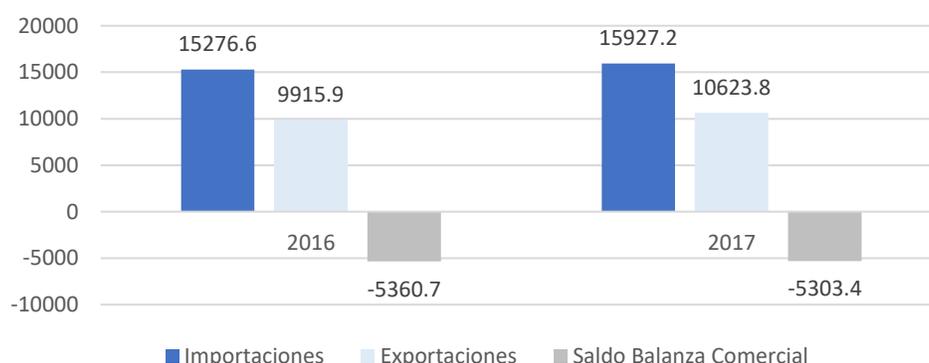
Fuente: Elaboración propia con base en información del Banco Central de Reserva de El Salvador, datos en millones de dólares (2018)

2.2 Estadísticas comerciales de Costa Rica

2.2.1 Balanza comercial de Costa Rica

Respecto balanza comercial de Costa Rica, según datos de la Promotora de Comercio Exterior (2018a), el país tiene un saldo comercial negativo para el año 2017 de -5,303.4 millones de dólares, con un crecimiento respecto al año 2016 del 7% para las exportaciones y de un 4% para las importaciones:

Ilustración 5: Balanza comercial de Costa Rica, 2016-2017



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a), datos en millones de dólares.

2.2.2 Exportaciones de Costa Rica

Las exportaciones del país se encuentran dirigidas a aproximadamente 150 destinos, son provenientes de 2405 empresas exportadoras para un total de 4390 productos exportados. Las principales regiones de destino, según el valor exportado son:

Tabla 12: Valor exportado en Costa Rica por región de destino. 2017

Región	Valor Exportado	Toneladas	Porcentaje
América del Norte	\$ 4,666.90	\$ 3,061,311.10	44%
América Central	\$ 2,388.30	\$ 1,696,087.50	22%
Unión Europea	\$ 2,186.00	\$ 2,784,492.30	21%
Asia	\$ 472.80	\$ 604,780.20	4%
Caribe	\$ 462.60	\$ 224,276.10	4%
Otras regiones	\$ 447.20	\$ 555,283.80	4%
Total	\$ 10,623.80	\$ 8,926,231.00	100%

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a), datos en millones de dólares.

Como se aprecia en el cuadro anterior, el comercio con América Central representa un 22% del total de las exportaciones, siendo la principal región de destino después de América del Norte. De estos datos, los principales países destino son: (Procomer, 2018a)

Tabla 13: Porcentaje por país según valor exportado en Costa Rica, 2017

País	Porcentaje
Estados Unidos	41%
México	3%
Guatemala	5%
Honduras	4%
El Salvador	3%
Nicaragua	5%
Panamá	6%

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a).

En relación con los medios de transporte utilizados en estos procesos de exportación, la vía marítima es la más utilizada (55%), principalmente con América del Norte y la Unión Europea, seguida por la vía aérea (24%) donde en su mayoría se dirige a América del Norte y, finalmente, la terrestre (21%) para las operaciones en Centroamérica. (Procomer, 2018a)

A continuación, se presenta la distribución que presentaron estos medios de transporte durante el año 2017, en términos de millones de dólares y toneladas: (Procomer, 2018a)

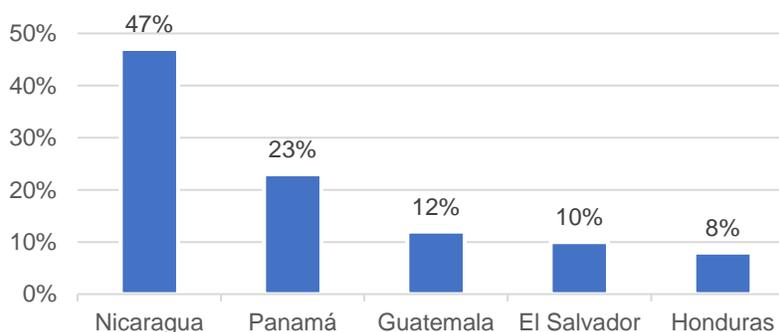
Tabla 14 : Exportaciones de Costa Rica según medio de transporte, 2017

Medio de transporte	Millones de USD	%	Toneladas	%
Marítimo	\$ 5,743.60	54.10%	\$ 7,209,742.90	80.80%
Aéreo	\$ 2,548.70	24.00%	\$ 38,997.40	0.40%
Terrestre	\$ 2,243.70	21.10%	\$ 1,656,759.00	18.60%
No definido	\$ 87.80	0.80%	\$ 20,732.10	0.20%
Total	\$ 10,623.80	100.00%	\$ 8,926,231.40	100.00%

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a).

Finalmente, las exportaciones terrestres que se dirigen específicamente a los países de Centroamérica y representan un 21% sobre el total de las exportaciones, tienen la siguiente distribución por país:

Ilustración 6: Volumen de exportaciones terrestres según país de destino en Costa Rica, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a).

2.2.3 Importaciones de Costa Rica

Respecto a las importaciones en Costa Rica, destacan como principales productos de importación los automóviles para el turismo o el transporte de personas, seguido por los aceites de petróleo, medicamentos, textiles, diésel y los teléfonos

celulares. Además, el principal sector de importación es en industrial, encabezado por la industria eléctrica y electrónica. (Procomer, 2018a)

Los tres principales países de los que Costa Rica realiza sus importaciones son Estados Unidos, México y China alcanzando solamente estos tres países un total de 9 millones de dólares de los 15 millones de dólares alcanzados en el año 2017, es decir, un 60% de las importaciones costarricenses provienen de estos tres orígenes. (Procomer, 2018a)

2.2.4 Intercambio comercial entre Costa Rica y Centroamérica

Como se logra apreciar en todas las estadísticas presentadas, las operaciones comerciales de Costa Rica se concentran en América Central. El comercio con estos países incide de manera considerable en la balanza comercial del país, por lo que a continuación se presentan los principales datos estadísticos con esta región en específico:

La balanza comercial con la región es positiva, ya que las exportaciones superan en un 50% el valor total de las importaciones para el año 2017, lo que refleja la importancia de esta región para la economía costarricense:

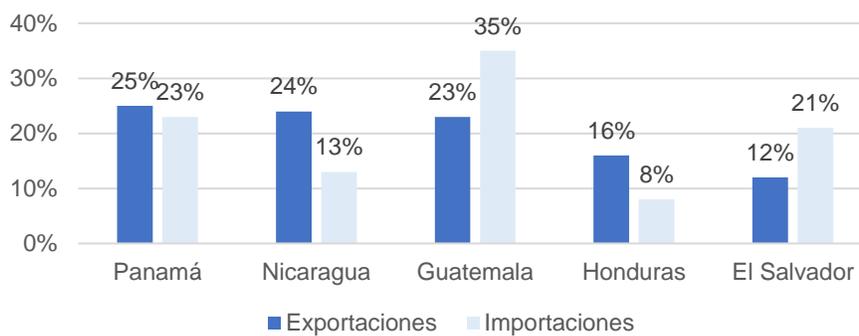
Ilustración 7: Balanza comercial de Costa Rica con América Central, 2016-2017



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a), datos en millones de dólares.

Para efectos de esta investigación, se conoce la balanza comercial específica por cada uno de los países miembros de la región, por lo que a continuación se detalla el comportamiento para el año 2017:

Ilustración 8: Exportaciones e importaciones de Costa Rica con América Central, 2017



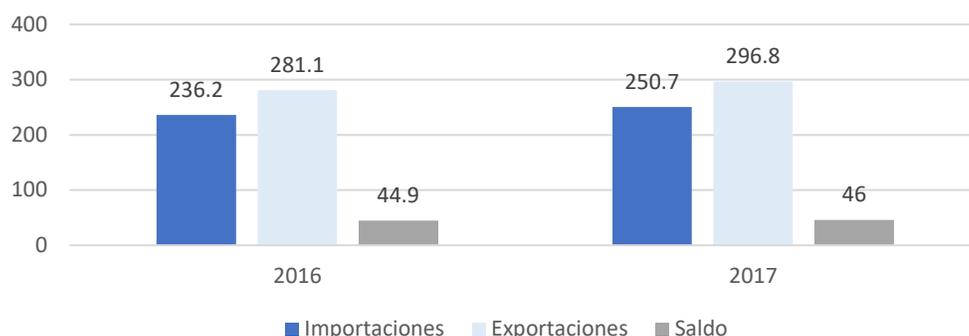
Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a).

Respecto a los productos exportados en la región, se encuentran principalmente los demás jarabes y concentrados para la preparación de bebidas gaseosas, los medicamentos, salsas y preparaciones, pañales, productos de panadería fina y los cables eléctricos, mientras que a la importación en Costa Rica destacan los medicamentos, los textiles y confección, jabones y preparaciones de limpieza, cajas de papel o cartón y otros. (Procomer, 2018a).

2.2.5 Intercambio comercial entre Costa Rica y El Salvador

Con respecto al intercambio comercial directamente con El Salvador, para el 2018 y respecto a la región centroamericana, las exportaciones a El Salvador fueron de 296 millones de dólares, mientras que las importaciones de 250 millones de dólares en el año 2017, teniendo Costa Rica una balanza comercial positiva con este país:

Ilustración 9: Intercambio comercial entre Costa Rica y El Salvador, 2016 - 2017



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018a).

Los principales productos importados de este país son el papel del tipo utilizado para papel higiénico, toallas para desmaquillar, toallas, servilletas o similares, textiles y confección, preparaciones y conservas de pescado, entre otros, mientras que se exportan hacia este destino principalmente los demás jarabes concentrados para la preparación de bebidas gaseosas, medicamentos, salsas y preparaciones, otras preparaciones compuestas para la industria de bebidas, cables eléctricos, pañales y otros. (2018a)

2.3 Estadísticas comerciales entre Centroamérica y México

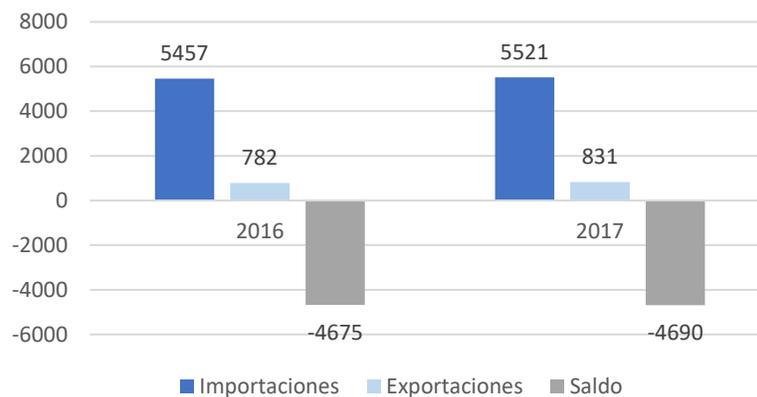
Como se expone en este capítulo, América del Norte encabeza las listas de destinos exportación en todos los países de América Central y aunque es liderada por Estados Unidos, también se consideran las estadísticas comerciales que presenta la región específicamente con México, dado que, por su cercanía geográfica y los volúmenes de productos que intercambian, el comercio con estos países se beneficia con la implementación del ferry.

Las relaciones comerciales entre México y Centroamérica inician desde la década de los ochenta y van en aumento, evolucionan y generan aportes positivos, por lo que a continuación se detallan las principales estadísticas comerciales entre los mencionados (CEPAL, 2018):

2.3.1 Balanza Comercial de Centroamérica y México

El crecimiento de las exportaciones de América Central hacia el mercado mexicano es de 8.4% en promedio, alcanzando para el año 2017 un valor de 831 millones de dólares, saldo negativo frente a las importaciones que se realizan desde México que suman 5521.7 millones de dólares (SEC, 2019):

Ilustración 10: Balanza comercial entre Centroamérica y México, 2016-2017

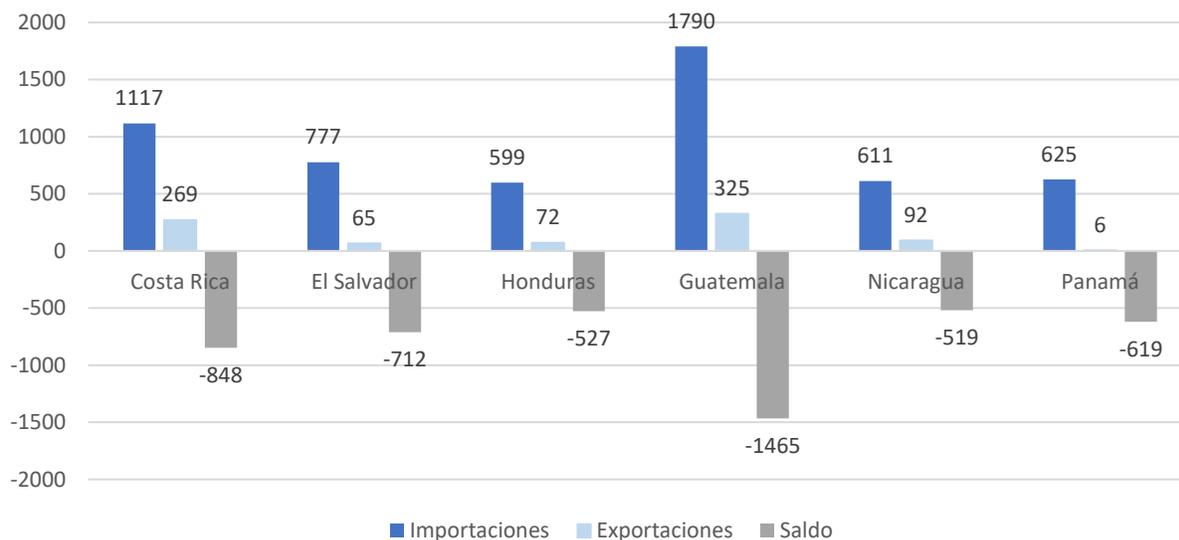


Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

Respecto a los principales productos de exportación de México hacia Centroamérica, afirma la CEPAL (2018) que se encuentran las manufacturas de tecnología media, como por ejemplo los vehículos de pasajeros comerciales, fibras sintéticas, máquinas y motores; sin embargo, también destacan las manufacturas obtenidas a base de recursos naturales como las preparaciones de frutas, carnes, bebidas, productos de madera, aceites vegetales, entre otros.

Centroamérica presenta un déficit en su balanza comercial con México, por lo que se presenta a continuación el detalle de esta por país:

Ilustración 11: Balanza comercial entre México y los países de Centroamérica, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

A continuación, se destacan los puntos principales de los países de la región con respecto al comercio con México:

México es uno de los principales socios comerciales de Guatemala, concentra gran cantidad de operaciones dada su cercanía geográfica y el país centroamericano logró adquirir en el año 2017 el 11% de sus importaciones de México, convirtiéndose en el segundo principal proveedor (CEPAL, 2018).

Respecto a las exportaciones, para el año 2017, la CEPAL (2018) indica que el 62,1% de las exportaciones de Guatemala hacia México incorporó los siguientes productos: aceites de palma y almendra, cauchos, látex de caucho y alcohol etílico, siendo caracterizados la mayoría por no tener incorporado valor tecnológico y ser bienes primarios. Guatemala es uno de los principales proveedores de aceites en México.

Costa Rica posee una balanza comercial negativa con su socio comercial México, donde entre los principales productos de exportación destacan los aceites de palma y almendra de palma, los polvos de budines, gelatinas, ojos artificiales, procesadores y

controladores, caracterizando estos últimos por ser manufacturas de alta tecnología (CEPAL, 2018).

Para el año 2017, el principal producto exportado de El Salvador hacia México fue las camisetas de punto de algodón, seguidos por los calzoncillos de algodón, siendo El Salvador el principal proveedor de esta manufactura en México, además destacan otros productos tales como sacos de viajes, bolsas de aseo, máquinas para llenar, cerrar, tapar o etiquetar botellas y finalmente, las máquinas y aparatos para la preparación de alimentos (CEPAL, 2018).

Además, las exportaciones nicaragüenses hacia el mercado mexicano se caracterizan por contar con productos primarios, entre ellos se encuentran: carnes y cortes de bovinos, cacahuates, langostas y filetes y carnes de pescado, ubicándose Nicaragua entre los principales cinco proveedores de estos productos en México. (CEPAL, 2018)

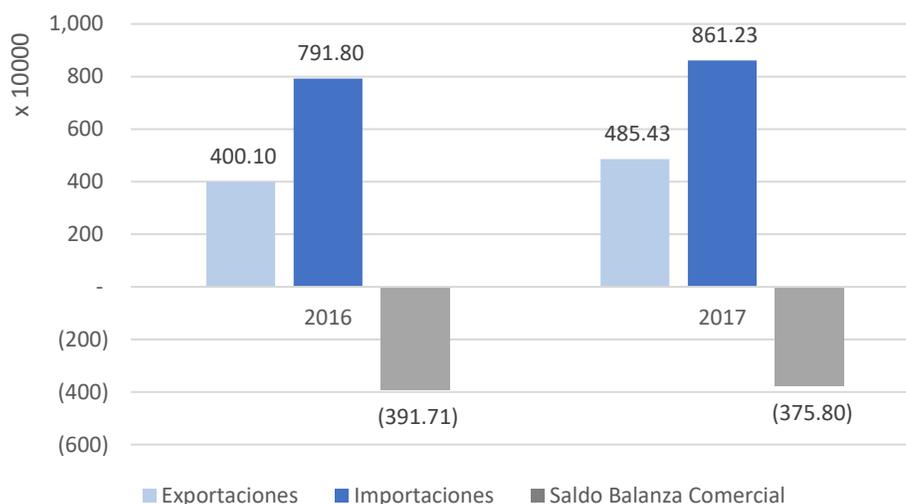
Muchos de los productos de exportación de Centroamérica hacia México se caracterizan por ser basados en recursos naturales o clasificarse como primarios y para Honduras no es la excepción. Como parte de los principales productos de exportación se encuentran los camarones, langostinos, al ser Honduras el principal proveedor de estos productos en México para el año 2017. Además, se comercializa también el café sin tostar ni descafeinar, los minerales primarios, los colorantes reactivos y el aceite de palma en bruto. (CEPAL, 2018)

2.4 Estadística comercial de Honduras

2.4.1 Balanza comercial Honduras

La balanza comercial de Honduras presenta un patrón similar a lo que se muestra en los demás países centroamericanos, según el Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras (2018), tanto para el año 2016 como el 2017 donde hay más importaciones que exportaciones, dando como resultado una balanza comercial negativa, a continuación, más detalle:

Ilustración 12: Balanza comercial de Honduras, 2016-2017



Fuente: Elaboración propia con base en el Instituto Nacional de Estadísticas de Honduras, 2018.

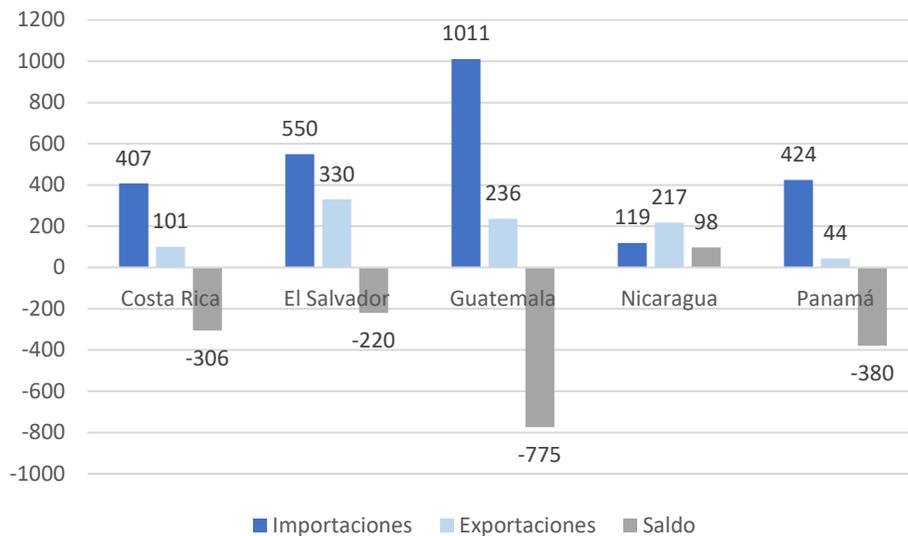
2.4.2 Intercambio comercial entre Honduras y Centroamérica

La cercana relación comercial entre los países centroamericanos es factor para la economía de la región, según SIECA (2018), los principales productos de exportación de Honduras en la región son los jabones, aceites de palma, crustáceos, quesos, entre otros. A continuación, se muestra la relación comercial de Honduras con los países centroamericanos, donde cabe rescatar que El Salvador tanto para el año 2016 y 2017 es el principal socio comercial Honduras en la región (35%), seguido por Guatemala (25%) y Nicaragua (23%). (SIECA, 2018).

Por otro lado, tenemos las importaciones que realiza Honduras de los países de la región, según SIECA (2018) los principales productos de importación son medicamentos, preparaciones alimenticias, productos de panadería y repostería, entre otros. La mayor parte de las importaciones provienen de Guatemala (40%), seguido por El Salvador (22%) y Costa Rica (17%).

Teniendo el claro el flujo de las exportaciones e importaciones con la región, podemos rescatar que para los años 2016 y 2017, Honduras tiene una balanza positiva con Nicaragua, es una condición única ya que es con el único país de la región que tenemos este panorama. Con el resto de los países, Honduras tiene una balanza comercial negativa, a continuación, el detalle de la balanza comercial con uno de los países centroamericanos:

Ilustración 13: Balanza comercial de Honduras con Centroamérica, 2016-2017



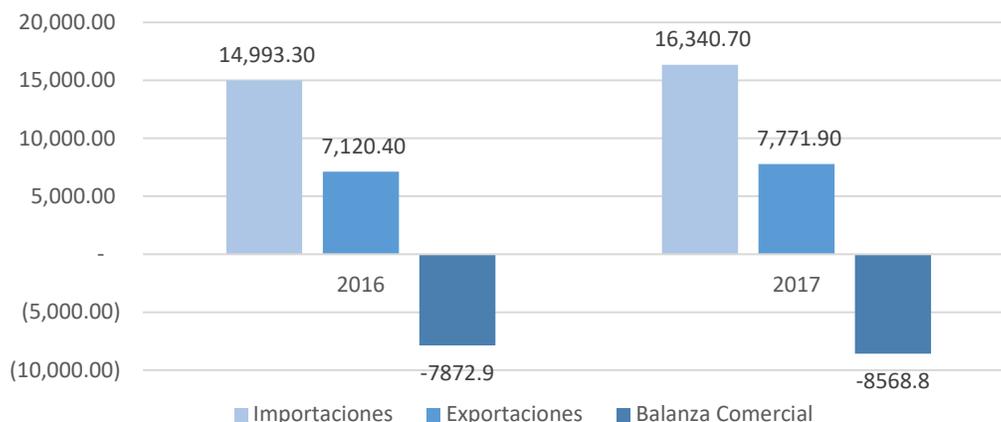
Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

2.5 Estadísticas comerciales de Guatemala

2.5.1 Balanza comercial Guatemala

Según la SIECA (2018), la balanza comercial de Guatemala es negativa, tanto para los años 2016 y 2017 se ve este comportamiento, donde queda en evidencia que a nivel regional el número de las importaciones sobrepasa las exportaciones en general. A continuación, el detalle:

Ilustración 14: Balanza Comercial de Guatemala, 2016 – 2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

2.5.2 Intercambio comercial entre Guatemala y Centroamérica

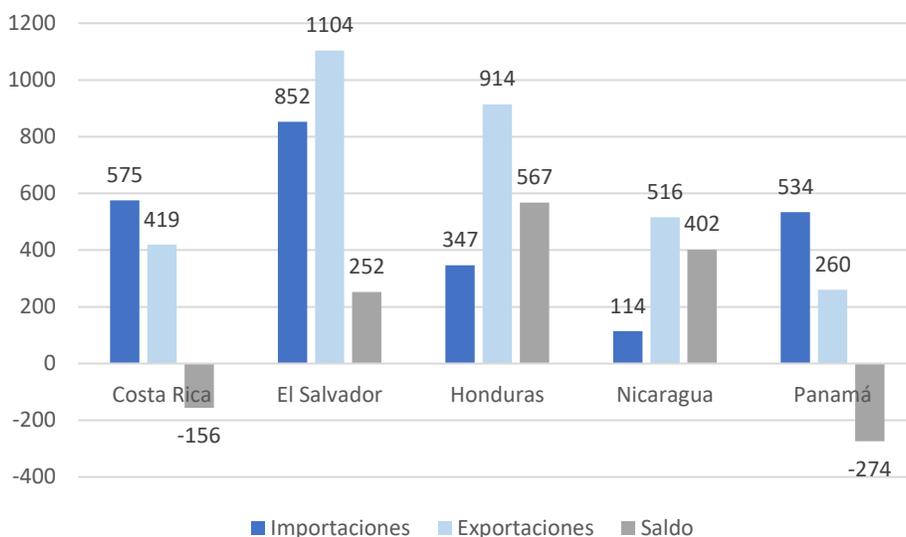
Entre las oportunidades que tienen los países centroamericanos es aprovechar la importancia de los mercados vecinos en la región, para posicionar sus productos y sacar ventaja de la demanda en la región antes de la búsqueda de estos en países extrarregionales y todos los puntos a favor como posición geográfica, tiempo de transporte, entre otros.

Con respecto a las exportaciones según SIECA (2018), los principales productos de Guatemala son medicamentos, aguas, insecticidas, productos de panadería y repostería, etc. El Salvador es el principal destino de las exportaciones de Guatemala en la región tanto para el año 2016 y 2017 con un porcentaje de 34% en este país, seguido por Honduras con un 28% y Nicaragua, que representa un 16%.

Por otro lado, según SIECA (2018), las importaciones para los años 2016 y 2017, presentan un comportamiento al alza, siendo El Salvador el principal socio comercial (35%), seguido por Costa Rica (24%) y Panamá (22%); además, los principales productos de importación en la región son medicamentos, gas de petróleo, preparaciones alimenticias, papel, entre otros.

En resumen, analizando el flujo comercial de Guatemala, la situación cambia con respecto a otros países, si bien a nivel general tienen una balanza negativa, para efectos de Centroamérica, Guatemala solo tiene balanza negativa con Costa Rica y Panamá, con el resto de los países la balanza es positiva tal como se muestra a continuación:

Ilustración 15: Balanza comercial de Guatemala con Centroamérica, 2017



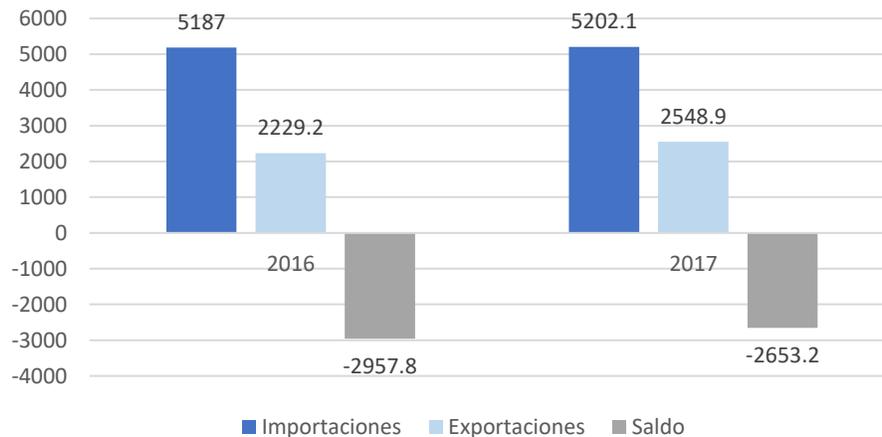
Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

2.6 Estadísticas comerciales de Nicaragua

2.6.1 Balanza comercial de Nicaragua

Continuando con las estadísticas regionales, Nicaragua también cuenta con una balanza comercial negativa, evidenciando la necesidad dentro de la región de contar con herramientas que le permitan incrementar sus exportaciones, a continuación, el detalle:

Ilustración 16: Balanza comercial de Nicaragua, 2016-2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

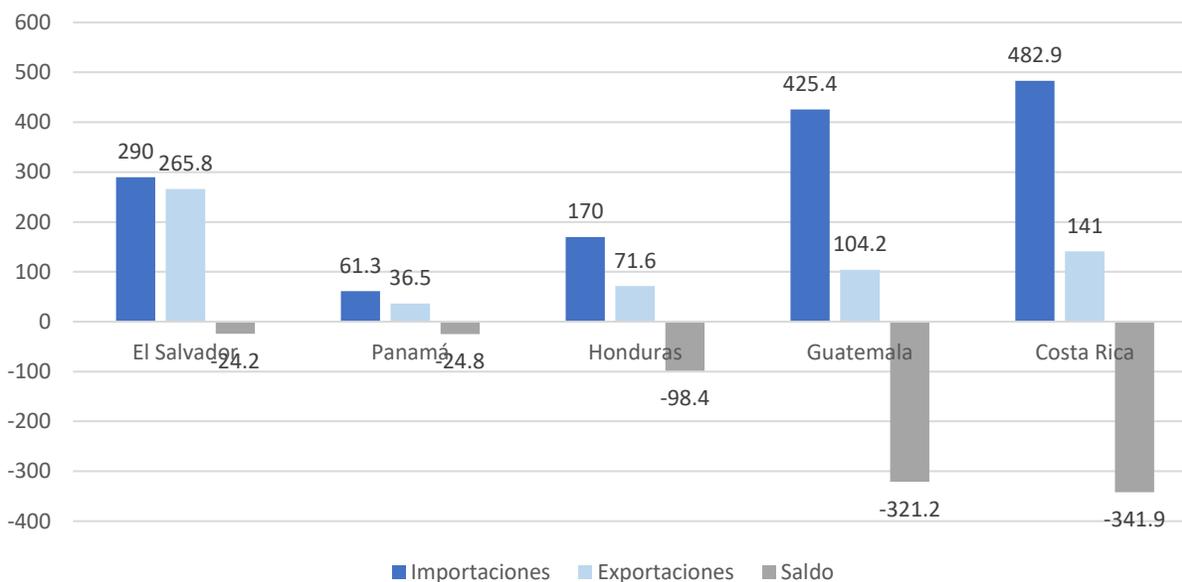
2.6.2 Intercambio Comercial entre Nicaragua y Centroamérica

El principal producto de exportación de Nicaragua es el café, seguido por el oro y la carne bovina, productos caracterizados por ser primarios. Además, el principal socio comercial centroamericano es El Salvador (43%), seguido por Costa Rica (23%) y Guatemala (17%). (SIECA, 2018)

Para las importaciones, el principal socio comercial es Costa Rica, representando un 34%, posteriormente Guatemala con 30% y El Salvador con 20%. Dentro de los productos de importación nicaragüenses destacan los medicamentos y los aceites de petróleo. (SIECA, 2018)

Nicaragua cuenta con un déficit en su balanza comercial con todos los países de la región centroamericana, la cual presenta el siguiente estatus:

Ilustración 17: Balanza comercial de Nicaragua con Centroamérica, 2017



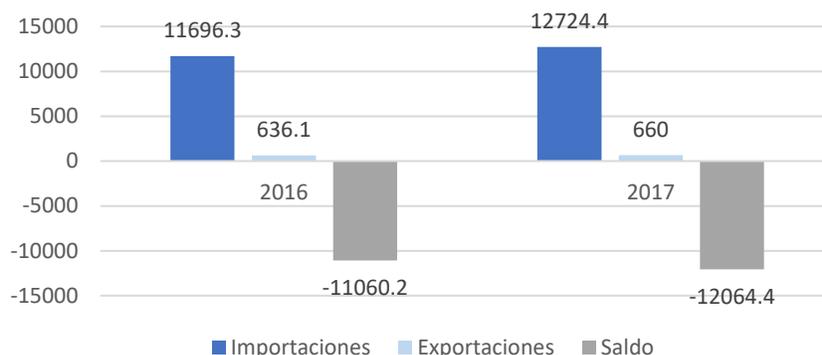
Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

2.7 Estadísticas comerciales de Panamá

2.7.1 Balanza comercial de Panamá

Panamá posee un saldo negativo o déficit bastante amplio en comparación con los demás países de la región, a continuación, el detalle:

Ilustración 18: Balanza Comercial de Panamá, 2016-2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

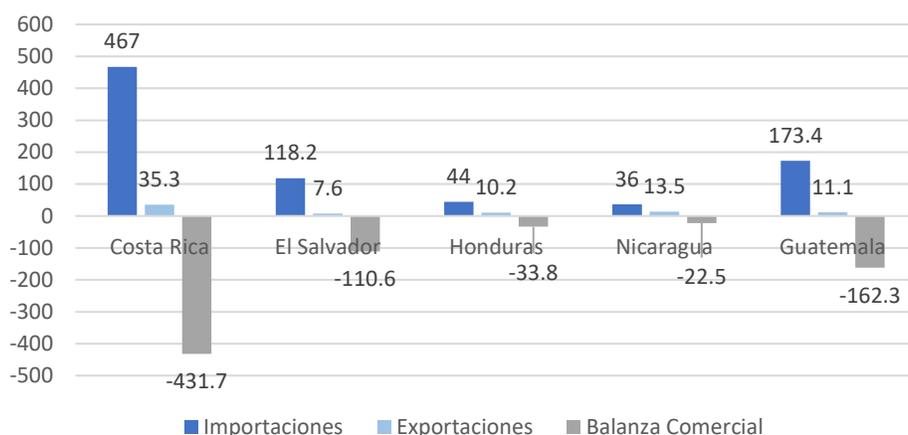
Con relación a las importaciones, dentro de los principales socios comerciales a nivel centroamericano se encuentran Costa Rica (62%), Guatemala (23%) y El Salvador (16%), destacando como principales productos de importación los aceites de petróleo, los automóviles, medicamentos y los teléfonos móviles. (SIECA, 2018)

Sobre las exportaciones, destacan como principales productos los bananos, crustáceos, pescado fresco, desperdicios de acero y hierro y la madera en bruto. Costa Rica es el quinto socio comercial de Panamá y con base en el total de exportaciones a Centroamérica, abarca el 45% de estas, seguido por Nicaragua con 17% y Guatemala con 14%. (SIECA, 2018)

2.7.2 Intercambio Comercial entre Panamá y Centroamérica

Panamá mantiene balanza comercial negativa con todos los restantes países de Centroamérica, con déficit amplio principalmente con Costa Rica:

Ilustración 19: Balanza comercial de Panamá con Centroamérica, 2017



Fuente: Elaboración propia con base en información del Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica de SIECA (2018), datos en millones de dólares.

