

**El sector transporte para la competitividad e
integración de Centroamérica
Consejo Sectorial de Ministros de Transporte
COMITRAN**

José Alfredo Sánchez

Abril, 1997

CEN 246

Documento en Proceso. Escrito por José Alfredo Sánchez, del Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible. Este trabajo busca estimular la reflexión sobre marcos conceptuales novedosos, posibles alternativas de abordaje de problemas y sugerencias para la eventual puesta en marcha de políticas públicas, proyectos de inversión regionales, nacionales o sectoriales y de estrategias empresariales. No pretende prescribir modelos o políticas, ni se hacen responsables el o los autores ni el Centro Latinoamericano de Competitividad y Desarrollo Sostenible del INCAE de una incorrecta interpretación de su contenido, ni de buenas o malas prácticas administrativas, gerenciales o de gestión pública. El objetivo ulterior es elevar el nivel de discusión y análisis sobre la competitividad y el desarrollo sostenibles en la región centroamericana. El contenido es responsabilidad, bajo los términos de lo anterior, de CLACDS y no necesariamente de los socios contribuyentes del proyecto. Abril, 1997.

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES.....	3
2. DIAGNÓSTICO DEL SECTOR.....	4
3. POLITICAS RECOMENDADAS	5
3.1 MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO	5
3.2 REFORMA INSTITUCIONAL	7
3.3 PLANEACIÓN REGIONAL.....	7
3.4 MARCO JURÍDICO REGULADOR	9
4. ESTRATEGIA PROPUESTA.....	9
4.1 ESTRATEGIA PARA EL CORTO PLAZO (1997).....	9
4.2 ESTRATEGIA PARA EL MEDIANO PLAZO (1998-2000).....	10
4.3 ESTRATEGIA PARA EL LARGO PLAZO (2000 - 2010).....	10
5. ORGANIZACION REGIONAL	11
6. CONCLUSIONES.....	12
SIGLAS UTILIZADAS	13

El Sector Transporte para la Competitividad e

Integración de Centroamérica

Consejo Sectorial de Ministros de Transporte-COMITRAN

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Antecedentes a este documento de política del sector transporte

Atendiendo a diferentes solicitudes oficiales, de REMITRAN, de las Cumbres Presidenciales, y del Grupo Consultivo Regional para Centroamérica (GCR-CA), la SIECA (con apoyo de la COCATRAM y la CEPAL), el INCAE (con apoyo financiero del BCIE) y el BID han preparado diagnósticos¹ de la situación del sector transporte, y propuestas de políticas, de planes de acción y de reestructuración organizativa de COMITRAN. Estos trabajos, aunque abordan el tema desde diferentes perspectivas, son coincidentes en cuanto al contenido del diagnóstico del sector, así como en cuanto a las recomendaciones fundamentales.

Este documento ha sido elaborado sobre la base de esos diagnósticos, como respuesta al Acuerdo 4° de la Decimosexta Reunión del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (XVI COMITRAN), por el Grupo Técnico y los Viceministros de Transporte en sus reuniones de Guatemala del 13 y 14 de Marzo, y será conocido por los Ministros en su próxima reunión de COMITRAN en el mes de abril en Washington. Se pretende con ello sentar las bases para la agenda del sector transporte de la próxima década.

El proceso de integración económica centroamericana

Desde principios de los años noventa, los presidentes de Centroamérica, motivados por la creciente globalización de la economía mundial, así como por los logros obtenidos en los procesos de democratización y pacificación de la región, acordaron relanzar formalmente el proceso de integración centroamericana sobre nuevas bases que hacen compatibles los procesos nacionales de apertura externa con un proceso renovado de integración regional (Cumbres de Antigua 1990 y Esquipulas 1991).

