



**PLAN DE ACCION DE GUATEMALA PRODUCTO DEL TALLER PARA
LA GENERACION DE CONSENSO PUBLICO/PRIVADO PARA LA
IMPLEMENTACION DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**Guatemala, Guatemala
02 – 03 de marzo de 2015**

Índice

Presentación.....	3
Objetivos.....	3
Antecedentes.....	3
Metodología.....	4
Plan de Acción de País para la Instauración de Servicios TMCD.....	6

Presentación

Objetivos del Taller

El taller tuvo por objeto elaborar, revisar y validar con el sector público y privado la Hoja de Ruta o Plan de Acción para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia que:

- Facilite las condiciones regulatorias y portuarias, incluyendo procesos fronterizos y aduaneros y de integración con modos terrestres que permitan una operación autosustentable del mercado de operadores potenciales de este servicio.
- Apoye a los operadores de transporte interesados en establecer un servicio TMCD en la comunicación de las características del servicio a clientes potenciales.

Antecedentes del Taller

La iniciativa para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, en el entorno del Proyecto Integración y Desarrollo, Mesoamérica se remonta a la Declaración de Villahermosa acordada en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en junio de 2008. Dentro de los asuntos del Plan Puebla Panamá se acordó *“Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá”*. Por su parte, en la Declaración de Guanacaste acordada en la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, dentro de los Asuntos del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica se acordó *“Llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)”*.

Luego del correspondiente taller de validación y de la presentación de los resultados del estudio de factibilidad, realizado por INECON, en los meses de abril y noviembre del 2013, respectivamente, se concluyó que puede existir un caso de negocio para, en primera instancia, la operación privada de un servicio TMCD por la costa del Pacífico. **Para realizar las condiciones de factibilidad indicadas por el estudio**, el servicio debe estar enmarcado dentro de un ámbito regulatorio facilitador, con procesos portuarios ágiles, rápidos y con tarifas competitivas en atención de la recepción y despacho del buque, las cargas, el trasbordo y con procedimientos aduaneros que no se constituyan en barreras.

Posteriormente, la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica ordenó que para consensuar los resultados finales, se debería *“crear un equipo de trabajo de conformación abierta, bajo el liderazgo de Panamá, la participación de Costa Rica, México, Colombia y demás países interesados y las instituciones del GTI, para revisar el plan de acción y someter a la Comisión Ejecutiva las acciones necesarias para impulsar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y los mandatos que se requiera someter a consideración de la Cumbre de Tuxtla, teniendo en consideración los aportes del sector empresarial y el sector naviero privado”*. (Grupo de Trabajo de Alto Nivel)

Acogiendo el mandato de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica señaló que *“se deberá instruir a la Subcomisión Marítima Portuaria de la Comisión Técnica Regional de Transporte, con el apoyo de COCATRAM y de manera conjunta con el Grupo Técnico Interinstitucional, en la revisión del plan de acción propuesto por la cooperación técnica sobre Transporte Marítimo a Corta Distancia en Mesoamérica y aportar sus consideraciones al Grupo de Trabajo creado por la Comisión Ejecutiva celebrada el 22 de noviembre recién pasado. Así también incluir la participación del sector empresarial y sector naviero privado en dicha tarea”*.

Por lo tanto, el BID con el deseo de que esta iniciativa sea apropiada y legitimizada por cada uno de los diez países participantes (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana), decidió que COCATRAM se constituya en el ejecutor de estos objetivos, apoyados por la AMP.

Metodología del Taller

La mezcla de invitados de cada país estuvo compuesta por actores públicos y privados clasificados de la siguiente manera:

Sector Público: Autoridades Marítimas y Portuarias, Aduanas, Ministerios de Salud, Ministerios de Agricultura, Ministerios de Transporte, Ministerios de Comercio, Administración de las Zonas Libres y demás instituciones relacionadas a estas actividades.

Sector Privado:

- Proveedores potenciales: Líneas y agencias navieras, empresas logísticas y transportistas terrestres.
- Clientes potenciales: Exportadores e importadores, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales.

Puertos: Operadores de terminales.

La lista de las organizaciones y sus correspondientes representantes de los actores públicos y privados que participaron en los talleres fue generada a través de los Comisionados Presidenciales para el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica. Posteriormente, a los invitados al taller se les solicitó la información necesaria a generar en los talleres según el alcance de las competencias y funciones de cada actor. Para la nivelación de los participantes durante el taller, el equipo facilitador expuso los antecedentes y resultados del estudio de manera que estos generasen los insumos necesarios para la inserción de su país como origen y destino en un potencial servicio de transporte marítimo de corta distancia en la región.