2.8 Comercio Intrarregional

El intercambio comercial en Centroamérica es un factor dinamizador de la economía, ya que permite el posicionamiento de bienes a lo largo de la región, dando como beneficio el crecimiento del sector exportador y el aumento de oferta de mercancías gracias a la importación en los países centroamericanos. Lo anterior va en línea con la política de apertura comercial que menciona Cordero (2016), en su estudio para la CEPAL sobre el comercio de bienes y servicios en Centroamérica: “Centroamérica ha mantenido su política de apertura comercial a través de múltiples acuerdos comerciales: Organización Mundial del Comercio (OMC), la implementación de acuerdos firmados bilateralmente y múltiples reformas internas son derivadas de los tratados firmados.” (p.11)

De acuerdo con el análisis sobre las exportaciones e importaciones de Costa Rica y El Salvador, podemos mencionar que el comercio intrarregional juega un papel primordial, ya que después de Estados Unidos, Centroamérica es el segundo destino de las exportaciones para los países, lo cual se ejemplifica en el siguiente análisis realizado por Cordero (2016), para la Comisión Económica para América Latina y el Caribe

(CEPAL), donde que en evidencia los principales 4 destinos de las exportaciones de Centroamérica, si bien no solo son los países Centroamericanos, estos predominan.

Tabla 15: Cinco principales destinos de las exportaciones por país, 2015

País	Primero	%	Segundo	%	Tercero	%	Cuarto	%
Costa Rica	Estados Unidos	40	Panamá	5	Guatemala	5	Nicaragua	5
El Salvador	Estados Unidos	47	Honduras	13	Guatemala	13	Nicaragua	6
Guatemala	Estados Unidos	35	El Salvador	11	Honduras	8	Nicaragua	5
Honduras	Estados Unidos	43	Alemania	7	El Salvador	6	Guatemala	5
Nicaragua	Estados Unidos	50	México	10	Venezuela	5	El Salvador	5
Panamá	Estados Unidos	19	Alemania	13	Costa Rica	7	China	5

Fuente: Elaboración propia con base en información de Cordero (2016).

Para complementar lo expuesto, aunque el principal destino es Estados Unidos, las exportaciones con destino a Centroamérica son más dinámicas en relación con Estados Unidos, Cordero (2016) en su estudio para la CEPAL, menciona que:

Las exportaciones hacia el propio mercado centroamericano (segundo destino de exportación centroamericano) son más dinámicas que las destinadas a los Estados Unidos. La tasa de crecimiento promedio anual de éstas fue de 7% entre 2006 y 2015. Estas exportaciones significaron cerca de un tercio de las exportaciones totales centroamericanas. Sin embargo, de acuerdo con las estadísticas de la Secretaría de

Integración Económica Centroamericana (SIECA) el porcentaje del comercio intrarregional es más elevado.

2.8.1 Operaciones de Centroamérica y México

Si bien es cierto, el transporte por la vía terrestre es el más utilizado por los países de Centroamérica, principalmente El Salvador y Guatemala por su cercanía geográfica con México, existen muchos factores externos que deben ser tomados en cuenta a la hora de elegir si es la más conveniente. Dentro de estos factores se menciona la seguridad por el robo de carga, los bloqueos en la carretera y de aduanas, la saturación de operaciones y caídas de sistemas tecnológicos en aduanas y las afectaciones naturales ocasionadas por vientos, lluvias y sismos. (Innovación Lógica, s.f)

Aunado a lo anterior, se presentan a continuación los tiempos de tránsito desde México hacia Centroamérica según servicio en camión completo o de carga consolidada:

Tabla 16: Tiempos de tránsito para cargas terrestres de México a Centroamérica

Destinos	Servicio en Camión Completo	Servicio en Carga Consolidada
México a Ciudad Hidalgo	2 días	2 días
Ciudad Hidalgo a Guatemala	1 día	6 días
Ciudad Hidalgo a El Salvador	2 días	7 días
Ciudad Hidalgo a Honduras	2 días	10 días
Ciudad Hidalgo a San Pedro Sula	2 días	
Ciudad Hidalgo a Nicaragua	3 días	11 días
Ciudad Hidalgo a Costa Rica	4 días	12 días

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Innovación Lógica (s.f)

2.8.2 Operaciones intrarregionales

La principal vía de transporte utilizada para el tránsito intrarregional es la terrestre, el 93% de las operaciones se gestionan por esta vía, mientras que la vía aérea representa un 6% y la marítima un 1% (Procomer, 2018b)

Actualmente, existen muchos operadores de logística que ofrecen sus servicios de Costa Rica hacia El Salvador, lo que brinda la posibilidad de obtener tarifas menos costosas, o bien de negociar tarifas competitivas. Estos operadores de logística son:

Tabla 17: Principales proveedores logísticos según vía de transporte

Vía	Proveedores
Marítima	Mediterranean Shipping Company, Hamburg Sud, APL, Hapag Lloyd, CMA-CGM
Terrestre	Transportes Zelaya Camacho, TICAL, Transworld Partner, Consolidados los Andes, Transportes H y H, Transportes Exclusivos TEC.
Aérea	DHL, Copa, Amerijet, Delta Cargo, UPS, Taca Cargo

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2014a, 2018b)

2.9 Costos

Referente a los costos por las tres vías antes descritas, se detalla a continuación el valor de cada uno de los rubros mínimos requeridos en cada una de estas:

1. Vía marítima: costo aproximado de un contenedor completo 40 HC marítimo de forma independiente carga seca desde Costa Rica.
2. Vía terrestre: costo aproximado de un contenedor completo terrestre de forma independiente carga seca.
3. Vía Terrestre: costo de carga consolidada terrestre.
4. Vía aérea: costo carga consolidada de forma independiente 100 kg carga seca vía aérea:

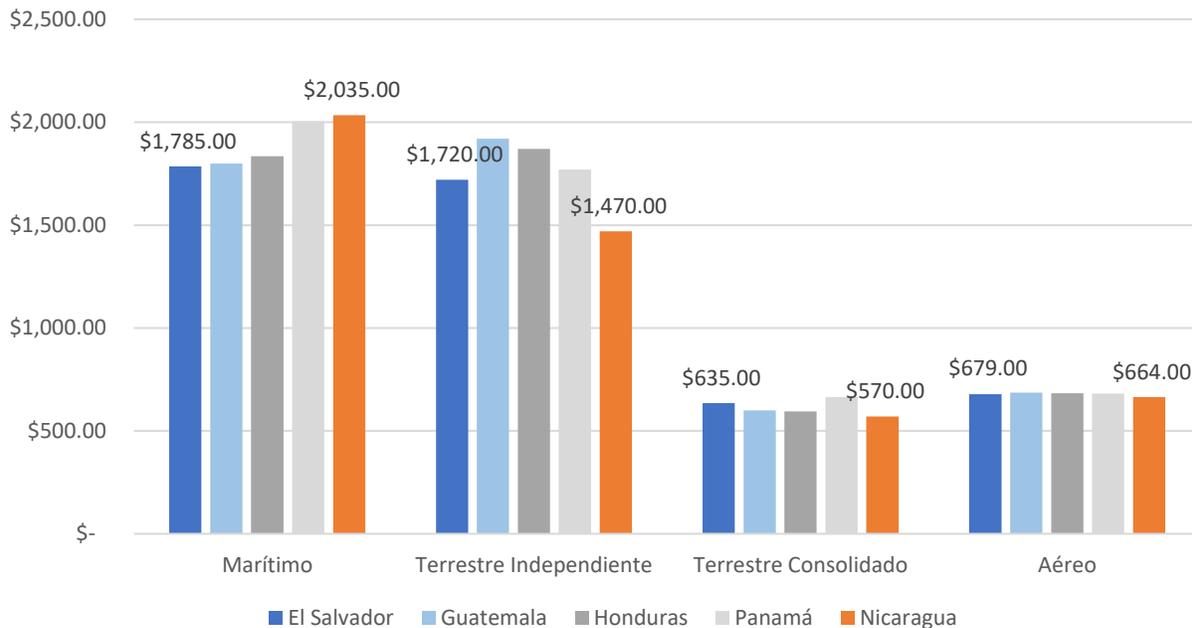
Tabla 18: Costos por vía de transporte de Costa Rica hacia El Salvador

Rubro	Marítimo	Terrestre Independiente	Terrestre Consolidado	Aéreo
Flete	\$ 950.00	\$ 1,240.00	\$ 295.00	\$ 116.00
Trámites de exportación y documento de transporte	\$ 125.00	\$ 130.00	\$ 75.00	\$ 95.00
Transmisión electrónica y manejo documentos	\$ 35.00	\$ 60.00	\$ 60.00	\$ 70.00
Acarreo interno (GAM)	\$ -	\$ -	\$ 65.00	\$ -
Posicionamiento de equipo	\$ 75.00	\$ 65.00	\$ -	\$ -
Seguro: 0,06 % sobre el valor a asegurar (0.15% aérea)	\$ 75.00	\$ 75.00	\$ 75.00	\$ 75.00
Transporte local al puerto (desde San José)	\$ 525.00	\$ 150.00	\$ -	\$ -
Custodio	\$ -	\$ -	\$ 65.00	\$ -
Manipulación en terminal	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 95.00
Combustible \$0.70 por kg mínimo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 20.00
Gastos en destino (manipulación, bróker, courier)	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 208.00
Total	\$ 1,785.00	\$ 1,720.00	\$ 635.00	\$ 679.00

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018b)

Es relevante conocer la diferencia de estas tarifas con respecto a los demás países de la región, por lo que se presentan, a continuación, las tarifas para cada uno de estos países según las modalidades descritas:

Ilustración 20: Tarifas según país de destino y medio de transporte



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018b)

Referente a los tiempos de tránsito a través de la vía terrestre, según la Promotora de Comercio Exterior (2014), se cuenta con los siguientes datos:

Tabla 19: Cantidad de días de tránsito vía terrestre desde Costa Rica hacia los países de Centroamérica

País	Días
Nicaragua	2 días
Honduras	4 días
El Salvador	4 días
Guatemala	5 días
Panamá	2 días

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2014a)

Los principales documentos que deben ser presentados en estas operaciones son la factura comercial, lista de empaque, FAUCA, Certificado de Calidad, Conocimiento de embarque, Guía Aérea o Carta Porte, carta de instrucciones, contrato de servicio, entre otros (Procomer, 2014a).

A continuación, se detalla un resumen comparativo de las tarifas por las tres vías de transporte:

Tabla 20: Resumen comparativo de costos por vía de transporte

Rubro	Aéreo	Terrestre	Marítimo
Costo por 100 kg/Costo contenedor completo	\$ 679.00	\$ 1,720.00	\$ 1,785.00
Costo por kg	\$ 6.79	\$ 0.09	\$ 0.09

Fuente: Elaboración propia con base en datos de Procomer (2018b)

A continuación, el detalle de las tarifas brindado por la empresa ONE, única empresa que brinda la información para la investigación está tarifas son dadas por tipo de contenedor para cada una de las rutas marítimas en la región. Esta naviera actualmente brinda el servicio de Costa Rica a El Salvador por el pacífico con una duración de 6 días, sin embargo, no realiza la ruta de El Salvador a Costa Rica.

Tabla 21: Costos de transporte marítimo

Ruta		Transporte Marítimo			Cargo de manejo en terminales		Total	Total
País y puerto de origen	País y puerto de destino	20´	40´Std	40´HC	20´	40´	20´	40´
El Salvador Acajutla	Nicaragua Corintio	300	400	400	110	110	410	510
El Salvador Acajutla	Costa Rica Caldera	400	450	450	160	160	560	610
El Salvador Acajutla	Guatemala Quetzal	450	450	450	125	125	575	575
Costa Rica Caldera	El Salvador Acajutla	500	550	550	150	150	650	700
Costa Rica Caldera	Guatemala Quetzal	500	550	550	110	110	610	660
El Salvador Acajutla	México Manzanillo	400	450	450	0	0	400	450
Costa Rica Caldera	México Manzanillo	400	450	450	0	0	400	450

Fuente: Elaboración propia con base en información compartida por la naviera ONE, 2019.

Finalmente, con base en la información suministrada por la empresa Marítimo-Interoceánica (ver más detalle en el Anexo VIII), el costo total de un barco tipo ferry varía entre 1600 a 2000 dólares por contenedor, incluyendo los siguientes rubros:

Costo de 100 contenedores:

Tabla 22: Costo de contenedor vacío y lleno en barco tipo Ferry

CARGA		
Contenedor lleno	25	Ton
Contenedor vacío	2.3	Ton Tara
	Tarifa de importación	Exportación
Contenedor vacío	\$1.5	\$1.2
Contenedor lleno	\$16.5	\$13.5
Ingreso de vehículos al recinto portuario	\$0.51	
Servicio de báscula	\$0.25	
Pasajero	\$4.99	
TOTAL	\$23.77	\$19.73

Fuente: Elaboración propia con base en la comunicación personal con Allan Lucas

Respecto a la tarifa portuaria (costos portuarios):

Tabla 23: Costos portuarios de barco tipo ferry

BUQUE	
Horas	8
TRB	15375
Eslora	160.51
Amarre y desamarre	\$2,153
Estadía	\$501
Ayudas a la navegación	\$1,999
Pilotaje	\$615
Remolcaje	\$4,920
Lanchaje	\$615
TOTAL	\$10,802

Fuente: Elaboración propia con base en la comunicación personal con Allan Lucas

En resumen:

Tabla 24: Costos totales de barco tipo Ferry en puerto Caldera

Rubro	Costo
Importación de 100 contenedores llenos	\$ 2,376.80
Exportación de 100 contenedores vacíos	\$ 1,973.20
Costos portuarios del buque	\$ 10,802.00
Otros costos portuarios (Municipalidad, SENASA, derecho de zarpe)	\$ 555.00
Combustible (ISO 380)	\$ 40,000.00
Total	\$ 55,707.00
Total por contenedor	\$ 557.07
Total por contenedor incluyendo salario de tripulación, provisiones del barco, costos fijos del barco, ganancia	~ \$800
Servicio de ferry más mantenimiento	~ \$800
Total por contenedor en buque tipo ferry	~\$1600 - \$2000

Fuente: Elaboración propia con base en la comunicación personal con Allan Lucas

Con base en los datos previamente detallados y la información suministrada mediante entrevista por Allan Lucas, de la empresa Marítima Interoceánica, en un barco que no sea tipo Ferry, con capacidad para 180 camiones, requiere transportar al menos 80 camiones para alcanzar el punto de equilibrio, donde el transportar más camiones generarían ganancias y, por el contrario, menos generarían pérdidas.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo con los principales hallazgos del capítulo, así como el análisis respecto al mismo:

Tabla 25: Resumen por tipo de transporte

Tipo de Transporte	Costo Total	Costo por kg	Tiempo de tránsito	Duración	Ventajas	Desventajas	Exportaciones de Costa Rica por vía (MM\$)
Aéreo	\$679	\$6.790	1 día	Alta	Tiempo de tránsito corto	Alto costo Baja capacidad de carga Tramitología lenta	\$2,548
Marítimo	\$1,785	\$0.089	6 días*	Media	Seguro Gran capacidad de carga Mejor costo que el aéreo Más rápido que el terrestre	Tramitología lenta	\$5,743
Terrestre	\$1,720	\$0.088	6 días	Baja	Bajo costo Gran capacidad de carga	Inseguro por robos de carga, fallos del vehículo, cierres de carretera, huelgas, paso por frontera, etc. Mayor tiempo de	\$2,243.70

						tránsito Tramitología muy lenta	
Terrestre consolidado	\$635	\$0.032	6 días	Baja	Bajo costo Gran capacidad de carga	Inseguro por robos, fallos del vehículo, cierres de carretera, huelgas, paso por frontera, etc. Mayor tiempo de tránsito Tramitología muy lenta	\$2,243.70
Ferry	\$2,000	\$0.100	2 días	Media	Seguro Gran capacidad de carga Mejor costo que el aéreo Más rápido que el terrestre Menos tramitología	Mayor costo al terrestre consolidado	NA

Fuente: Elaboración propia con base en estudio de Procomer y comunicación personal con Allan Lucas y naviera ONE.

Relacionado al tiempo de tránsito, la modalidad aérea es la más rápida en comparación con los otros medios de transporte, es decir, es mucho más expedita que si se utiliza el medio marítimo o terrestre, a pesar de ese ahorro en tiempo, no se puede dejar de lado que el volumen de mercancía movilizado es mucho menor que con los otros medios, lo que obliga a realizar más viajes para poder transportar la misma cantidad que se transporta en un solo viaje en un contenedor convencional.

En la modalidad marítima, el tema de tiempos está directamente relacionado con los servicios que ofrecen las navieras, ya que estos servicios son dinámicos y cambiantes, además las navieras no siempre brindan servicios directos entre un puerto y otro, es decir se deben hacer transbordos o incluso utilizar otros medios para tener la mercancía en el puerto deseado.

Lo anterior se puede asegurar con la información obtenida en la investigación, en donde la compañía Ocean Network Express específicamente ofrece el servicio MAREX, el cual proporciona el servicio desde El Salvador hasta Costa Rica. Tiene como puerto de salida Acajutla (para el ferry se utiliza puerto la Unión) y como puerto de llegada Puerto Caldera. Sin embargo, saliendo de Costa Rica hacia El Salvador, no brindan un servicio en específico por el Pacífico, por lo cual se debe considerar un servicio con otra naviera ya sea por el Pacífico o bien por el Caribe que llegue a El Salvador, esta situación implica más días de tránsito, ya que debe pasar por el canal de Panamá incrementando no solo los tiempos sino también los riesgos e incluso costos al estar más horas en tránsito.

Por otra parte, el tránsito vía terrestre y terrestre consolidado, claramente requiere de mucho tiempo para la movilización de mercancías, contemplando 6 días de tránsito, más el tiempo en cargas y descargas, lo que implica una gran desventaja en la búsqueda de una logística competitiva.

Si se analiza desde el punto de vista de costos el precio por kilo, en la modalidad aérea es de \$6,7, lo que refleja que este transporte, si bien es el más rápido, también es el más costoso de todas las modalidades.

El transporte consolidado es el menos costoso, pero, como se menciona en el cuadro, es uno de los más riesgosos, dejando la posibilidad de que un ahorro en tarifas para movilizar la mercancía se vea incrementado con la pérdida, robo, o daño que puedan sufrir en el trayecto de hasta 6 días, acompañado del tiempo estacionados al realizar los trámites en cada una de las fronteras terrestres establecidas.

El costo se debe considerar de manera global, es decir, no solo observar las tarifas establecidas para cada tipo de transporte, sino analizar la relación costo por kg y tiempo, y además evaluar las desventajas o riesgos que no se está dispuesto a tener solamente por elegir pagar menos en transporte.

Es por lo anterior que, al revisar todas las aristas involucradas, se determina que la mejor opción es el ferry, en donde por kg se paga \$ 0,1 y el tiempo de tránsito es de 2 días, además la tramitología es mucho menor dejando más tiempo a favor y menos gastos paralelos. Si bien el ferry es el segundo medio más costoso, las ventajas competitivas con respecto a tiempo, rapidez y seguridad pueden subsanar esa diferencia pagada de más por kg si se compara con el costo por kg de un tránsito terrestre consolidado, por ejemplo, que tiene el menor costo de todos los tipos de transporte.

Capítulo III: Proceso operativo para la ejecución del transporte multimodal en Centroamérica

3.1 Viabilidad ambiental

El impacto ambiental es un factor para tomar en cuenta para analizar la viabilidad del proyecto, para efectos de este capítulo se describe el impacto ambiental del tránsito de mercancías, tanto vía terrestre, como marítimo, así como la existencia o no de un estudio de viabilidad ambiental específico dirigido al proyecto de ferry por parte de los actores interesados.

La Organización Marítima Internacional (OMI), es el organismo a nivel internacional que vela por la seguridad marítima y la prevención de la contaminación de los mares ocasionada por los buques, cabe resaltar que todos los países de la región centroamericana son parte de esta organización. Según la página oficial de la OMI (2019), específicamente su plan estratégico de la organización explica la importancia de la existencia de un organismo que regule el transporte marítimo:

La misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, es fomentar, a través de la cooperación, un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible. Esta misión se cumplirá mediante la adopción de las normas más estrictas posibles de protección y seguridad marítimas, eficacia de la navegación y prevención y control de la contaminación ocasionada por los buques, así como mediante la consideración de los asuntos jurídicos conexos y la implantación efectiva de los instrumentos de la OMI para que se apliquen de manera universal y uniforme.

La OMI (2019), menciona que desde un punto de vista productivo el transporte marítimo equivale al 90% del transporte mundial y resalta que el impacto en el medio marino es reducido en comparación con otros medios de transporte.

El transporte terrestre genera un impacto considerable en el medio ambiente, según la Organización Mundial del Comercio (s.f), en un estudio titulado “El impacto de la apertura del comercio en el cambio climático”, establece en el apartado Comercio y

Transporte, que las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el ámbito de transporte terrestre de mercancías es el que genera más emisiones con un 74% del total.

Por otro lado, referente al transporte terrestre, Merchan (2014) en un estudio de la Secretaría General de Transporte de España (2014), enumera los principales impactos del transporte terrestre:

- Congestión
- Renovabilidad de los recursos y residuos
- Ocupación del territorio, paisaje y ecosistemas
- Contaminación atmosférica y acústica, y salud humana
- Vertidos y contaminación marítima (p.3)

Es decir, este tipo de transporte debe de tener mayor regulación, debido a que, aunque hay presencia de iniciativas para la protección del ambiente, estas deben ser más intencionales para que los resultados se vean reflejados con una disminución del impacto al medio ambiente. Para la disminución del impacto ambiental del transporte terrestre de mercancías, Ruano (2017) menciona las medidas que se deben adoptar:

- Circular con la capacidad de carga llena
- Gestionar las flotas adecuadamente
- Distribución en horario nocturno
- Combustibles alternativos

La CEPAL (2010), menciona los esfuerzos que están realizando los países con el fin de la disminución de CO₂ en todas las modalidades de transporte, como se muestra a continuación:

Tabla 26: Esfuerzos para la reducción de emisiones de carbono en el sector transporte

País	Esfuerzos
Costa Rica	<ul style="list-style-type: none"> ● Estrategia Nacional de Cambio Climático y el compromiso Carbono Neutro 2021. ● Compromisos internacionales y centroamericanos, donde destaca su legislación nacional del ambiente. ● Ley de Control de Emisiones Vehiculares. ● Ley de Inspecciones del Estado Mecánico de los Vehículos. ● Restricciones a la circulación por placa; promoción de la conversión de los vehículos de gasolina a LPG.
El Salvador	<ul style="list-style-type: none"> ● Ley General Marítimo-Portuaria, la cual fue desarrollada en conjunto con el Ministerio de Medio Ambiente y que introduce los conceptos relacionados con el cambio climático en la política del subsector. ● En transporte terrestre, se trabaja en la reducción de la contaminación vehicular y se desarrolla un proyecto para mejorar el sistema de revisiones técnicas. ● Modernización de la infraestructura de transporte como parte de una plataforma común para todo el istmo centroamericano. Esta política considera cambios modales y la promoción del ferrocarril en cada uno de los países del Proyecto Mesoamérica, además del análisis del transporte de cabotaje y sus perspectivas de desarrollo.
Guatemala	<ul style="list-style-type: none"> ● La política marítimo-portuaria muestra una visión integral e intermodal del transporte y de la logística del comercio exterior. A partir de la Agenda Nacional de Competitividad, se abren posibilidades de desarrollar una política integral de transporte y logística, tal como se originó la política portuaria marítima. ● Existe la experiencia del Puerto Santo Tomás de Castilla como avance en la conectividad puerto-ferrocarril.

México	<ul style="list-style-type: none"> ● Propuestas sobre cabotaje y ferrocarril. Está por anunciarse un programa de autopistas marítimas para el tráfico de cabotaje que sustituya al autotransporte. Se plantea contar con una infraestructura ferroviaria que apoye la reducción del consumo de combustibles fósiles, a través de esquemas multimodales. Existe conectividad ferroviaria para los principales puertos de México y con el resto del NAFTA.
Nicaragua	<ul style="list-style-type: none"> ● Plan de Acción Nacional ante el Cambio Climático, además de los compromisos internacionales y centroamericanos y la legislación nacional de protección del ambiente. En ellos, si bien se plantean objetivos claros de control de emisiones, no hay metas de reducción explícitas, aunque se realizan inventarios de emisiones periódicas.
Panamá	<ul style="list-style-type: none"> ● No existen políticas explícitas de reducción de emisiones de carbono en el sector transporte e infraestructura. Sin embargo, el aporte del Canal de Panamá es importante en la reducción de emisiones de carbono, al permitir el crecimiento del transporte internacional marítimo. La ampliación del Canal (a partir de 2015) podría reducir en más de 100 millones las toneladas de CO2 en todo el planeta en un lapso de 10 años.

Fuente: Elaboración propia con base estudio de la CEPAL (2010).

En síntesis, a nivel regional, los países tienen políticas públicas o proyectos que buscan la disminución del impacto ambiental negativo, sin importar la modalidad de transporte siempre y cuando los niveles de CO2 disminuyan. Si bien se analiza el transporte multimodal segmentado, es decir, la porción marítima y terrestre, queda en evidencia que los gobiernos juegan un papel protagónico, ya que deben velar por la aplicación y seguimiento de estos proyectos indiferentemente de la modalidad de transporte utilizada.

En Costa Rica, a nivel de normativa existente en materia de manejo de desechos, está el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación en los Puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP (2011), donde se menciona cuál es el proceso correcto para el manejo de los residuos de los buques y adicional los responsables para la aplicación del mismo, en el artículo 5, se profundiza en los entes encargados de la aplicación de este reglamento:

Corresponde al prestador de servicios velar por la correcta aplicación de este reglamento respecto del cumplimiento de sus disposiciones, aspectos técnicos y otorgamiento de permisos. Asimismo, corresponderá a la UTSC en los puertos dados en concesión o en ausencia de ésta a la Unidad de Fiscalización, verificar la aplicación de este reglamento. Se incluyen como entes auxiliares de fiscalización aquellas instituciones competentes en la materia, tales como Ministerio de Salud, Servicio Nacional de Salud Animal, Servicio Nacional de Aguas Subterráneas y Avenamiento, Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Tribunal Ambiental Administrativo, Secretaría Técnica Nacional Ambiental o cualquier otra institución afín.

En el reglamento se especifica directamente los diferentes tipos de desechos y la manera de prevenir la contaminación, adicional de las sanciones por infringir este reglamento. Si bien el texto es claro referente con la categorización del tipo de residuos, no se detalla específicamente el proceso para desechar los residuos sólidos, esto es un área de oportunidad, ya que se puede especificar el debido proceso.

Referente a normativa existente a nivel internacional tenemos el Protocolo de Londres de 1996, donde se establecen las medidas sobre la protección del medio marítimo, la Organización Marítima Internacional OMI (2017), menciona que la función principal de este convenio es que “El Protocolo de Londres viene protegiendo los océanos del vertimiento indiscriminado de desechos y otras materias desde hace más de dos décadas.” (p.1)

En el informe final de Vigésimosegundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible del 2016 de la ProDUS-UCR, se menciona que el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques MARPOL, es un proyecto que está muy lejos de ser aplicado en Costa Rica ya que ni siquiera existe un proyecto de ley para el cumplimiento de este punto. (p.75). Es decir, para que este convenio de carácter internacional sea de aplicación se debe buscar un mayor interés por parte de los gobiernos que juegan un papel crucial para la protección de la flora y fauna marina.

En términos generales, existen políticas públicas y proyectos a nivel país e internacional, que buscan un desarrollo sostenible, es decir la disminución del impacto negativo de las diferentes modalidades de transporte al ambiente. A nivel del proyecto de ferry no existe un estudio de viabilidad ambiental, por lo cual podríamos concluir que el proyecto no es viable, ya que, si bien hay normativa para transporte marítimo y terrestre, no tenemos un estudio específico del proyecto que nos indique la factibilidad y viabilidad en ambos puertos.

3.2 Viabilidad administrativa

A partir de la escasa normativa referente a transporte multimodal descrita en el primer capítulo de la investigación, se analizan los procesos existentes a nivel centroamericano y a lo interno de los países facilitadores que permiten modificar, ampliar o bien crear nuevas bases legales con el fin detallar las normas que rigen el transporte multimodal.

A nivel regional según SIECA (2019), el Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO) juega un papel crucial en la creación de políticas de integración de los países miembros. En el Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana (1993), se fijan las pautas referentes a los actos administrativos, específicamente en el capítulo 55, tal como se muestra a continuación:

*Tabla 27: Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana.
Actos Administrativos*

Artículo 55	
1	Los actos administrativos del Subsistema de Integración Económica se expresarán en resoluciones, reglamentos, acuerdos y recomendaciones.
2	Las resoluciones son los actos obligatorios mediante los cuales, el Consejo de Ministros de Integración Económica adoptará decisiones referentes a asuntos internos del Subsistema, tales como los relativos al funcionamiento de los órganos y el seguimiento de políticas institucionales de la integración económica.
3	Los reglamentos tendrán carácter general, obligatoriedad en todos sus elementos y serán directamente aplicables en todos los Estados Parte. En el procedimiento de su adopción se consultará al Comité Consultivo de Integración Económica.
4	Los acuerdos tendrán carácter específico o individual y serán obligatorios para sus destinatarios.
5	Las recomendaciones contendrán orientaciones que sólo serán obligatorias en cuanto a sus objetivos y principios y servirán para preparar la emisión de resoluciones, reglamentos o acuerdos.
6	Las resoluciones, reglamentos y acuerdos serán depositados en la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana (SG-SICA) y entrarán en vigor en la fecha en que se adopten, salvo que en los mismos se señale otra fecha.
7	Las resoluciones, reglamentos y acuerdos deberán publicarse por los Estados Parte.

