

**Proyecto Regional de USAID Para Comercio y Alianzas de Mercado
Implementado por Nathan Asociados Inc.
San Salvador, Septiembre 2014**

1. Contexto actual

Centroamérica es una región de 522 mil Km², lo cual representa un 20% de la extensión de la Unión Europea y prácticamente la misma extensión que España. La población total es de alrededor de los 44.5 millones de habitantes de los que al menos uno de cada cuatro viven bajo la línea de pobreza extrema. Cerca del 60% del PIB de la región se concentra entre El Salvador, Guatemala y Honduras, que agrupan además alrededor del 70% de la población regional y cerca 50% del total del producto exportado. Entre estos países se comercializan anualmente casi 90,000 toneladas métricas de papa, frijol y maíz, por citar solo algunos ejemplos de cadenas de valor que tienen un alto impacto en la seguridad alimentaria de la región.

Sin embargo, comercializar sus mercancías regionalmente requiere transitar por 14 pasos fronterizos, que se conectan por una red de más de 3 mil km de carreteras. Según datos recabados por el Proyecto Regional de USAID Para Comercio y Alianzas de Mercado, un transporte comercial utiliza en la actualidad un promedio cercano a los 6 días para atravesar el istmo, desde Guatemala hasta Panamá, lo que en promedio significa una velocidad de 21Km/h. Por lo tanto, el elevado costo de la logística, exportación e importación de alimentos, dificulta el traslado de los productos agrícolas en el istmo y aumenta su precio, reduciendo su acceso a nivel regional e impactando indiscutiblemente en las poblaciones más vulnerables a la inseguridad alimentaria.

2. Resultados – El costo del *status quo*

Durante la evaluación inicial de tiempos y costos de transporte y logística en la región de productos agropecuarios, hemos encontrado resultados reveladores como por ejemplo: en el corredor logístico entre el altiplano de Guatemala-San Salvador por la costa del Pacífico, el tiempo promedio de viaje se colocó en las 7.5 horas, sin embargo y aunque el tiempo de cruce promedio por la frontera fue de 3.5 horas, el tiempo máximo registrado es de 14.5 horas, es decir, el tiempo de cruce por la frontera puede llegar a duplicar el tiempo de traslado.

Por otra parte y después de seis meses de observaciones una vez que los embarques inician los trámites en las oficinas de gobierno (aduanas, migración, sanidad animal y vegetal, etc.), se registraron tiempos completamente variables para realizar la exportación e importación que van desde menos de 2 horas, hasta más de 7 horas en la misma frontera y bajo las mismas condiciones. Sin embargo se han documentado tiempos de hasta 2 días en el peor de los casos, en ciertas fronteras de la región. Solo en este período se han documentado interrupciones en los procedimientos de frontera de 416 horas por interrupciones de flujo eléctrico, fallas en los sistemas informáticos o paros laborales, lo que en algunas fronteras específicas significó cerca del 20% del tiempo efectivo de atención.

En cuanto a la información disponible en las plataformas electrónicas utilizadas por los países, en un estudio reciente realizado por el Proyecto, se precisó que El *factor de información*, que indica la relación que existe entre la cantidad de información requerida para realizar los trámites de importación y exportación y la información disponible en plataformas virtuales, es del 60% en la región; es decir, todavía mucha información debe ingresarse manualmente a los sistemas o estos no se comunican entre países. Bajo esta realidad, por ejemplo en el corredor Pacífico, los costos totales para cargas comerciales entre dos países variaron entre los US\$417 para la carga no refrigerada y los US\$771 para la carga refrigerada. Por lo tanto, el costo por tonelada métrica por libra de carga refrigerada es del orden de los US\$0.21, comparable con algunos trayectos en el África septentrional, pero muy lejos de la mayoría de los corredores logísticos de similares dimensiones en Sudamérica, Estados Unidos y Europa (menor de US\$0.08). El costo de oportunidad calculado debido a los obstáculos logísticos para estas se calculó en alrededor del 30%. Sin embargo, otros costos directos, como el consumo de combustible adicional por el encendido y apagado de las unidades de transporte (en ciertas fronteras es de más de 30 veces en promedio), debe sumarse a este valor.

Centroamérica está perdiendo con esta realidad buena parte de la ventaja competitiva que le otorga su posición geográfica. Los costos de traslado de productos, logísticos y de exportación e importación, impactan directamente en los costos de distribución y por lo tanto el precio de los alimentos claves para la seguridad

alimentaria de la región. Cualquier medida que se tome para mejorar la eficiencia en el transporte, debería impactar positivamente en su disponibilidad.

3. **Algunas medidas recomendadas**

- A. Consolidar la plataforma de evaluación y monitoreo por corredor económico y medir continuamente los tiempos, costos y confiabilidad del transporte de mercancías en Centroamérica, haciendo uso de la tecnología disponible (cámaras WEB, dispositivos GPC, etc.), con un costo de implementación bajo y una alta confiabilidad. Esto permitirá identificar los puntos de mejora y los efectos en el costo de la logística de las medidas y cambios en las fronteras realizados por los sectores públicos y privados. Además permitirá comprometerse de manera nacional y regional con metas realistas, basadas en la línea base actual. El uso de tecnología como cámaras web y compartir datos de GPS así como otros instrumentos nos permiten recibir y transmitir datos de manera rápida y económica.
- B. Homologar los pasos fronterizos con las siguientes medidas:
 - a. Creación de un solo documento para tránsito de Unidades de transporte vacías, lo que significa homologar los 6 distintos documentos actuales y reducir al menos el 50% del tiempo de cruce de por lo menos un 30% de unidades de transporte.
 - b. Manifiesto/FAUCA electrónico anticipado, que implica predictibilidad de la información para asignar cantidad de recurso humano que esté presente de acuerdo a la demanda del servicio.
 - c. Automatizar datos para migración lo que evitará los procesos de registro actual de los conductores cuando crucen.
- C. Mejorar las capacidades de funcionarios en pasos fronterizos a través de programas de capacitación adaptados a sus necesidades, como el Programa de certificación en línea en Facilitación de Comercio planificado por el Proyecto.
- D. Homologar los procedimientos para las inspecciones fito-zoosanitarias y el manejo de cuarentenas en la región.

La aplicación de estas medidas están actualmente en discusión por un equipo de trabajo de alto nivel dirigido por Comieco y acompañado por SIECA, con el apoyo técnico del BID y USAID, con el fin de ofrecer soporte técnico a los países centroamericanos en dar cumplimiento a los Acuerdos 9 y 10 de la Declaración de los mandatarios del Sistema de Integración Centroamericana (SICA), establecida el 27 de junio de 2014 en República Dominicana. Esta declaración incluye el desarrollo e implementación de medidas de facilitación de comercio regional, con especial énfasis en la gestión de fronteras y coordinado la elaboración de una propuesta homologada de procedimientos de control, así como un conjunto de indicadores regionales para darle seguimiento al progreso de estas medidas.