Según este enfoque, que se enmarca en el regionalismo abierto, Centroamérica se propone constituirse como un área económica integrada, en la que las mercancías se

¹ **SIECA:** "Propuesta para un Marco Global de Política Regional de Infraestructura de Transporte; Elementos de un Marco Jurídico Regulador; Reestructuración Organizativa de COMITRAN y un Plan de Trabajo 1997 - 1998"

INCAE: "Infraestructura de Transportes en Centroamérica, Diagnóstico, entorno mundial y recomendaciones para un Plan de Acción", Cumbre de Presidentes, Managua, Junio 1996

BID: " Diagnóstico y descripción de los elementos que justifican una perspectiva regional del sector transportes en Centroamérica", Noviembre 1996

pueden transportar por sistemas de transporte intermodales de un océano a otro sin inconvenientes de límites intrarregionales, en la que los puertos en diferentes países compiten para ofrecer el mejor servicio al menor costo y en la que las mercancías pueden desembarcarse en el puerto de un país, reelaborarse en otro y salir por el puerto de un tercero utilizando el servicio de transporte de nacionalidad de cualquier país miembro. Dicho posicionamiento de Centroamérica ante el mundo, se ilustra en el Gráfico 1:



Para que esta visión sea factible, Centroamérica deberá continuar fortaleciendo su proceso de integración, buscando la libre movilidad de factores así como la armonización de políticas macroeconómicas y de marcos regulatorios con el fin de fomentar la competitividad y el desarrollo de la región. Evidentemente, esto también requerirá una estrategia de desarrollo del sector transporte que contenga acciones para convertir la posición geográfica privilegiada de Centroamérica en una ventaja competitiva de la región. La implementación de esta estrategia ha sido tratada en varias Cumbres Presidenciales recientes, así como en las dos últimas reuniones de REMITRAN (XV en Guatemala y XVI en San Salvador).

2. DIAGNÓSTICO DEL SECTOR

Del diagnóstico contenido en los estudios mencionados, se deduce que ninguno de los países de la región cuenta con un sector transporte con los niveles de desempeño que exige la creciente globalización de la economía mundial. Los problemas del sector en gran medida se pueden atribuir a las limitaciones financieras del sector público durante los últimos quince años. En este período, los problemas registrados en las economías

centroamericanas afectaron la disponibilidad de recursos públicos necesarios para mantener en operación satisfactoria la infraestructura de este sector.

Entre las principales deficiencias que muestra el sector transporte se pueden mencionar:

- Capacidad limitada, deterioro y falta de mantenimiento de carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles,
- Limitaciones para el acceso real al financiamiento público que proporcionan las entidades financieras internacionales,
- Marco legal y regulatorio no idóneo para la atracción de capital privado al sector,
- Deficiencias de índole organizacional e institucional en cada país, y
- Coordinación regional insuficiente del foro de COMITRAN y su secretaría.

Estas deficiencias en el sector se reflejan en altos costos de operación en el manejo de productos y, por ende, en la pérdida de competitividad de las economías centroamericanas.

3. POLITICAS RECOMENDADAS

Los principios generales que deben guiar una política regional del sector transporte para el apoyo del proceso de integración regional y de apertura externa son los siguientes :

- Modernización de la infraestructura y servicios de transporte,
- Competencia y complementariedad entre modos de transporte,
- Fortalecimiento del rol planificador y regulador del Estado en cada país y de la coordinación regional,
- Racionalización de la inversión pública con el criterio de subsidiaridad²,
- Promoción del financiamiento y gestión privada de infraestructura pública,
- Incorporación de aspectos de impacto ambiental, y
- Promoción de la facilitación al transporte por medio de la coordinación intersectorial.

3.1 MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO

El problema de fondo del sector son las limitaciones de inversión del sector público. En este sentido es recomendable, en primera instancia, buscar los mecanismos para agilizar la ejecución de los préstamos aprobados, asegurar los fondos para la conservación de las obras que se están construyendo o rehabilitando, y procurar la atracción de capital privado como complemento para la inversión pública en las obras que sean técnica y financieramente viables.

² Principio de subsidiaridad : La inversión pública se debe racionalizar concentrando los esfuerzos en hacer bien aquello que el sector privado no puede, no debe, o no está interesado en hacer, pero que es importante para el bien común.

