



Retos y desafíos del sector logístico de CA tras el COVID-19

Expertos y actores claves de la región visualizan varias tendencias, entre éstas: la agenda de descarbonización, mayores índices de automatización, de resiliencia, de sostenibilidad, digitalización de la infraestructura, ampliar la modernización de los puestos de frontera de cara al 2025 y reforzar la seguridad vial en el Corredor del Pacífico.

Para acelerar la recuperación económica tras el COVID-19, los países de América Latina y el Caribe deben invertir más y mejor en infraestructura, ya que esta genera empleos, mejora la distribución del ingreso e integra la región al mundo. Para maximizar el impacto se debe invertir en la digitalización de los servicios de infraestructura y en infraestructura sostenible y amigable con el medio ambiente, señalan expertos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

¿Qué hace a una infraestructura ambientalmente sostenible? Debe tener tres atributos. Primero, que sus efectos adversos sobre el clima global sean mínimos segundo, que sea resiliente a los efectos del cambio climático y, tercero, que tenga efectos mínimos sobre los recursos naturales y los ambientes locales.

Para América Latina y el Caribe, como para todas las regiones del mundo, lograr neutralidad de carbono en las próximas décadas será un desafío, señalan los expertos del BID en el informe 'Infraestructura sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post COVID-19 de América Latina y el Caribe: un camino hacia más empleo, integración y crecimiento'.

La región representa el 9% de la población mundial pero genera 12% de las emisiones de CO₂. Las dos mayores fuentes de carbono y de otros gases de efecto invernadero son la generación de energía y la producción de alimentos.

"El uso de combustibles fósiles para el transporte y la electricidad da cuenta de cerca de 70% de las emisiones totales de CO₂ de América Latina y el Caribe. Entre 1990 y 2014, estas emisiones aumentaron 87%", aseguran los autores del informe señalado antes.

"Para hacer la transición hacia cero emisiones de carbono habrá que superar varios obstáculos. El principal es asegurar que las prácticas de planificación y empresariales adopten tecnologías compatibles con la descarbonización. La buena noticia es que

proveer servicios de energía y transporte neutrales en carbono para 2050 es técnicamente posible", agregan.

Isabel Granada y Néstor Roa, especialista sénior de Transporte y Jefe de la División de Transporte del BID, respectivamente, señalaron a E&N que Centroamérica está evolucionando hacia agendas más especializadas, hacia la descarbonización, y aseguró que la institución multilateral ha estimado que si se llevan adelante en los próximos 30 años iniciativas en materia de descarbonización, los beneficios para la región podrían ascender a más de US\$40.000 millones, atribuibles a industrias como transporte, agricultura y otros.

LA AGENDA DE DESCARBONIZACIÓN

Marianela Dengo de Obaldía, vicepresidente de Comunicación e Imagen Corporativa de la Autoridad del Canal de Panamá, confirmó a E&N que a nivel global, a mediano plazo, la industria de transporte y logística se está moviendo hacia la descarbonización en sus operaciones, por tanto, el Canal de Panamá ha iniciado un proceso de descarbonización, con el objetivo de convertirse en carbono neutral para el año 2030.

"Esto significa que reduciremos las emisiones al máximo, eliminando el consumo de combustibles fósiles en nuestras operaciones, mediante la adquisición de lanchas, vehículos, y remolcadores que operen con energías más limpias", señaló.

Esto también, agregó, incluye los programas de conservación y reforestación en la cuenca del Canal, promover el uso de buques más "verdes", y las contribuciones que la ruta por Panamá le ofrece al mundo al ser la más corta para mover mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico, lo que conlleva una reducción en las emisiones de dióxido de carbono generadas por las navieras que utilizan la vía interoceánica.

"La tendencia hacia el uso de energías limpias también abre mayores posibilidades al tránsito de buques que transportan energía, y le ofrece al país la posibilidad de convertirse en un corredor por medio del cual

INVERSIONES EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE CENTROAMÉRICA

(DEL BID Y DEL BCIE)

US\$1.760

MILLONES HA INVERTIDO EL BID EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS EN PROGRAMAS DE TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA

US\$300

MILLONES HA INVERTIDO EL BID EN PROGRAMAS DE PASOS DE FRONTERA EN CENTROAMÉRICA

US\$3.000

MILLONES HA DESEMBOLSADO EL BCIE EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO, EN EL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL

US\$2,2

MILLONES HA OTORGADO EL BCIE PARA ESTUDIOS PARA EL TREN RÁPIDO DE PASAJEROS EN LA GRAN ÁREA METROPOLITANA DE SAN JOSÉ, CR.