Previo a la sección de talleres de la actividad y luego del acto protocolar de apertura, se llevó a cabo una exposición introductoria y sobre los antecedentes del proyecto TMCD. Seguidamente, se hizo una presentación resumida de las conclusiones y recomendaciones del estudio con las cifras y datos de comercio específico dirigida para cada país en particular.

Durante la sesión 1 del taller los actores fueron divididos en grupos según la clasificación dispuesta y en primera instancia se les solicitó generar y proporcionar información de acuerdo a los siguientes planteamientos:

GRUPO 1– Usuarios y dueños de carga. Condiciones y Características de los Servicios TMCD para el Movimiento de Carga Intrarregional.

GRUPO 2 – Navieras. Identificación de las Barreras Institucionales Gubernamentales que Obstaculizan el Desarrollo del TMCD.

GRUPO 3 – Puertos. Facilidades Necesarias y Condiciones de Infraestructura de las Terminales Portuarias para la Atención al Buque y la Carga TMCD.

GRUPO 4 – Transporte terrestre. Características para el Ofrecimiento de Servicios de Transporte Terrestre para la Carga TMCD en el Ámbito Intrarregional.

GRUPO 5 – Instituciones de gobierno Acciones que Contribuyan a la Facilitación de la Instauración de los Servicios TMCD en la Región.

Posteriormente, se realizó una plenaria en la que cada grupo, mediante un vocero designado, presentó la información generada constituyéndose en un diagnóstico de la situación actual para el desarrollo e implementación del transporte marítimo de corta distancia.

En la sesión 2 los grupos describieron las recomendaciones necesarias correspondientes a los planteamientos, barreras o dificultades descritos en la sesión 1 que seguidamente fue llevada a plenaria. Los insumos de la sesión 1 y 2 de la actividad, constituyeron la base fundamental del plan de acción con las correspondientes instituciones responsables y plazos de tiempo para su ejecución. Las ventanas de tiempo se enmarcaron hasta tres años para el corto plazo, entre tres y cinco años a mediano plazo y más de cinco años para largo plazo.

Luego de las sesiones 1 y 2, mediante el proceso de plenaria, se trataron, discutieron y gestionaron los tópicos dirigidos a conocer y/o recomendar acciones sobre:

- Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.
- Propuesta de Implementación del TIM Marítimo en Mesoamérica.
- Evaluación de Nodos Potenciales para una Implementación efectiva del TMCD.
- Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores Potenciales a Informar sobre la Oferta a los Clientes Potenciales.

Plan de Acción de Guatemala

El presente Plan de Acción es producto del análisis y posterior consenso entre los grupos participantes del taller. En el mismo se observa la información generada de acuerdo a las recomendaciones emitidas por cada grupo y luego las entidades responsables de llevar a cabo las acciones con el plazo acordado para las mismas. Cabe destacar que en este taller estuvo ausente aduanas. Para subsanarlo, los participantes presentes realizaron un evento extraordinario organizado por el gobierno para lograr el consenso público privado planteado en los objetivos.