Financiamiento Público

En cuanto a los proyectos prioritarios con financiamiento público aprobado, es necesario negociar con las entidades financieras que apoyan a la región (en especial BCIE, BID y BM), condiciones flexibles que permitan su agilización. Es particularmente relevante el tema de las contrapartidas locales, a la luz de las limitaciones fiscales de la mayoría de los países del área. Para ello, COMITRAN deberá actualizar su programa de proyectos 1997-2000 y priorizarlos para que respondan a la visión regional expuesta en este documento. Este instrumento servirá para que los países de la región negocien como bloque ante las entidades financieras internacionales.

Para el financiamiento de la operación y mantenimiento rutinario de la infraestructura, es conveniente la creación de fondos de conservación vial, financiados por los impuestos a los combustibles y por los impuestos al ruedo. La finalidad de su creación es darle continuidad a la inversión en mantenimiento y aislarla de los vaivenes presupuestarios anuales. Es conveniente definir con precisión el objeto y alcance de los fondos, así como diseñarlos para que sus ingresos anuales sean acordes a sus objetivos y alcances.

También es necesario hacer una revisión integral de los cargos a los usuarios del sistema de transporte para fortalecer y hacer sostenible el financiamiento del sector.

Financiamiento Privado

Se requiere promover la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura de la región. Se recomienda la promulgación de leyes claras de concesión de obra pública en los países que aún no la tienen siguiendo los lineamientos sugeridos en el documento "Propuesta para un Marco Global de Política Regional de Infraestructura de Transporte"³. Es conveniente la coordinación general de los marcos legales de los países de la región en este campo.

Es clave aclarar, en el marco legal, el tema de la no exigencia de la vía libre alterna en carreteras de peaje. Se recomienda estipular en las leyes correspondientes, que el cobro de peajes razonables a los vehículos no constituye una limitante al derecho de libre movimiento de los ciudadanos. De lo contrario, no será posible utilizar capital privado para la rehabilitación y ampliación de la red vial existente.

Cada país deberá elegir la mejor combinación de inversión pública y privada. Sin contradecir el criterio de flexibilidad, la experiencia mundial en este campo permite recomendar algunos lineamientos generales. El capital privado ha sido efectivo y menos controversial en la prestación de servicios y en la operación y mantenimiento de obras. La experiencia internacional evidencia mayores problemas en la construcción de obras nuevas de gran envergadura. Por consiguiente, se recomienda acelerar los esfuerzos por introducir capital e incentivos de iniciativa privada en la prestación de servicios y en la operación y mantenimiento de obras, y hacer análisis más detenidos y cuidadosos en la concesión de obras que impliquen inversiones altas.

Complementaria y simultáneamente, se debe promover la acción proactiva de la ventanilla del sector privado en los entes financieros internacionales en apoyo a los inversionistas que quieran invertir en el sector transporte, así como acciones tendientes a fortalecer el desarrollo de un mercado de capitales en la región.

³ Ibid 1.

3.2 REFORMA INSTITUCIONAL

Los gobiernos ya han mostrado voluntad de avanzar en la reforma institucional de su sector transporte y los préstamos sectoriales, en la mayoría de los países, incluyen objetivos y programas que son objeto de reforma institucional y cuentan con recursos para obtenerla. Sin embargo, a nivel regional la reforma no ha sido tan profunda ni ha marchado al ritmo que la evolución del comercio mundial y la globalización requieren. La visión regional y la transmisión de experiencias de reforma exitosas pueden ser catalizadoras del cambio.

Se deben fortalecer y acelerar los esfuerzos de reforma institucional que están en marcha en cada país y que se financian con préstamos sectoriales de transporte que se dirigen a los siguientes objetivos :

- a) Fortalecer las funciones de planeación y regulación de los Ministerios de Obras Públicas y Transporte, elevando su nivel técnico mediante la capacitación, incorporación de tecnología y sistemas de información, así como procurando una mayor vinculación de la planeación, con la elaboración de presupuestos y ejecución de obras, y
- b) Trasladar al sector privado la mayor parte de las funciones operativas de diseño, inspección, construcción, operación y mantenimiento.