US\$1,6

MILLONES DESEMBOLSADOS POR BCIE PARA ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ELÉCTRICO LIMONENSE DE CARGA.

US\$450

MILES OTORGÓ BCIE PARA EXPLORAR VIABILIDAD DE LA RED FERROVIARIA DEL PACÍFICO DE EL SALVADOR.



BCIE APOYA UNA LOGÍSTICA COMPETITIVA Y SUSTENTABLE



Dr. Dante Mossi,
Presidente Ejecutivo del BCIE

¿Cuál es el diagnóstico del BCIE con respecto al sector logístico de Centroamérica? ¿Cuáles son las fortalezas y debilidades de la subregión?

Centroamérica ha desarrollado un sistema logístico formidable que conecta el mercado regional, que incluye una red de carreteras, puertos, aeropuertos y tratados de libre comercio que le permite competir en una economía globalizada. Su fortaleza es que es relativamente fácil mover carga desde o hacia cualquier país miembro del SICA en una forma competitiva, no obstante, su desafío es cómo ser resiliente al cambio climático que ha obligado a reconstruir alguna parte de esa red en algún país en algún momento.

¿Cuánto financiamiento ha desembolsado BCIE en el último quinquenio para el sector logística e infraestructura en la subregión y por país?

El BCIE ha desembolsado un aproximado de US\$3.000 millones en infraestructura en la región centroamericana, y hemos planificado elevar estos niveles a unos US\$15.000 millones, con cofinanciamientos de los países amigos,

destacando al apoyo de la Unión Europea, Corea, China Taiwán, Estados Unidos, entre otros.

¿Cuáles son las prioridades definidas por el BCIE para el sector logístico en la Centroamérica y en cada país?

Para el BCIE es esencial colaborar con los países miembros en reconocer temprano las prioridades de inversión para preparar proyectos de factibilidad, los que el BCIE puede financiar de manera contingencial. Es decir, si el proyecto es factible, y este se lleva a cabo, el valor del estudio se carga al préstamo resultante, si el proyecto no es factible, el BCIE retiene el estudio como propio, sin cobrárselo al país cliente. Asimismo, deseamos continuar apoyando los esfuerzos de aligerar los trámites entre los países y que el segundo socio más importante de Centroamérica, que es la misma Centroamérica, sea atendido de una manera eficiente.

¿Han cambiado las prioridades del BCIE para ese sector a raíz de la pandemia de COVID-19 y los huracanes Eta e Iota?

Las prioridades de inversión fueron desplaza-

das por las inversiones de reactivación ante el COVID-19 y las tormentas Eta e Iota, no obstante, los planes de mediano plazo se mantienen. Estas inversiones, denominadas en apoyo de la revolución industrial de la región, incluye la reintroducción de los trenes, eléctricos, el uso del gas natural, electromovilidad, etc. Asimismo, como resultado de la emergencia sanitaria causada por el COVID-19 y con el apoyo de Corea, lanzaremos el primer bioparque de vacunas e insumos médicos regional.

En Costa Rica se informa que BCIE está apoyando estudios de factibilidad de trenes eléctricos en la capital y en el Caribe, así como, mejoras en la infraestructura vial; mientras en Nicaragua son tramos de carreteras de cara a sectores productivos del país. ¿Cuáles son los proyectos insignia en Infraestructura y Logística que está apoyando el BCIE en cada país?

El proyecto del tren eléctrico de San José es un ejemplo para toda Centroamérica, por ser un proyecto innovador, y sustentable. Queremos replicar este caso en el resto de la región, asimismo tenemos proyectos carreteros en toda la región,

como también asistir en la interconexión eléctrica entre Panamá y Colombia y lograr la primera infraestructura verdaderamente intercontinental.

En el caso de Honduras, estamos apoyando en la construcción de varias represas de tierra de mayor calado, que le den vida al corredor seco, al mitigar las inundaciones y suministrar agua para consumo humano y de riego, y en República Dominicana vemos la terminación de la represa de Monte Grande, que es un ejemplo para toda la región del corredor seco. Vemos también la posibilidad de apoyar los esfuerzos del sector privado por el uso del gas natural y el uso de la electromovilidad para el transporte.

¿Cuáles son los principales retos y desafíos de la subregión en el sector logístico?