Plan de Acción de Guatemala para el desarrollo del TMCD			
Resumen de Consenso Publico/Privado			
Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
<p>1. El transporte terrestre (camión) y el piloto (chofer del camión) quedan amarrados al proceso de despacho del contenedor desde que este es descargado del buque hasta el despacho del mismo fuera del recinto portuario. Esta situación impacta en el costo y eficiencia del transporte terrestre (esto impactaría negativamente también en los servicios TMCD). Ejemplo: De Puerto Quetzal a Ciudad de Guatemala (110 km) un camión hace entre 3 hasta 8 días incluyendo el tiempo muerto de estadía en puerto; comparado con nuestros vecinos de Acajutla a San Salvador (80 km) se hace 1 día. Guatemala tiene el costo por km más elevado de la región.</p> <p>2. <u>BÁSCULAS</u> - Existen variaciones de peso entre las básculas de la Dirección General de Caminos y las básculas correspondientes a los recintos portuarios.</p> <p>3. <u>REVISIÓN ÚNICA DOCUMENTAL Y FÍSICA</u> Las múltiples revisiones en puertos, por distintas instituciones provocan altos costos, no solamente de la revisión misma sino por concepto de demoras con navieras y almacenaje en la portuaria. Además, la manipulación repetitiva de la carga aumenta la incidencia de daños y faltantes.</p> <p>4. Los procedimientos aduaneros y no aduaneros deben estar acordes a los tiempos del TMCD.</p> <p>5. Discrecionalidad de los funcionarios del sistema de aduanas en la aplicación de la legislación y normativa aduanera</p>	<p>1. Que el Piloto-Transportista terrestre pueda ser asignado a la póliza después de asignado el selectivo y presentadas las correcciones en caso las hubiera. Que el transporte y piloto sean involucrados después de finalizado el proceso de liberación de la mercadería y que se utilicen transportes internos (toritos) para los movimientos de la mercadería dentro del recinto portuario.</p> <p>2. Contar con equipo suficiente, un programa de calibración permanente de estos y comprobación presencial en simultáneo en todas las básculas.</p> <p>3. Realizar una sola revisión en la que participen todas las instituciones vinculadas (SAT, MAGA/OIRSA, SG-AIA) en la que los turnos asignados sean públicos, así como las revisiones mismas y con CCTV en todas las rampas.</p> <p>4. Reglamentar los procedimientos aduaneros y no aduaneros para la carga TMCD en toda Mesoamérica, tomando en cuenta el tiempo que toma el TMCD.</p> <p>5. Diseñar un programa de profesionalización de los funcionarios del sistema aduanero y los actores relacionados.</p>	<p>1. Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), Empresas Portuarias</p> <p>2. Empresas Portuarias, transportistas terrestres, navieras, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Ministerio de Economía (Metrología)</p> <p>3. SAT, PORTUARIAS, SG-AIA, MAGA/OIRSA, EMPRESAS PROPIETARIAS DE LAS RAMPAS DE REVISIÓN</p> <p>4. SAT, PORTUARIAS, SG-AIA, MAGA/OIRSA.</p> <p>5. SAT, MAGA, MARN, MSPAS, MINGOB, AGENTES ADUANEROS, GESTORES, USUARIOS</p>	<p>1. 2. 3. Corto</p> <p>4. Mediano</p> <p>5. Corto</p>

Plan de Acción de Guatemala para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Publico/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
6. Limitación de horarios de atención de las autoridades Aduaneras y otras Instituciones públicas involucradas en el sistema aduanero (nacional y regional)	6. <u>Nacional</u> : - Personal disponible en aduanas de forma priorizada 24/7. - Unificación de horarios /turnos con actores SAT, MAGA, SAIA y otros. <u>Regional</u> : - Unificación de horarios /turnos con aduanas del resto de países de la región.	6. SAT, MINECO	6. Corto
7. No hay solución de problemas cuando el administrador de la delegación aduanera no se encuentra presente.	7 y 8. Modernizar tecnología de seguimiento de expedientes (código de barras) y automatizar reasignación de expedientes, utilización de documentos electrónicos en todos los procesos. Si no está el administrador, que delegue en una persona, para resolver.	7 y 8, SAT	7 y 8. Corto
8. Cuando hay cambio de turno de los vistas (INSPECTORES DE ADUANAS), los expedientes tienen que esperar hasta que éste regrese.			
9. Falta de infraestructura en puertos	9. Desarrollar plan para la modernización en las empresas portuarias.	9. SAT, EMPRESAS PORTUARIAS	9. Mediano
1. Proceso de pesos y dimensiones ineficientes y corruptos.	1. Institucionalizar las multas, proceder para que el pago se pueda hacer de manera electrónica y de esa manera liberar los contenedores.	1. No participo el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	Corto
2. Múltiples procesos de revisión intrusiva de SGDAIA, SAT, MAGA.	2. Crear un procedimiento para que las revisiones se hagan en el mismo tiempo, por todas las oficinas gubernamentales.	2. No participo SAT. El representante de MAGA/OIRSA indico que las inspecciones se realizan de manera coordinada al mismo tiempo y que el gestor en algunas ocasiones tergiversa la información.	
3. Ingresos a recintos portuarios (Santo Tomas de Castilla y Quetzal) saturado y lento, falta de grúas pórtico, las ventanas de atraque no son fijas lo cual empeora los itinerarios y/o tiempos de transito.	3. Para Quetzal habilitar un área de recepción y despacho de los contenedores. En el caso de Santo Tomas de Castilla se habilitaran carriles adicionales para ingreso y egreso. Aplicación de ventanas de atraque preferenciales: Se debería crear una ley para la operación de buques porta-contenedores con prioridad sobre otras naves (a granel, porta-carros...etc.). Ya que estas naves porta-contenedores tienen atraques las 52 semanas, mientras los graneleros son eventuales. Crear comités que regulen los accesos en tiempos ordinarios/extraordinarios.	3. No hay consenso Puerto Quetzal y Santo Tomas de Castilla, no es factible grúas pórtico por limitación de los muelles. Con relación a las ventanas de atraque se podría impulsar en las reuniones de MECOP (Mesa de Coordinación Portuaria (CUTRIGUA- Puerto Quetzal) Santo Tomas de Castilla podría considerar el uso de ventanas de atraque. Quetzal puede habilitar un	