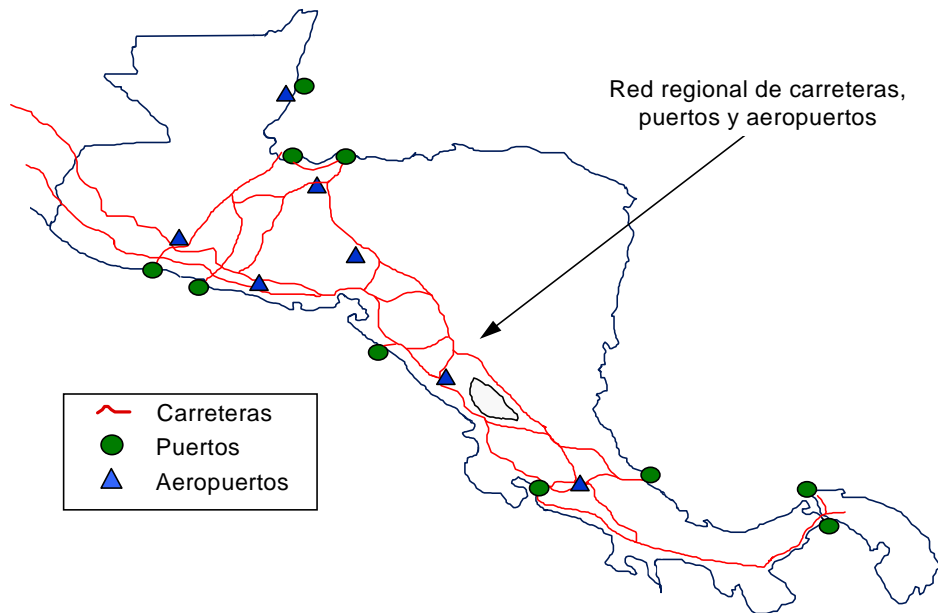
Asimismo, se debe promover la descentralización de la gestión de la infraestructura y los servicios de transporte, dando un rol más activo a los gobiernos locales y a las asociaciones de usuarios en el manejo de su infraestructura local.

Como parte de la reforma institucional, deben crearse los mecanismos para que la regulación de las concesiones privadas sea técnica y objetiva. En este sentido, es relevante la experiencia internacional en energía eléctrica y telecomunicaciones, campos para los cuales la creación de un Ente Regulador Autónomo ha sido clave para atraer inversión privada.

3.3 PLANEACIÓN REGIONAL

Se debe renovar la planeación regional y crear una nueva visión para la próxima década. En el corto plazo se debe fortalecer y rehabilitar la infraestructura de transporte existente. Los corredores viales, puertos y aeropuertos de importancia regional se muestran en el Gráfico 2:

Gráfico 2



Será labor de corto plazo de COMITRAN actualizar y priorizar el programa de proyectos regionales 1997-2000 (PRODECA), para que el apoyo de los bancos de desarrollo se focalice en esos proyectos y la región cuente, al finalizar la década, con esa infraestructura en condiciones óptimas de operación.

En el mediano plazo es urgente renovar la planeación regional de obras de transporte. Las condiciones del entorno, la evolución del comercio, la generación de nuevas actividades productivas y la inserción de Centroamérica en el comercio mundial, justifican sobradamente la actualización del Plan Maestro Regional.

Este Plan Maestro debe partir de estudios de demanda de transporte regional para el comercio extrarregional y proyectarla en un horizonte de diez años. Con esta base se deben identificar las obras regionales requeridas del año 2000 al 2010, incluyendo posibles puertos y aeropuertos concentradores regionales y terminales interiores de carga.

La planeación a largo plazo del sector deberá dar especial consideración al aspecto de sostenibilidad e impacto ambiental. No sólo se deberán contemplar estudios sobre el impacto ambiental de toda nueva obra, sino el Plan Maestro mismo deberá dar especial consideración a la protección de las extensiones de bosque virgen, particularmente en el litoral Atlántico, y a las áreas costeras de gran riqueza marina con que cuenta la región. Asimismo, el Plan Maestro debe tomar en cuenta aspectos de vulnerabilidad a los desastres naturales en los corredores de comercio, así como consideraciones de seguridad vial.

3.4 MARCO JURÍDICO REGULADOR

Existen instrumentos centroamericanos que proporcionan un marco jurídico para el transporte en Centroamérica, tales como el Acuerdo Regional para la Importación de vehículos por Carretera (San Salvador, 8 de noviembre de 1956), el Acuerdo Centroamericano de Circulación por Carreteras y el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana (Tegucigalpa, Honduras, 10 de junio de 1958), el Tratado General de Integración Económica Centroamericana y sus protocolos.