8	Las resoluciones podrán ser objeto de reposición ante el Consejo de Ministros de Integración Económica.
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: Elaboración propia con base en el Protocolo de Guatemala (1993).

Se debe comprender cómo es el proceso de creación de leyes tanto en Costa Rica como en El Salvador, adicional, se analiza el proceso de reforma a una ley existente. En ambos países, el proceso de creación de ley se encuentra normado en sus respectivas Constituciones Políticas, a continuación, los principales artículos a considerar:

Constitución Política de Costa Rica (1949):

- Etapa I: Artículo 123 explica el proceso de la iniciativa de ley.
- Etapa II: Artículo 124 se detalla el proceso para convertirse en ley.
- Etapa III: Artículo 125 menciona el proceso de aprobación del proyecto.
- Etapa IV: Artículos 126 y 127 habla sobre el proceso de veto del proyecto.
- Etapa V: Artículos 127 y 129 explican la última fase del proceso donde el proyecto se convierta en ley.

Constitución Política de El Salvador (1983):

- Etapa I: Artículo 133 explica el proceso de la iniciativa de ley.
- Etapa II: Artículo 134 se detalla el proceso para convertirse en ley.
- Etapa III: Artículos 135 y 136 menciona el proceso de aprobación del proyecto.
- Etapa IV: Artículos 137 y 138 habla sobre el proceso de veto del proyecto.
- Etapa V: Artículos 139-143 explican la última fase del proceso donde el proyecto se convierta en ley.

Tanto en Costa Rica como en El Salvador se enumeran por etapas los principales procesos de la creación de una ley, etapas en las cuales se da la interacción de los poderes de la República Ejecutivo y Legislativo. Estos son procesos largos, lo que comprende una limitante en el proceso de creación de una ley.

Por otro lado, es pertinente entender como es el proceso para realizar una modificación a una ley, tanto en Costa Rica como en El Salvador:

Constitución Política de Costa Rica (1949):

- **Art 158.-** Cuando se reforma una ley, al emitirse la correspondiente forma de decreto, se incluirá dentro de ella el texto completo de la ley, tal como queda reformada. La disposición de este artículo no se aplicará cuando, a juicio del presidente de la Asamblea, el texto de la ley que se reforma sea muy extenso.
- **Art 159.-** Cuando la Asamblea considere una ley en que se apruebe, derogue o reforme otra ley, al citarse esta, se expresará la materia de que ella trata. Si no se ha cumplido esta disposición en primer debate, la Comisión de Redacción se encargará de hacerlo.

Constitución Política de El Salvador (1983):

- **Art. 142.-** Para interpretar, reformar o derogar las leyes se observarán los mismos trámites que para su formación.

En términos generales para Costa Rica, el proceso de modificación de ley sigue el proceso normal como el de creación de una ley, con la salvedad de que no es necesario incluir el texto completo de la ley en caso de que la reforma sea muy extensa, como menciona Agüero (1995). Por otro lado, en El Salvador para una reforma sigue el mismo proceso de creación de una ley.

3.3 Viabilidad operativa

A continuación, se expone los principales elementos operativos que se tienen hoy día para importar y exportar mercancías, e incluso los procesos que se pretenden

implementar de manera más específica, para llevar a cabo el transporte multimodal en Centroamérica. A nivel país, debemos analizar las características de cada puerto con el fin de tener claro el impacto en las operaciones de exportación e importación, tanto para puerto Caldera en Costa Rica como La Unión en El Salvador.

Según la solicitud de la gerencia general de la empresa Desacarga al INCOP, la falta de disponibilidad de un buque con todas las características necesarias para operar bajo esta modalidad hace que se analice otro tipo de atraque como el mediterráneo. Esto debido a que los buques tienen deficiencias como, por ejemplo, una rampa lateral para la carga y descarga de camiones completos y pasajeros, adicional a esto las condiciones en el puerto específicamente en el puesto 3, con respecto a eslora, calado y altura del muelle. Se deben tomar en cuenta las siguientes consideraciones en Puerto Caldera:

1. Viento no debe exceder los 15 nudos, sin importar su dirección.
2. No existir resaca dentro de la rada de maniobras
3. Atraque en horas de la mañana.
4. Mantener 2 anclas en perfecto estado.
5. Tanto para atraque como desatraque se necesita, dos remolcadores y un piloto.
6. Después del atraque y durante las operaciones de carga y descarga, se debe mantener al menos un remolcador. En caso de necesitar un segundo remolcador será bajo acuerdo el capitán de la embarcación y el piloto.
7. Variaciones de la marea.
8. Calado, altura del muelle.

Por otro lado, para la operatividad de un buque en un puerto se debe tener clara la definición de ventana de atraque, en el Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) en el artículo 56, lo definen como, "Ventanas de atraque (Berth window), consiste en reservar a un buque, por un

lapso determinado un puesto de atraque (muelle) para operar, siempre que este sea de recalada fija semanal, en un día específico”. (INCOP, 2017)

En el acuerdo comercial entre la Sociedad Portuaria de Caldera y la empresa Risario Shipping Company LTD, referente a las ventanas de atraque en el 2018 se llega a un acuerdo a continuación, el detalle de los puntos relevantes para la operación con respecto a las ventanas de atraque con base al acuerdo comercial (2018):

1. Puesto número 3 exclusivo para la carga multimodal, cuenta con 190 metros de largo y 7.5 metros de profundidad.
2. Ventanas de atraque con tiempos definidos
 - Desde el lunes de las 04:00 hasta la 20:00 horas.
 - Desde el miércoles a las 20:00 horas hasta el jueves a las 12:00 horas.
 - Desde el sábado a las 12:00 horas hasta el domingo a las 04:00 horas.
3. Tiempo de operación 16 horas, por lo cual, en caso de necesitar más tiempo, se debe pedir una sobreestadía que no necesariamente es otorgada, todo depende las necesidades del puerto.
4. Plazo mínimo de 6 horas de antelación para cancelar ventana de atraque por parte de Risario Shipping Company LTD, sin que aplique multa ni falso flete.
5. El tiempo máximo de espera de la nave con ventana de atraque es de dos horas, si la nave es atracada antes de que se venza el tiempo de espera, no corre la multa ni el falso flete; sin embargo, la ventana no se altera en el zarpe, por lo cual, la nave debe terminar su operación a la hora establecida en el acuerdo.
6. Risario Shipping Company LTD y/o su agente naviero y/o su agente aduanero, deben contar con todas las habilitaciones normativas y/o permisos para prestar el servicio como operador de transporte multimodal internacional, siendo causal para dar por cancelada la ventana asignada el no contar con las habilitaciones

y/o permisos que correspondan para prestar dicho servicio.

Con respecto a las condiciones operativas de Puerto La Unión, la situación es similar a lo que se presenta en Puerto Caldera, esto con base en la entrevista realizada a Allan Lucas gerente de la empresa Marítima Interoceánica y a Mónica Segnini de la empresa Desacarga, este puerto no tiene operaciones regulares o son básicamente nulas, es decir, es un puerto en desuso, cuenta con instalaciones para la operación como patios y buena infraestructura, pero no se le ha dado la promoción correcta para invertir en él.

La posición geográfica de este puerto permite que se disminuya el calado de 12 metros a 8 metros, esto debido a que se encuentra en el Golfo de Fonseca con 3 ríos que desembocan justo donde está el puerto, afectando directamente la operación de los buques. Adicional las corrientes de agua hacen que los tiempos de operación sean reducidos y difícil operación, similar a la situación en Costa Rica.

3.3.1 Características de los barcos

Para brindar el servicio de transporte multimodal en Costa Rica, el artículo 544a del RLGA establece como requisito que el cabezal debe venir enganchado al medio de transporte: “Que el medio de transporte ingrese o salga del país por el puerto marítimo junto con su unidad de transporte debidamente autorizada desde su origen o país de procedencia”. (RLGA, 2015)

Dado esto a continuación, se describen las características de dos tipos de buques: Ferry y Roll on – Roll off a fin de analizar si los mismos son aptos para utilizarse en la implementación del servicio acorde a esta especificación.

Roll on-Roll off (Ro-ro):

El barco ro-ro es aquel que transporta cargamento rodado (automóviles, camiones, vehículos industriales, etc.) que con sus rampas permiten cargar (roll on) y descargar (roll off) en puerto los vehículos transportados. (Stock Logistics, 2019).

Allan Lucas indica que este funciona llevando el chasis sin el cabezal y la tarifa de este barco es más accesible que la utilización del barco tipo ferry. (A. Lucas, comunicación personal, 12 de febrero de 2019)

Complementario a lo anterior, existen buques capaces de transportar tanto cargamento como personas, pero en caso de que superen los doce pasajeros se llaman Ro-Pax, o lo que se conoce como ferry. (Stock Logistics, 2019).

Buque tipo ferry o transbordador:

Mónica Segnini menciona que este tipo de buque es aquel que permite tanto el transporte de carga rodada como pasajeros por lo que está acondicionado para esto, a diferencia de otros tipos de barcos:

No todos los barcos traen las instalaciones para transportar a pasajeros, a nivel internacional hay regulaciones de seguridad en transporte de pasajeros vía marítima que obligan a traer un barco que tenga las condiciones para que viajen pasajeros, lo que significa que haya camarotes o asientos donde ellos puedan descansar, más si va a superar las 24 horas de tránsito; que haya comedor, que haya instalaciones para el servicio de comida para los pasajeros además de una serie de implementos de seguridad como los salvavidas, las balsas para un posible accidente, etc., tiene que estar equipada la unidad para el transporte de pasajeros entonces no es simplemente un barco de transporte de carga si no que debe estar certificado también. (M. Segnini, comunicación personal, 26 de marzo de 2019)

Menciona además que, pese a que este tipo de barcos generalmente tienen atraque tipo mediterráneo, para el caso de la operación vía Costa Rica – El Salvador es necesario adecuarlos con una rampa para que tengan atraque en proa o no a estribor, ya que dadas las mareas de la zona resulta inseguro al no estabilizarlo y se requiere de remolcadores para esto. Adicionalmente, indica que “los barcos que hay disponibles en el mercado internacional, los tipos ferry que me permiten cargar y descargar las unidades

de transporte completas, que incluyan los cabezales, son rampas que están en popa o en proa no a estribor”. En adición, la capacidad de carga de este tipo de buques es de aproximadamente 100 contenedores. (M. Segnini, comunicación personal, 26 de marzo de 2019)

Finalmente, se establece que los buques tipo ferry son aquellos que incluyen la capacidad de carga de los barcos tipo ro-ro con las instalaciones de pasajeros, además que respecto a los barcos tipo ro-ro:

... son aquellos que usan actualmente las empresas de transporte marítimo, como Maersk, Sealand, MSC; ellos traen sus contenedores y en puerto hay muchos choferes siempre esperando a recoger o dejar contenedores porque se encargan de dar el transporte de puerto hacia la fábrica o de la fábrica hacia el puerto, pero viajan en el barco solamente los contenedores, entonces es sólo un servicio marítimo y no es multimodal porque no es un servicio ininterrumpido sino que es terrestre localmente pero se interrumpe en el puerto y pasa a ser marítimo, en el caso nuestro se combina el terrestre con el marítimo porque viaja la unidad terrestre completa con todo y chofer en el barco. (M. Segnini, comunicación personal, 26 de marzo de 2019)

3.3.2 Plataformas tecnológicas

Además de analizar la parte operativa desde el punto de vista de puertos sus características y medios de transporte utilizados en el transporte multimodal, se definen las plataformas tecnológicas que actualmente forman parte de la operación en las aduanas. Estas herramientas permiten realizar las transmisiones electrónicas de documentos, además de controlar y facilitar la actividad comercial, por lo que son un factor determinante en la implementación del transporte multimodal. A continuación, se muestran las herramientas utilizadas en Costa Rica, El Salvador y a nivel regional:

Herramientas tecnológicas Costa Rica

VUCE 2.0

El Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior es una de estas herramientas utilizadas en los movimientos comerciales, según Procomer (2019):

La Ventanilla Única de Comercio Exterior –VUCE– es el organismo encargado de velar por la centralización y simplificación de los trámites de importación y exportación. Esta labor la realizamos a través de oficinas ubicadas en zonas geográficas estratégicas, así como mediante el nuevo sistema VUCE 2.0.

En el Reglamento del Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior N.º 33452, específicamente en el artículo 1 (2006), se concibe por Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior “el conjunto de procesos necesarios que de manera centralizada se realizan para agilizar los trámites previos de comercio exterior, según las competencias de las diferentes instituciones gubernamentales participantes”.

Según el Sistema de gestión y prácticas para la mejora continua de Procomer del año 2015, el sistema digital Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), además de ser utilizado para tramitar permisos, certificaciones, autorizaciones previas requeridas para exportar o importar, este sistema engloba 16 instituciones entre ministerios, el Servicio Fitosanitario, puertos, aduanas, entre otros, además indica que al ser un sistema digital garantiza servicios los 7 días de la semana, las 24 horas de cada día todos los días del año. La interconexión de esta amplia variedad de instituciones en una sola herramienta fomenta que la comunicación sea cada más fluida propiciando un mejor ambiente en la aplicación y solicitud de trámites.

Marvin Salas (s.f) en la presentación de Procomer Ventanilla Única de Comercio Exterior, expone los datos específicos sobre la plataforma VUCE 2.0, y su utilización, recalcando que se da la participación de 16 instituciones y que se engloban 90 procesos dentro de la herramienta digital.

A partir de la información anterior, se observa que la implementación de VUCE 2.0 trae muchos avances principalmente en el tema de optimización de tiempos e interconexión.

TICA

Otra de las herramientas utilizadas durante los trámites y movimientos comerciales en Costa Rica es el TICA. El Ministerio de Hacienda en el documento ¿Qué es el TICA? (s.f), define Tecnología de Información para el Control Aduanero (TICA) como “un sistema informático desarrollado para modernizar el Servicio Nacional de Aduanas, instaurando un nuevo modelo de operación en todas las aduanas” (p.1).

Actualmente, la tecnología de la información es sumamente amplia y versátil esta brinda muchas facilidades y posibilidades que dan paso a que se puedan “agilizar los procesos, reforzar los controles, aumentar la transparencia y eliminar los trámites en papel, ya que estos se pueden realizar por medio de Internet” (Ministerio de Hacienda, s,f , p.1). Por lo anterior, se entiende que el TICA es un sistema informático que da soporte a la gestión operativa en las aduanas de Costa Rica y fomenta la facilitación del comercio ampliando horas de uso, por ejemplo.

El sistema TICA se empezó a utilizar en el año 2005 en Costa Rica y este aún se encuentra vigente, además tal como lo menciona Jorge Sequeira director de Procomer y encargado del desarrollo de la herramienta VUCE 2.0 lanzada en el año 2014 “VUCE 2.0 estará ligada al TICA y permitirá la Inter operatividad, no solo entre las instituciones, sino con los países aliados comerciales para hacer intercambio electrónico de datos”. .

Con el fin no solo de describir estas herramientas tecnológicas, sino también de mostrar la diferencia entre ambas, se realiza la siguiente consulta a Procomer: ¿cuál es la diferencia específica entre TICA y VUCE?, y se obtiene la siguiente respuesta proporcionada por Nancy Mora Redondo, Asesora en Comercio Exterior de Procomer:

El TICA es donde se encuentran las declaraciones únicas aduaneras de importación y exportación y es un sistema de Ministerio de Hacienda, el VUCE es un sistema donde se realizan notas técnicas (es decir permisos de ingreso o

salida) de exportación o importación, además se enlaza con el TICA para hacer los DUA y transmitirlos al TICA, también se hacen los registros de exportación y otros registro de otras instituciones, este sistema es de Procomer (N. Mora, vía correo electrónico, 24 de abril de 2019).

Herramientas tecnológicas El Salvador

Ventanilla Única de COMERCIO exterior de El Salvador CIEX

En el caso de El Salvador también se cuenta con herramientas establecidas para lograr un desarrollo óptimo de cualquier movimiento comercial, ya sean importaciones o exportaciones en cualquiera de sus modalidades. En el documento denominado Ventanilla Única de Comercio Exterior Experiencia de El Salvador, del Banco Central de Reserva de El Salvador (2013), extraído de la página de la Cepal, es posible encontrar lo que se entiende como la ventanilla única de El Salvador, se refiere al Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones en adelante CIEX, el cual fue creado y entra en vigencia en el año 2011.

Según este documento (2013), CIEX es “un Sistema de Ventanilla Única cuyo objeto es centralizar, agilizar y simplificar los trámites legalmente establecidos para el registro, autorización y emisión de los documentos de las diferentes instituciones del Estado”. El documento aclara que este sistema está integrado por dos secciones: Exportaciones e Importaciones. Es posible corroborar dicha información en la página oficial con la que cuenta CIEX, administrada por el Banco Central de Reserva.

Deras (2016), en el documento llamado “¿Qué es el CIEX El Salvador Proyectos en Marcha? – 2016”, del Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones del Banco Central de Reserva de El Salvador define que:

Ventanilla Única de Comercio Exterior: es una oficina multidisciplinaria formado por instituciones del Gobierno que permite al sector privado, entidades del Estado, organismos internacionales y gestores de trámites, entre otros; obtener los documentos necesarios para el tránsito, importación y exportación. Así como efectuar los pagos por servicios

prestados, mediante un trámite único e integrado, ya sea en forma presencial o electrónica.

En el documento consultado (2016), además de hacer mención de CIEX como “un punto único de adopción de decisiones respecto al registro, autorización y emisión de documentos” explica que este sistema se conforma por una serie de entidades e instituciones relacionadas al comercio exterior y el desarrollo de este.

Por otra parte, la Ley de Creación del Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones El Salvador, formada por el Decreto No. 599 del 20 de enero de 2011, brinda la definición en el artículo 1:

Crease el Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones que en el texto de esta Ley podrá abreviarse CIEX El Salvador, como un sistema de ventanilla única cuyo objeto será centralizar, agilizar y simplificar los trámites legalmente establecidos para el registro, autorización y emisión de los documentos de las diferentes instituciones y/o dependencias del Estado involucradas en las operaciones de importación y exportación de conformidad a sus competencias.

En el artículo 12 de la misma ley, es posible encontrar la lista de atribuciones del CIEX El Salvador.

Herramientas tecnológicas regionales

Tránsito Internacional de Mercancías (TIM)

El sistema Tránsito Internacional de Mercancías TIM, es una plataforma que viene a mejorar la coordinación entre las diferentes aduanas desde México a Panamá. Según la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) (2015), lo define como:

El proceso de Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) se viene aplicando en Centroamérica, dentro de la estrategia de facilitación del comercio del Proyecto Mesoamérica en el marco de la carretera denominada Corredor Pacífico. El TIM consiste en la operación de sistemas

informáticos y procedimientos aduaneros estandarizados en los pasos fronterizos desde México hasta Panamá, para optimizar los trámites migratorios, aduaneros y cuarentenarios, mediante el uso de un solo documento: el Documento Único de Tránsito (DUT). (p. 60)

Según la SIECA (s.f), en el manual de usuario del TIM, se detalla la función de esta herramienta como un medio dinamizador del comercio en la región:

El Portal de Gestión del TIM consiste en una herramienta informática de alta disponibilidad basada en Internet, la cual les permite a los funcionarios y usuarios transportistas, realizar operaciones de forma segura, relativas a las declaraciones – DUT disponibles. Asimismo, poseerá mecanismos de comunicación seguros basados en Internet, los cuales permitirán un intercambio de información hacia/desde el servidor regional del TIM, hospedado en la sede de la SIECA. (p. 5)

Las funciones que esta herramienta trae consigo están definidas en el manual del usuario, dejando en evidencia las ventajas que trae este desarrollo a la región, tales como mejor control de las cargas, integración de la información, seguridad, entre otros. La experiencia en la región sobre la implementación es positiva, según la Organización Mundial de Aduanas (2017) entre los beneficios de esta herramienta, es que disminuye y agiliza procesos y trámites aduaneros, mejora la coordinación entre las agencias fronterizas, utiliza tecnologías de la información, entre otros. (p.141).

Según la OMA (2017), como parte del análisis sobre el impacto de la implementación del TIM, en un estudio realizado por el BID, donde se expone los cambios dados en el comercio, en el cual se menciona que, “sus costos prorrateados de desarrollo e implementación y sus costos operativos anuales, el sistema tiene una relación de costo-beneficio de por lo menos USD 40 por cada dólar invertido.” (p. 142). Lo expuesto es una clara muestra de cómo las tecnologías de la información generan un mayor control del proceso de exportación en todos sus ámbitos, adicional de los ahorros en tiempo y costo, en un proceso normal de comercio internacional.

SIDUNEA (ASYCUDA)

Es una herramienta internacional que busca la integración de las aduanas de los países miembros con sus respectivas ventanillas únicas, facilitando el comercio. Según la Nota Técnica N° 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (s.f), definen esta herramienta como:

Los sistemas automatizados de administración de datos, como el SIDUNEA de UNCTAD, manejan la mayoría cuando no todos los procesos aduaneros sobre la base de procedimientos/formalidades armonizados y simplificados y de documentos comerciales alineados para el procesamiento electrónico de las declaraciones, la administración del riesgo, las operaciones de tránsito y el despacho expedito de mercaderías, además de recoger datos precisos y oportunos con fines fiscales y de política comercial. (p. 1)

A nivel centroamericano, solo Nicaragua, Belice y El Salvador son usuarios de esta herramienta, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (s.f), esta herramienta se encuentra implementada en 93 países, a nivel Latinoamérica y el Caribe (p. 2), lo cual evidencia la fuerte presencia en el Caribe.

Si bien cada país utiliza distintas herramientas, mecanismos y plataformas, al realizar los procedimientos requeridos por cada nación, tanto para ingreso, como para la salida de mercancías, actualmente la necesidad de unificar al máximo estándares y formatos que permitan la movilización ágil de mercancías y medios de transporte es cada vez más clara, todo con el fin de ser más eficientes, minimizar trabas que muchas veces son producto de descoordinación o desconocimiento al tener que incurrir en trámites extras o distintos a los del país de procedencia. Incluso esta unificación permite a un país proyectarse de manera más transparente frente otros, característica que funciona a favor en la búsqueda de alianzas comerciales, que permitan ser competitivos a nivel individual pero también a nivel regional.

Justamente esta consigna de unificar procesos se está trabajando con el proyecto de la “Plataforma Digital de Comercio Centroamericana” específicamente en el artículo de SIECA llamado SIECA y BID firman convenio para avanzar en el desarrollo de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana, en marzo de 2018, se detalla lo siguiente:

Este acto de firma entre el BID y la SIECA marca el inicio de la ejecución de los fondos de la Unión Europea destinados para este componente y las actividades para la segunda fase de desarrollo de infraestructura tecnológica regional para la facilitación del comercio: Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC), herramienta transversal de la Estrategia de Facilitación de Comercio y Competitividad con énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras (EFCC). Cuya primera etapa fue gestionada con el Proyecto PRAIAA.

Según lo anterior, la implantación de esta herramienta promueve la integración de información comercial al mismo tiempo de los procesos en temas aduaneros y migratorios, contribuyendo directamente con la facilitación del comercio e incentivando la integración regional tanto comercial como económica, y además propiciando aún más la eficiencia en la parte procedimental de cada país. El artículo consultado (2018) destaca claramente lo que se espera en el flujo comercial:

Con el desarrollo de la PDCC, la infraestructura regional evolucionará para permitir, tanto la interoperabilidad centralizada entre los sistemas existentes –a nivel nacional y regional– como el aprovisionamiento de innovadores servicios para hacer más eficiente y efectiva la intervención de los actores públicos y privados en las transacciones comerciales.

Por otra parte, según el Ministerio de Economía de El Salvador el proyecto de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (2019):

Forma parte de la Estrategia Centroamericana de Facilitación de Comercio y Competitividad – ECFC, aprobada el 22 de octubre de 2015 y que

promueve que los países implementen una plataforma informática regional para la integración de información y procesos de la gestión aduanera, migratoria y de ventanilla única.

En el artículo “Entrada en vigencia de la Declaración Única Centroamericana (DUCA) se aplaza hasta el 7 de mayo” (2019), el autor aclara que “El proyecto se ejecuta a través de tres etapas y finalizará el 18 de marzo de 2021”.

3.3.3 Capacitación del personal

De conformidad con la entrevista realizada a la empresa Marítima Interoceánica, el personal que se encuentra laborando en los puertos correspondientes no se encuentra capacitado para ejecutar todos los procedimientos aduaneros ligados a las operaciones comerciales realizadas por medio de transporte multimodal, esta falta de capacidad o conocimiento en el área puede tener distintas causas; sin embargo, se identifica principalmente la falta de legislación o legislación confusa que a su vez se deriva en la falta de manuales de procedimientos para el personal, al existir estas confusiones, el actuar del personal aduanero se vuelve complicado y se tiende a confundir aspectos básicos del transporte multimodal, como por ejemplo los medios de transporte que se utilizan y la documentación pertinente.

Esta falta de capacitación no solo incluye a las autoridades aduaneras, sino también se extiende a autoridades migratorios y fitosanitarias que intervienen en la operación, los cuales presentan las mismas carencias de información y confusión de la modalidad de transporte.

3.3.4 Operación de transporte multimodal para Costa Rica y El Salvador

Específicamente para la operación del transporte multimodal, es decir, las actuaciones o pasos que se deben llevar a cabo, ya sea para la importación o exportación de mercancías en Costa Rica bajo esta modalidad de transporte, actualmente se cuenta el comunicado DGA-196-2018, cuyo asunto es: fe de erratas DGA-192-2018, presentado por la Dirección General de Aduanas en donde explica por medio de puntos específicos, cómo se debe proceder dependiendo del escenario en el que se encuentre:

Ilustración 21: Posibles escenarios para la operación del transporte multimodal

1. INGRESO A COSTA RICA EN LA OPERACIÓN MULTIMODAL MARITIMO TERRESTRE				
Puerto Caldera P027	Diferentes destinos y trámites	Oficina de Aduana en Puerto	Autoridad Portuaria	Ubicación destino
 <p>Se Requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operador Multimodal autorizado en DGA 100% de las Unidades de Transporte con su unidad de tracción motriz Transportista internacional terrestre emite DUT que incluya ruta fiscal La Unión – Caldera Rinde garantía por US\$50.000 En todos los casos deberá cancelar el gravamen de la Ley 8461 Caldera. <p>Naviera emite Manifiesto condición "5" Multimodal con BL madres a nombre de Operador Multimodal</p> <p>Operador Multimodal emite BL hijos a nombre de sus clientes</p>	1. DUA modo de despacho ANTICIPADO o normal, asociado al manifiesto marítimo (no aplica para carga consolidada)	1. Controla el VEHICAR (si es necesario)	1. Controla DUA con levante para salida y status de VEHICAR (si veh. matrícula extranjera)	N/A
	2. DUT con destino final Puerto Caldera (P027). Para llegar a otro destino debe emitir - Declaración de Tránsito Multimodal (DUA80-93)	2. Cierra DUT Controla seguro vehicular y documenta status migratorio	2. Da salida al viaje del DUA 80-93 y controla status de VEHICAR si vehículo es de matrícula extranjera.	2. Cierra el viaje
	3. DUT tiene otro destino final. Continúa al amparo de la DUT que generará TICA y VEHICAR	3. Controla seguro y documenta status migratorio	3. Da salida al viaje del DUT, y controla status de VEHICAR si veh. matrícula extranjera	3. Cierra viaje o da pre-llegada (tránsito internacional) y cancela o suspende el VEHICAR (si corresponde)
Se adecuarán instalaciones especiales para la operación				

Fuente: Dirección General de Aduanas Costa Rica, 2018

Ilustración 22: Salida de Costa Rica en la operación multimodal marítimo - terrestre

2. SALIDA DE COSTA RICA EN LA OPERACIÓN MULTIMODAL MARITIMO TERRESTRE			
Diferentes procedencias de las mercancías	Autoridad Portuaria	Oficina de Aduana en Puerto	Puerto Caldera P027
1. Exportación de mercancías desde territorio costarricense DUA 40-41 * La DUT se emite desde Puerto La Unión al destino final	1. Controla DUA en estado ORD	1. Si vehículo es de CR, controla certificación Registro Nacional, si unidad es extranjera, cancela o suspende VEHICAR	 <p>Se Requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operador Multimodal autorizado en DGA 100% de las Unidades de Tránsito con su unidad de tracción motriz En todos los casos deberá cancelar el gravamen de la Ley 8461 Caldera. <p>Naviera emite Manifiesto condición "5"</p> <p>Operador Multimodal emite BL hijos a nombre de sus clientes</p> <p>Si viene de fuera de Costa Rica, el Transportista terrestre emite DUT que incluya la Ruta Fiscal Caldera – La Unión</p>
2. Exportación regimenes especiales 40-40 Y 40-43 y reexportación DUA 80-90, 91, 92	2. Cierra el viaje y debe controlar que el DUA esté en ORD	2. Si vehículo es de CR, controla certificación Registro Nacional, si unidad es extranjera, cancela o suspende VEHICAR	
3. Llega con DUT con Ruta Fiscal Caldera- La Unión y destino final en otro país	3. Cierra el viaje en la aplicación TICA que corresponde a la DUT	3. Documenta status migratorio del chofer (fotocopia del pasaporte) Cancela o suspende VEHICAR Da pre-llegada al DUT	
4. Llega con DUT destino P-027	4. Cierra el viaje en aplicación TICA correspondiente a la DUT	4. Cierra DUT y cancela VEHICAR Debe trasladarse Depositario. Requiere Reexp. DUA 80-90 y aplica caso 2.	

Fuente: Dirección General de Aduanas Costa Rica, 2018

En ambos cuadros extraídos en su totalidad del comunicado DGA-196-2018 y para efectos prácticos a partir del 7 de mayo de 2019 según la Resolución 410-2019 de COMIECO, aclaramos que, como se explica en el capítulo 1 de esta investigación, cualquier declaración aduanera a la que se haga mención, por ejemplo, DUT, se debe reemplazar por DUCA.

Comparación plan piloto Costa Rica- El Salvador

Lo más reciente en cuanto a nivel operativo, específicamente en el proceso que se debe seguir para desarrollar el transporte multimodal, es el plan piloto lanzado a consulta pública por la DGA de Costa Rica el pasado 28 de marzo del 2019 denominado Consulta Pública “Plan piloto para la operación aduanera de la modalidad de Transporte Multimodal Internacional Marítimo – Terrestre, en la ruta Puerto Caldera – Puerto La Unión”.

Según las entrevistas realizadas y el contenido de dicho plan, entendemos que el objetivo de crear un plan piloto es identificar cuál es la mejor forma de actuar y de realizar el transporte multimodal, es decir, cuáles son los procedimientos específicos y cuál es la documentación necesaria que se debe presentar en la aplicación de esta modalidad, para que posteriormente una vez que se pruebe el modelo establecerlo como el definitivo.

La propuesta incluso apunta al análisis de lo que se debe cambiar o modificar por ejemplo en la legislación y operación existente tanto a nivel físico como tecnológico, refiriéndose a las herramientas utilizadas hoy en día y también al accionar de los auxiliares de la función pública, todo con el fin de que se pueda desarrollar correctamente el transporte multimodal.

La DGA de El Salvador también presentó la prueba piloto para la implementación del proceso de despacho aduanero, en la Aduana Marítima La Unión en la Disposición administrativa de carácter general DACG No. DGA-013-2018 del año 2018. Si bien ambos planes son expuestos en el capítulo 1 de la presente investigación, es necesario

mencionarlos en el campo operativo específicamente, ya que su contenido suministra un paso a paso propuesto para realizar una importación o exportación de mercancías por medio de la modalidad de Transporte Multimodal Internacional Marítimo – Terrestre.