El reto de la región es cómo avanzar en evolucionar esta red a una de menor costo y con mayor eficiencia. La red sufre problemas de mantenimiento o reemplazo deficiente, y fallas debido a los eventos naturales que la afectan. El desafío es cómo financiar esta red, frente al cual mucho de la región ha buscado las Alianzas Público Privadas (APPs) que permitan que el financiamiento del

sector privado sea integral en este reto.

¿Cuáles son las prioridades a atender para ser una subregión más eficiente y por ende, más competitiva?

En cuanto a las distintas prioridades de financiamiento y planeación, también es necesario agilizar los pasos fronterizos. El ejemplo logrado en la aduana de Corinto entre Guatemala y Honduras puede ser replicado fácilmente en otras fronteras, donde se redujo el tiempo de paso aduanal de ocho horas a quince minutos. La infraestructura vial puede ser de primer mundo, pero los trámites aduaneros aún requieren de mayor modernización y armonización.

¿Cuáles definiría que son o serían las tendencias para el sector logístico post COVID-19?

La clara tendencia es a tener una logística competitiva y sustentable. Innovar y construir de una manera resiliente, ya que el cambio climático nos requiere un mejor esfuerzo en adaptar nuestra infraestructura a tormentas tropicales más frecuentes, a utilizar de manera más inteligente el comercio marítimo y conectarnos mejor con el Caribe.

se mueva la carga energética de los Estados Unidos hacia los mercados de consumo en Asia”, agregó.

Por su parte, Erick Barboza, Director Comercial de AERIS, empresa concesionaria del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, confirmó que la terminal aérea sigue avanzando en la ruta con la certificación Airport Carbon Accreditation, que cuenta con cuatro niveles. Al 5 de febrero de 2020, las operaciones de AERIS habían logrado pasar al nivel 2.

El estatus logrado se otorgó tras proporcionar evidencia de procedimientos eficaces de gestión de carbono y mediante esfuerzos orientados hacia el cambio tecnológico, para la reducción del consumo de energía eléctrica.

Para alcanzar el tercer nivel del certificado tendrá que integrar la participación de terceros en la reducción de emisiones, por ejemplo, compañías aéreas y diversos proveedores de servicios: operadores de tierra independientes, empresas de catering, control de tráfico aéreo y otros que traba-

BID insiste en invertir más y mejor

1 Estudios especializados estiman que las necesidades de inversión anual en infraestructura se sitúan entre un 4% y un 7% del Producto Interno Bruto (PIB) de cada país.

2 Entre 2008 y 2017, los países de la región de América Latina y el Caribe invirtieron en promedio un 2,8% de su PIB en infraestructura, de estos, 2,3% desde el sector público.

3 Resulta entonces que América Latina y el Caribe deben invertir más en infraestructura y, al mismo tiempo, debería aumentar la eficiencia de los recursos asignados.

jan en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

A la fecha, Barboza indicó que conectan con 26 ciudades del mundo, habiendo recuperado las conexiones de los mercados más importantes de Norteamérica, de Centroamérica, de México, del América del Sur y de Europa.

“Conocer las mejores prácticas de la región y de la industria permitió que desde 2018 AERIS priorizara la inversión tecnológica para mejorar la eficiencia del aeropuerto y la experiencia misma de los viajeros”, dijo Barboza a E&N.

A su vez, la terminal aérea internacional Daniel Oduber, que opera CORIPORT en Guanacaste, Liberia, cuenta con la Acreditación de Carbono para Aeropuertos (ACA), un programa del Consejo Internacional de Aeropuertos.

César Jaramillo, Gerente General de CORIPORT, que tiene la concesión de operación del aeropuerto Guanacaste desde 2010, indicó que la terminal cuenta ahora con el nivel 2 de la acreditación, el cual

se refiere a la reducción de emisiones de carbono. Esta acreditación se suma a la certificación de Carbono Neutralidad que posee la terminal, y que fue otorgada por la Universidad EARTH.

“El aeropuerto Guanacaste, miembro de la red de 52 aeropuertos de Vinci, se mantiene actualizado con las nuevas tecnologías, que se ajustan a las necesidades del país y las necesidades de la terminal”, dijo Jaramillo a E&N.

OTRAS TENDENCIAS

Además de la tendencia hacia la descarbonización, los expertos del BID refieren que también se debe buscar limitar la degradación del ambiente local y de los recursos naturales, así como velar por la resiliencia tanto a los efectos físicos directos del cambio climático y a los riesgos regulatorios y de política asociados al cambio climático.