Plan de Acción de Guatemala para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Publico/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
<p>4. Cambios de gobierno no permiten completar los proyectos de desarrollo portuario, falta de continuidad.</p> <p>5. Paso de frontera de Corinto no permite el tránsito de contenedores entre Honduras y Guatemala por inexistencia de aduanas en este paso fronterizo. Hay que presionar por la apertura de esa frontera, ya que nos permitirá reducir costos moviendo equipo cargado y en su mayoría vacíos. Acceso y salida del recinto portuario limitado al horario de aduanas.</p> <p>6. Falta de disponibilidad de suficientes muelles de atraque en Santo Tomas, Puerto Barrios y Puerto Quetzal.</p> <p>7. Procesos aduaneros ineficientes y falta de proyectos de aduanas sin papeles, para agilizar los trámites.</p>	<p>4. Continuidad a las políticas. Indiferentemente a la tendencia política de turno, los proyectos portuarios se deberían mantener activos hasta la conclusión final con la creación de comités de seguimiento al desarrollo portuario nacional. Necesidad de desarrollar el tema de la continuidad de las políticas.</p> <p>5. Oficina aduanal frontera " Corinto " entre Ríos (Guatemala/Honduras): Habilitar oficina aduanal para la carga TMCD vinculada con Nicaragua.</p> <p>6. Promover las inversiones privadas con vista a crecimiento y rentabilidad portuaria a mediano plazo.</p> <p>7. Procesos Aduaneros ineficientes: Crear interface para el " Intercambio Electrónico de Datos " en todas las oficinas gubernamentales para acelerar el proceso de ingreso y egreso de centros cargados.</p>	<p>área de muelle dedicada a buque TMCD. La MECOP debe estudiar la posibilidad del uso de las ventanas de atraque para servicio TMCD en el puerto.</p> <p>4. CPN facilitara el funcionamiento del Clúster Portuario Marítimo de Guatemala y se incluirá el tema en este foro para darle continuidad a las acciones en el área marítima.</p> <p>5. Se informo de parte del representante de OIRSA que para el presente año entrara en vigor la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras. SAT no está presente.</p> <p>6. Quetzal puede habilitar un área de muelle dedicada a buque TMCD con capacidades limitadas de calado.</p> <p>7. SAT no está presente.</p>	

Plan de Acción de Guatemala para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Publico/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
<p>1. Optimizar tiempos y costos de TMCD. Desarrollar procedimientos coordinados entre instituciones de gobierno en fronteras y puertos en los procesos cuando corresponda y se realice en un mismo momento la inspección por parte de todas las autoridades. Horarios extendidos (24/7) y más personal.</p>	<p>1. Seguimiento a la matriz de obstáculos al transporte terrestre regional, planteamientos conjuntos usuarios transportistas navieras ante las entidades de gobierno</p>	<p>1. MINECO, COCATRAM, MAGA, SAT, Migración, Gobernación, Puertos y operadores</p>	<p>1. Corto</p>
<p>2. Mejorar el conocimiento de los usuarios sobre las regulaciones relacionadas con las operaciones de comercio en especial con el régimen tránsito</p>	<p>2. Desarrollar normativa a nivel regional que regule las operaciones relacionadas con el TMCD. Desarrollar una propuesta de procedimiento simplificado y conjunto</p>	<p>2. MINECO</p>	<p>2. Mediano</p>
<p>3. Mejora en la predictibilidad de los procesos y requisitos de comercio exterior. Modelo de gestión de riesgo que permita la inspección conjunta en un solo momento</p>	<p>3. Implementar la figura en cada puerto y frontera de coordinador de los procesos relacionados con TMCD</p>	<p>3. MINECO, COCATRAM, MAGA, SAT, Migración, Gobernación</p>	<p>3. Mediano</p>
<p>4. Establecer un coordinador interinstitucional en cada puerto, responsable de la coordinación y cumplimiento de las gestiones que se desarrollen en puertos y fronteras</p>	<p>4. Comunicar a todos los operadores sobre las regulaciones y procedimientos aplicables al TMCD; Implementar mesa de seguimiento que evalúe los avances y desafíos del TMCD</p>	<p>4. MINECO, COCATRAM, MAGA, SAT, Migración, Gobernación, Puertos y operadores</p>	<p>4. Mediano</p>
<p>5. Ampliar a la vía marítima los dispuesto en el artículo 403 del RECAUCA, sobre transporte Multimodal, que permita un régimen de tránsito que permita el inicio en el país de exportación y finalice en el de destino final del país de importación o de tránsito, con una misma declaración.</p>	<p>5. Dotar de los recursos humanos, tecnológicos, físicos y demás necesarios para favorecer el TMCD</p>	<p>5. MAGA, SAT, Migración, Gobernación, Puertos</p>	<p>5. Mediano</p>
<p>6. Se debería establecer regulaciones específicas para el tratamiento de carga TMCD (transmisión, arribo, zarpe, embarque y desembarque, carga y descarga, despacho directo, otros, que simplifique la operación. Manejo prioritario para carga en tránsito bajo la modalidad de régimen de tránsito multimodal y relacionado con TMCD. Impacto: Incrementa la eficiencia en la utilización de las unidades de transporte terrestre, por ejemplo, asignaciones/mes y kilómetros efectivos/mes.</p>	<p>6. Nota: Este tema quedo pendiente de consenso preliminar</p>		