A continuación, algunos de los puntos más relevantes en cuanto a la operatividad del transporte multimodal, específicamente con los planes piloto de ambos países para el proyecto del ferry entre Costa Rica y El Salvador.

Tabla 28: Comparación de Planes Piloto de Costa Rica y El Salvador

Costa Rica	El Salvador
Se contempla el servicio con barco tipo ferry	Se contempla el servicio con barco tipo Ferry, también menciona Buque transbordador (sinónimo de Ferry)
Ambos establecen que deben movilizarse juntos en el barco los siguientes: cabezal, remolque, contenedor, furgón o camión	Ambos establecen que deben movilizarse juntos en el barco los siguientes: cabezal, remolque, contenedor, y/o camión
Se habla de la modalidad de transporte multimodal para todos los regímenes aduaneros en general	Establece una diferencia en el régimen de Zona Franca (DACG No. DGA-009-2014)
No hace referencia explícita al contrato de transporte multimodal o a la prueba de contrato	Hace referencia explícita al contrato de transporte Multimodal, marítimo o terrestre
Hace referencia a que los transportistas deben	Hace referencia a que los transportistas deben estar debidamente registrados

estar debidamente registrados	
Los medios y unidad de transporte deben estar amparados a la DUT	Los medios y unidad de transporte deben estar amparados a la DUT
Ambos concuerdan con la utilización del DUCA, en sustitución de las declaraciones utilizadas anteriormente como DUT, FAUCA, DUA	Ambos concuerdan con la utilización del DUCA, en sustitución de las declaraciones utilizadas anteriormente como DUT, FAUCA, DUA

Elaboración propia: Con base en DGA El Salvador (2018) y DGA Costa Rica (2019)

Utilización de ferry para el transporte multimodal en Latinoamérica

En la región latinoamericana actualmente operan algunos proyectos de movilización de mercancías por medio de un barco tipo ferry, estos ejemplos son modelos exitosos para el transporte de carga que facilitan el traslado entre varios puntos, el primero de ellos es el operado por la empresa Baja Ferries, de acuerdo con la información disponible en su sitio web este ferry conecta al estado mexicano de Baja California Sur con el resto de México a través del Mar de Cortés y por medio de dos rutas.

De acuerdo con la información disponible en su sitio web, este modelo logra movilizar “... más del 75% de bienes de consumo y materias primas que llegan a Baja California Sur” (s.f.), lo que corresponde a 7 millones de toneladas transportadas por año, además se movilizan pasajeros y operadores comerciales. El servicio ofrece la movilización de pasajeros, vehículos turísticos y cualquier vehículo de carga como por ejemplo tractor de arrastre con su contenedor y a partir de septiembre del 2019 se ofrece el servicio de cabinas para facilitar el traslado de pasajeros que deseen este servicio.

Adicional este servicio de ferry, ofrece un servicio multimodal completo tal como lo describe la siguiente imagen:

Ilustración 23: Cadena de Valor, Baja Ferries



Fuente: Baja Ferries, s.f.

El servicio que brinda esta empresa ofrece prometer mejoras considerables de tiempo y un ahorro en costos aproximado de 60%, colocando como ejemplo una carga movilizada entre Mazatlán y La Paz que tarda 4 días vía terrestre y su costo es de \$64,285 pesos mexicanos (alrededor de \$3300 dólares), mientras que en la vía multimodal utilizando el ferry tarda 12 horas con un costo de \$21,562 pesos mexicanos (alrededor de \$1100 dólares). (Baja Ferries, s.f.)

Otros ejemplos del uso del ferry en la región son en su mayoría para movilizar personas con fines turísticos y vehículos de uso personal. Estos barcos actualmente no son utilizados para el transporte internacional de mercancías con fines comerciales en gran escala, utilizando contenedores y mucho menos unidades motoras junto con los contenedores tal como se plantea en el proyecto ferry Costa Rica – El Salvador. Los casos que utilizan el ferry para trasladar personas, vehículos de uso personal e insumos en bajas cantidades cruzando puestos fronterizos son el que comunica Trinidad y Tobago a cargo de la empresa Trinidad and Tobago Inter- Island Ferry y el que comunica República Dominicana con Puerto Rico operado por la empresa Ferries del Caribe, estos servicios brinda opciones para el traslado de pasajeros, cabinas, vehículos y comodidades como restaurantes; no obstante, difieren del primer ejemplo de ferry planteado, ya que no ofrecen opciones para el transporte multimodal.

Capítulo IV: Conclusiones y recomendaciones a partir de la utilización del ferry Costa Rica – El Salvador como transporte multimodal a nivel centroamericano.

A partir de la investigación realizada es posible asegurar que el tema de competitividad además de estar estrechamente ligado con el proyecto de ferry Costa Rica - El Salvador, es uno de los principales factores en donde Centroamérica en general presenta muchas deficiencias, afectando no solo el desarrollo a nivel país, sino también obstaculizando en gran medida el desempeño de la región y la proyección que muestra durante la ejecución del comercio tanto intrarregional como con otras regiones.

En el primer capítulo de la presente investigación se hace mención de los aspectos que impactan de manera negativa la competitividad en los países Centroamericanos, entre los que destacan los procedimientos de importación onerosos, altos costos y corrupción en fronteras, a nivel operativo se tienen requisitos técnicos y estándares nacionales que en muchas ocasiones no están homologados. En el ámbito social y de seguridad se interactúa con altos niveles de riesgo durante la movilización de mercancías debido al crimen y robo que se presenta en la región, además se experimentan retrasos causados por el transporte tanto nacional como internacional y con elevados costos, estos costos se ven incrementados en gran medida por la inadecuada infraestructura con la que se cuenta.

Si bien ser competitivo es base fundamental para el funcionamiento de los sectores de producción privados, cada uno de los gobiernos debe analizar estos factores que menoscaban la competitividad a nivel internacional y que afectan a todos, para enfocarse en estrategias que permitan mejorar y en el mejor de los casos erradicar los puntos anteriores, como por ejemplo la ejecución de políticas públicas enfocada en la gobernabilidad para organizar el funcionamiento de cada país por sectores específicos, brindando claridad de las pautas a seguir no solo para mejorar la competitividad sino la movilidad de toda la región.

A partir de lo destacado en el tema de competitividad expuesto y analizando toda la información recabada a lo largo de la investigación, es posible mostrar cinco principales aristas a modo de conclusiones que ayudan a evaluar la aplicación y

viabilidad del transporte multimodal en Centroamérica. Caso ferry Costa Rica – El Salvador.

4.1 Arista social, política y de seguridad

Los procesos políticos en el istmo centroamericano se caracterizan a lo largo de los años y hasta la actualidad por la ineficiencia y lentitud con la que se trabaja, lo que crea incertidumbre para la población en general, ya que la toma de decisiones no es del todo clara y tampoco se da en tiempos óptimos para alcanzar resultados positivos.

La situación política que se vive actualmente repercute directamente en la aplicación de este proyecto de ferry, ya que se requiere intervención por parte de los gobiernos en cuanto a revisión de reglamentos y normas aplicables al transporte multimodal, análisis de la legislación vigente para dicho transporte a nivel interno y también de todas las normas internacionales a las que los países están adscritos, siendo cada gobierno un actor directo involucrado.

A esto debemos sumar la falta de voluntad política existente tanto a nivel regional como a nivel país, que han retrasado un proyecto desde el año 2015, sin agregar esfuerzos significativos para habilitar el proyecto, los distintos órganos administrativos encargados del proyecto no han enfocado esfuerzos para entender el funcionamiento del transporte multimodal en la región y son contradictorias las distintas estipulaciones que se establecen en la regulaciones creadas para ejecutar el proyecto.

Es notoria la necesidad de cambios significativos y a corto plazo en el sector político en general, usando los mecanismos de gobernabilidad existentes que estén orientados a propiciar el desarrollo de un proyecto como el transporte multimodal que trae según sus características grandes beneficios para Centroamérica, como la ganancia económica y también su impacto en temas de seguridad que actualmente atacan la región y por ende la actividad comercial, es aquí donde se determina la importancia del establecimiento de planes para mejorar los temas de inseguridad en la región, principalmente en el triángulo del norte, con proyectos que incentiven la disminución de la brecha social causante de muchos disturbios y manifestaciones que a la vez impactan directamente el flujo comercial y el tema logístico en la región.

La mayoría de los temas de inseguridad relacionados con el comercio en Centroamérica se reflejan directamente en el transporte terrestre, expuesto a tal punto que en ocasiones se requiere de escoltas en algunos de los trayectos. Por lo anterior, la implementación del transporte multimodal es ventajoso, ya que hay menos riesgo para las mercancías, pues al darse el mínimo traslado de manera terrestre y al eliminar el paso por varios puestos fronterizos se evade mucha de la inseguridad que se presenta actualmente en carreteras.

4.2 Legislativa – Administrativa

Con respecto a la arista legislativa, tal como se menciona en el análisis del capítulo I, actualmente existen vacíos que complican el establecimiento de una línea clara en cuanto a las pautas legales y procedimentales a cumplir en una importación o exportación de mercancías por medio de la modalidad multimodal, ya sea en Costa Rica o en El Salvador.

Uno de los temas con el que se lidia es que los países inmersos en el proyecto no se rigen por el mismo CAUCA y su respectivo reglamento. Actualmente, todos los países de la región están negociando la nueva norma a nivel regional el CAUCA V y su reglamento, al estar en negociación no es posible conocer sus alcances a nivel de transporte multimodal, aunque por las condiciones existentes en la región se espera que el tema sea considerado y regulado.

Lo más reciente en cuanto a normativa son los planes piloto presentados por El Salvador en el año 2018 y en Costa Rica en el año 2019, estos textos pretenden subsanar las carencias en cuanto regulación del transporte multimodal a nivel país. Para los efectos del proyecto ambos países consideran supuestos para importar o exportar una mercancía haciendo uso del ferry, descritos en el análisis del primer en el capítulo de la presente investigación.

Mediante el análisis de la definición del transporte multimodal, se determina que el proyecto a ejecutar en la región no representa una plataforma de transporte multimodal, ya que si se recuerdan las diferentes definiciones de transporte multimodal contempladas en legislación tanto regional como a nivel país, esta modalidad puede ser

ejecutada por dos o más medios de transporte, para este proyecto se condiciona únicamente la utilización de un tramo terrestre y uno marítimo por medio de un barco tipo ferry, dejando de lado la aceptación de otros medios de transporte que puedan favorecer el uso de esta modalidad en la región.

Continuando con la definición de transporte multimodal, la misma establece la utilización de un único contrato de transporte que ampare la totalidad del trayecto, para el presente caso El Salvador deja abierta la posibilidad de presentar un único contrato de transporte multimodal o los respectivos contrato de transporte marítimo y terrestre, mientras que Costa Rica no refiere la necesidad de este contrato, siendo esta una de las condiciones para ejecutar la modalidad según la definición de la misma, ambos países en los planes presentados no cuestionan la necesidad de un único contrato.

Como tercer eje se encuentra la habilitación de la DUCA para ejecutar el proyecto, mediante la habilitación de puertos e incorporación de los mismos en la ruta fiscal que permite aplicar la DUCA- T, esto unido a los puntos mencionados reflejan que el proyecto no pretende habilitar el uso del transporte multimodal en la región, siendo que ambos planes piloto están diseñados para la ejecución de un proyecto en concreto y que a su vez se encuentra condicionado a medios de transporte específicos y la habilitación de sistemas en casos específicos.

A nivel administrativo se analiza que, si es posible realizar el cambio de leyes o reglamentos, ya sea con la modificación de los existentes o la creación de nuevas normas, tanto a nivel país como de la región y adaptar estas normas, no solo para que funcione el proyecto del ferry en específico, sino cualquier proyecto de transporte multimodal, siempre y cuando se cumpla con lo que la modalidad exige. Lo cierto es que modificar las regulaciones, tanto en los países facilitadores como en Centroamérica en general es un proceso lento y engorroso que retrasa aún más el inicio de un proyecto que tiene muchos años en espera de implementación.

Lo anterior también incluye el conocimiento absoluto que debe existir de las funciones de acuerdo con cada institución, requiriéndose la modificación no solo de

leyes, sino también de procesos y procedimientos para cada autoridad, que permita la ejecución de los procesos conforme su área de injerencia.

4.3 Operativa

El ámbito operativo engloba los procedimientos, documentos e infraestructura tanto física como tecnológica con la que cuenta un país o región y también el personal especializado para los trámites aduaneros.

En la región centroamericana se cuenta con manuales de procedimientos e infraestructura física y tecnológica, como puertos, plataformas tales como VUCE, TICA, TIM, CIEX, SIDUNEA, se concluye que estas herramientas, documentos y demás factores existentes dentro del ámbito operativo en Centroamérica principalmente en Costa Rica y El Salvador, actualmente no se adecuan por completo a la operación que se pretende llevar a cabo para el transporte multimodal de mercancías con el proyecto del ferry.

En el caso de las plataformas tecnológicas y sistemas en aduanas en general a pesar de que son de gran utilidad y propician agilidad y disponibilidad constante, aún no se encuentra habilitada la modalidad de transporte multimodal, lo que dificulta no solo la importación o exportación bajo esta modalidad sino incluso es una traba para efectuar las pruebas que se pretendan implementar en función de un transporte de esta naturaleza. Además, la mayoría de las plataformas trabajan solamente a lo interno de cada país, lo que dificulta la visibilidad intrarregional y la unificación de criterios a nivel regional.

La misma deficiencia se tiene con el documento DUCA que, si bien es un esfuerzo por unificar procesos en la región al utilizar un solo documento oficial para el flujo comercial, este aún no tiene habilitados los espacios necesarios para declarar mercancías bajo el transporte multimodal, por lo que es difícil entender cómo debe funcionar en la práctica ya que ni siquiera está habilitado en la documentación.

En temas de infraestructura, ambos países están lejos de cumplir con las condiciones adecuadas para el desarrollo de la actividad correspondiente, ambos

puertos tanto Caldera en Costa Rica como La Unión en El Salvador requieren modificaciones sustanciales para que puedan recibir los medios de transporte y realizar actividades de carga y descarga, pues actualmente no tienen esa capacidad. Aunado se presentan problemas de oleajes, mareas y calado que afectan directamente las actividades de los barcos, lo cual deriva en que se establezcan horas restringidas para cargar y descargar debido a los problemas mencionados de marea provocando que los procesos y movilización se atrasen dejando una operatividad con deficiencias en tiempo e incluso en calidad.

Otro aspecto a considerar es la falta de personal capacitado que sea capaz de ejecutar de manera correcta la modalidad de transporte multimodal, ya que al no existir una guía de procedimientos adecuados, se da pie a interpretaciones erróneas de la ley y a confusiones en los procedimientos aduaneros.

Finalmente existen dos planes piloto presentados por ambos países interesados en la implementación del ferry, y también se tienen documentos oficiales de la DGA en Costa Rica como el comunicado DGA-196-2018, que pretenden mostrar cómo se debe actuar en caso de importar o exportar por medio de transporte multimodal; sin embargo, estos documentos con los que se cuenta actualmente no son manuales de procedimientos específicos y definitivos que den las pautas a seguir para que cualquier interesado traslade mercancías bajo esta modalidad de transporte.

Se determina que, aunque se establezcan pautas claras en el futuro, es decir, a nivel legislativo y legal, estas deben verse acompañadas de las herramientas físicas y tecnológicas además del conocimiento humano pertinente, que permitan desarrollar toda una operación de transporte multimodal internacional, es decir todos los factores que forman la parte operativa deben estar sintonizados a nivel regional para que se pueda efectuar el transporte por medio del ferry sin contratiempos, ya que actualmente no se encuentran alineados.

4.4 Ambiental

En el ámbito ambiental existen lineamientos tanto a nivel país como internacionales que velan por la protección del medio ambiente en general, por lo que los gobiernos deben ser más intencionales con su actuación y formulación de políticas públicas para temas específicos como por ejemplo el manejo correcto de los desechos de los barcos en puerto. Si bien esto no es una limitante al proyecto del ferry, no se cuenta con una guía para accionar en los diferentes escenarios que se presentan día a día en el transporte de mercancías.

Para el proyecto en específico no existe un estudio ambiental sobre la condición actual de los puertos que permita determinar su viabilidad, razón por la cual para efectos del desarrollo del transporte multimodal en Centroamérica, ninguno de los actores involucrados tiene claridad sobre las condiciones de los puertos seleccionados para la puesta en marcha del proyecto y el impacto ambiental que este puede generar.

4.5 Financiera

Durante la investigación se establece que el proyecto de implementación del ferry es de carácter privado dado que depende de la iniciativa e inversión privada para ser ejecutado y autoridades gubernamentales solamente son responsables de poner a disposición un procedimiento factible para el ingreso y salida de mercancías a través de estos puertos.

Con base en la información suministrada por las empresas de transporte marítimo, así como las posibles empresas proveedoras de servicio de ferry, se concluye que la diferencia del costo es poca, ya que generalmente el costo marítimo y costo terrestre es de 1700 a 2000 dólares, mientras que el costo de ferry va de 2000 a 2500 dólares. Sin embargo se resaltan los beneficios al utilizar el ferry, como el ahorro de tiempos de tránsito, una posible disminución de trámites y menos riesgo durante el recorrido.

Los puntos expuestos en las aristas anteriores no se desligan del análisis financiero por lo contrario todos generan un impacto. Respecto a la arista legislativa, operativa y administrativa, se encuentran aspectos como el tipo de buque, donde se

requiere contar con legislación que permita la opción del uso de un barco financieramente rentable, hoy en día se limita solo al barco tipo ferry. Al no tener más opciones de buques es posible que las empresas oferentes desistan de dar el servicio, ya que el ferry incrementa gastos al llevar a los transportistas terrestres como pasajeros a bordo.

En caso de que el barco elegido no se adecue a la infraestructura portuaria existente, se deben realizar inversiones en el buque para acondicionarlo y que atraque sin problema en ambos puertos. Además, dependiendo del tipo de barco, se debe incurrir en remolcadores y otros servicios portuarios que deben ser contemplados en la tarifa final.

Adicionalmente, se evalúan otros aspectos relativos a la competitividad como, por ejemplo, que utilizando un barco tipo Ro-Ro las empresas dueñas de los cabezales siguen utilizando tanto los cabezales como los choferes en otras transacciones terrestres, mientras los contenedores se encuentran en tránsito marítimo, a diferencia de un barco tipo ferry donde el chofer, el cabezal y el contenedor se encuentran en “desuso” durante el tiempo en tránsito marítimo.

En relación con la infraestructura, ambos puertos deben tener disponibles predios de exportación, ya que de lo contrario las empresas no podrían operar pagando demoras y otros gastos en puerto.

Además, desde el punto de vista del procedimiento aduanero y logístico, los sistemas informáticos requieren contar con la habilitación de la modalidad de transporte multimodal, así como de una simplificación de trámites respecto a los actualmente requeridos en trámites de transporte terrestre y marítimo normales, esto en razón de que se aumentan los costos al incurrir en gastos referentes a la cantidad de trámites que se deben realizar y también aumentan al no contar con un sistema ágil que reduzca tiempos y tramitología, aspectos que las empresas oferentes deben tomar en cuenta para dar un servicio que realmente sea eficaz y competitivo frente al transporte terrestre que actualmente es ejecutado como vía principal en el comercio intrarregional. El objetivo es tener un proceso de importación y exportación eficiente cuando se movilizan mercancías a través del transporte multimodal y no un trámite engorroso.

Aunado a lo anterior, para que sea un proyecto rentable, se debe contar con personal capacitado en los puertos y distintos ministerios e instituciones involucradas en la operación, ya que de la misma forma que con el tema de los sistemas, las demoras operativas en puerto aumentan la tarifa afectando la rentabilidad del proyecto.

Finalmente, el proyecto transporte multimodal en Centroamérica. Caso Ferry Costa Rica - El Salvador 2018 sí es un servicio rentable siempre y cuando el tipo de buque que se utilice no lleve a los transportistas a bordo por el incremento de gastos de hotelería que eso significa y además se debe contar con todas las características anteriores como reducción de trámites, menos tiempo en puertos que depende de infraestructura física y tecnológica que permita realizar el proceso más rápido y con asistencia correcta del personal, se deben combinar estas características ya que la tarifa final debe ser suficientemente competitiva para que las empresas estén interesadas y los oferentes del ferry tengan garantizada la demanda mínima para que el proceso sea rentable, alcancen un equilibrio financiero y que realmente el transporte multimodal en la región sea una tercera alternativa para los exportadores e importadores.

De modo general se llega a la conclusión que el proyecto de ferry entre Costa Rica - El Salvador propuesto por los gobiernos es una opción de transporte favorable para la región, ya que trae una serie de beneficios con respecto a la logística y traslado de mercancías en comparación con otros transportes utilizados en la actualidad. Los principales beneficios son la reducción de tiempos en tránsito y una buena relación entre costo y beneficios incrementando a la vez la seguridad de las mercancías durante el trayecto.

Si bien se visualiza este proyecto como una buena opción de transporte de mercancías, concluimos que para que este proyecto sea viable y aplicable en la actualidad, deben funcionar de manera óptima y en conjunto las cinco aristas descritas a lo largo de la investigación: la legislativa, administrativa, financiera, operativa y ambiental. En este momento existen deficiencias en cada una de estas aristas como se describe en cada capítulo, lo dificulta la implementación del proyecto.

Es importante destacar que partir de la investigación, se concluye que el proyecto de ferry entre Costa Rica y El Salvador no es sinónimo de transporte multimodal. Actualmente ambos países procuran poner en marcha el proyecto especificando cambios, acciones y pasos propios para el proyecto de ferry entre puerto La Unión y puerto Caldera de manera concreta; no obstante, no se están planteando normas y regulaciones específicas que rijan el transporte multimodal en la región y todo lo que esta modalidad implica.

4.6 Recomendaciones

Propiciar la unión a nivel centroamericano inicialmente a nivel político, esto es esencial para que las prácticas comerciales se den bajo los mismos parámetros y reglas dejando claridad de cómo proceder ante cualquier movimiento comercial que se pretenda realizar a nivel centroamericano. Además, al establecerse como un bloque y no de manera individual, cada país obtiene mejores resultados con respecto a la competitividad, el desarrollo y en la implementación de proyectos, pues es posible aprovechar elementos ya existentes en otros países vecinos, para combatir las deficiencias propias.

Se recomienda el establecimiento de leyes específicas para transporte multimodal, mediante el mecanismo de la integración económica centroamericana, esto mediante la inclusión de artículos en el próximo Código Aduanero Uniforme Centroamericano, que definan las pautas legales y de procedimiento, respecto a formularios, documentación, actores presentes en el flujo, entre otros. El gobierno debe procurar que se habilite un proceso realmente eficiente que ahorre tiempos y trámites. Para garantizar contar con formatos de importación habilitados para el transporte multimodal, así como la habilitación de todos los mecanismos informáticos y de infraestructura que permitan el funcionamiento eficaz de la modalidad en la región.

La legislación debe permitir el uso de cualquier tipo de buque que se adapte a las condiciones de infraestructura portuaria actual (puertos y predios), factores climatológicos y tiempos disponibles para que se maneje la modalidad multimodal de

transporte en la región, ya que la modalidad que se elija no depende del tipo de buque utilizado.

La inversión en infraestructura adecuada en ambos puertos es un punto crítico para que el proyecto funcione, es por esto que los gobiernos deben ejecutar acciones que permitan adecuar de manera óptima los puertos elegidos, que aunque no son aptos para el desarrollo de las actividades con algunos cambios como un mejor calado, rampa de acceso, ventanas de atraque únicas, horarios que brinden las horas necesarias para carga y descarga, pueden permitir el funcionamiento del proyecto.

Unido a manuales de procedimientos adecuados, el personal que labore en ambos puertos tiene que ser personal capacitado para ejecutar el proyecto, con perspectiva clara de los requerimientos propios de esta modalidad de transporte, permitiendo un desarrollo normal de procedimientos de exportación e importación que contribuyen a un comercio ágil, seguro y de acuerdo con las leyes pertinentes.

Cada gobierno debe revisar que existan los estudios ambientales necesarios para determinado proyecto previo a la implementación de este, precisamente para determinar la viabilidad o los cambios que se requieren para poner en marcha un proyecto antes de que inicie.

Finalmente, se recomienda que los gobiernos den mayor importancia al transporte multimodal y la regulación que este requiere, ya que esta modalidad brinda una tercera alternativa de transporte de mercancías en la región y se traduce en mejoras en tiempos, costos, seguridad y eficiencia en la cadena logística, acarreando beneficios para todos, importadores, exportadores, gobiernos y consumidor final.

4.7 Limitantes de la investigación

La escasa respuesta por parte de las empresas transportistas tanto marítimas como terrestres, es una limitante para tomar en consideración debido a que solo contamos con las tarifas brindadas por la empresa ONE para transporte marítimo y con la información obtenida en estudios de mercado de Procomer, que sirven de referencia tanto a nivel marítimo como terrestre.

Otra limitante presente para la investigación es la inexistencia de otros ejemplos de transporte multimodal mediante el uso de ferry exitosos a nivel latinoamericano, que sean similares al que se desea implementar en la región, esto para realizar una comparación de los proyectos y del marco operativo y legislativo aplicable, que puedan orientar a la región para la aplicación del proyecto.

Finalmente, en el caso de la viabilidad financiera del proyecto, solo se obtiene información de la empresa Marítima Interoceánica en cuanto a gastos totales en la operación, se desconocen los presupuestos financieros de las demás empresas interesadas en brindar el servicio, esto representa una limitante para conocer la rentabilidad real o al menos para efectuar una comparación específica con presupuestos de otras empresas para este proyecto.

Conclusión

El análisis del transporte multimodal en Centroamérica, caso ferry Costa Rica El Salvador, desde las aristas legislativa, administrativa, operativa, financiera y ambiental deja en evidencia la necesidad que se presenta en la región de establecer plataformas para permitir otras alternativas de transporte buscando mayor competitividad, rapidez, seguridad y disminución de costos para todos los países parte.

Para establecer estas plataformas es necesario un consenso a nivel regional que permita el establecimiento de una sola regulación en materia de transporte multimodal, y que a su vez se brinden todos los espacios para facilitar su ejecución, tales como una única regulación en materia legislativa, plataformas informáticas, infraestructura, procedimientos claros, planes ambientales, entre otros.

En un ámbito tan cambiante como el comercio de mercancías en el mundo, la actualización y posibilidad de establecer nuevas formas de transporte son necesarias para considerar a una región como competitiva, es por lo anterior que Centroamérica, desde sus mecanismos de integración, tiene la obligación de establecer un solo marco regulatorio que evite cualquier vacío legal y administrativo que represente un impedimento para aplicar esta modalidad.

Referencias bibliográficas

Agencia de la Organización de las Naciones Unidas para los Refugiados. (2017). Situación del triángulo norte de Centroamérica. Tomado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2017/11040.pdf>

Agüero, R. (1995). *El proceso de Formación de la Ley en Costa Rica*. Programa para el desarrollo Legislativo. Tomado de: http://www.asamblea.go.cr/sd/Publicaciones_T_C/EI%20proceso%20de%20formaci%C3%B3n%20de%20la%20ley%20en%20Costa%20Rica.pdf

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1978). Ley General de Administración Pública. Tomado de: https://www.pgr.go.cr/wp-content/uploads/2017/04/Ley_General_Administracion_Publica.pdf

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1995). Ley General de Aduanas. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/SCIJ/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=25886

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2005). Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico N° 8461. Tomado: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=56998&nValor3=103643¶m2=1&strTipM=TC&IResultado=9&strSim=simp

Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2019). *Reglamento de la Asamblea Legislativa*. Tomado de: http://www.asamblea.go.cr/ca/Reglamentos%20de%20la%20Asamblea/Reglamento_de_la_Asamblea_Legislativa.pdf

Asamblea Legislativa de la República de El Salvador (2013). Ley Especial de Transporte por Carretera. Tomado de:

http://www.transparenciafiscal.gob.sv/downloads/pdf/DC5118_37_Ley_de_Transporte_Transito_de_Carga_por_Carretera.pdf

Asamblea Legislativa de la República de El Salvador. (2002). *Ley General Marítimo-Portuaria*. Tomado de: <https://www.asamblea.gob.sv/sites/default/files/documents/decretos/17155379-C4DA-4B5E-8E83-14A2C9DB0311.pdf>

ASERCOMEX Logistic. (s.f). *¿QUÉ ES ROLL ON - ROLL OFF?* Tomado desde: <http://www.asercomex.es/que-es-roll-on-roll-off/>

Asociación Latinoamericana de Logística (ALADI). (s.f). *Glosario Trilingüe de Términos Logísticos (GTL)*. Tomado de: <http://alv-logistica.org/docs/glosariologistico2.pdf>

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). (2019): *INCOP Servicios Portuarios*. Tomado de: https://aresep.go.cr/puertos/index.php?option=com_content&view=article&id=1787&catid=58

Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP). (2019): *Remolcadores en el Pacífico*. Tomado de: https://aresep.go.cr/puertos/index.php?option=com_content&view=article&id=1674&catid=58

Avendaño, M. (2016). Ferri entre Costa Rica y El Salvador arrancarían hasta finales del 2016. *El Financiero*. Tomado de: <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/ferri-entre-costa-rica-y-el-salvador-arrancaria-hasta-finales-del-2016/SR6ILLT2SBBXVFS4G5VNF3BA/story/>

Baja Ferries. (s.f.). *Acerca de nosotros*. Tomado de: <https://www.bajaferrries.com.mx/acerca-de-nosotros>

Baja Ferries. (s.f.). *Servicio de carga*. Tomado de: <https://www.bajaferrries.com.mx/servicio-de-carga>

Banco Central de Reserva de El Salvador. (2018). *Balanza Comercial*. Tomado de: <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/?x21=35>

Banco Central de Reserva de El Salvador. (2019). *Información de Comercio Exterior*. Tomado de: <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/?cat=1012&lang=es>

Banco Central de Reserva de El Salvador. (2013). Ventanilla Única de Comercio Exterior: Experiencia de El Salvador. Tomado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/presentacion_emerita_castro_-_banco_central_de_reserva_de_el_salvador.pdf

Banco Central de Reserva de El Salvador. (2017). *Informe de Comercio Exterior de El Salvador*. Gerencia de Estadísticas Económicas. Departamento del Sector Externo. Tomado de: <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/942245658.pdf>

Banco Mundial. (2018). Índice de Desempeño Logístico 2018. Tomado de: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Barrantes, R. (2014). *Investigación: un camino al conocimiento, un enfoque cualitativo, cuantitativo y mixto*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Barrantes, R. (2013). *Métodos de estudio a distancia e investigación: módulo de investigación: a la búsqueda del conocimiento científico*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Bosque, D. (2018). Ferri a El Salvador vuelve a asomarse como opción para exportadores. *La Nación*. Tomado de: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/ferri-a-el-salvador-vuelve-a-asomarse-como-opcion/EEEEBV3BWBVFQPE63B56QZP6U5U/story/>