En ese aspecto, Dengo de Obadía, vicepresidente de Comunicación e Imagen Corporativa de la Autoridad del Canal, reconoció que el principal reto que enfrenta



El Canal de Panamá registró un aumento del 1,2% en el movimiento de carga en 2020.

el Canal de Panamá es asegurar la disponibilidad de agua para la población y las operaciones del Canal.

“Los cambios en patrones de lluvia impactaron el año pasado la disponibilidad de agua para el tránsito de buques, lo que nos llevó a adoptar medidas de conservación de agua y establecer un cargo por agua dulce. El Canal estará realizando inversiones por un monto estimado de US\$2.000 millones en proyectos hídricos que garanticen la disponibilidad de agua en la calidad, cantidad y con el control necesario para suplir las necesidades de los próximos 50 años”, apuntó.

Además de limitar la gradación del ambiente local y de los recursos, otra tendencia es utilizar materiales de construcción más resistentes y garantizar el mantenimiento adecuado de las estructuras.

En ese sentido, Granada y Roa, especialistas de la División de Transporte del BID, refirieron que el Corredor Pacífico,



PRESIDENTE DE COEL

DESAFÍO LOGÍSTICO: AGILIZAR LOS PASOS DE FRONTERA DE LA REGIÓN

Los principales retos que enfrenta la región de Centroamérica en materia logística, corresponden a desarrollar la digitalización de procesos y desburocratización de las gestiones en el sector público, el mantenimiento apropiado de la infraestructura construida y, finalmente, ampliar la capacidad portuaria en el Pacífico, valoró Rodolfo De la Guardia, presidente del Consejo Empresarial Logístico (COEL), de Panamá.

Además de los retos apuntados antes, De la Guardia señaló que otros desafíos para la región en el sector logístico son los siguientes: una mayor integración regional que permita capitalizar la infraestructura ya instalada, agilizar los pasos de frontera porque hoy en día representan el cuello de botella principal para el flujo de la carga en la región, mejorar

la infraestructura, sobre todo en el Triángulo del Norte, ampliando a cuatro carriles y asegurando el mantenimiento y buen estado de la infraestructura y; finalmente, romper con las barreras impuestas por cada país en cuanto al libre flujo de la carga.

“Las tendencias predominantes están directamente relacionadas con la facilitación del comercio por parte de los gobiernos y la continuidad del desarrollo de la digitalización de trámites e integración interinstitucional de los procesos relacionados con los flujos logísticos, aspirando a la unificación de los mismos, bajo esquemas como ventanillas únicas de comercio exterior y logística, además de la consolidación institucional bajo una dirección con mando, jurisdicción e iniciativa legislativa”, apuntó.



Rodolfo De la Guardia,
Presidente del Consejo Empresarial Logístico de Panamá.

que funge como eje articulador, tiene más de 76% de su longitud mejorados, es decir, con obras concluidas o sin necesidad de intervención.

Esta ruta de 2.140 kilómetros de extensión y por donde circulan a diario unos 9.000 vehículos en promedio, tiene una función fundamental para los bienes comerciados en la región por vía terrestre y es la más corta entre el paso fronterizo de Tecún-Umán, en Guatemala, hasta la entrada al Canal de Panamá. Su optimización y monitoreo representa una importante oportunidad de integración y desarrollo regional.

En febrero pasado, el BID presentó la herramienta de visualización Geo-Data Corredor Pacífico, que presenta un diagnóstico integral del estado de la infraestructura física de la red vial del corredor en tiempo real, con una propuesta de intervenciones y un plan de inversiones.

Este visualizador presenta videos completos para los 2.140 kilómetros del Corredor Pacífico con puntos de geolocalización

EL PROYECTO CORREDOR PACÍFICO 2.0 DEL BID EVALUARÁ LOS TRAMOS VIALES EN LOS 2.140 KILOMETROS DE LA RUTA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y REDUCIR LA ELEVADA TASA DE FATALIDAD.

en un tablero o ‘dashboard’.

Los expertos Granada y Roa destacan que junto a la necesidad de mejorar y agilizar el tránsito de la carga terrestre, ha surgido también otra tendencia, referida a la seguridad vial. Ambos especialistas confirmaron que la tasa de fatalidad en Centroamérica está por encima de las de América Latina y el Caribe.

Con el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP por sus siglas en inglés), impulsan el nuevo proyecto, iRAP Corredor Pacífico 2.0, que consiste en la evaluación del Corredor Pacífico, que va desde Guatemala hasta Panamá, para identificar los tramos viales de alto riesgo, se pueden seleccionar y priorizar medidas específicas para mejorar la seguridad vial, así como crear un nuevo plan de inversiones que ayuden a reducir significativamente las víctimas.