Plan de Acción de Guatemala para el desarrollo del TMCD

Resumen de Consenso Publico/Privado

Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
<p>1. Impulsar la elaboración de una Política Marítima Nacional.</p> <p>2. Implantación efectiva del FAL-65.</p> <p>3. Promover a través del Grupo Nacional de Facilitación aquellas medidas que contribuyan para que las inspecciones intrusivas se realicen de manera coordinada entre las instituciones relacionadas (a consulta con otras instituciones).</p>	<p>1. Nota: Este tema quedó pendiente de consenso preliminar</p> <p>2.1. Impulsar la reducción del tiempo de la recepción oficial del buques y optimización de procesos durante la su realización en buques TMCD a través del Grupo Nacional de Facilitación incluyendo las instancias locales.</p> <p>2.2. Promover la interconexión electrónica de las autoridades que asisten a la recepción oficial del buque.</p> <p>3. Fomentar al seno de la ROGRAM-CA una programación regional de supervisiones de Estado Rector de Puerto a los Buques de TMCD con el objeto de reducir el exceso de inspecciones</p>	<p>1. DGAM/Grupo Nacional FAL</p> <p>2. Clúster Portuario-Comité de Informática/Grupo Nacional FAL.</p> <p>3. Dirección General de Asuntos Marítimos-Ministerio de la Defensa</p>	<p>1. Corto</p> <p>2. Mediano</p> <p>3. Mediano</p>

Propuesta del TIM Marítimo

En relación a la propuesta para la instauración del TIM Marítimo, en base a la plataforma actual que utiliza el TIM, el grupo del taller de Guatemala planteo lo siguiente:

1. Hay que determinar quién es el receptor y el que almacenara la información.
2. No usar el término TIM.
3. Tomar en cuenta que no va a haber una internación de los contenedores.
4. Ya existe la modalidad.
5. La carga de origen no requiere mucho trámite para ser aceptada en el país de destino.
6. No tendría sentido en tránsito marítimo porque no pasa una aduana intermedia.
7. El sistema debe facilitar telemáticamente el traslado de información.
8. El concepto no puede ser llevado al transporte marítimo.

Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.

Guatemala está abierto a políticas de mercado y condiciones necesarias para el ofrecimiento de servicios TMCD y terrestre competitivo

Nodos y Principales Productos Potenciales

Nodos por el Pacífico:

Servicio dedicado

- a. Acajutla como una opción
- b. Quetzal/Caldera, si desde el punto de vista de Puerto Quetzal
- c. A través de líneas regulares todos son bienvenidas
- d. Servicio a través de todos los puertos del pacifico hasta Colombia
- e. Puerto Chiapas/Puerto Quetzal=Vestuario, Textiles, Farmaceutas, Cosméticos, materias plásticas, Farmacéuticos, productos químicos inorgánicos, aceites vegetales, preparaciones alimenticias diversas, aceites comestibles, camarones, artículos de confitería y azucars. Sería saludable que México inicie este servicio. Materias primas no procesadas

Servicio regulares

- a. Quetzal/Lázaro Cárdenas
- b. Aparece la autopista del pacifico/por tierra – Puerto Seco (Frontera con México en el Pacífico).

Nodos por el Caribe:

Servicio Dedicado

1. Santo Tomas de Castilla/Veracruz
2. Santo Tomas de Castilla/Veracruz, entre Ríos y Corinto – Nicaragua está interesada en sacar su carga
3. Potencialidad de TEU

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

A nivel nacional el comité de mercadeo del sistema portuario está diseñando su plan estratégico quinquenal.