- Calderón, R., Cristiani, A., y Serrano, J. (1991). Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos. Tomado de: <https://www.sica.int/consulta/documento.aspx?idn=82677&IdEnt=401&idm=1>
- Calderón, R., Cristiani, A., y León, R. (1993). Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana. Protocolo de Guatemala. Tomado de: <http://www.comex.go.cr/tratados/centroam%C3%A9rica/principales-instrumentos-jur%C3%ADdicos-1/>
- Cambronero, N. (2015). Luis Guillermo Solís apuesta por baja en tasas de interés para reactivar economía. El País. La Nación. Tomado de: <https://www.nacion.com/el-pais/luis-guillermo-solis-apuesta-por-baja-en-tasas-de-interes-para-reactivar-economia/HAIKKVVOWVEH5GBUCI55VPG63I/story/>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2010). *Infraestructuras de transporte bajas en carbono: experiencias en América Latina*. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36173/1/FAL-291-WEB_es.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (1996). *Seminario sobre Transporte Multimodal en América Central: Síntesis y Conclusiones*. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/19583/S9660509_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos. (2018). Graves violaciones a los derechos humanos en el marco de las protestas sociales en Nicaragua. Tomado de: <http://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/Nicaragua2018-es.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL) (2018). *Relaciones Comerciales entre Centroamérica y México*. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44347/4/S1900018_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (1981). *Acta Final y Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*. (Volumen I). Tomado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdmtconf17_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2016). SIDUNEA WORLD: Experiencia sobre Intercambio Electrónico de Datos con las VUCE en el mundo, avances y retos para América Latina y el Caribe. Tomado de: <http://www.sela.org/media/2424359/sidunea-world-experiencia-sobre-intercambio-electronico-de-datos-con-las-vuce.pdf>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2002). Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/download/administracion-aduanera/?wpdmdl=2728&ind=UkVDQVVDQSBJSUkgRGVjcmV0byAzMTUzNi1DT01FWC1ILVJlc29sdWNpw7NuIDEwMS0yMDAyLUFyYW5jZWxlcY1BZHvhbmFzLUNBVUNBLVNJRUNBLUxhIEdhY2V0YSAyNDMtMTcgREIDLTIwMDMucGRm>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2002). Resolución No. 85-2002. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/download/administracion-aduanera/?wpdmdl=2728&ind=Q0FVQ0EgSUIJLnBkZg>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2002). Resolución No. 101-2002. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/download/administracion-aduanera/?wpdmdl=2728&ind=UkVDQVVDQSBJSUkgRGVjcmV0byAzMTUzNi1DT01FWC1ILVJlc29sdWNpw7NuIDEwMS0yMDAyLUFyYW5jZWxlcY1BZHvhbmFzLUNBVUNBLVNJRUNBLUxhIEdhY2V0YSAyNDMtMTcgREIDLTIwMDMucGRm>

Consejo de Ministros de Integración Económica (COMIECO). (2018). Resolución No. 409-2018 (COMIECO-LXXXV). Tomado de: https://www.mineco.gob.gt/sites/default/files/resolucion_409-2018.pdf

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2019). Resolución No. 410-2019 (COMIECO-EX). Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5ca3c387625c5_Res%20410-2019%20COMIECO.pdf

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2008). Resolución No. 223-2008. Tomado de: <http://web-sieca.s3.amazonaws.com/integracion%20economica/estado%20actual%20del%20proceso/zona%20de%20libre%20comercio/administracion%20aduanera/legislacion%20aduanera%20centroamericana/cauca%20recauca/CAUCA%20IV-RES-223-2008.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAI4MYHTF3E4G6TJAQ&Expires=1558408506&Signature=wLHqbRFL1CG%2Bu3%2BfyKt5qLei0bQ%3D>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2008). Resolución No. 224-2008. Tomado de: <http://web-sieca.s3.amazonaws.com/integracion%20economica/estado%20actual%20del%20proceso/zona%20de%20libre%20comercio/administracion%20aduanera/legislacion%20aduanera%20centroamericana/cauca%20recauca/RECAUCA.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAI4MYHTF3E4G6TJAQ&Expires=1558408508&Signature=1vnG1YHzXEmaeiU3T8vvF2Djac%3D>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2005). *Reglamento de Organización y Funcionamiento de los Consejos: de Ministros de Integración Económica, Intersectorial de Ministros de Integración Económica y Sectorial de Ministros de Integración Económica*. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/instrumentos-juridicos/actos-administrativos/consejo-de-ministros-de-integracion-economica/reglamentos/>

Consejo de Ministros de Integración Económica. (2002). Segundo Protocolo de Modificación al Código Aduanero Centroamericano. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/download/administracion-aduanera/?wpdmdl=2728&ind=Q0FVQ0EgSUIJLnBkZg>

- Cordero, M. (2016). *El comercio de bienes y servicio en Centroamérica 2016*. Comisión Económica para América y el Caribe. Sede Subregional en México. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41231/1/S1700343_es.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (s.f). *Nota Técnica N° 21: Sistema Aduanero Automatizado SIDUNEA*. Tomado de: https://unctad.org/es/Docs/TN21_Sidunea.pdf
- De Negocios. (2019) ¿Qué es una Cotización de Productos y/o Servicios? Definición y Ejemplos. Tomado de: <https://denegocios.cl/blog/que-es-una-cotizacion-de-productos-y-o-servicios-definicion-y-ejemplos/>
- Deras, J. (2016). Qué es el CIEX El Salvador Proyectos en Marcha. Banco Central de Reserva de El Salvador. Tomado de: <http://www.sela.org/media/2424358/que-es-el-ciex-el-salvador-proyectos-en-marcha-2016.pdf>
- Desacarga. (2018). Solicitud de autorización de atraque mediterráneo, en el Puerto de Caldera al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.
- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M., Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica*. Tomado de: <http://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>
- Dirección General de Aduanas de Costa Rica. (2019). Comunicado No. DGA-001-2019. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5cd58df05d406_Comunicado-DGA-001-2019%20%20Plan%20de%20Contingencia%20DUCA.PDF
- Dirección General de Aduanas de Costa Rica (2018). Comunicado No DGA-196-2018. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/5b89a0a1c5b96_DGA-196-2018%20Comunicado%20fe%20de%20erratas%20Flujos%20multimodal.pdf
- Dirección General de Aduanas de Costa Rica (2019). Consulta Pública “Plan piloto para la operación aduanera de la modalidad de Transporte Multimodal Internacional Marítimo – Terrestre, en la ruta Puerto Caldera – Puerto La Unión”. Tomado de:

https://www.hacienda.go.cr/docs/5c9cdcddd4650_Propuesta%20Operacion%20Ferry.pdf

Dirección General de Aduanas de Costa Rica. (2016). Reforma Manual de Procedimientos Aduaneros en el marco TICA (Contiene Ingreso y salida de Mercancías, Vehículo y Unidades de Transporte, Procedimientos de Tránsito Aduanero, Procedimientos de Depósito y Procedimiento de Importación Definitiva y Temporal). Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=81264&nValor3=103554&strTipM=TC

Dirección General de Aduanas de El Salvador (2018). Disposición Administrativa de Carácter General DACG No. DGA-013-2018. Tomado de: <http://www.transparenciafiscal.gob.sv/downloads/pdf/700-DGA-DG-2018-13.pdf>

El Mundo. (2017). Naviera española se retira del ferry El Salvador-Costa Rica. Economía. Tomando de: <https://elmundo.sv/naviera-espanola-se-retira-del-ferry-el-salvador-costa-rica/>

Fajnzylber, F. (1988). *Competitividad Internacional, Evolución y Lecciones*. Revista de la CEPAL N° 36. Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11714/036007024_es.pdf

Ferries del Caribe (2019). Inicio. Tomado de: <https://www.ferriesdelcaribe.com/main.php>

Foro Económico Mundial. (2016). The Global Enabling Trade Report 2016. Tomado de: <http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/enabling-trade-rankings/#series=ETI>

Foro Económico Mundial. (2018). The Global Competitiveness Report 2018. Tomado de: <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

Galdámez, C. (2016). Centroamérica: Perspectivas económicas, políticas y sociales para 2016. Tomado de: <https://mx.boell.org/es/2016/03/23/centroamerica-perspectivas-economicas-politicas-y-sociales-para-2016>

García, T. (2003). El cuestionario como instrumento de investigación / evaluación. Tomado de: http://www.univsantana.com/sociologia/El_Cuestionario.pdf

Giacometti, L. (2013). *Innovación tecnológica y desarrollo de ventaja competitiva en la atención a la salud: enfoque conceptual y metodológico*. Revista Gerencia y Políticas de Salud. Tomado de: <http://www.scielo.org.co/pdf/rgps/v12n25/v12n25a06.pdf>

Government of the Republic of Trinidad and Tobago. (2019). Inter Island Ferries. Tomado de: http://www.ttconnect.gov.tt/gortt/portal/ttconnect!/ut/p/a1/jdDBDoIwDAbgp-FKC8tUvHFARUwMGBV2MWjmwCAjY4KPL3ozKNpbm-9P_hQYxMDKtMIFqnNZpsVzZ6NDENplfYfgOkQH7ci3PKQBmY9JB5I3EM1nHfCotQh2BBH_y-OXcX_mN7yEPbBBtqQ90K_5AgM9IsBEIY-vnyRueSQTAUzxM1dcmTfVnTOtq3pqlFt25pCSIFw8ySvBn6KZLLWEL9LqK7b-O5faNGs3AdjOzpz/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/gortt/wcm/connect/GorTT+Web+Content/TTConnect/Citizen/Topic/TravelandTransportation/Getting+Around+in+Trinidad+and+Tobago/Inter-Island+Ferries

Grupo MoldTrans. (2018). Tipos de buques en el transporte marítimo. Tomado de: <https://www.moldtrans.com/tipos-de-buques-en-transporte-maritimo/>

Grupo MoldTrans. (2014). Transporte marítimo: tipos de buques en función de la tipología de carga. Tomado de: <https://www.moldtrans.com/transporte-maritimo-tipos-de-buques-en-funcion-del-tamano-de-la-carga/>

Gutiérrez, T. (2018). Gobierno escucha a empresarios y resucitará ferry a El Salvador. La República. Tomado de: <https://www.larepublica.net/noticia/gobierno-escucha-a-empresarios-y-resucitara-ferry-a-el-salvador>

Innovación Lógica. (s.f) *Consideraciones importantes para embarques terrestres con Centroamérica.* Tomado de:

<https://cdn2.hubspot.net/hubfs/3224340/Contenidos/Gu%C3%ADa-consideraciones-importantes-para-embarques-terrestres-con-centroam%C3%A9rica.pdf>

Instituto Costarricense de Puerto del Pacífico. (2017). *Reforma Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).*

Tomado de:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=85424&nValor3=110447¶m2=1&strTipM=TC&IResultado=1&strSim=simp

Instituto Costarricense de Puerto del Pacífico. (2011). *Reglamento para la prevención y control de la contaminación en los puertos dados en concesión o bajo jurisdicción del INCOP.* Tomado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=70822&nValor3=85762&strTipM=TC

Instituto Nacional de Estadísticas. (2018). *Estadísticas de Comercio Exterior de Mercancías Generales 2014-2018 (Enero Junio).* Secretaria del Despacho de la Presidencia. Tomado de:

<https://www.ine.gob.hn/images/Productos%20ine/Boletines/Comercio%20exterior%202018/Boletin%20comex%20ene%20mar%202014%20-%202018.pdf>

Lajtman, T., y Chaves, N. (2018). Seguridad para la 'prosperidad' en Centroamérica. Tomado de: <https://www.celag.org/seguridad-para-prosperidad-centroamerica/>

Larrucea, J., Mallofre, J. y Sagarra, R. (2012). *Transporte en contenedor.* Segunda Edición. Marge Books. Valencia.

López, R. & Castillo, O. (2012). *Un análisis comparativo de implementar un sistema de transporte multimodal como alternativa para el abastecimiento de carbón en la*

planta argos Cartagena (Tesis Especialidad). Universidad Tecnológica de Bolívar, Colombia. Tomado de: <http://biblioteca.utb.edu.co/notas/tesis/0063510.pdf>

Madrigal, K. (2016). Ferry que comunicaría a El Salvador con Costa Rica se postergará indefinidamente. *La República*. Tomado de: https://www.larepublica.net/noticia/ferry_que_comunicaria_a_el_salvador_con_costa_rica_se_postergara_indefinidamente

Marín, A. (2016). Estado de la Región analiza el panorama político Centroamericano. Periodista Oficina de Divulgación e Información. Tomado de:

Marine Traffic. (2019). *Live Map*. Tomado de <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4>

Madrigal, K. (2016). Ferry que comunicaría a El Salvador con Costa Rica se postergará indefinidamente. *La República*. Tomado de: https://www.larepublica.net/noticia/ferry_que_comunicaria_a_el_salvador_con_costa_rica_se_postergara_indefinidamente

Madriz, J. (2016). Costa Rica y El Salvador acuerdan fortalecer comercio, cooperación y política. Enlace Académico. Universidad de Costa Rica. Tomado de: <http://enlaceacademico.ucr.ac.cr/node/3555>

Merchan, J. (2014). Impactos ambientales del transporte. Consumo de energía y emisión de contaminantes a la atmósfera. Secretaria General de Transporte. Tomado de: <http://observatoriotransporte.fomento.es/NR/rdonlyres/054891FC-4EF9-47D4-B68A-29168FEE4E96/123446/140213JornadaOTLESostenibilidad.pdf>

Mayorga, F & Córdova, E. (2007). Gobernabilidad y gobernanza en América Latina. Working Paper NCCR Norte-Sur IP8, Ginebra. Tomado de: <http://www.institut-gouvernance.org/docs/ficha-gobernabilidad.pdf>

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2016). *Decretos N° 39536-JP N° 39544-H N° 39552-MINAE*. Tomado de:
https://www.imprentanacional.go.cr/pub/2016/03/11/ALCA40_11_03_2016.pdf

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2018). Minuta sobre reunión interinstitucional en el Marco del Proyecto de Ferry entre Costa Rica y El Salvador.

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (s.f). Proceso de Integración Económica Centroamericana. Tomado de:
<http://www.comex.go.cr/tratados/centroam%C3%A9rica/>

Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica. (2017). Sistema VUCE 2.0 implementará permisos de importación que representan un 72% de los trámites. Tomado de:
<http://www.comex.go.cr/sala-de-prensa/comunicados/2017/diciembre/sistema-vice-20-implementar%C3%A1-permisos-de-importaci%C3%B3n-que-representan-un-72-de-los-tr%C3%A1mites/>

Ministerio de Economía de Argentina. (2006). *Competitividad: marco conceptual y análisis sectorial para la provincia de Buenos Aires*. Cuaderno de Economía. Tomado de:
http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/Archivos/Cuaderno74.pdf

Ministerio de Economía de El Salvador. (2011). Ley de Creación del Centro de Trámites de Importaciones y Exportaciones. Tomado de:
https://www.centrex.gob.sv/scx_html/Creacion%20CIEX%20EL%20SALVADOR.pdf

Ministerio de Economía de El Salvador. (2019). Entrada en vigencia de la Declaración Única Centroamericana (DUCA) se aplaza hasta el 7 de mayo. Tomado de:
<http://infotrade.minec.gob.sv/blog/entrada-en-vigencia-de-la-declaracion-unica-centroamericana-duca-se-aplaza-hasta-el-7-de-mayo/>

Ministerio de Economía de El Salvador (2019). El Salvador firma Acuerdo de Adopción de Plataforma Digital de Comercio Centroamericana. Tomado de:

<http://infotrade.minec.gob.sv/blog/el-salvador-firma-acuerdo-de-adopcion-de-plataforma-digital-de-comercio-centroamericana/>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2010). Manual de Procedimientos Aduaneros de Zonas Francas. Dirección General de Aduanas. Tomado de: <http://servicios.procomer.go.cr/sadazf/images/RES-DGA-007-2010%20MANUAL%20DE%20PROCEDIMIENTOS%20ZONA%20FRANCA.pdf>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (s.f). Sinopsis histórica del Servicio Nacional de Aduanas de Costa Rica. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/527150fe8a5e1_SINOPSIS%20HISTORICA%20DEL%20SERVICIO%20NACIONAL%20DE%20ADUANAS%20DE%20COSTA%20RICA.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2015). *Decreto Ejecutivo N.º 25270-H*. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/55a67caf59424_DN-247-2015%20Reglamento%20de%20Transporte%20multimodal%20Version%2010-07-2015.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2015). *Decreto ejecutivo N° 39267*. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=NRA&nValor1=1&nValor2=48352&nValor3=107830&nValor5=614

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2019). *Estadísticas de Comercio Exterior Gobierno de El Salvador*. Tomado de: http://www.transparenciafiscal.gob.sv/ptf/es/Estadsticas/EstadsticasdelaComercioExterior.html#_vTab8153

Ministerio de Hacienda (2019). Estado de Negociación CAUCA V-RECAUCA V. Dirección General de Aduanas.

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (s.f). Manual de instrucciones para completar el mensaje de la Declaración Única Aduanera (DUA). Tomado de:

https://www.hacienda.go.cr/docs/51cb4c4f58b88_GUIAUSUARIOSDUAV2IMPORTACION.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2017). Manual de Procedimientos Aduaneros. Dirección General de Aduanas. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/58b7342145102_Manual%20de%20Procedimientos%20Aduaneros%20TICA%20febrero%202017.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (s.f). Tecnología de información para el control aduanero (tica). Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/51c35dfcbce8c_QUEESELTICA.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (1996). Reglamento a la Ley General de Aduanas. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=48352

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2015). Reglamento sobre Régimen de Transporte Multimodal. Tomado de: https://www.hacienda.go.cr/docs/55a67caf59424_DN-247-2015%20Reglamento%20de%20Transporte%20multimodal%20Version%2010-07-2015.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2016). Reforma al Reglamento a la Ley General de Aduanas. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=83463&nValor3=107193&strTipM=TC

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2018). Respuesta a consulta efectuada por la empresa Marítima Interoceánica. Criterio de la Dirección General de Aduanas número 194-2018, del 28 de agosto del 2018 en adelante criterio DGA-194-2018

Moiraghi de Pérez, L. (2003). *El Transporte Multimodal: una nueva modalidad contractual, su aplicación regional*. Universidad Nacional del Nordeste, Argentina.

Tomado de: <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-034.pdf>

Muñoz, F. (2018). Problemas operativos retrasan puesta en marcha de ferry entre Costa Rica y El Salvador. Monumental. Tomado de:

<http://www.monumental.co.cr/2018/09/04/problemas-operativos-retrasan-puesta-en-marcha-de-ferry-entre-costa-rica-y-el-salvador/>

Organismo Promotor de las Exportaciones e Inversiones de El Salvador. (2016). *Guía de Exportación de Bienes de El Salvador*. Tomado de:

<http://proesa.gob.sv/exportaciones/centro-de-documentacion>

Organización de los Estados Americanos. (1983). *Constitución de la República de El Salvador*. Tomado de:

http://www.oas.org/dil/esp/constitucion_de_la_republica_del_salvador_1983.pdf

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) (2012). Centroamérica necesita unificar logística de comercio exterior para competir, según el BM. Tomado de: [http://www.fao.org/in-](http://www.fao.org/in-action/agronoticias/detail/es/c/509280/)

[action/agronoticias/detail/es/c/509280/](http://www.fao.org/in-action/agronoticias/detail/es/c/509280/)

Organización Marítima Internacional. (2015). *Medio Marítimo*. Tomado de:

<http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/Default.aspx>

Organización Marítima Internacional. (2017). *El Protocolo de Londres: ¿Qué es y por qué es necesario?*. Tomado de:

<http://www.imo.org/es/OurWork/Environment/LCLP/Documents/London%20Protocol%20Why%20is%20it%20needed.pdf>

Organización Marítima Internacional. (2019). Plan Estratégico de la Organización. Tomado de:

<http://www.imo.org/es/About/strategy/Paginas/default.aspx>

- Organización Mundial de Aduanas. (2017). *Directrices sobre el Tránsito*. La vía para lograr un régimen de tránsito eficiente. Tomado de: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-sp.pdf?db=web>
- Organización Mundial del Comercio. (s.f). *El impacto de la apertura del comercio en el cambio climático*. Tomado de: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/envir_s/climate_impact_s.htm
- Orozco, M. (2006). Centroamérica: retos, conflictos y perspectivas en el siglo XXI. Diálogo Interamericano, Washington DC, diciembre 2006. Tomado de: <http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan026752.pdf>
- Oviedo, S. (2015). Ferri permitirá a furgones llegar en 16 horas de Costa Rica a El Salvador. La Nación. Tomado de: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/ferri-permitira-a-furgones-llegar-en-16-horas-de-costa-rica-a-el-salvador/VRSLRHI6ZFHOFAQGQTMXHRM67M/story/>
- Parreaguirre, F. (2018). Grupo Desacarga es la primera empresa autorizada para operar ferri a El Salvador. La República. Tomado de: <https://www.larepublica.net/noticia/grupo-desacarga-es-la-primer-empresa-autorizada-para-operar-ferri-a-el-salvador>
- Pérez, G. (2013). *Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina*. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Tomado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6365/1/LCL3604_es.pdf
- Perotti, D.; Sánchez, R. (2011). La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe. Tomado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/sanchez_perotti_2011_brecha_infraestructura.pdf

- Piedra, D. (2018). Entra en operación el ferry Costa Rica-El Salvador. El Mundo. Tomado de: <https://www.elmundo.cr/costa-rica/entra-en-operacion-el-ferry-costa-rica-el-salvador/>
- Poder Ejecutivo (2006). Reglamento del Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior. N.º 33452. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/SCIJ/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=58587&nValor3=66977&strTipM=TC
- Peña, L. (2010). Proyecto de Indagación: La revisión bibliográfica. Tomado de: https://www.javeriana.edu.co/prin/sites/default/files/La_revision_bibliografica_mayo_2010.pdf
- Presidencia de la República de Costa Rica. (2018). Costa Rica y El Salvador listos para entrada en operación del ferry. Tomado de: <https://presidencia.go.cr/comunicados/2018/07/costa-rica-y-el-salvador-listos-para-entrada-en-operacion-del-ferry/>
- Presidencia de la República de Costa Rica. (2016). Decreto ejecutivo N° 39267 (2015) Reforma Reglamento a la Ley General de Aduanas. Tomado de: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=80429&nValor3=102077&strTipM=TC
- Presidencia de la República de Costa Rica. (2016). Ferry entre Costa Rica y El Salvador iniciará en julio con 100 furgones por viaje. Comunicados. Tomado de: <https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/03/ferry-entre-costa-rica-y-el-salvador-iniciara-en-julio-con-100-furgones-por-viaje/>
- Prensa Libre. (2018). ¿Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Centroamérica? Tomado de: <http://revistasumma.com/como-la-tesis-en-nicaragua-afecta-a-centroamerica/>

Programa Estado de la Nación – Región. (2016). Quinto Informe Estado de la Región en Desarrollo Humano Sostenible. Tomado de:
<http://www.estadonacion.or.cr/erca2016/assets/erca-2016-web.pdf>

Promotora de Comercio Exterior. (2019). Soy Exportador Ventanilla Única. Tomado de:
<https://www.procomer.com/es/ventanilla-unica-comercio-exterior>

Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica. (2016). Guía informativa sobre temas de comercio exterior / Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica. Centro de Asesoría para el Comercio Exterior (CACEX). Tomado de:
<https://www.procomer.com/uploads/downloads/da7a40cf56882b146dc39548098cf8bd2bae0da5.pdf>

Procuraduría General de la República. (1949). *Constitución Política de Costa Rica*. Tomado de:
http://www.pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=871¶m1=NRTC&strTipM=TC

Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2018a). *Estadísticas de Comercio Exterior, Costa Rica 2017*. Tomado de:
https://procomer.com/es/estudios/anuario_estadistico_2018

Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2014a). *Análisis Logístico hacia Centroamérica 2014*. Tomado de:
<https://www.procomer.com/downloads/logistica/centroamerica/2014%20Analisis%20Logistico%20hacia%20Centroamerica.pdf>

Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2018b). *Logística de Exportación: El Salvador. Dirección de Inteligencia Comercial de la Promotora de Comercio Exterior*. Tomado de:
<https://www.procomer.com/downloads/logistica/centroamerica/2018%20Analisis%20de%20log%C3%ADstica%20EI%20Salvador.pdf>

- Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). (2014b). *Logística para exportar El Salvador. Dirección de Inteligencia Comercial de la Promotora de Comercio Exterior.* Tomado de: <https://www.procomer.com/downloads/logistica/centroamerica/2014%20Ficha%20Logistica%20El%20Salvador.pdf>
- Real Academia Española. (2005). *Diccionario panhispánico de dudas.* Tomado de: <http://lema.rae.es/dpd/srv/search?id=6Mcf0Yyf8D65kqkvCh>
- Revista Summa (2018). ¿Cómo la crisis en Nicaragua afecta a Centroamérica?. Tomado de: <https://revistasumma.com/como-la-tesis-en-nicaragua-afecta-a-centroamerica/>
- Rodríguez, A. (2015). Condiciones de nuevo ferri entre El Salvador y Costa Rica no están claras para exportadores. Tomado de: <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/condiciones-de-nuevo-ferri-entre-el-salvador-y-costa-rica-no-estan-claras-para-exportadores/6FIO2QXOE5HB5KQAVCSJUOB2NI/story/Rojas>, P. (2016). Ferry entre Costa Rica y El Salvador iniciará el 17 de julio. CRhoy. Tomado de: <https://archivo.crhoy.com/ferry-entre-costa-rica-y-el-salvador-iniciara-el-17-de-julio/economia/>
- Rojas, P.; Sepúlveda, S. (1999). ¿Qué es la competitividad? Tomado de: <http://orton.catie.ac.cr/repdoc/A5283e/A5283e.pdf>
- Ruano, A. (2017). *El transporte de mercancías se acerca a uno de sus grandes retos: cuidar del medio ambiente. Servicios de Transporte Sertrans.* Tomado de: <https://www.sertrans.es/transporte-sostenible/el-transporte-de-mercancias-se-acerca-a-uno-de-sus-grandes-retos-cuidar-del-medio-ambiente/>
- Salas, M. (s.f). *Ventanilla Única de Comercio Exterior.* Procomer. Tomado de: <http://www.sela.org/media/2424397/ventanilla-unica-de-comercio-externior-vuce-20-costa-rica.pdf>

Secretaría General de la Organización de Estados Centroamericanos. (1963). Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Centroamericana. Tomado de: <https://www.sica.int/Consulta/Documento.aspx?Idn=421&idm=1>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana (2018). Opinión Jurídica: Requisitos sobre la nacionalidad de las placas de cabezales y semirremolques en operaciones bajo el régimen de tránsito aduanero internacional de mercancías por vía marítima.

Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2019). *Consejo de Ministros de Integración Económica*. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/integracion-economica/integracion-economica/consejo-de-ministros-para-la-integracion-economica/>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (s.f). *Manual del usuario. Tránsito Internacional de Mercancías -TIM-Proyecto de Modernización de Aduanas y Puestos Fronterizos. BID/FOMIN-BCIE-SIECA*. Tomado de: http://www.portaltim.sieca.int/TIM/Portal/archivos/Manual_PortalTIM.pdf

Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SEC) (2018). *Sistema de Estadísticas de Comercio de Centroamérica*. Tomado de: <http://www.sec.sieca.int>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2001). Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre. Tomado de: <http://web-sieca.s3.amazonaws.com/integracion%20economica/estado%20actual%20del%20proceso/zona%20de%20libre%20comercio/administracion%20aduanera/legislacion%20aduanera%20centroamericana/REGLAMENTO%20SOBRE%20EL%20R%20GIMEN%20DE%20TR%20E%20A%20INSITO%20ADUANERO%20INTERNACIONAL%20FORMULARIO%20DE%20DECLARACION%20INSTRUCTIVO.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAI4MYHTF3E4G6TJAQ&Expires=1559400113&Signature=U3%2FPWchGPwDiDMqKpA9Slvk6OzY%3D>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana. (2018). SIECA y BID firman convenio para avanzar en el desarrollo de la Plataforma Digital de Comercio

Centroamericana. Tomado de: <https://www.sieca.int/index.php/news/sieca-y-bid-firman-convenio-para-avanzar-en-el-desarrollo-de-la-plataforma-digital-de-comercio-centroamericana/>

Secretaria Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). (2015). *Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre Facilitación del Comercio en Países de América Latina y el Caribe (ALC)*. Tomado de: <http://www.sela.org/media/1950678/tratado-de-facilitacion-del-comercio-omc.pdf>

Sistema de Integración Centroamericana (2018). Proceso de la integración regional.

¿Qué es el proceso de la integración centroamericana? Tomado de: <https://www.sica.int/sica/vistazo/proceso.aspx>

Sistema de Información sobre Comercio Exterior. (1993). Protocolo al Tratado General de Integración Económica Centroamericana. Tomado: <http://www.sice.oas.org/Trade/sica/PDF/Prot.Guatemala93.pdf>

Sociedad Portuaria Puerto Caldera. (2018). Acuerdo Comercial – Ventana de Atraque.

Soto, E. (2014). Este lunes Procomer lanza la ventanilla única VUCE 2.0 Herramienta agilizará los trámites de exportadores e importadores que podrán hacerlos todos en línea. El Financiero. Tomado de: <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/este-lunes-procomer-lanza-la-ventanilla-unica-vuce-2-0/YPMGI6H5J5AMNINIC672MVUY2Y/story/>

Stock Logistics. (2019). Ro-Ro: ¿Qué es el transporte roll on-roll of? Tomado de: <https://www.stocklogistic.com/que-es-roll-roll/>

United States Agency International Development. (2009). *Guía Aduanera de Costa Rica Programa Regional de USAID de Comercio para CAFTA-DR primera edición 2009*. Tomado de:

https://www.hacienda.go.cr/docs/5224c2cfb7c51_GUIAADUANERADECOSTARICA.pdf

Universidad de Costa Rica (2016). *Vigésimosegundo Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible Informe final “Gestión de los residuos sólidos en Costa Rica”*. Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible. Tomado de: <http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/75508/ProDUS-UCR2016.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Vera, C. (2010). Estudio Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE) en América Latina y el Caribe: avances y retos pendientes (Informe preliminar). Tomado de: http://www.sela.org/media/265836/t023600004543-0-estudio_vuce_informe_preliminar_valparaiso_2_de_diciembre_de_2010.pdf

Villarroel, G. (2019). Proyecto de ferry entre Costa Rica y El Salvador sigue a flote. Tomado de: <https://elmundo.sv/proyecto-de-ferry-entre-costa-rica-y-el-salvador-sigue-a-flote/>

Anexos

Anexo I: Entrevista N°1

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Allan Lucas, propietario de Marítima Interoceánica, empresa proveedora de transporte multimodal, el 12 de febrero de 2019.

- 1. ¿Cuál considera qué es el principal aporte al país que brindaría el proyecto?**

La idea principal es agilizar el tránsito entre Puerto Caldera en Costa Rica y Puerto La Unión en El Salvador, mayor seguridad y certeza en cuanto a los tiempos de tránsito, haciendo referencia que el servicio de ferry en un escenario perfecto podría estar programado con los días de llegada y de salida tanto de Costa Rica como de El Salvador, teniendo 2 salidas por semana un tránsito de 24 horas en el ferry, por tierra se demora más tiempo.

Adicional por tierra hay que considerar el problema con Nicaragua, por la situación política inestable del país que puede afectar el transporte terrestre. Además de mayor certeza en cuanto a gastos para el cliente, ya que no debería existir una variación a diferencia que por tierra se deben cruzar 6 puestos fronterizos en los cuales siempre hay alguna traba y teniendo que pagar para acelerar los procesos para no entorpecer el tránsito.

Las 24 horas solo abarcan el tránsito marítimo de Costa Rica a El Salvador, mientras que por tierra el tiempo de transito oscila entre 6 o 7 días aproximadamente.

2. ¿Cuál considera qué ha sido el principal reto que han visto con el proyecto?