A pesar de que dichas disposiciones se encuentran vigentes, en algunos casos carecen de positividad en su aplicación; sin embargo, se considera que éstas pueden servir como base para desarrollar el marco general de una legislación regional específica en materia de transporte.

A nivel nacional, el régimen jurídico del sector transporte está actualmente regulado por diversas leyes, creando en este sector una falta de certeza y de coordinación a nivel legal. A la luz del diagnóstico y de los principios que deben guiar la convergencia de políticas de infraestructura, se requiere una revisión del marco legal existente en cada país.

4. ESTRATEGIA PROPUESTA

Después de analizar y complementar la propuesta sobre el “Marco Global de Política Regional de Infraestructura de Transporte y los Elementos de un Marco Jurídico Regulador”, se espera que COMITRAN lo adopte como propio. La adopción de este documento como la expresión de COMITRAN servirá de base para la definición de la agenda del sector transporte de la próxima década.

4.1 ESTRATEGIA PARA EL CORTO PLAZO (1997)

En el corto plazo la mayoría de las recomendaciones propuestas pueden ser financiadas con recursos de las operaciones de préstamo vigentes en los países. Es recomendable agilizar y repriorizar los préstamos sectoriales para que respondan a la visión de un sistema de transporte regional presentado en este documento. El instrumento adecuado para lograr esta repriorización es el Plan Operativo (actualización del PRODECA) que COMITRAN deberá presentar a los bancos de desarrollo en los próximos meses.

Se recomienda acelerar los cambios en el marco legal y de reforma institucional. En todos los países existen componentes de préstamos vigentes o cooperaciones técnicas que financian este tipo de esfuerzos. Por esto se propone integrar los esfuerzos individuales de los países, identificando experiencias exitosas de reforma en la región o en otros países de Latinoamérica, y promoviendo talleres y pasantías de corta duración. Se pueden utilizar recursos de los préstamos sectoriales de cada país, tomados de los componentes respectivos, así como el apoyo que el INCAE pueda aportar por medio de su proyecto de competitividad financiado por el BCIE.

Dado que el tema de reforma del marco legal y reforma institucional es amplio, se recomienda, en el corto plazo, focalizar esfuerzos en tres áreas: 1) la creación de fondos

de conservación vial, 2) el impulso a leyes de concesión que permitan la inversión del sector privado en la rehabilitación y operación de infraestructura existente, y 3) la reingeniería de los ministerios y entidades autónomas del sector, con énfasis en la planeación de largo plazo, así como en la agilización y mejora de los procesos de contratación y ejecución de obras.

En cuanto a la participación del sector privado, se debe promover la acción proactiva de la ventanilla del sector privado del BCIE, BID y BM en apoyo a los inversionistas que quieran invertir en este sector.

Se recomienda crear un sistema de seguimiento semestral del avance de la agenda planteada en este documento, que estaría a cargo de la SIECA con el apoyo técnico del INCAE. Esto permitirá a las autoridades políticas de cada país contar con información objetiva de los logros alcanzados.

Dada la iniciativa presidencial expresada en la Cumbre de Presidentes de Tegucigalpa de impulsar el estudio de una posible concesión de un corredor vial centroamericano, se propone como parte del plan de acción de corto plazo, apoyar al BCIE y a INCAE en los estudios que realizan al respecto.

4.2 ESTRATEGIA PARA EL MEDIANO PLAZO (1998-2000)

Para implementar debidamente las políticas recomendadas, se propone solicitar al Grupo Consultivo Regional para Centroamérica (GCR-CA), el financiamiento de tres proyectos de cooperación técnica, incluidos en el Anexo. Una vez recibida esta solicitud, el Banco Interamericano la elevaría al Comité de Dirección Multilateral del GCR-CA en el mes de abril, para su posterior presentación al GCR-CA en su próxima reunión del mes de noviembre 1997.