Se proyecta que pueden evitarse 65.308 fatalidades y se ahorraría US\$265,1 millones en accidentes graves en 20 años.

LA RUTA DE LOS PASOS DE FRONTERA

Margarita Libby, Especialista líder del Sector Integración y Comercio del BID, explicó que el apoyo del organismo multilateral es parte de un trabajo sistémico, que pretende aumentar la competitividad de los flujos de carga terrestre de Centroamérica para el 2025, con el propósito de convertirla en una región atractiva para capital nacional y extranjero por su eficiencia en el encadenamiento productivo.

Tras modernizar el paso de frontera de Peñas Blancas, entre Nicaragua y Costa Rica, así como el paso de frontera de Guasaule, entre Nicaragua y Honduras, indicó que proyectan que Panamá iniciará la modernización de Paso Canoas en el primer semestre de 2021, y de Guabito en el segundo semestre 2022.

Por su parte, Costa Rica iniciará la modernización de sus puestos fronterizos con Panamá en 2022.

Para el 2025, espera que se habrán actualizado todos los puestos de Panamá con Costa Rica, los de Costa Rica con Panamá, los de Costa Rica con Nicaragua (San Pancho y Las Tablillas) y se espera la intervención de los dos restantes de Nicaragua (El Espino y Las Manos).

Sobre los países del Triángulo del Norte, refirió que estos tienen “su propia velocidad”, sin embargo, agregó que desde el BID están acompañando a Guatemala, Honduras y El Salvador.

Finalmente, indicó que los tiempos y costos de traslado de mercancías se reducen con la implementación de un sistema de Gestión Coordinada de Fronteras. Sin embargo, su impacto es menor si solo se interviene un lado de la frontera.

“Hemos observado que el país sin modernización fronteriza se convierte en cuello de botella para el flujo de salida de mercancías del país”, concluyó.

En esa apreciación coincide Héctor Fajardo, presidente de la Federación Centroamericana de Transportistas de Carga (Fecatrans), quien aseguró que en el paso de frontera Pedro Alvarado, entre Guate-



El Aeropuerto Juan Santamaría registró una caída del 68% en el movimiento de pasajeros internacionales.

Los 5 países principales por FLUJO DE CARGA A TRAVÉS DEL CANAL DE PANAMÁ

AÑO FISCAL 2020 (AF 2020) - TONELADAS LARGAS

País	AF 2020	PORCENTAJE
EE UU	179.402.052	37,7
CHINA	39.903.766	8,3
JAPÓN	35.973.649	7,5
CHILE	28.896.398	6,0
COREA S.	28.577.313	5,9

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Impacto del Covid-19 en tráfico DE PASAJEROS EN AEROPUERTO JUAN SANTAMARÍA

ENTRADAS Y SALIDAS

Año	Prom. mensual	Total anual
2018	414.252	4.971.024
2019	432.126	5.185.510
2020	137.911	1.654.928

Fuente: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

mala y El Salvador, se pierden entre 20 a 40 horas para hacer el cruce fronterizo y las filas de furgones se extienden hasta a 12 kilómetros. Agregó que lo mismo sucede en el paso de frontera de El Amatillo, entre El Salvador y Honduras.

Fajardo agregó que lamentablemente también sufren atrasos en el paso de frontera de Peñas Blancas, entre Costa Rica y Nicaragua, así como en el cruce fronterizo de El Guasaule, entre Honduras y Nicaragua, los que son parte del proyecto de modernización de los pasos de frontera del BID.

“Ahí en Peñas Blancas, casi todas las semanas hay conatos de paralización del transporte de carga porque cambian los procedimientos en cualquier momento. Sería bueno que los especialistas del BID comprueben ‘in situ’. Tal vez un día mejora el paso de frontera, y luego regresa al mismo problema al día siguiente”, se quejó Fajardo.

Por otra parte, lamentó que existe la disposición migratoria en algunos países de que los transportistas de carga sólo disponen de 10 días de estadía migratoria, tiempo que les resulta insuficiente para operaciones más complejas que involucran permisos o manejo de cierto tipo de mercancías. “Como gremio de transportistas regional hemos planteado que (los gobiernos) deben ampliar ese plazo, al menos entre 20 a 30 días. Antes de la pandemia, los acuerdos centroamericanos establecían 90 días de estadía migratoria. Sin embargo, ahora imponen multas si se excede de los 10 días y en Costa Rica hasta prohíben su ingreso por un año”, cuestionó Fajardo.