- La tarifa
- Disponibilidad del barco que funcione en nuestros puertos, las particularidades de Caldera y La Unión, ya que no están diseñados para el transporte multimodal, por lo cual se ocupa un barco que se acople a las características específicas que se están requiriendo, el cual se consiguió, pero se tuvieron otros inconvenientes.
- Tipo de servicio que se está promoviendo el gobierno, está muy alejado de la realidad, por la concepción de ferry como el transporte que tenemos en Costa Rica que llega a Paquera, donde se parquea el carro y las personas van sentadas hasta llegar al destino final.
- Regulaciones como la IMO (Organismo Internacional Marítimo) que regula en cuanto a barcos, las especificaciones que se deben cumplir

- Modalidades de ferry tipo parqueo y tipo parqueo con hotel (el que plantea el gobierno), a nivel internacional se encuentran las regulaciones que se tienen que cumplir, cada persona debe tener su cabina, por cada pasajero la IMO requiere una cantidad de tripulantes a bordo, todas estas adaptaciones (cabinas, restaurante, las áreas comunes) subir el costo operativo del barco, y que a su vez debe ser transferido al cliente y en Costa Rica nadie está dispuesto a pagar más de lo que esta se están pagando actualmente por el transporte terrestre.
 - Cambio de mentalidad de las personas
 - El tema por analizar es la eficiencia que van a tener los transportistas con su cabezal trabajando, en vez de estar el cabezal completo en el ferry 3 días y medio, ida y vuelta sin hacer nada versus el cabezal haciendo otros transportes, esta parte es la que más cuesta hacer entender a las personas que es financieramente es insostenible.
 - La única compañía registrada a nivel de transporte multimodal es Desacarga, es una compañía logística que para poder tener clientela tiene que aliarse a compañías como DHL, TICAL, ILG Logistics, entre otras. Adicional nos estaríamos enfrentando a una doble responsabilidad en cuanto a caución, DHL es el responsable de la carga ante el cliente y él tiene que manejar un camión caucionado y para que DHL le dé esa carga a Desacarga tenía que firmar un contrato a descarga que lo hace responsable, por lo cual hay una duplicidad de responsabilidad caucionarías, ya que esta DHL y Desacarga, esos conflictos nunca los midieron la DGA y el gobierno.
 - El barco tipo ro-ro, funciona llevando el chasis sin el cabezal, la tarifa de este barco es más accesible que la utilización del barco tipo ferry. Por lo cual para que el proyecto pueda seguir se debe hacer un cambio de mentalidad, para pagar por este tipo de servicio.
- 3. El impacto ambiental que puede generar la utilización del ferry en el ecosistema marítimo es uno de los principales puntos a considerar en este**

análisis, existe alguna medida con respecto al tratamiento de los residuos que genera el ferry, sin que sea un alto factor contaminante, se ha considerado la utilización de combustible con un menor porcentaje de azufre, entre otras medidas para disminuir el impacto. Por lo cual nos gustaría entender su punto de vista sobre las implicaciones de este proyecto y su impacto ambiental: ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel ambiental?

Respecto al manejo de residuos que genera el ferry y el tipo de combustible: el ferry usa combustible IFO-380, combustible que usan la mayoría de los barcos hoy en día o el Marine Gasoil (diésel).

Para el manejo de desechos existe una normativa a nivel nacional que indica que en territorio nacional no se pueden descargar desechos provenientes de alimentos, cuando llega a territorio nacional (desechos o basura orgánica), aunque hay una resolución del Departamento Legal del Ministerio de Salud que indica que Costa Rica al estar adscrito al Convenio de Londres, específicamente ligado a la limpieza de los mares, el país debe poder autorizar la descarga cualquier tipo de desecho y la autoridad local es responsable del tratamiento y lugar donde se deben tratar este tipo de residuos.

El país no cuenta con un lugar como incinerador, donde se pueda realizar esta labor (basura orgánica), por lo que hay discrepancia. En 2010 por un caso de un portaviones que llegó al país, se hizo una consulta a este departamento del Ministerio de Salud y pese a que se mostró que existía legislación internacional en contra de esa la resolución, desconocían que existía. En síntesis, los diferentes puertos no autorizan la descarga de desechos orgánicos, pero a nivel internacional está el convenio que si lo permite.

Finalmente, se puede considerar que el proyecto es viable del lado ambiental, ya que, aunque no se puedan descargar los desechos en Costa Rica, se podrían descargar en El Salvador.

4. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de protección al ambiente?

Respecto a la implementación del ferry en general no ha habido ninguna traba.

5. Desde el punto de vista de legislación existente que regula el transporte multimodal, tanto a nivel nacional o internacional, hemos encontrado inconsistencias entre la Ley General de Aduanas y su Reglamento, adicional de varios criterios de la Aduana de Costa Rica, del lado del El Salvador no existe una reglamentación que norme el transporte multimodal. A nivel regional al ser Costa Rica y El Salvador miembros de la SIECA, no están en la misma página con respecto a temas de normativa, ya que Costa Rica aún se rige bajo el Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) y su respectivo reglamento (RECAUCA III), pero el Salvador se rige bajo el Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV (CAUCA IV) y su respectivo reglamento (RECAUCA IV). Razón por lo cual nos interesa conocer su posición ante este panorama: ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel legal?

Se necesita un solo contrato o documento de transporte que sea el responsable o al que va amparada la carga, que no sea el BL o carta de porte este se llama BL mixto (es la idea), pero lo que quieren utilizar el DUT que incorpore la parte terrestre y la parte marítima, lo cual no existe actualmente en las leyes o reglamentos, el mayor impacto es a nivel internacional no está ratificado por unanimidad por los países miembros del SIECA, incluyendo a Nicaragua lo cual no es positivo ya que le va a quitar de mercancías a través de Nicaragua. Por lo cual el proyecto no está bajo un marco legal establecido.

En El Salvador era el proyecto estrella a pesar de la colaboración por parte de este país, caso contrario en Costa Rica. En agosto se pensó que el proyecto estaba listo y en la DGA estaban seguros de que lo están haciendo bien desde un punto de vista legal, pero desde el inicio se tenía claro que había problemas con solo la definición de transporte multimodal, ya que el reglamento y la ley tenían una definición diferente ocasionando un problema porque hay un vacío legal.

La factibilidad comercial de proyecto no se tomó en cuenta, a la aduana no le interesa si hay factibilidad comercial o no lo que les interesa es que se cumpla con lo que la ley

dice, entonces si la ley dice que hay que seguir determinados pasos, pero la factibilidad comercial no da, ni haciendo una pequeña mejora ellos no lo van a hacer.

6. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de legislación y su aplicación?

Las discrepancias existentes entre la normativa nacional y la internacional, además de que la Dirección General de Aduanas da opciones para poner en práctica el proyecto, sin embargo, cuando se quiere implementar estas mismas opciones no son viables o van en contra de la legislación internacional, lo que provoca que el proyecto no se pueda llevar a cabo.

7. Centroamérica en términos generales se considera una región burocrática, donde la toma de decisiones se ve afectada por los múltiples procesos de hay que cumplir para poder llevar a cabo una importación o exportación, además de contar con altos índices de corrupción. Por lo cual nos interesa entender su posición ante esta situación: ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel administrativo?

A continuación, el detalle del proceso de exportación real:

1. Se inició a las 5:00 am
2. Un único camión, tiempo de tránsito 2 horas del lugar de carga a Puerto Caldera.
3. Hora de llegada a Caldera, 10:00 am
4. Camión de placa salvadoreña, por lo cual necesitaba un Vehitur, de acuerdo al procedimiento de aduana, el conductor tenía que ir a la oficina de aduana de Puntarenas en el Roble, para cerrar el Vehitur.
5. Para poder cerrar el Vehitur debía tener el trámite de migratorio cerrado, lo cual generó un conflicto ya que migración no hacia el trámite migratorio hasta 3 horas antes de que buque zarpara.

6. Segundo problema, si se cerraba el Vehitur y el camión estaba en Puntarenas el tránsito de Puntarenas a Caldera, el camión iba a estar ilegal, por lo cual la única forma que se encontró fue incluir el camión dentro de un inventario de un almacén fiscal para que, incluyéndolo de un inventario de un almacén fiscal, se cerraba el Vehitur y se hacía un DUA de tránsito del almacén fiscal a Caldera.
7. Se llegó un arreglo con la terminal de contenedores de Caldera para incluirlo virtualmente en el sistema, al generar el DUA salió en semáforo rojo por lo cual ocupaba revisión física.
8. 3:00 pm se seguía con los trámites y a esta hora se iba atracar el buque para hacer la carga, la inspección se iba a ser dentro del puerto lo cual generó problemas porque no estaba dentro del almacén fiscal para poder hacer la inspección. La persona de aduana fue la que dio la indicación que dio la orden de hacerlo abordado.
9. Se tuvo 40 minutos para cargar el camión y dejarlo a bordo, estando a bordo se hizo la inspección de aduana y se validó que todo estaba bien. Se llevó al patio fiscal para cerrar todos los documentos.
10. Estando abordado el camión a las 5:00 pm, llegaron las personas de migración indicando que estaban haciendo algo ilegal porque se montó el camión al barco sin autorización de ellos, por lo cual migración tomó atribuciones que no les correspondía porque a ellos les corresponde el ingreso de personas y no de la carga.
11. El trámite duró 14 horas, lo cual generó un atraso en el proceso
12. Después se citó una reunión para revisar los procesos, donde se determinó que ingresarlo a un almacén fiscal no era viable y no era lo correcto. Después se analizó que una carga con un DUA, tienen que ir dentro de un camión sellado, caucionado y con marchamo del almacén fiscal a puerto. Si se incluye el cabezal y el cajón como carga a un almacén fiscal en la

sana teoría se tuvo que haber montado ese cabezal y ese cajón dentro de otro camión para que pudiera transitar del almacén fiscal al patio, porque no podía circular porque se considera como carga.

13. Se le dio permiso de rodamiento a un cabezal con un cajón ilegalmente porque no tenía un Vehitur.

14. La única solución era tener un funcionario de aduana en la terminal portuaria de Caldera, que cierre el Vehitur en el momento en el que el cabezal entra a Caldera, se cierra el Vehitur y no hay problema.

15. Siempre en Caldera hay un funcionario de aduana en el puerto para hacer el proceso, pero no hace su función adecuadamente. Por lo cual este funcionario debe recoger los documentos del Vehitur y cerrar el vehitur.

a. ¿Considera que contamos con el personal capacitado que pueda ejercer una función eficiente una vez implementado el ferry?

El personal no está capacitado, por ejemplo, se conocen dos tipos de modelos: el modelo multimodal y el marítimo, sin embargo, los funcionarios se enfocaron en el Ferry como medio de transporte y no en el modelo de transporte que este implicaba. Para las pruebas se autorizó el transporte marítimo, lo que causó en todas las instituciones confusión y nunca entendieron la diferencia entre ambos modelos, aunque siempre se ha manejado el marítimo, pero el manejar el ferry de esta forma no fue algo que comprendieron y seguían con la idea del transporte multimodal. Lo anterior demuestra la falta de capacidad y sentido común de las mismas instituciones.

Como se mencionó, en la prueba se manejó como transporte marítimo, porque para la DGA para que una embarcación cumpliera los requisitos y pudiera ser considerado como transporte multimodal debía el barco transportar la unidad tractora, el cajón y al chofer (por disposición de la DGA, no porque el transporte multimodal lo requiere) y lo veían así porque la definición de transporte multimodal en el reglamento está incorrecto y es distinto a la Ley, se vuelve a enfocar en el aspecto de que son completamente diferentes y hay discrepancia. La DGA tenía esta discrepancia y ellos

eran conscientes de eso, pero tuvieron que tratarlo como transporte marítimo, en vez de multimodal por la discrepancia legislativa.

Para el barco y su modelo de negocio es transportar sólo el cajón entonces esto no era multimodal, por lo que tuvieron que tratarlo como marítimo. Si se envía mercancía desde aquí hasta Alemania, que sale del territorio nacional hasta Limón, se carga en un barco, llega a Alemania y se monta en avión a Berlín, ¿eso no es considerado multimodal? La DGA no dio respuesta a este cuestionamiento, que es básico: el multimodal existe cuando la carga se mueve a través de varios medios bajo un mismo contrato.

De esto surge otra discrepancia y es respecto al contrato: la DGA exige que, si se quisiera ser transportista multimodal, además de pagar caución y registrarse, están obligados a tener contrato desde que el producto se carga en el camión hasta que se entrega al destino. Lo anterior causa que las empresas entren en competencia con el transportista o compañía logístico, por ejemplo DHL, como ya tienen caución como responsables de la carga ante la DGA, pero para poder tener carga dentro Ferry debían tener acuerdo con DHL, entonces la carga debería tener doble caución (del transportista multimodal y compañía logística), y DHL debería ceder los clientes en caso de que no hubiese una duplicidad de caución y esto no va a pasar (DHL no va a dar clientes ni los clientes se irían con el transportista multimodal).

Con lo anterior se llega a la conclusión de que, aunque se quería ser transportistas multimodales, por discrepancias y trabas se tuvo que tratar la prueba como un transporte marítimo, pero distinto al que se ha conoce regularmente. Con base en la parte de negocio, para que sea rentable, los costos no deben superar a la ganancia y debe ser competitiva para que se consigan clientes, pero para ser transportista multimodal con base en lo que exige la DGA no se vuelve viable financieramente. Esto, dado que para transportar unidad motora, cajón y chofer, el tiquete cuesta aproximadamente entre 1,500 y 2,000 dólares y pagan 700 dólares, por lo que ningún transportista va a tomar el servicio de Ferry por este costo. En síntesis, cualquier persona o empresa puede tener el barco que quiere la DGA, pero no va a poder operarlo porque financieramente no da.

Si se tuviera un mundo ideal, con pautas distintas a las que ofrece la DGA, sería rentable ser multimodal o ventajoso, pero solamente a nivel de tramitología nacional, ya que la del multimodal es mucho menor porque el marítimo lleva trámite en transporte terrestre, marítimo, los trámites de aduana, de transmisiones, etc. La empresa para dar el servicio toma el reto de ser marítimos a sabiendas de la complejidad que es dar el servicio marítimo.

Existe un ahorro de tramitología, dado que, aunque la emisión de un DUA de tránsito o de exportación no tiene costo, porque solamente se ingresa en TICA, las agencias aduanales lo cobran. Entonces una mercancía no nacionalizada en territorio nacional, que está en Zona Franca y va a ser cargada en un barco para transportarse a El Salvador, en transporte multimodal, se genera el documento único que cuesta 50 dólares (BL mixto), y ya con eso llegó a El Salvador. En el marítimo, se genera un documento del Almacén Fiscal a Caldera, otro de Caldera a El Salvador para generar el BL marítimo y en El Salvador se genera otro DUA de tránsito de la unión al lugar de destino.

Agencias como DHL incluyen dentro del paquete de sus clientes todo el servicio completo, por lo que todos estos costos ya venían incluidos y el gasto es adicional o mayor por la cantidad de trámites, incrementando el costo final.

Referente al BL mixto, es la unión de la carta de porte y el BL marítimo. Deben existir ambos cuando es transporte marítimo, pero en multimodal se utiliza el Documento Único de Transporte (DUT) como BL mixto. El problema es que el DUT es sólo para transporte terrestre: otra discrepancia ya que para utilizar este DUT, tenía que ser autorizado por todos los países, es un punto que aún está en discusión

La DGA da opciones, pero en ellas hay trabas o inconsistencias para poder aplicar las opciones, si se quisiera aplicar un recurso contra eso lo ganarían y el servicio se frena porque no hay documentos autorizados para poder utilizar el DUT como BL mixto, pero la DGA dice que sí y países como Nicaragua no lo autorizaría, ya que Incumpliría con el tratado internacional de transporte. Costa Rica dijo que estaba listo a nivel local, pero sin este documento que no ha sido autorizado no se puede seguir y el DUT no funciona.

8. ¿Cuál considera que es el principal reto en este aspecto?

La falta de alineación entre países para el uso del DUT, y a nivel local, que la DGA entienda qué es transporte multimodal y la figura de las empresas que entran a operar, que son las compañías y operadores logísticos, que no es sólo ejercer control sobre las compañías y el servicio, sino también ser facilitador del comercio y tomar en cuenta aspectos como el financiero.

Existen varios casos de comparación en el mundo, donde el modelo de transporte multimodal utilizando un ferry es exitoso, cómo en Europa que hay libre tránsito, México – Estados Unidos y el caso de Puerto Rico - República Dominicana.

Por ejemplo, el barco de la prueba fue uno de Dinamarca, porque así funciona en Europa, porque se enfoca en el producto, no en el medio de transporte, contrario a aquí en Costa Rica. Se debe “tropicalizar” el servicio que se quiere dar en la región, porque en otros países la cultura es completamente diferente. En Europa las compañías de transporte son dueños de todas las unidades en el país de destino y de origen.

9. A nivel operativo, la infraestructura tanto en Costa Rica y en El Salvador, es un factor determinante en la operación de los puertos, siendo conscientes que siempre hay oportunidades de mejora para una operación más dinámica, la disponibilidad de los muelles, forma de atraque y la cantidad de barcos remolcadores son un claro ejemplo de elementos claves en la parte operativa. Razón por lo cual nos gustaría entender su perspectiva, respondiendo las siguientes, preguntas: ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel operativo?

A nivel operativo, las condiciones portuarias de Costa Rica limitan la forma de atraque Mediterráneo que es cuando se atraca de proa o de popa, en Costa Rica no hay puerto ideal para el atraque de atraque, a nivel mundial todos los ferry son de atraque Mediterráneo, el principal problema fue porque la situación portuaria de Caldera, ya que es complicada por un tema de congestionamiento. Además de que es puerto que está atrasado en modernización. Caldera tiene 4 puestos, el puesto 3 es para el ferry y

cruceros, para que el negocio sea viable se tenían que sacar ventanas, que son horas específicas a la semana para operar. Para el puerto este tipo de coordinación es complicado ya que al compartir el puesto con cruceros lo dificulta.

El tipo de barco es afectado por las mareas, ya que afectan las ventanas por lo cual había que adaptarlas para que no nos afectaran las mareas. Adicional las corrientes son muy fuertes por lo cual se ocupan de remolcadores listos para la operación por cualquier situación, por lo cual podría haber demoras en la descarga, impactando la tarifa, adicional el tiempo de tránsito ya que se podrían perder las ventanas y debían de esperar la oportunidad para poder atracar. Lo que se busca es un barco con descarga lateral, para al buscar es tipo de barco deja de ser ferry y pasa a ser un barco tipo ro-ro, y solo puede transportar contenedores sobre chasis. Por lo cual hay conflicto con lo que el gobierno está promoviendo.

Los contenedores para ser cargados tienen que estar al menos 24 horas antes dentro de las instalaciones portuarias para ser cargadas, lo cual era un riesgo para el puerto ya que se tenían que liberar uno de patios que siempre estaban ocupados para los 150 contenedores, un espacio de 8 horas para la carga y descarga de los contenedores.

La sociedad portuaria hizo los números del tiempo que toma la operación, y en el peor de los escenarios indicaron, que podrían tardar 36 horas de operación lo cual quita cualquier viabilidad financiera al proyecto, con ajustes se logró bajar a 16 o 20 horas, pero de todas formas no cambia el estatus de la viabilidad del proyecto. En 8 horas era la idea de la empresa, pero las mareas pueden afectar los tiempos, dando una ventana de trabajo de 45 minutos.

Una propuesta de funcionamiento del proyecto es hacer alianzas entre empresas transportistas. Por ejemplo, una compañía costarricense de transporte que tiene el cabezal listo con su camión, el modelo ideal de funcionamiento de las compañías de transporte es que hagan alianzas con otras compañías en Centroamérica y que se vean como una compañía grande como los Andes y Outwest, que son compañías grandes que tienen todo su equipo. Lo ideal es que carguen en San José su contenedor que va

para El Salvador, hacen el transporte llegan a Caldera, dejan el contenedor, cajón o chasis en Caldera y se monta en el barco y ellos se quedan con el cabezal en Costa Rica, trabajando y haciendo otros movimientos de otras cargas. Cuando llegan al El Salvador la compañía con quien tienen su alianza recoge el contenedor y lo entrega al destino final y viceversa.

Esto debido a que el transporte de solo un contenedor es de 750 dólares el transporte cabezal, contenedor y chofer en un ferry con hotel es alrededor de 2000 y 2500 dólares por ese viaje. Lo cual se planteó a los posibles clientes donde la respuesta casi unánime fue negativa.

La directriz de la DGA, referente a que el chasis y cabezal debe coincidir, no es el sistema que se estaba tratando de implementar, ya que manejar solo cajón no lo consideraron como transporte multimodal, porque la definición de transporte multimodal de las Organización de las Naciones Unidas, y la definición de la Ley General de Aduanas y su reglamento no coinciden, las únicas que coinciden son las ONU con la de Ley General de Aduanas, por otro lado el reglamento es completamente diferente.

Tenemos diferencias en definiciones por lo cual la DGA nunca consideró esta modalidad de solo el chasis como transporte multimodal, la percepción fue como un transportista marítimo. Se les comunicó que podían usar transporte marítimo sin ningún problema de parte de la DGA no hay ningún impedimento, pero favor tomar en cuenta que para que un cabezal pueda circular en territorio nacional debe ser remolcado por un cabezal con placa del mismo país de procedencia del cajón y que debe pertenecer al mismo transportista.

En síntesis, la DGA menciona que se pueden llevar y traer mercancías, pero su carga no va a poder salir de Caldera si no es con el mismo transportista que entrego el cajón en el punto de salida. Es decir; el transportista tenía que irse por tierra hasta llegar al puerto de destino para poder recoger la carga y poder circular en territorio nacional, por lo cual se pidió una resolución a SIECA y al final todos les dieron la razón ya que es imposible y va contra toda normativa centroamericana. Por lo cual la DGA dio la razón y establecieron las pautas para el trato de este tipo de transporte donde se estipuló los

pasos a seguir tanto en el transporte marítimo como transporte multimodal, hicieron un esquema para que la compañía tuviera claro el paso a paso siempre y cuando este registrada como transportista multimodal y transportista marítimo.

Una compañía registrada como transportista multimodal es la responsable de la carga desde que se cargó el contenedor hasta que se entregó el contenedor, pero a nivel nacional el transportista multimodal que estaba registrado como transportistas multimodal era la compañía que traía el barco o que estaba manejando el barco, por lo cual se tenían que hacer alianzas con transportistas terrestres o compañías logísticas como DHL, TICAL, ILG Logistics, para que ellos cedieran sus clientes a el transportista multimodal, por lo cual es una situación difícil o casi imposible.

10. ¿Considera que nuestro país y El Salvador tienen la capacidad portuaria e infraestructura interna para poder manejar la carga y operación que requiere el proyecto?

En Costa Rica el problema principal es que solamente hay una opción para la carga y descarga de este tipo de buque.

En El Salvador el puerto de La Unión es un puerto en desuso, no hay clientes, tiene buena infraestructura, patios para contenedores, un edificio principal con mantenimiento, sin embargo, dicen que tienen un puesto ro-ro pero no es lo que muestra la realidad. Respecto al calado, empezaron con un calado de 12mts, y el puerto al estar dentro el Golfo de Fonseca con tres ríos que desembocan ahí, provocó que disminuyera a 4metros de profundidad, provocando que no sea suficientemente profundo para recibir o atracar solo de forma mediterránea. Además, en el puesto donde se quería hacer, se hizo un remolino que imposibilita que el barco pueda atracar. En el puesto principal, pegan los colindes de los ríos lo que provoca que la corriente cause mucho movimiento del barco, es difícil la operatividad del barco. En cuanto espacio hay mucho para carga, pero el atraque es la misma problemática de Caldera.

El problema se da porque un puerto tiene que tener un puesto de atraque para Ferry para que atraque de forma mediterránea y los vehículos salgan de forma normal, pero

en estos puertos no es factible porque todas las condiciones negativas no permiten que la operación mediterránea se realice, de forma segura y rápida, por ejemplo, el viento incide que paren la operación por riesgo de movimiento del barco.

11. Los costos que genera la implementación del ferry entre El Salvador y Costa Rica son importantes de contemplar, analizando la viabilidad financiera del proyecto, factores tales como tipo de combustible, velocidad del ferry, cantidad de barcos remolcadores, cantidad unidades, entre otros. Los anteriores son algunos de los factores que impactan la tarifa final que se tenga para el servicio. Razón por lo cual nos gustaría entender su punto de vista referente a la viabilidad del proyecto desde un punto financiero: ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel financiero?

No es factible dadas las condiciones exigidas para poder operar. El proyecto fue iniciativa de tanto El Salvador como de Costa Rica, pero el apoyo mayor fue de El Salvador, además fue una iniciativa sin bases ni fundamentos, que se basó en el beneficio de tiempos y no la realidad financiera.

12. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de rentabilidad?

Generar las pautas de un servicio multimodal a nivel legal para que pueda hacerse el trámite, debe hacerse un reglamento específico de transporte multimodal tanto nivel nacional y a nivel centroamericano sobre BL mixto.

El proyecto de empresa, nivel país, no es viable por la problemática de los puertos de Caldera sin tomar en consideración los problemas del puerto de La Unión por el tipo de atraque.

El alto costo del servicio hace que el servicio no sea viable ya que la tarifa que se maneja es de 750 y la tarifa que están pidiendo son 350 por lo cual no es objeto en consideración el transporte marítimo de los productos.

Respecto a los costos, Desacarga, en un reportaje de la república se indicó lo siguiente:

- El barco iba a ser para 75 camiones completos. Cabezal, camión y chofer y la tarifa es de 850 dólares x75 = 63550 dólares más el costo en caldera para un barco de este tipo es de 25000. Por lo cual la ganancia es de 63550-25000=38550
- Adicional hay que contemplar el consumo de combustible en la ruta con base al TT de 16 horas es de 35000. Ganancia 38550-35000 =3550 dólares
- Si hay un costo adicional como barco, por lo cual no hay ganancia y no se está contemplando de la tripulación mínimo 13 personas, salario 2000 a 4000 dólares.
- Para que sea estable un camión debe tener un monto aproximado de 2000 dólares para que sea rentable.

13. ¿Considera que este proyecto pueda incentivar el transporte multimodal en la región?

Tener el barco en Caldera incentiva utilizar el transporte multimodal, sin embargo, lo que la DGA está haciendo está mal porque esto contradice la legislación internacional y lamentablemente, el Gobierno no va a cambiar su forma de pensar.

La DGA indicó que no se podía llamar servicio de Ferry porque es transporte marítimo y se le respondió que ese no es el nombre de servicio, es el tipo de barco. La parte financiera no es viable y el Gobierno no va a cambiar para mejorar esto, la misma DGA bloquea la posibilidad de dar el servicio.

Anexo II: Entrevista N°2

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Roberto Acuña, jefe del Departamento de Procesos Aduaneros de la Dirección de Gestión Técnica de la Dirección General de Aduanas, el 03 de marzo del 2019.

- 1. ¿Es de conocimiento de DGA el proyecto que pretende establecer un servicio transporte de mercancías en modalidad ferry para la movilización de mercancías entre el Puerto de la Unión en El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica?**

Si es de conocimiento, de hecho, estamos trabajando en el procedimiento y ajustes informáticos para posibilitar esta operación. El nombre correcto es Transporte Multimodal Marítimo – Terrestre.

2. En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, ¿Es objetivo de la DGA establecer mecanismos que permitan la ejecución de este proyecto?

Efectivamente sí. El proyecto nació desde la administración Solís Rivera con el programa impulso. No solo es de interés de la DGA sino del Gobierno, y en él participan otras instituciones como Migración y Salud y la misma Sociedad Portuaria de Caldera. De hecho, ya existe un operador multimodal debidamente registrado ante el Servicio Nacional de Aduanas.

3. Si la respuesta anterior es afirmativa por favor detalle los mecanismos que se planean brindar para la ejecución del proyecto. Si es negativa, favor exponer las razones para no dar apoyo al proyecto.

El objetivo es brindar a los importadores, exportadores y transportistas una alternativa para mover sus productos desde y hacia Centroamérica, con todo el control de trazabilidad que ofrece el tránsito internacional terrestre. Por eso estamos trabajando en regular la operación mediante un procedimiento y automatizarlo mediante ajustes al sistema informático.

4. ¿En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, es pretensión de la DGA ejecutar este proyecto en el corto o mediano plazo?

El transporte multimodal debió ejecutarse desde hace dos años. Sin embargo, diversos factores han impedido su implementación, algunos ajenos al SNA, pero desde el punto de vista aduanero el proyecto debe ser implementado este año y en muy corto plazo.

5. En el supuesto de una importación o exportación de mercancías a nivel centroamericano por medio del ferry. ¿Bajo qué modalidad de transporte se debe regir de acuerdo con la legislación costarricense?; es decir, los

procesos aduanales se deben realizar bajo una modalidad marítima y también terrestre por separado, o existe legislación específica para el tratamiento de mercancías bajo transporte multimodal?

Son prácticamente los mismos documentos, debe haber transmisión de manifiesto, transmisión de DUTs (declaración de tránsito internacional) DUAs de importación o exportación según corresponda, certificados de importación temporal de vehículos de carga entre otros. La secuencia y forma de cómo se presentarán estarán regulados y detallados en el procedimiento que pronto saldrá a consulta pública.

6. Si existiese forma de utilizar la modalidad de transporte multimodal, ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir y que documentación se debe presentar tanto para importación como para exportación?

Son prácticamente los mismos documentos, debe haber transmisión de manifiesto, transmisión de DUTs (declaración de tránsito internacional) DUA de importación o exportación según corresponda, certificados de importación temporal de vehículos de carga entre otros. La secuencia y forma de cómo se presentarán estarán regulados y detallados en el procedimiento que pronto saldrá a consulta pública.

7. En caso de la exigencia de un procedimiento específico para el transporte multimodal, ¿Cuál es la base legal que sustenta estos requerimientos tanto a nivel país como a nivel centroamericano?

Código Aduanero Uniforme Centroamericano III y su Reglamento, Ley General de Aduanas y su Reglamento, Manual de Procedimientos Aduaneros.

De forma particular y específica: Artículos 146 al 150 de la Ley General de Aduanas y artículos 543 al 566 del Reglamento a la Ley General de Aduanas. Artículos 15 y 17 de la Ley 8461 Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico.

8.Cuál es la diferencia entre una Declaración Única Aduanera definida en la Ley General de Aduanas y la Declaración aduanera de transito multimodal descrita en el Manual de Procedimientos Aduaneros de febrero 2017

El tránsito multimodal mejor conocido como ferry funcionará al amparo de la DUT y del DUA de la Ley según el régimen y modalidad que corresponda. La Declaración Aduanera multimodal que indica el Manual se refería a un DUA de tránsito modalidad 93, que se usaba en virtud de que no requería el DUT. En el Plan Piloto que la DGA está proponiendo en 2019 no se utilizará esa modalidad, ya que la DUT es la que determina el procedimiento.

9. ¿Es de su conocimiento que exista un BL conocido como BL MIXTO?, en caso de ser afirmativo, ¿Cuál es la diferencia con un BL regular?

En el Plan Piloto que está proponiendo la Dirección General de Aduanas no se utiliza esa figura.

10. Actualmente SIECA aprobó la Declaración Única Centroamericana DUCA, ¿Qué viene a sustituir este documento con respecto a los que se utilizan en la actualidad?

El DUCA T sustituye al DUT y el DUCA F sustituye al FAUCA.

11. ¿Cuál considera qué es el principal aporte del proyecto para el país?

El proyecto constituye una alternativa al tránsito centroamericano promoviendo agilidad y seguridad.

Anexo III: Entrevista N°3

A continuación, se presenta la entrevista realizada al señor Alejandro Vargas Rivas, Director Comercial y de Operaciones Puerto Caldera y Puerto Limón de la empresa Grupo Felipe J. Alvarado, el 14 de marzo de 2019.

1. ¿Cuál considera qué es el principal aporte al país que brindaría el proyecto?

El minimizar el tiempo de transito que pasará de 3 días a 18 horas, y menos congestión en frontera.

2. ¿Cuál considera qué ha sido el principal reto que han visto con el proyecto?

La coordinación entre las diferentes autoridades del Gobierno más aun con Aduanas.

3. El impacto ambiental que puede generar la utilización del ferry en el ecosistema marítimo es uno de los principales puntos a considerar en este análisis, existe alguna medida con respecto al tratamiento de los residuos que genera el ferry, sin que sea un alto factor contaminante, se ha considerado la utilización de combustible con un menor porcentaje de azufre, entre otras medidas para disminuir el impacto. Por lo cual nos gustaría entender su punto de vista sobre las implicaciones de este proyecto y su impacto ambiental:

El combustible que utilizan los barcos se llama Bunker y el porcentaje de azufre es muy bajo.

Características típicas

Tabla 51: Características de los barcos Bunker

Ensayo	Método	Unidad	Fuel Oil N°1	Fuel Oil N°2	Fuel Oil N°4
--------	--------	--------	--------------	--------------	--------------

Densidad a 15°C	ASTM D1298	kg/m ³	< 960	< 980	< 990
Punto de Inflamación, PMC	ASTM D93	°C	> 60	> 60	> 60
Azufre	ASTM D4294	% p/p	< 0.7	< 0.7	< 0.7
Viscosidad a 50 °C	ASTM D445	cSt	< 50	< 195	< 630
Agua	ASTM D95	% v/v	< 1.00	< 1.00	< 1.00
Sedimentos	ASTM D473	% p/p	< 0.50	< 0.50	< 0.50
Poder Calorífico Superior		MJ/kg (*)	44.10	44.00	43.60
Poder Calorífico Inferior		MJ/kg (*)	41.62	41.54	41.20

a. ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel ambiental?