El primer proyecto tiene como objetivo armonizar y acelerar los procesos de reforma legal, regulatoria e institucional (incluyendo el fortalecimiento de los procesos de planeación) de los diferentes países con una visión regional. El segundo financiaría la actualización del Plan Maestro Regional. El tercero financiaría el funcionamiento de la unidad de apoyo a COMITRAN durante veinticuatro meses, lapso que se considera adecuado para la ejecución del programa de fortalecimiento de la integración regional del sector transporte. El monto total de los proyectos se estima en US\$4,650,000.

Asimismo en el mediano plazo se deberán impulsar las acciones que se deriven del "Proyecto de desarrollo de transporte multimodal" que ejecuta actualmente la COCATRAM.

4.3 ESTRATEGIA PARA EL LARGO PLAZO (2000 - 2010)

El Plan Maestro Regional y las reformas legales e institucionales de los próximos años son clave para definir la estrategia de la siguiente década. Se prevé que el crecimiento de las economías y del comercio internacional, justificará obras mayores tales como un corredor transístmico de alto rendimiento, obras importantes en puertos concentradores, nuevos aeropuertos en al menos dos países de la región, el desarrollo de terminales interiores de carga y, eventualmente, un ferrocarril transístmico.

El Plan Maestro permitirá definir con precisión los nuevos proyectos regionales y su necesidad de financiamiento, considerando la interacción con proyectos nacionales específicos que estén en proceso. La evolución de los marcos legales permitirá definir la

combinación apropiada de financiamiento público y privado en esas inversiones. La evolución del proceso de integración permitirá definir los mecanismos regionales necesarios para la ejecución de esas obras

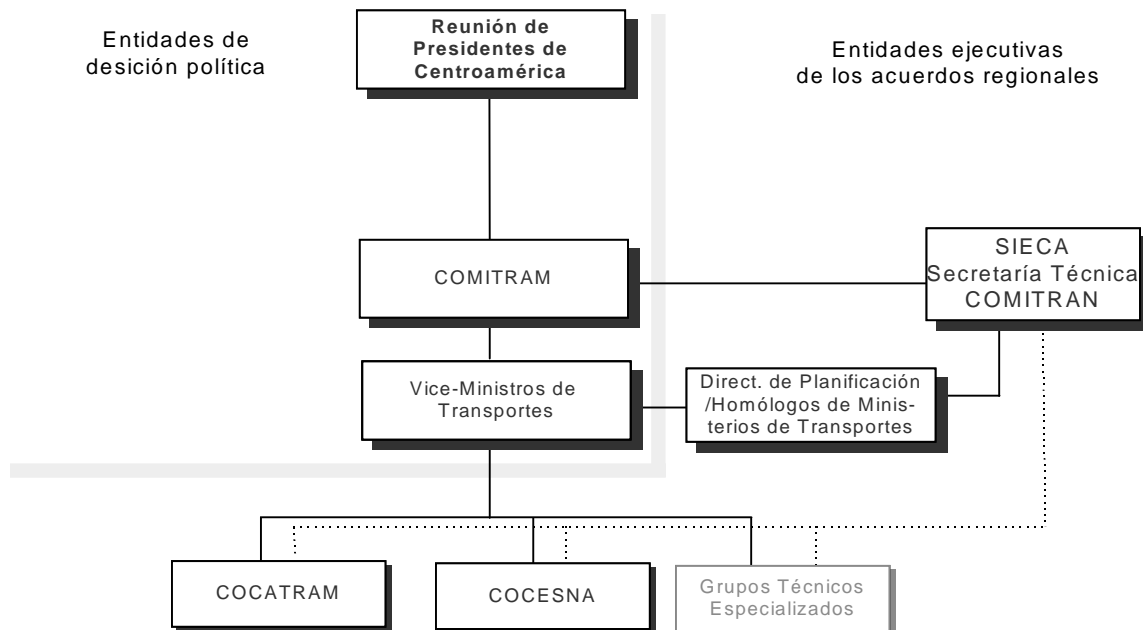
5. ORGANIZACION REGIONAL

Sobre la base de la nueva agenda propuesta en este documento se debe fortalecer a COMITRAN y a las entidades regionales especializadas (COCATRAM y COCESNA), para revitalizar la coordinación regional del sector.