En un barco pequeño, donde la descarga de desechos estará controlada con certificación de disposición final.

b. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de protección al ambiente?

Que el barco este al 100% de su funcionamiento, y que sus cargas no sean peligrosas

- 4. Desde el punto de vista de legislación existente que regula el transporte multimodal, tanto a nivel nacional o internacional, hemos encontrado inconsistencias entre la Ley General de Aduanas y su Reglamento, adicional de varios criterios de la Aduana de Costa Rica, del lado del El Salvador no existe una reglamentación que norme el transporte multimodal. A nivel regional al ser Costa Rica y El Salvador miembros de la SIECA, no están en la misma página con respecto a temas de normativa, ya que Costa Rica aún se rige bajo el Código Aduanero Uniforme Centroamericano III (CAUCA III) y su respectivo reglamento (RECAUCA III), pero El Salvador se rige bajo el Código Aduanero Uniforme Centroamericano IV (CAUCA IV) y su respectivo reglamento (RECAUCA IV). Razón por lo cual nos interesa conocer su posición ante este panorama:**

Es correcto, estamos en diferente canal en reglamentación, lo que sea logrado es que entre ambos países se coordinara entre sistemas de aduanas: TIM en El Salvador y TICA en Costa Rica logren comunicarse entre sí para la importación y exportación de las cargas.

- a. ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel legal?**

Este servicio se estaría manejando bajo una ruta fiscal que ya existe en Aduanas.

- b. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de legislación y su aplicación?**

Al estar bajo una ruta fiscal se estará viendo el servicio como que si fuera por carretera y no por vía marítima.

- 5. Centroamérica en términos generales se considera una región burocrática, donde la toma de decisiones se ve afectada por los múltiples procesos de hay que cumplir para poder llevar a cabo una importación o exportación, además de contar con altos índices de corrupción. Por lo cual nos interesa entender su posición ante esta situación:**

a. ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel administrativo?

Bueno ya llevamos 6 años en este proceso y ya estamos en los últimos detalles.

b. ¿Considera que contamos con el personal capacitado que pueda ejercer una función eficiente una vez implementado el ferry?

Según nuestro gobierno ya tiene el personal preparado para este servicio.

c. ¿Cuál considera que es el principal reto en este aspecto?

Que llegue el día en que se dé el servicio y que no se cuente con el personal adecuado.

6. A nivel operativo, la infraestructura tanto en Costa Rica y en El Salvador, es un factor determinante en la operación de los puertos, siendo conscientes que siempre hay oportunidades de mejora para una operación más dinámica, la disponibilidad de los muelles, forma de atraque y la cantidad de barcos remolcadores son un claro ejemplo de elementos claves en la parte operativa. Razón por lo cual nos gustaría entender su perspectiva, respondiendo las siguientes, preguntas:

a. ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel operativo?

El pequeño gran inconveniente es el espacio físico de Puerto Caldera, por lo que se tenido que ver opciones de patios afuera del recinto portuario.

b. ¿Considera que nuestro país y El Salvador tienen la capacidad portuaria e infraestructura interna para poder manejar la carga y operación que requiere el proyecto?

El Salvador si el puerto de la Unión si tiene la capacidad, Puerto caldera no.

c. ¿Considera que existe un área de oportunidad en actuales procedimientos aduanales?

Si

7. Los costos que genera la implementación del ferry entre El Salvador y Costa Rica son importantes de contemplar, analizando la viabilidad financiera del proyecto, factores tales como tipo de combustible, velocidad del ferry, cantidad de barcos remolcadores, cantidad unidades, entre otros. Los anteriores son algunos de los factores que impactan la tarifa final que se tenga para el servicio. Razón por lo cual nos gustaría entender su punto de vista referente a la viabilidad del proyecto desde un punto financiero:

a. ¿Qué tan factible considera que es el proyecto a nivel financiero?

Muy factible, aún en Costa Rica las tarifas de Puerto son un poco más caras que las de El Salvador.

b. ¿Cuál considera que es el principal reto en términos de rentabilidad?

El volumen de camiones a transportar.

8. ¿Considera que este proyecto pueda incentivar el transporte multimodal en la región?

Si, ya el ahorro en tiempo y combustible de los camiones es notable y además de la seguridad del traslado.

9. Conocemos que otras empresas ya han realizado pruebas en puerto, ¿su empresa también ha realizado o están interesados en realizarlas?

La compañía que realizo la prueba no es de ferry, fue de un ROLL ON – ROLL OFF, de ahí la mala información de INCOP en su momento, nosotros estamos esperando que

la Aduana termine de ajustar el sistema TICA, hacer pruebas no lo vemos factible ya que eso genera un alto costo, iniciáramos el servicio directo una vez que esté listo aduanas.

10. ¿Cuál es el principal elemento en su empresa que dará un valor agregado al proyecto respecto de las empresas competidoras?

La experiencia y conocimiento que tenemos con este tipo de transporte, ya que contamos con servicio en el Golfo de México y Europa.

Anexo IV: Entrevista N°4

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Paola Orozco, Coordinadora del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC) del Ministerio de Comercio Exterior de Costa Rica (COMEX), el 15 de marzo de 2019.

1. ¿Es de conocimiento de COMEX el proyecto que pretende establecer un servicio transporte de mercancías en modalidad ferry para la movilización de mercancías entre el Puerto de la Unión en El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica?

Si, esta es una de las iniciativas a las cuales el Consejo Nacional de Facilitación del Comercio (CONAFAC) –órgano colegiado adscrito al Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) – da seguimiento para su implementación.

2. En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, ¿Es objetivo de COMEX establecer mecanismos que permitan la ejecución de este proyecto?

El proyecto de transporte multimodal en Costa Rica es liderado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, específicamente por el señor Viceministro de Infraestructura de dicha entidad. El rol que ha ejercido COMEX es de coordinación interinstitucional, para coadyuvar a que la institucionalidad pública costarricense complete los procedimientos técnicos y normativos para la operación del servicio de transporte multimodal. Asimismo, ha fungido como enlace en la coordinación bilateral con El Salvador.

- 3. Si la respuesta anterior es afirmativa por favor detalle los mecanismos que se planean brindar para la ejecución del proyecto. Si es negativa, favor exponer las razones para no dar apoyo al proyecto.**

Ver respuesta anterior.

- 4. ¿En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, es pretensión de COMEX ejecutar este proyecto en el corto o mediano plazo?**

Según se nos ha informado recientemente, la empresa interesada en ofrecer el servicio se encuentra completando los últimos detalles operativos para iniciar el servicio. Por parte de las instituciones públicas, éstas han completado sus procedimientos internos para la realización de sus procedimientos y controles.

- 5. En el supuesto de una importación o exportación de mercancías a nivel centroamericano por medio del ferry. ¿Bajo qué modalidad de transporte se debe regir de acuerdo con la legislación costarricense?; es decir, los procesos aduanales se deben realizar bajo una modalidad marítima y también terrestre por separado, o existe legislación específica para el tratamiento de mercancías bajo transporte multimodal?**

Código 01, Marítimo o Código 05 de Transporte Multimodal.

- 6. Si existiese forma de utilizar la modalidad de transporte multimodal, ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir y que documentación se debe presentar tanto para importación como para exportación?**

Para su información ver el procedimiento actual (Resolución RES-DGA-029-2019) sin embargo, el mismo está siendo objeto de actualización.

- 7. En caso de la exigencia de un procedimiento específico para el transporte multimodal, ¿Cuál es la base legal que sustenta estos requerimientos tanto a nivel país como a nivel centroamericano?**

Actualmente, la base legal es el Capítulo V del RECAUCA IV y para CR los artículos 543 al 566 del Reglamento de la LGA.

8. Cuál es la diferencia entre una Declaración Única Aduanera definida en la Ley General de Aduanas y la Declaración aduanera de tránsito multimodal descrita en el Manual de Procedimientos Aduaneros de febrero 2017.

El DUA es para el trámite de importación o exportación mientras que la DUT multimodal es un documento de transporte internacional.

9. ¿Es de su conocimiento que exista un BL conocido como BL MIXTO?, en caso de ser afirmativo, ¿Cuál es la diferencia con un BL regular?

No tenemos conocimiento

10. Actualmente SIECA aprobó la Declaración Única Centroamericana DUCA, ¿Qué viene a sustituir este documento con respecto a los que se utilizan en la actualidad?,

Para mayor información sobre la DUCA se sugiere revisar la Resolución 409-2018 del COMIECO.

11. ¿Cuál considera qué es el principal aporte del proyecto para el país?

Se adjunta presentación relativa al proyecto (ver Anexo XI)

Anexo V: Entrevista N°5

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Walter Delangton, Gerente Técnico de la Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO), el 18 de marzo de 2019.

12. ¿Es de conocimiento de CADEXCO el proyecto que pretende establecer un servicio transporte de mercancías en modalidad ferry para la movilización de mercancías entre el Puerto de la Unión en El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica?

Sí.

13. En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, ¿Esta la Cámara está interesada en apoyar que se dé la utilización de este tipo de transporte?

Sí, cualquier medida o herramienta para la facilitación del comercio es apoyada por nosotros.

14. ¿Cuál consideran que son los beneficios que esta modalidad de transporte (transporte multimodal) traería a los exportadores costarricenses?

Reducción de tiempos de espera en filas y trámites, a su vez, el tiempo de tránsito de origen a destino se reduciría considerablemente lo que nos haría más competitivos.

15. Considera que existan aspectos negativos en caso de llevar a cabo el proyecto, es decir que se vean afectadas las exportaciones de Costa Rica hacia El Salvador y Centroamérica, o los procesos que se dan en la actualidad. En caso de ser así cuales serían estos aspectos negativos.

Lo que vemos es que, una vez que el ferry comience a operar, tendrá aspectos positivos en términos de costos tanto en tiempo de tránsito como en la reducción de largas filas ante la aduana. Un aspecto negativo es que el proyecto no se lleve a cabo

ya que así pasó hace unos años cuando al parecer ya todo estaba listo para comenzar a operar y pues, ya se nos fueron 3 años desde eso.

16. Conocen cual es la legislación aplicable que rige el transporte multimodal a nivel nacional y centroamericano, en caso de ser afirmativa la respuesta cual es esta legislación y que documentos se deben presentar en la utilización de un transporte multimodal

Existe el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, sin embargo, no aplica para el Ferry. El tema de legislación y documentos se está tratando desde el ente técnico llamado CONAFAC (Consejo Nacional de Facilitación del Comercio) como órgano colegiado adscrito al Ministerio de Comercio Exterior según Ley N° 9430 del 04 de abril de 2017.

Anotación adicional: Consideramos que la operación del ferry entre Caldera y El Salvador es una alternativa que contribuiría con el transporte de mercancías entre la región, no obstante, este medio aún es insuficiente para las demandas del sector, ya que el flujo de furgones vía terrestre solo a Nicaragua es de aproximadamente 5.000 por mes y este embarque únicamente tendría capacidad para trasladar 100 furgones por recorrido. Es por esta razón que desde esta Cámara continuaremos trabajando articuladamente con las autoridades competentes en la búsqueda de soluciones alternas en el traslado marítimo que permitan mitigar el problema de traslados hacia Centroamérica.

Anexo VI: Entrevista N°6

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Mónica Segnini, Gerente General de Descarga S.A, empresa interesada en proveer el transporte multimodal, el 26 de marzo de 2019.

1. ¿Cuál considera qué es el principal aporte al país que brindaría el proyecto?

Este proyecto se trata de un nuevo servicio marítimo multimodal para el transporte o el intercambio comercial de mercancías en la región centroamericana, por lo que el principal aporte es ser una tercera alternativa para los exportadores de la región que le permitiría movilizar sus cargas de manera más competitiva, se dice que es una tercera alternativa porque ya existe el transporte terrestre, que es el más usado por la carretera interamericana a nivel de Centroamérica y algunas cargas que se mueven vía marítima o aérea, pero es muy poco lo que se puede mover porque no existe la alternativa competitiva para estos casos. Por esto, el Ferry al ser un servicio que tiene una frecuencia mínima de dos veces por semana para llevar cargas hacia el triángulo norte y desde el triángulo norte serviría como una nueva alternativa logística para los exportadores de la región.

2. ¿Cuál considera que es el principal reto para implementar el proyecto?

Principalmente que hemos empezado de cero, el proyecto no se trata solamente de un servicio marítimo, no es traer un barco y dar un servicio marítimo de puerto a puerto, es toda una opción logística lo que implica para exportadores y los importadores toda una tramitología aduanal y logística, entonces es un nuevo servicio de transporte que debe estar considerado en el procedimiento aduanero y logístico, a qué me refiero, que tiene que estar bien claro los pasos en sistema Tica o en el sistema de la SIECA, que ahora ya estamos hablando de la DUCA, también a la hora de establecer el valor aduanero, cual es el flete que se va a considerar porque al ser un transporte multimodal que combina el transporte marítimo y terrestre, tiene que estar bien claro en el procedimiento y en el sistema. La idea es que las cargas no se queden en puerto esperando un trámite engorroso y un cuello de botella en cada puerto porque no se tiene lista la tramitología entonces este ha sido el mayor reto, crear esa ruta logística y eficiente

y ágil a través de la digitalización de los procesos y la optimización de las horas de operación en cada puerto, eso es lo que más ha llevado tiempo en establecer el proceso de este nuevo servicio.

Otro de los retos es que el Puerto Caldera no tiene las condiciones para un ferry de los que operan en Europa y en Asia, con esto me refiero al tipo de muelle que hay para atracar los barcos, está construido para los barcos de contenedores y graneleros y no para este tipo de barco que es ferry que traen rampas especiales de un tamaño y altura específica y que por las mareas que tenemos en el Pacífico se torna complicado y no es cualquier barco o Ferry el que puede atracar.

3. ¿Los procesos que mencionan, ustedes los van a estipular y a proyectar como una opción y no están establecidos en la legislación cierto?

No, no están establecidos y se han venido trabajando con la DGA, eso lo tienen que aprobar la DGA tanto de Costa Rica como de El Salvador y eso es lo que hemos venido coordinando con ellos. Ya existe en el CAUCA el transporte multimodal pero ahora se trata de desarrollarlo en la legislación de cada país, es decir, de que se trata el transporte multimodal, como va a estar incluido en el proceso aduanero de importación o exportación cuando una carga ha sido movilizada mediante este tipo de transporte.

4. En la investigación que realizamos encontramos que existe un Reglamento de Transporte Multimodal y hay varias definiciones, por ejemplo, la de Declaración Multimodal, pero con base en lo que menciona, ¿ustedes no se apegarían a lo que hay sino más bien realizarían una propuesta para que sobre esta se trabaje?

No, si nos apegamos a lo que hay, pero el reglamento no es suficiente, está el proceso del sistema Tica y el de la SIECA, me refiero al detalle, cuando se va a hacer un DUA hay casillas y módulos preestablecidos en el sistema, por ejemplo si es transporte marítimo, terrestre o aéreo, si es modalidad de importación, importación temporal, Perfeccionamiento Activo o Zona Franca; todos ya están incluidos en el sistema pero nosotros tuvimos que solicitar que se incluyera también, por ejemplo, el trámite de

despachos anticipados en Puerto Caldera, mediante una DUT que se va a convertir en la DUCA, eso no existía porque la DUT se tramita a través de los puestos fronterizos terrestres y no marítimos como en este caso Caldera y Puerto La Unión y se tuvo que solicitar que se incluyera en el sistema, porque si se declaraba en el sistema que el puerto de ingreso en la DUT era La Unión-Caldera no lo iba a aceptar porque no existía, primero se tuvo que pedir que se incluyeran los puertos como parte de la ruta fiscal y en la ruta logística a nivel centroamericano. Después, que se permitiera que el flete cuando se calcula en un despacho se tuviera como flete completo declarado en el contrato de transporte multimodal, por lo que se tuvo que también incluir que debe existir ese contrato de transporte multimodal que va a incluir el flete marítimo y terrestre. Han sido muchos detalles los que se han tenido que afinar y hacer las pruebas en el sistema para saber que no se van a quedar pegados y que vamos a hablar el mismo lenguaje informático entre los dos puertos.

¿Por qué esto es importante? Porque no es un despacho marítimo común que yo duro 24 horas o 10 horas en un puerto esperando para sacar un despacho, eso se tiene que hacer en 4 horas lo más, porque no se puede quedar el barco ahí atracado y las unidades de transporte tienen que desembarcar e irse a su destino final entonces eso tiene que ser coincidente con el proceso aduanero que tiene que ser muy ágil. A eso es lo que me refiero a que no hace falta más legislación, sino al proceso en el sistema.

5. ¿A nivel legal si consideran factible la implementación del proyecto?

Totalmente.

6. ¿Es conocimiento de ustedes que exista algún otro documento que establezca lo que es el transporte multimodal, además de la LGA, RLGA y el Manual de Procedimientos?

Está el estudio del BID del transporte marítimo a corta distancia, que ahí sobre todo lo que explica es la necesidad de que la región cuente con ese servicio y se explica un poco de en qué consiste ese servicio. Después está el CAUCA, el RLGA y se han emitido algunas circulares al respecto.

7. ¿Con estas determinaciones que se han venido dando, como se mencionó de solicitar que se cambien algunas cosas en TICA, siempre quien lo va a aprobar es la DGA?

Correcto, pero si es a nivel regional es SIECA como lo que es la DUT y DUCA, aunque ya no hay nada que cambiar.

8. ¿Cuál es el tipo de barco que ustedes pretenden utilizar y cómo considera que este se ve afectado a nivel operativo y de infraestructura tanto en Costa Rica como El Salvador?

Las mareas del Pacífico que se conoce como resaca y que afecta tanto a los muelles de Caldera y de La Unión, requieren que la unidad o barco atraque a estribor, es decir de lado, este tipo de atraque se llama tipo mediterráneo, porque este tipo de atraque es más inseguro y con las mareas este tipo de barco no se puede tener estabilizado de la manera más segura que se necesita y los barcos que hay disponibles en el mercado internacional, los tipo Ferry que me permiten cargar y descargar las unidades de transporte completas, que incluyan los cabezales, son rampas que están en popa o en proa no a estribor, entonces ha sido una de las principales limitantes porque a pesar de que ya pedimos la autorización a la Autoridad Portuaria y a la División Marítima de Seguridad del MOPT de que nos permitieran traer un barco con atraque mediterráneo, esto implicaría que tengamos que costear adicionalmente un remolcador, para sostener el barco además de las anclas para que se mantenga estable mientras se hace la carga y descarga, sin embargo esto es muy riesgoso por la marea, entonces se ha tenido que adaptar el barco con una rampa a estribor lo cual es una inversión bastante grande y es una limitante también por la altura de los muelles. Los barcos que existen no están hechos con esa infraestructura y prácticamente se han tenido que adaptar el barco para que pueda operar en los muelles de La Unión y de Caldera.

9. ¿Este barco sería alquilado?

Si y nosotros seríamos el operador.

10. ¿A nivel operativo y de infraestructura consideran que el proyecto es viable y que se pueden subsanar todas estas deficiencias que se tienen?

Si, lo que pasa es que es complicado, pero es viable y se sigue avanzando.

11. ¿A nivel de empresas, sería una sola la que da el servicio o serían varias empresas?

Cualquiera lo puede realizar, pero solo nosotros hemos persistido en continuar con el proceso.

12. ¿No es un tipo de monopolio ni concesión?

No, es una licencia, como auxiliar de la función pública tuvimos que registrarnos como operadores de transporte multimodal y rendir una caución frente al Ministerio de Hacienda y hemos obtenido todos los permisos correspondientes, también como agentes marítimos en el MOPT, pero no está limitado solo a nosotros, cualquier otra empresa lo podría hacer.

13. En este caso nos queda claro que no se va a tratar de un transporte marítimo convencional, si no que va a venir a prestar el servicio completo, ¿ustedes subcontratarían a empresas terrestres para que terminen el traslado de las mercancías?

Exacto, las empresas de transporte terrestre son un aliado natural del servicio porque el barco lo que hace permitir que las unidades ingresen al barco y terminen su trayecto terrestre entregando las mercancías a su destino final, lo que hacen las unidades de transporte que actualmente están transitando por las carreteras centroamericanas es en vez de cruzar por Nicaragua se ahorran el trayecto terrestre, se suben al ferry, viajan el trayecto por mar y desembarcan en la Unión cuando van hacia el Triángulo del Norte y terminar la vía terrestre hacia Honduras, Guatemala o El Salvador. Igual cuando viene de esos tres países, carga en La Unión, se monta al ferry, hace el trayecto marítimo, desembarca en Puerto Caldera y termina vía terrestre en los destinos acá en Costa Rica o Panamá.

14. ¿Esta carga y descarga va a ser con la unidad de transporte y el contenedor o solamente el contenedor y este se engancha en otra unidad de transporte cuando llega a otro país?

No, es con la unidad de transporte y el contenedor tanto así que el chofer viaja con su unidad dentro del buque. Es el mismo chofer que estuvo en Guatemala, El Salvador o en Honduras con su unidad de transporte en la fábrica del cliente o en la planta del cliente, que cargó la unidad, se va al puerto carga la unidad dentro del buque, se engancha la unidad y el chofer viaja en el espacio que hay para los pasajeros en la unidad y cuando llega a Costa Rica es el mismo chofer que se sube a la unidad y la entrega. Por eso es por lo que va a haber tránsito de choferes centroamericanos en este servicio.

15. Conocemos que existen otros barcos que solo cargan los contenedores y se colocan a los cabezales que están en Costa Rica o El Salvador.

Si ese no es servicio multimodal, esos son los barcos de servicio marítimo tipo ro-ro porque son unidades con chasis rodante pero que no va con el cabezal ni con el chofer, son los choferes locales los que movilizan la carga.

16. ¿A nivel legal se estipula que para que sea multimodal tiene que ser con el cabezal?

Si, tiene que ser con el cabezal para que sea multimodal.

17. Si el hecho de que lo descarguen y utilicen otro cabezal sigue siendo multimodal porque se utiliza un único contrato.

No, no sería un único contrato, porque la diferencia con el cabezal es que va la DUT con la información del transportista, la placa del cabezal, el marchamo y toda la información desde origen hasta destino final, en cambio en este caso si puede cambiar el cabezal, el chofer, la placa, de hecho, tiene que cambiar porque no viajan ni los choferes ni los cabezales solo los contenedores con su chasis.

18. Se dice que el operador de transporte multimodal no es necesariamente el transportista y puede contratar otros transportistas.

Si, por ejemplo, yo soy operador de transporte multimodal pero no necesariamente soy la dueña de mis unidades de transporte, puedo subcontratar a otros dueños de otros operadores o transportistas.

19. ¿Eso no significa que puede contratar uno en El Salvador, montar el contenedor y contratar otro en Costa Rica porque eso se estaría viendo como un marítimo?

Si, eso sería un servicio un marítimo, es lo que hacen actualmente las empresas de transporte marítimo, como Maersk, Sealand, MSC; ellos traen sus contenedores y en puerto hay muchos choferes siempre esperando a recoger o dejar contenedores porque se encargan de dar el transporte de puerto hacia la fábrica o de la fábrica hacia el puerto, pero viajan en el barco solamente los contenedores, entonces es sólo un servicio marítimo y no es multimodal porque no es un servicio ininterrumpido sino que se interrumpe, es terrestre localmente pero se interrumpe en el puerto y pasa a ser marítimo, en el caso nuestro se combina el terrestre con el marítimo porque viaja la unidad terrestre completa con todo y chofer en el barco.

20. ¿Esto en vez de reducir costos no los incrementa por el tiempo que el chofer pasa en el barco sin ningún flete?

No, es lo contrario, estos choferes cuando viajan a Centroamérica en modo terrestre el tiempo y gasto son mayores y el tiempo para que se regresen con carga es mayor, en cambio el ferry les garantiza a ellos un tiempo más rápido y constante cada semana usando sus unidades más tiempo durante el mes. La idea es que sea más competitivo.

21. La idea es reducir tiempos y costos, pero si nos preguntamos la viabilidad en términos de costos mantener un ferry, así me dé más estabilidad y más ahorro en tiempo, ¿qué tan viable es económicamente?

Es viable siempre que haya demanda, porque si no la hay no es viable. Se necesita tener un compromiso por parte de los exportadores de uso del servicio en un porcentaje mínimo para que los costos den, porque no se trata de que yo vaya a cobrar tarifas altísimas si nadie las va a pagar, tiene que ser un acuerdo que incluya varios aspectos que son los costos que hay actualmente en el mercado, los cuales son el servicio terrestre, como un referente, los costos del flete marítimo y los costos locales de la entrega local porque hay que recordar que el chofer dueño de su unidad de transporte o el dueño de la unidad de transporte va a obtener siempre la ganancia de puerto a fábrica o viceversa, ese transporte lo va a seguir teniendo, haciendo y ganando el de transporte terrestre. A ese transporte terrestre se le suma el flete marítimo en el Ferry y ese sería el costo de la tarifa total.

22. ¿Cobrarían un total y se encargan de pagarle al transportista terrestre su parte?

Correcto.

23. En El Salvador, respecto a la capacidad portuaria y de infraestructura, ¿tienen alguna referencia?

El Salvador tiene mayor capacidad de infraestructura como predio de importación para el manejo de las unidades, ahí la plataforma del puerto no está utilizada o llena a su máxima capacidad como el de Puerto Caldera, pero en cuanto al tamaño del muelle, como se menciona, en cuanto a la altura y distancia del muelle con la marea alta y la marea baja, es igual que aquí en Costa Rica, entonces existe el mismo problema con la operación de la trampa del ferry, la adaptación es exactamente la misma.

24. Al ser una de las empresas que están más interesadas creemos que ya han realizado un estudio de costos o análisis para determinar la rentabilidad. ¿Es a partir de esto que ustedes si están interesados en continuar con el proyecto?

Si, no está a la vista la rentabilidad por eso es que nos interesa mucho ser eficientes en el proceso porque si no somos eficientes en cuanto a horas de operación en cada

puerto no llegamos a ese equilibrio financiero como primer punto; el segundo punto es que para que el servicio sea competitivo se debe contar con los predios de exportación tanto en Puerto La Unión como en Puerto Caldera, como se decía, en Puerto la Unión las instalaciones tienen los espacios disponibles para poder tener las unidades ahí, en el Puerto Caldera no lo tiene si no que hay un terreno aledaño que es propiedad del MOPT y en este caso nosotros hemos solicitado que se nos permita en calidad de préstamo el uso del predio para mantener las unidades de exportación ahí y que el proceso sea ágil, si el Estado no nos da eso como un permiso no es posible prestar el servicio, ya que yo no podría incrementar la tarifa al exportador porque ya no sería competitiva para efectos del exportador. Tercero, está el tema del barco, que el que nosotros necesitamos requiere el tema de la rampa y tiene que manejar aproximadamente un mínimo de 70 a 80 contenedores completos por viaje, dos viajes por semana de ida y dos de vuelta para que el servicio sea sostenible.

Del estudio de demanda que hicimos si hay demanda para manejar esos mínimos si la hay, en Costa Rica hay empresas grandes que movilizan grandes volúmenes como Unilever, Dos Pinos, la Coca-Cola, Walmart, Kimberly Clark, que semanalmente movilizan cargas hacia el Triángulo del Norte y de ahí hacia Costa Rica y Panamá y que nos hacen cumplir con esos mínimos, sin embargo, el tema está en la capacidad del barco, que el barco pueda tener la capacidad y espacio en sus pisos para cargar esa cantidad de unidades de transporte, porque las unidades de transporte que se utilizan para el tránsito terrestre centroamericano, rondan los 24 metros lineales, son unidades de transporte bastante grandes y eso limita bastante la capacidad de espacio en los buques porque en Europa generalmente son camiones más pequeños de 16 metros.

25. Si porque estamos hablando de 80 contenedores más 80 unidades de transporte.

Correcto, cada cabezal mide alrededor de 6 metros entonces eso ocupa gran cantidad de espacio. Se tiene que dar la combinación de todos esos factores para que se pueda dar el servicio.

26. Ahí tendría que ir también la tripulación y los pasajeros que serían todos los choferes.

Si y eso es un buen tema porque no todos los barcos traen las instalaciones para transportar a pasajeros y eso es un requisito de certificación a nivel internacional, yo no puedo traer un barco que sea sólo de transporte de carga y meter a los choferes ahí y que vayan montados en sus cabezales, eso es prohibido, a nivel internacional hay regulaciones de seguridad en transporte de pasajeros vía marítima que me obligan a mí a traer un barco que tenga las condiciones para que viajen pasajeros, lo que significa que hayan camarotes o asientos donde ellos puedan descansar más si voy a superar las 24 horas de tránsito, aunque nosotros estimamos que no vamos a superar esa cantidad pero siempre se necesita que haya espacio para el transporte de ellos, que haya comedor, que haya instalaciones para el servicio de comida para los pasajeros además de una serie de implementos de seguridad como los salvavidas, las balsas para un posible accidente, etc., tiene que estar equipada la unidad para el transporte de pasajeros entonces no es simplemente un barco de transporte de carga si no estar certificado también.

27. ¿Considera que el proyecto pueda incentivar el transporte multimodal en la región?

Si, absolutamente y es la idea, la región se presta para este servicio por el intercambio que hay, por la cercanía, se trata de un servicio de transporte marítimo de corta distancia según lo describe el BID y el Banco Mundial entonces sí creo que están las condiciones de mercado para que este servicio se dé y se vuelva ya una de las alternativas más utilizadas. En el proceso que hemos estado de implementación entre Costa Rica y El Salvador, ya nos han llamado de Guatemala y también están interesados los usuarios de transporte centroamericano de este país para dar el servicio en Puerto Quetzal, esto lo que hace es confirmar que si hay un interés del mercado de utilizar este servicio.

28. ¿A nivel legal no es posible dar un servicio de transporte con un barco tipo ro-ro porque no se considera multimodal?

Si se puede dar el servicio ro-ro, pero es un transporte marítimo y no un servicio multimodal completo como el que estamos ofreciendo nosotros.

29. Dado lo anterior, si otras empresas dan este servicio con el ro-ro, ¿no se podrían ajustar a la utilización del DUCA y a las modificaciones en TICA como un transporte multimodal?

No, operarían como opera cualquier naviera, se presenta el flete marítimo, el BL con el DUT y a la hora de hacer el despacho se hace igual a como se hace actualmente un despacho de importación o exportación marítima.

30. ¿El transporte multimodal vendría a reducir también documentos?

Si, en eso es lo que hemos venido trabajando, en que no me pidan duplicar documentos, que me pidan solo los documentos que son necesarios porque el sistema se tiene que adecuar, si yo hubiese querido empezar hace unos meses empiezo con un montón de documentos simplemente yo me adapto al sistema porque es lo que me pide para dar el servicio, pero yo me he negado a eso porque no me interesa de dar un servicio que sea otro cuello de botella y me genere otro montón de documentos, yo quiero un servicio ágil y como se mencionó, para que sea un servicio competitivo y le interese a los usuarios y a los exportadores tiene que ser una alternativa ágil, diferente y eficiente y que no duplique los documentos, esos son los ajustes que se mencionaban anteriormente, no son legales son ajustes del sistema, que no me pida esos documentos porque no se necesitan en este servicio. Si el DUT o la DUCA sustituye a la carta de porte y yo con solamente el DUT puedo hacer un tránsito internacional no me tienen que pedir otro documento adicional.

31. ¿Su empresa ha realizado alguna prueba entre ambos puertos?

No, hemos hecho pruebas sólo a nivel de sistema, en barco no porque el tenerlo ahí atracado tiene un costo de mínimo 30mil dólares al día. La empresa traerá el barco cuando ya todo esto esté, se hayan hecho las pruebas en el sistema y se haya garantizado lo anteriormente mencionado en cuanto a predios, en cuanto a la disposición

del puerto y de poder operar con la rampa que tenemos y eso ya esté autorizado, ahí ya el barco se traería para empezar a dar el servicio.