Se considera importante fortalecer en el corto plazo la coordinación regional del sector con una visión amplia y multimodal. Para ello es indispensable que COMITRAN fortalezca su Secretaría Técnica, designada desde los inicios de REMITRAN (1983) en la SIECA y ratificada según Resolución COMITRAN XV-1-96, con al menos dos profesionales de alto nivel y su respectivo apoyo logístico. El coordinador de esta unidad de apoyo debe tener un perfil que le permita capacidad de convocatoria a nivel ministerial, así como capacidad para ser el interlocutor de COMITRAN para la consecución de recursos de cooperación técnica requeridos para la estrategia de mediano plazo.

Adicionalmente se considera vital oficializar una instancia de coordinación técnica regional, que sirva de canal de comunicación permanente de la Secretaría de COMITRAN con los respectivos ministerios en cada país. Los miembros de este grupo asesor deben tener amplia experiencia en planeación del sector transporte así como un canal de comunicación expedito con el Ministro respectivo. En principio se sugiere que esté conformado por los Directores de Planeación de los Ministerios de Transporte. La organización propuesta se muestra en el Gráfico 3.

Gráfico 3
Organización regional
Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica
- COMITRAN -



Aunque para el mediano plazo se solicitarán recursos de cooperación técnica con un plazo definido para fortalecer a COMITRAN, en el corto plazo se requiere del aporte de los países ya acordado para la Secretaría Técnica de COMITRAN. Este aporte ya ha sido proporcionado total o parcialmente por algunos de los países. COCATRAM y COCESNA seguirán manejando sus recursos en forma independiente.

6. CONCLUSIONES

Las recomendaciones aquí planteadas se resumen en:

- a) modernizar el marco legal, organizativo y regulatorio del sector transporte de cada país (con coherencia regional), para hacer más eficiente el accionar del sector público, e incentivar la participación del sector privado,
- b) fortalecer los mecanismos de coordinación regional para que la planeación y reformas institucionales de cada país obedezcan a una visión y estrategia regional coherente de largo plazo, y
- c) actualizar la planeación regional de largo plazo, incorporando aspectos de sostenibilidad ambiental.

El fortalecimiento de una perspectiva regional que conduzca a lograr un sector eficiente de transporte, es un elemento clave para lograr el funcionamiento efectivo de un “área económica armonizada”. Este concepto es clave dentro de la nueva estrategia centroamericana de regionalismo abierto, que busca incrementar la competitividad y sostenibilidad de las economías de los países de la región.

Es vital aprovechar el momentum de apoyo político con que cuentan los procesos de reforma y de integración regional en Centroamérica. Los acuerdos de las Cumbres Presidenciales, los planes de acción y propuestas concretas aprobadas por los presidentes en este sector, crean un escenario favorable para la estrategia propuesta en este documento.

Esta organización regional recomendada será presentada al grupo que está revisando la institucionalidad centroamericana por encargo de los Presidentes, a efectos de que cuenten con la opinión del sector al emitir sus recomendaciones globales.

SIGLAS UTILIZADAS

BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CEPAL	Comisión Económica Para América Latina
COCATRAM	Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea
COMITRAN	Consejo Sectorial de Ministros de Transporte
GCR-CA	Grupo Consultivo Regional para Centroamérica
INCAE	Instituto Centroamericano de Administración de Empresas
PRODECA	Programa de Carreteras para la Integración de Centroamérica
REMITRAN	Reunión de Ministros Responsables del Transporte (Actualmente, Consejo Sectorial de Ministros de Transporte)
SIECA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana

El Sector Transporte de Centroamérica

Acciones a corto y mediano plazo

Problema	Acciones de corto plazo (1996-1997)	Acciones de mediano plazo (1998-2000)
1. Mecanismos de coordinación regional débiles.	Coordinador regional de alto nivel Ministros de Economía y SIECA coordinarán labor de COMITRAN con visión de desarrollo regional.	Replanteamiento esquema coordinación permanente. Creación de Secretaría Técnica de COMITRAN. (Cooperación Técnica 3)
2. Región carece de una visión regional de largo plazo consistente con estrategia de desarrollo	Repriorización de préstamos sectoriales Plan Operativo 97-98 de COMITRAN consistente con visión regional.	Actualización del Plan Maestro Regional de Transportes: <ul style="list-style-type: none"> • identificación obras futuras • definición nuevos financiamientos. (Cooperación Técnica 2)
3. Marco legal inadecuado para la contratación eficiente de obras y para asegurar su financiamiento.	Crear sinergia entre procesos de crear fondos de conservación vial en los países. Utilizar componente de reforma institucional de préstamos vigentes.	Modernización y armonización global del marco legal del sector transportes Enfasis en consolidar fondos viales y agilizar procesos de contratación de obras. (Cooperación Técnica 1A)
4. Marco legal y regulatorio no propicio para atraer la inversión privada.	Crear sinergia entre procesos de concesión de obras de infraestructura en los países. Utilizar componente de reforma institucional de préstamos vigentes.	Programa para consolidar y armonizar participación sector privado en infraestructura. Enfasis en apoyo a redacción de carteles y negociación de contratos de concesión. (Cooperación Técnica 1B)
5. Reforma institucional avanza lentamente en la región.	Crear sinergia entre procesos de reforma de los países. Utilizar componente de reforma institucional de préstamos vigentes.	Programa de fortalecimiento y armonización institucional. (Cooperación Técnica 1C)
6. Normas técnicas de diseño, inspección y operación obsoletas.		Modernización y armonización de normas técnicas entre países (Cooperación Técnica 1D)

**El Sector Transporte de Centroamérica
Cooperaciones Técnicas Propuestas**

CT	Título	Objetivo	Monto Miles \$CA
CT 1A	Análisis regional sobre marcos legales, regulatorios y tipo de organización del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de leyes vigentes y en estudio en cada país para compatibilizar con visión regional. - Proponer cambios en organización, legislación o marco regulatorio en cada país. - Incluye revisión de mecanismos para hacer sostenible la inversión pública (fondos viales u otros). - Modernización de procesos de contratación de obras públicas. 	500
CT 1B	Participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura.	<ul style="list-style-type: none"> - Asesorar en promulgación y/o revisión de leyes de concesión de obra pública en cada país. - Asesoría para redacción de carteles y términos de referencia de obras por concesión. - Asesoría para la contratación de las primeras obras de concesión de obra pública en cada país . 	1,000
CT 1C	Apoyo para acelerar esfuerzo de reforma institucional coherente con perspectiva regional.	<ul style="list-style-type: none"> - Coordinar y apoyar esfuerzos de reingeniería institucional de cada uno de los países con el fin de: <ul style="list-style-type: none"> a- fortalecer la capacidad de planificación y regulación de los Ministerios. b- trasladar al sector privado labores operativas de diseño, inspección, construcción, operación y mantenimiento. - Crear una base de datos estadística de transportes que facilite la toma de decisiones. 	700
CT 1D	Modernización y armonización de normas técnicas	<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de normas técnicas (incluyendo normas de diseño, pesos y dimensiones, control vial) prevaletentes de cada país para recomendar su armonización. 	270

CT 2	<p>Actualización del Plan Maestro Regional. (Ultima versión 1974)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Recomendar las obras necesarias y su cronograma de ejecución para lograr una infraestructura de transportes coherente y eficiente a nivel regional. - Tiene como objetivo coordinar las Planes Nacionales, sincronizar el desarrollo de obras y evitar duplicidad de inversiones. - Incluye elaborar estudios de demanda de transportes regionales y proyectarlas a diez años. - Incluirá secciones sobre red vial, puertos, aeropuertos, así como consideraciones de transporte multimodal. En este apartado también se estudiarán una red de terminales interiores de carga así como puertos y aeropuertos concentradores de carga. - Debe identificar obras viables de ser concesionadas al sector privado. 	1,680
CT 3	<p>Financiamiento de unidad ejecutora del proyecto de integración regional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La unidad ejecutora fungirá como la Unidad de Apoyo de COMITRAN. - Sus funciones incluyen la contratación y supervisión de las consultorías técnicas. - Será responsable del seguimiento y coordinación de las políticas emitidas por COMITRAN. 	500