32. ¿En caso de que alguno de esos factores no se dé, afectaría totalmente la puesta en práctica del proyecto?

Si, tienen que darse todos los factores porque como se mencionó, para el equilibrio financiero y la opción logística competitiva tienen que darse todos los factores, porque si es el tema financiero, uno no hace negocios para estar perdiendo y nuestra empresa es una empresa de 45 años en el mercado y no se va a aventurar sin tener eso garantizado y dos, el servicio nacería muerto porque a qué exportador le va a interesar utilizar esta alternativa y darse cuenta de que resulta más engorrosa que el que se está usando ahora vía terrestre, que le metieron un atractivo de un servicio que le ahorra pasarse por 6 aduanas fronterizas y todas las demoras y demás, pero al final tardó más tiempo o le salió mucho más caro que como le había salido siempre, entonces tienen que darse todos los factores.

Anexo VII: Entrevista N°7

A continuación, se presenta la entrevista realizada a un funcionario de la Dirección General de Aduanas, el 2 de abril de 2019.

1. ¿Cuál es la perspectiva de la Dirección General de Aduanas respecto a la implementación del servicio de Ferry entre Costa Rica y El Salvador?

La perspectiva es que existe una empresa que está registrada como operador de transporte multimodal, es la empresa Descarga S.A y ha manifestado su intención de empezar a operar un Ferry en los próximos meses. No se tiene una fecha exacta porque como empresa privada, se está encargando de las coordinaciones y cumplimiento de requisitos y demás aspectos que tengan que cumplir para poder operar. La DGA como autoridad aduanera se está encargando de poner en disposición un procedimiento que sea factible para el ingreso de las unidades de transporte como la salida de ellas. Finalmente, la posición en específico está plasmada en la consulta pública del Plan Piloto.

2. ¿Es objetivo de la DGA establecer mecanismos que permitan la ejecución de este proyecto? Es de conocimiento de que aún hay temas que atender para que la implementación del ferry sea una realidad.

No necesariamente, la DGA readapta los sistemas para evitar que existan problemas, pero la empresa privada nunca se ha visto impedida en iniciar el proceso porque los procesos no estén listos.

3. ¿El hecho de que solo hay una empresa registrada se da porque solo ellos han mostrado interés o porque se asignó a ellos el proyecto?

No, es una cuestión de libre mercado, si hubiese tres empresas que presentaran sus documentos y hubieran caucionado, tendríamos tres ferry en este momento.

4. Respecto a la normativa, ¿se está aplicando la nacional o la vigente a nivel centroamericano?

A nivel Centroamérica solamente se tienen definiciones, mientras que a nivel nacional se tiene una modificación de hace 2 años y medio al Reglamento a la Ley General de Aduanas, donde en el artículo 55 hablan sobre transporte multimodal.

Desde esa óptica es la normativa vigente, pero por eso salió el plan piloto, porque se tiene que readaptar algunos temas o aspectos de esa normativa, por ejemplo, lo que se llama la Declaración Única de Transito Internacional, que no se va a utilizar en este caso, porque va a prevalecer el uso de la DUCA como documento para entrar por carretera o unidad de transporte multimodal.

5. ¿La DUCA se pretende usar en el transporte marítimo, aunque esté establecida para transporte terrestre?

Si, porque la DUCA viene a sustituir el DUT y existe una ruta fiscal establecida en la plataforma TIM que también va a estar establecida en la plataforma DUT, para que una unidad se pueda subir al ferry en puerto La Unión y se pueda bajar en puerto Caldera o viceversa.

6. Se ha encontrado la utilización de un BL mixto, ¿cómo se va a manejar en la implementación del Ferry?

Lo que prevalece ante todos los documentos aduaneros es el DUT o DUCA como documento de tránsito y este viene asociado, aunque no es lo correcto, a un manifiesto terrestre y a una factura o varias que vienen también detalladas en el DUT o DUCA. Para efectos de salida y entrada al país la empresa, que debe que estar autorizada como operador de transporte multimodal, tiene que hacer las transmisiones de los BL madres e hijos asociados a esa DUT, entonces vamos a tener un esquema en donde sobre todo en el ingreso de unidades, el manifiesto de ingreso tiene que traer el detalle de que por cada BL madre tiene que existir un BL hijo asociado a una única DUT. De hecho, tanto la unidad de transporte y el cabezal, que tienen que venir anexados, si no traen la DUT no pueden subirse al ferry en ninguno de los puertos, esa DUT tiene que venir declarada en el manifiesto marítimo.

7. ¿En el caso de multimodal si se quiere movilizar de El Salvador a Costa Rica se debe utilizar el BL normal?

El BL es un contrato de transporte entre el dueño de la mercancía y el dueño del transporte y es un tema de derecho privado, la DGA para efectos de control aduanero está solicitando que la unidad venga amparada a una DUT o DUCA y esta DUT o DUCA debe venir autorizada por la autoridad aduanera de El Salvador y que así mismo ese operador de transporte multimodal haya declarado esa DUT en un conocimiento de embarque marítimo que la respalda.

8. En el caso del proyecto, ¿la intención es que el cabezal venga unido a la unidad de transporte?

El RLGA, en el artículo 544a, indica que uno de los requisitos es que el cabezal debe venir enganchado al medio de transporte.

9. ¿El cabezal y la unidad de transporte deben tener la misma nacionalidad?

No, pero si tienen que estar inscritos como transportistas multimodal, es decir al hacerlo se inscribe los transportistas, las unidades o las placas y a los choferes.

10. ¿La inscripción es a nivel regional o a nivel país?

Es a nivel regional, existen bases de datos regionales que se usan para el TIM.

11. ¿Cuál considera, a nivel personal, que es el mayor aporte del proyecto al país?

Un aporte en la agilidad y sobre todo es una opción viable al problema político que hay con Nicaragua.

12. ¿Cuál considera, a nivel personal, que ha sido el principal reto que ha presentado el proyecto?

Es importante recordar que la prioridad para la Dirección General de Aduanas en este momento es el DUCA dado que el proyecto del Ferry está sujeto a la iniciativa privada y la dirección solamente brinda un servicio.

Como se mencionó, es una iniciativa de carácter privado entonces son los operadores privados los que marcan la pauta, no es un servicio público, el Estado no es el que está brindando el servicio, entonces si no tenemos oferentes que den el servicio y que consideren el negocio rentable entonces no se puede ejecutar.

Esto no es un servicio que da el Estado, el Estado da las factibilidades para que si los operadores privados quieren hacerlo lo puedan hacer, entonces depende de ellos. En el año 2015 se pensó que había un operador interesado, pero después de que hizo averiguaciones se dio cuenta de que no era negocio y el Gobierno no es responsable de lo que la empresa privada haga más se depende de la inversión privada para desarrollarlo.

13. ¿El Manual de Procedimientos que habla de transporte multimodal no está siendo contemplado en el Plan Piloto?

Hay elementos en el Manual que son coherentes o congruentes con el RLGA entonces hay apartados en ambos que no se pueden utilizar por razones operativas, como la Declaración Única de Transporte Multimodal que no se está aplicando. Precisamente para eso es el Plan Piloto, de este derivan modificaciones al Reglamento y al Manual.

Anexo VIII: Entrevista N°8

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Allan Lucas, propietario de Marítima Interoceánica, empresa proveedora de transporte multimodal, el 7 de mayo de 2019.

Con base en el archivo “Modelación de Tarifas Ferry”, se encuentran dos pestañas, la primera “escenario uno” se encuentra la tabla con tarifas para un barco que va a llevar carga con el cabezal y el chofer y el “escenario dos” es sin cabezal y sin chofer, es decir sólo el contenedor.

Escenario I:

Tabla 52: Escenario I con costos de barco que transporta cabezal y chofer

TARIFA POR APLICAR (CONCEPTO)	MONTO (\$)
Embarque y desembarque de pasajeros	(\$4,99- \$4,64)/ pasajero
Amarre y desamarre	(US\$0,14-\$US\$0,13)/TRB)
Estadía	(US\$0,39- US\$0,36)
	Metro eslora/hora
Limpieza de muelle	(US\$0,10- US\$0,09)/TM
Ingreso de vehículos al recinto portuario	(US\$0,51/vehículo)
Servicio de báscula	(US\$0,25/vehículo)
Muellaje de Importación	(US\$0,56 -US\$0,52)/TM
Muellaje de Exportación	(US\$0,44-US\$0,41)/TM
Ayudas a la Navegación	(US\$0,13/TRB)
Pilotaje	US\$0,04/TRB
Remolcaje	US\$0,32/TRB

Lanchaje	US\$0,04/TRB
----------	--------------

Embarque y desembarque de pasajeros: ejemplificando con un crucero, si un crucero llega a Calder y un pasajero sólo se baja a hacer tours, paga en Caldera un monto de 4.64 dólares por cada pasajero que se baja, pero si se baja y se queda en el país paga 4.99 dólares. Esto se paga por cada persona, si vienen tres personas se pagaría por cada una de estas.

Tipo de amarre y desamarre: la tarifa es 0.14 dólares por TRB, el TRB es Tonelaje de Registro Bruto, entonces consultando en la página www.marinetraffic.com donde aparece un mapamundi con varios puntos que representa cada uno un barco en el mundo y da las características de los barcos. En el buscador se coloca Lyktos y va a aparecer el tipo de barco, la foto del barco y las características:

Ilustración 34: Imagen de Barco Lyktos según Marine Traffic

The screenshot shows the MarineTraffic interface for the ship LYKTOS. Key details include:

- IMO:** 8401145
- MMSI:** 538001859
- Call Sign:** V7ET4
- Flag:** Marshall Is [MH]
- AIS Vessel Type:** Cargo - Hazard A (Major)
- Gross Tonnage:** 15375
- Deadweight:** 9200 t
- Length Overall x Breadth Extreme:** 160.51m x 22.51m
- Year Built:** 1986
- Status:** Active

Voyage Info:

- PA PCN:** 2019-02-26 11:47 LT (UTC-5)
- PANAMA ANCH ATLANTIC [PA]:** 2019-04-22 16:04 LT (UTC-5)
- Distance Travelled:** *****
- Predictive ETD:** *****
- Draught:** 5m
- Load Condition:** *****
- Speed recorded (Max / Average):** 7.9 / 7.0 knots

The main image shows the ship LYKTOS, a large cargo vessel, at sea. Below the main image are several smaller thumbnail photos of the ship from different angles.

Fuente: Live Map de Marine Traffic (2019)

Ilustración 35: Características del Barco Lyktos

Vessel Particulars		Last update: 2019-05-01 06:25:01
General		
> IMO:	8401145	
> Name:	LYKTOS	
> MMSI:	538001859	
> Vessel Type:	RO-RO CARGO	
> Gross Tonnage:	15375	
> Summer DWT:	9200 t	
> Build:	1986	
> Flag:	MARSHALL IS	

Fuente: Live Map de Marine Traffic (2019)

Donde dice IMO, es el número de “cédula” o “placa” del barco y a mano derecha donde dice Gross Tonnage, es el número que hay que utilizar o que se utiliza a nivel portuario para sacar las tarifas, así como el largo (Length Overall) de 160.51. Escogí este barco porque ese fue el barco que nosotros tuvimos en Caldera casi dos meses.

Continuando, para el amarre y desamarre serían los 0.14\$ por los 15375 de tonelaje bruto.

Estadía: se calcula el 0.39\$ por el metro de eslora (160.51) por la cantidad de horas que va a estar el barco.

Limpieza de muelle: es 0.10\$ por la cantidad de toneladas que se descargan.

Ingreso de vehículos al recinto portuario: costo que cuesta que un carro pase por el portón de la Sociedad Portuaria para entrar o salir a territorio costarricense.

Servicio de báscula: cada vez que entra y sale tiene que ser pesado para calcular el tonelaje que lleva de carga y por cada camión se paga 0.25\$.

Muellaje de Importación: 0.56\$ por tonelada métrica, si el barco lleva 150 camiones lleva 3750 toneladas, sería 0.56\$ por esas toneladas, cuando viene de El Salvador.

Muellaje de Exportación: igual que el muellaje de importación pero cuando se está cargando en Costa Rica.

Ayudas a la Navegación: es la tarifa portuaria que se le paga a INCOP que es de 0.13\$ por TRB.

Pilotaje, remolcaje y lanchaje: son tarifas que se le pagan a SAAM (Compañía de Remolcadores y Pilotos).

Como esta es la tarifa del camión con el chofer la tarifa es sumamente económica, por decirlo de una manera, entonces se muestra:

Tabla 53: Desglose de costos de contenedor vacío y lleno en Puerto Caldera

CARGA		
Contenedor Lleno	25	Ton
Contenedor Vacío	2.3	Ton Tara
	Tarifa de Importación	Exportación
Contenedor Vacío	\$1.5	\$1.2
Contenedor Lleno	\$16.5	\$13.5
Ingreso de vehículos al recinto portuario	\$0.51	
Servicio de báscula	\$0.25	
Pasajero	\$4.99	

TOTAL	\$23.77	\$19.73
-------	----------------	----------------

Bajo esta figura cada camión lleno cuesta 23.77 dólares. Además, respecto a la tarifa portuaria:

Tabla 54: Tarifas portuarias de un barco que transporte cabezal y chofer en Puerto Caldera

BUQUE	
Horas	8
TRB	15375
Eslora	160.51
Amarre y desamarre	\$2,153
Estadía	\$501
Ayudas a la Navegación	\$1,999
Pilotaje	\$615
Remolcaje	\$4,920
Lanchaje	\$615
TOTAL	\$10,802

El total de costos portuarios de este barco son \$10.802 sólo el barco, si fuéramos a llevar 100 camiones, serían en total:

Tabla 55: Costos totales por 100 contenedores en Puerto Caldera

Importación	Exportación	Total
\$2,376.80	\$1,973.20	\$4,350.00

Sumado el costo del barco en puerto serían:

Tabla 56: Costos total por 100 contenedores incluyendo el costo portuario en Puerto Caldera

Costo portuario en caldera en 8 horas
\$15,152.04

Esto es lo que costaría el barco en puerto para que pueda cargar y descargar en 8 horas, el detalle es que Sociedad Portuaria había sacado cálculos de que se podía durar hasta 32 horas, entonces con 32 horas serían 16mil dólares. Y finalmente, en el caso de La Unión andan en tarifas muy parecidas.

Escenario II:

Se tiene información más completa porque es la tabla que se usaba por la figura del barco de nosotros, tipo ro-ro.

Tabla 57: Escenario II con costos de un barco tipo RO-RO en Puerto Caldera

TARIFA PARA APLICAR (CONCEPTO)	MONTO (\$)
Embarque y desembarque de pasajeros	\$4,99-\$4,64/ pasajero
Amarre y desamarre	(US\$0,14- \$US\$0,13)/TRB)
Estadía	(US\$0,39- US\$0,36)
	/Metro eslora/hora
Limpieza de muelle	(US\$0,10- US\$0,09)/TM
Ingreso de vehículos al recinto portuario	(US\$0,51/vehículo)
Servicio de báscula	(US\$0,25/vehículo)
Muellaje de contenedor vacíos	\$1,30-\$1,21 (Unidad)

Muellaje de contenedor lleno	(US\$0,49- \$0,46) /TM
Ayudas a la Navegación	(US\$0,13/TRB)
Pilotaje	US\$0,04/TRB
Remolcaje	US\$0,32/TRB
Lanchaje	US\$0,04/TRB
Recepción y despacho de contenedores LLENOS (importación/exportación)	\$13.68-\$12.73 / contenedor
Carga/descarga de contenedor LLENOS (importación/exportación)	\$62.49-\$58.14 / contenedor
Transferencia de contenedores LLENOS (importación/exportación)	\$64.24-\$59.77 / contenedor
Recepción y despacho de contenedores VACÍOS (Importación/exportación)	\$13.68-\$12.73 / contenedor
Carga/descarga de contenedor VACÍOS (importación/exportación)	\$30.90-\$28.75 / contenedor
Transferencia de contenedores VACÍOS (importación/exportación)	\$33.06-\$30.76 / contenedor

Tabla 58: Desglose de costos de contenedor vacío y lleno en Puerto Caldera

CARGA		
Contenedor lleno	25	Ton
Contenedor vacío	2.3	Ton Tara

	Importación	Exportación
Contenedor vacío	78.94	78.94
Contenedor lleno	155.16	155.16
Ingreso de vehículos al recinto portuario	\$0.51	
Servicio de báscula	\$0.25	
Pasajero	\$0.00	
TOTAL	\$79.70	\$155.92
	Vacío	Lleno

La diferencia se ve entre un camión lleno y uno vacío, porque al ser un barco ro-ro se estaba considerando competencia directa de los barcos de contenedores entonces para no entrar en conflicto con NAVE (Cámara de Representantes de Líneas Navieras) decidieron utilizar la misma tarifa de contenedor para movilizar este tipo de carga de ferry sin cabezal. Entonces esta es la misma tarifa de un contenedor corriendo de un barco de contenedores.

Además, no hay costo de pasajero porque el chofer no viaja y bajo el mismo escenario de traer y llevar 100 contenedores se estarían pagando sólo de costo de contenedores 30mil dólares más los 10mil de costos portuarios y otros costos:

Tabla 59: Tarifas portuarias de un barco tipo RO-RO en Puerto Caldera

BUQUE	
Horas	8
TRB	15375
Eslora	135
Amarre y desamarre	\$2,15 3
Estadía	\$421
Ayudas a la Navegación	\$1,99 9
Pilotaje	\$615
Remolcaje	\$4,92 0
Lanchaje	\$615
TOTAL	\$10,7 22

Cada vez que el barco llega hay que pagarle a SENASA 200 dólares porque vaya a hacer una inspección, cualquier barco que venga a territorio nacional paga esto:

Tabla 60: Otros costos portuarios de Puerto Caldera

OTROS COSTOS PORTUARIOS	
MUNICIPALIDAD	\$215 (0.014\$ por TRB)
SENASA	\$200
DERECHO DE ZARPE (Entero para que capitania emita el zarpe)	\$50
TOTAL	\$555

Entonces en resumen:

Tabla 61: Costos totales de un barco tipo RO-RO en Puerto Caldera

Costo del barco y contenedores	\$ 26,869.05
Combustible	\$ 40,000.00
Costo por contenedor	\$ 268.69
Costo de combustible por contenedor	\$ 400.00

Total precio costo	\$ 668.69
Salario de tripulación del barco	-
Provisiones del barco	-
Costos fijos del barco (mensualidad por servicio de GPS, radio satelital, etc.)	-
Ganancia	-
Total	~ 850 dólares

Ese es el costo sin el costo del hotel, que con 100 personas debe tener 100 camarotes más 50 tripulantes más, sus provisiones, mantenimiento de la parte del hotel, salarios, cocinero, etc. Sumados podrían ser otros 800 dólares, entonces sólo costo son 1600 dólares. Como yo le decía a la gente, si yo voy a traer el barco que ustedes quieren pero eso le va a costar 2mil dólares, ¿qué me van a decir?, que se van por tierra. Esa pregunta quería que se la hicieran a la empresa Desacarga, para entender cómo pretendían cobrar 950 dólares para un barco con hotel. Siguen insistiendo que es viable pero no tienen el barco, ya vamos a llegar a junio y ella dijo que 17 de agosto ya iban a dar el servicio. Con estos números reales, es financieramente imposible traer un barco como el gobierno lo quiere.

1. Respecto a la consulta pública del Plan Piloto, ¿su empresa hizo comentarios al respecto?

No, ya que como experiencia con Hacienda ellos piensan que uno sólo busca el beneficio propio y no la verdad, todo lo que le hemos dicho a ustedes se lo presentamos

y dijimos a Aduanas y ellos han respondido que no les interesa la parte financiera sólo que entre dentro del modelo que está dentro de la Ley y el Reglamento.

2. ¿Si el Plan Piloto se aprueba se va a tener que trabajar con estas condiciones?

Exactamente. Cuando alguien traiga un barco y cobre 950 dólares para que no se monte nadie, porque tampoco les sirve a los transportistas y cuando se den cuenta de que a corto plazo por viaje están invirtiendo de 50mil a 100mil dólares, se cierra el negocio.

3. ¿Si se hicieran las modificaciones correspondientes en el Plan Piloto y se pudiera utilizar un barco tipo ro-ro, su empresa seguiría interesada en dar el servicio de transporte multimodal?

El gran problema, que nos dijeron a nosotros en una reunión con Procomer, fue que el barco estuvo aquí dos meses y el dueño de ese barco, de la compañía ANEC, una de las mejores compañías de ferry en el mundo, dijo que siempre le mentimos porque nunca íbamos a las reuniones o porque decíamos que la gente no decía nada del servicio, entonces lamentablemente qué referencias tiene el país referente a ese servicio, si el sólo dijo que le mentimos y no se quisieron montar al barco, además que las tarifas portuarias son sumamente excesivas porque lo que aquí te cuesta 150 dólares en Europa cuesta 15 dólares, entonces bajo ese modelo financiero a nadie le cierra.

4. ¿Cuál es el consumo de búnker de El Salvador a Costa Rica?

Son 50 mil dólares aproximadamente ida y vuelta, y el combustible era ISO-380, en el país no existe ese tipo de combustible entonces se va a Panamá a comprar.

5. ¿Cuántas son las millas náuticas entre un puerto y otro?

Las millas náuticas entre el puerto La Unión y puerto Caldera es de 380 millas náuticas.

6. ¿Cuál es la velocidad estimada del buque?

La velocidad del buque es de 17 nudos aproximadamente.

7. ¿Acorde con los costos cuál es el punto de equilibrio para que sea rentable?

Por el barco que utilizamos de 180 camiones son 80 camiones, más camiones nos generan ganancias y menos pérdidas. A una tarifa de aproximadamente \$750 ese es el punto de equilibrio.

Anexo IX: Entrevista N°9

A continuación, se presenta la entrevista realizada a Hazel Castrillo, funcionaria de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, el 04 de abril del 2019.

1. ¿Es de conocimiento de CEPA el proyecto que pretende establecer un servicio transporte de mercancías en modalidad ferry para la movilización de mercancías entre el Puerto de la Unión en El Salvador y Puerto Caldera en Costa Rica?

Si

2. En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, ¿Es objetivo de CEPA establecer mecanismos que permitan la ejecución de este proyecto?

Si

3. Si la respuesta anterior es afirmativa, por favor detalle los mecanismos que se planean brindar para la ejecución del proyecto. Si es negativa, favor exponer las razones para no dar apoyo al proyecto.

Desde que se concibió la idea del Proyecto Ferry en el año 2014, el Puerto de La Unión invirtió en la adecuación de instalaciones y sus correspondientes servicios básicos (agua y electricidad) para autoridades de control, agentes y operadores, se habilitaron áreas de parqueo de camiones y su iluminación, se construyeron portones de acceso y se colocaron casetas para el control del flujo vehicular por parte de las autoridades, se adecuó una oficina contenedor para controles adicionales de las autoridades, se habilitaron dos plataformas para revisión física de mercancías. Adicionalmente se pusieron en disposición de arrendamiento dos terrenos en el área extraportuaria para parqueo adicional de vehículos particulares y de carga en relación al proyecto. Se realizaron además muchas reuniones de trabajo con las autoridades gubernamentales para coordinar procedimientos, flujogramas, horarios de trabajo, etc. Todo lo anterior aún se mantiene a espera que el proyecto inicie.

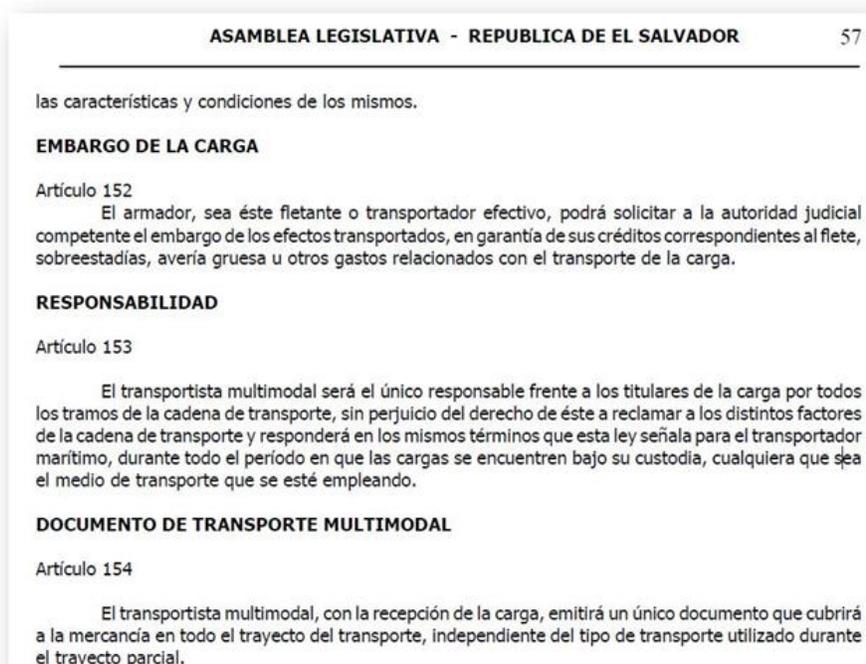
4. ¿En caso de ser afirmativa la respuesta a la pregunta anterior, es pretensión de CEPA ejecutar este proyecto en el corto o mediano plazo?

Siempre ha existido la apertura de que el proyecto inicie cuanto antes.

5. En el supuesto de una importación o exportación de mercancías a nivel centroamericano por medio del ferry. ¿Bajo qué modalidad de transporte se debe regir de acuerdo con la legislación salvadoreña?; es decir, los procesos aduanales se deben realizar bajo una modalidad marítima y también terrestre por separado, o existe legislación específica para el tratamiento de mercancías bajo transporte multimodal?

La Ley General Marítimo-Portuaria, en lo referente al transporte multimodal, establece lo siguiente:

Ilustración 36: Información sobre transporte multimodal en la Ley General Marítimo-Portuaria de El Salvador



La ley y procedimientos aduaneros de El Salvador también son consecuentes con dicha Ley de transporte marítimo.

6. Cuál es la legislación que utilizan en El Salvador y a nivel centroamericano para normar el transporte multimodal, por favor detallar el título o nombre del sustento legal y artículos aplicables.

REGLAMENTO DEL CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO
(RECAUCA)

CAPITULO V

TRANSPORTE MULTIMODAL

TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 403.– Se entiende por transporte multimodal el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia y responsabilidad, hasta otro lugar designado para su entrega, en el cual se cruza por lo menos una frontera.

OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 404.– El operador de transporte multimodal es la persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume ante el consignante la responsabilidad del transportista por su plena ejecución, pudiendo coincidir con el operador del transporte multimodal.

PRUEBA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Art. 405.– El documento que prueba la existencia del contrato de transporte multimodal puede ser obtenido por el Servicio Aduanero, a su requerimiento, por medio de transmisión electrónica de datos.

RESPONSABILIDAD

Art. 406.— El operador del contrato de transporte multimodal, sin perjuicio de su responsabilidad ante el consignante y consignatario, responde directa y personalmente, ante el Servicio Aduanero por el transporte de las mercancías amparadas al contrato. El operador es responsable directo de las consecuencias civiles y administrativas derivadas de las actuaciones de sus dependientes y, en forma solidaria, es responsable de las actuaciones de los subcontratistas, cuando de éstas se derive un perjuicio fiscal. El operador asume la responsabilidad desde que se hace cargo de las mercancías hasta su entrega al consignatario.

Una vez entregadas las mercancías en el lugar autorizado, el consignatario queda obligado al cumplimiento de los deberes y obligaciones tributarias establecidos en el Código y este Reglamento.

LEY DE SERVICIOS INTERNACIONALES

Art 2. i) Operador de transporte multimodal: Es la persona natural o jurídica que celebra un contrato de transporte multimodal; entendiéndose como tal, aquél en que las mercancías deben ser transportadas por al menos dos medios o modos de transporte diferentes, asumiendo ante el consignante la responsabilidad del transporte por su plena ejecución.

7. Si existiese forma de utilizar la modalidad de transporte multimodal, ¿Cuál es el procedimiento que se debe seguir y que documentación se debe presentar tanto para importación como para exportación?

Ver REGLAMENTO DEL CÓDIGO ADUANERO UNIFORME CENTROAMERICANO Artículos del 408 al 455. Se adjunta archivo con recopilación de leyes en materia aduanal y fiscal.

8. Actualmente SIECA aprobó la Declaración Única Centroamericana DUCA, ¿Qué viene a sustituir este documento con respecto a los que se utilizan en la actualidad?

Ver archivo adjunto DUCA

9. En Costa Rica actualmente existe un oferente debidamente registrado como Operador, para el servicio de ferry. ¿Existe algún oferente registrado en El Salvador? ¿O no existe esta figura actualmente?

En El Salvador hay agencias navieras que pueden representar a uno o más operadores de ferry. Aquí se maneja la figura de agente naviero.

10. Actualmente en Costa Rica la Dirección General de Aduanas, emitió un documento para consulta pública, con el fin de establecer el procedimiento específico para el funcionamiento del ferry. En este documento se mencionan varios puntos de los cuales quisiéramos conocer su opinión, es decir si están de acuerdo o no y cuál es su posición al respecto:

- **El documento para trámites aduaneros será el DUCA, aplicable para el transporte marítimo a nivel centroamericano.**

De acuerdo.

- **La modalidad del servicio de ferry contempla que se debe movilizar las unidades de transporte (contenedor) junto con la unidad motora (cabezal) durante todo el flujo, asimismo el conductor también debe permanecer en el ferry durante el viaje.**

De acuerdo.

11. ¿Cuál considera qué es el principal aporte del proyecto para El Salvador y los demás países Centroamericanos?

Facilitar por vía multimodal el movimiento transfronterizo de las mercancías, bajo esquemas de tránsito internacional más eficientes, competitivos y modernos.

Anexo XI: Presentación del Consejo Nacional de Facilitación del Comercio sobre el Ferry Costa Rica- El Salvador



**Conformación
y
Características**



Ferry Costa Rica El Salvador

Propósito y justificación del proyecto

Habilitar el servicio de transporte de mercancías entre Costa Rica y El Salvador, utilizando Puerto Caldera y Puerto La Unión.

Alcance:

¿Qué es?

Servicio de ferry multimodal entre Costa Rica y El Salvador para el transporte marítimo de mercancías entre países de la región centroamericana.

¿Qué no es?

Contrato de concesión.



Costa Rica: Puerto Caldera

- Se utilizará el muelle 3



Principales beneficios

- Disminución de tiempos de espera en pasos de frontera.
- Reducción de costos de transacción, ahorro de tiempo.
- Evitar daños o pérdidas de mercancías por incidentes en las carreteras y pasos fronterizos de Centroamérica.
- Reducción de los días de tránsito entre ambos países (de tres a uno).



Ferry Costa Rica – El Salvador



Premisas:

- Libre oferta / libre demanda.
- Ruta de transporte marítimo entre Puerto La Unión y Puerto Caldera.
- Tarifas portuarias fijadas por ARESEP.
- Definición de horarios y frecuencia del servicio sujetos a la negociación entre privados y a la demanda de este servicio por parte de los usuarios.

Ferry Costa Rica – El Salvador

Acciones realizadas:

- Reasignación de personal de otros puestos fronterizos.
- Ajustes a la normativa aduanera (RLGA).
- Ajustes a los sistemas informáticos.
- Búsqueda de alternativas de infraestructura, equipamiento y conectividad.

Situación actual:

- 3 empresas interesadas en brindar el servicio:

1 en código 01: carga marítima internacional.

2 en código 05: transporte multimodal.

	vrs	
• 325 Millas Nauticas		427 Millas
• 1 día de tránsito		3 días de tránsito



Inversionistas interesados pueden contactar a:

En El Salvador:

Nelson Edgardo Vanegas
Presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)
Correo electrónico: presidenciacepa@gmail.com
Tel. (503) 2537-1231.

En Costa Rica:

Juan Ramón Rivera
Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Puertos del
Pacífico
Correo electrónico: rjrivera@incop.go.cr
Tel. (506) 2634-9118.

Muchas gracias

facilitacion_comercio@comex.go.cr



Consejo Nacional de
Facilitación del Comercio