



Pasos de Frontera en América del Sur

Expositor: Ricardo Sicra

Material del Taller de Capacitación
“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana”

Buenos Aires, Argentina - 7 al 11 de Septiembre de 2009

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente



Agenda del Taller

Índice

El compromiso IIRSA con los pasos de frontera,

- Tareas realizadas
- Evaluación de los pasos
- El “paso deseable”
- Proyectos Piloto. Objetivos y resultados
- Avances recientes en materia de pasos de frontera



Trabajos realizados en el marco de IIRSA

ANTECEDENTES DE ESTUDIOS

- Facilitación del transporte carretero en el Cono Sur
- “Facilitación de Pasos de Frontera en Sudamérica”
 - Analizar la operatoria del transporte internacional carretero y de los factores que afectan su fluidez y eficiencia, poniendo especial énfasis en la operatoria verificada en los pasos de frontera,
 - Identificar los componentes necesarios para un tipo de paso de frontera eficiente,
 - Proponer un método de intervención más apropiado para resolver las falencias existentes.



Pasos de Frontera visitados

- **13 PASOS DE FRONTERA DE SUDAMERICA (EN SU MAYORIA LOS MAS IMPORTANTES DE CADA VINCULO BILATERAL) FUERON VISITADOS Y ANALIZADOS EN:**
- **ORGANIZACIÓN FISICA Y FUNCIONAL**
 - **PAUTAS OPERATIVAS**
 - **DESEMPEÑO DE LOS AGENTES PUBLICOS Y PRIVADOS**
 - **TIEMPOS QUE DEMANDAN LOS CONTROLES**



Resultados Obtenidos

Diagnóstico exhaustivo de los aspectos vinculados al comercio internacional carretero:

- Flujos comerciales
- Infraestructura vial
- Transportistas y agentes privados vinculados al comercio
- Asimetrías
- Pautas operativas del transporte internacional carretero
- Aspectos legales e institucionales.
- Diagnóstico y evaluación del funcionamiento de los pasos visitados

Identificación de los aspectos inherentes al Paso deseable y posible para la Región Mecanismos de intervención (Programas Piloto)



Resultados obtenidos

Pasos de frontera – Problemas observados

Los problemas inherentes al Sector Público en el ámbito de los pasos reconocen una génesis institucional y, en menor medida, de inversión.

- Dotación, perfil y actitud del personal.
- Falta de homogeneidad en los horarios.
- Ausencia de normas de procedimientos y control de gestión.
- Falta de colaboración y complementación entre organismos.
- Ausencia de interconexión de sistemas informáticos.
- Existencia de organismos con culturas y objetivos propios.
- Ausencia de capacidad gerencial institucionalizada.

La Infraestructura y equipamiento presentan carencias; se verifica correlación positiva entre participación privada y calidad de la infraestructura



RESULTADOS OBTENIDOS

Pasos de frontera – Demoras de los vehículos

- El tiempo de permanencia de los camiones en frontera es muy superior al que demandan los controles.
- Los controles públicos, en los pasos que no presentan restricciones a la libre circulación, insumen horas y no días.
- Los excesos de permanencia de los camiones son también atribuibles a prácticas privadas.
- Problemas de falta y/o correcto llenado de la documentación y pago oportuno de los derechos.



El “paso deseable”



El paso deseable y posible para la región

Las características del **paso deseable** no surgen como elaboración teórica sino como producto de las **mejores prácticas observadas** en las visitas a los pasos y del **análisis de la normativa regional** comunitaria aplicable. Por ejemplo, Decisión 502 CAN (CEBAF).

En la mayoría de los casos las ideas y conceptos vertidos se tratan de implementar en forma inorgánica y generalmente **sin coordinación**, por los funcionarios de los pasos, generando **resultados dispares**



Aspectos centrales de los pasos deseables

- Integración física y funcional de los controles de manera que el vehículo y su carga transportada sean vistos “una sola vez”, disminuyendo los tiempos totales de control.
- Visión del paso como un emprendimiento único binacional que, centrado en la figura de una gerencia coordinadora de los recursos e instituciones que operan en el mismo, utilice las herramientas de control de gestión a fin de producir los cambios necesarios para elevar el grado de eficiencia operativa de los agentes públicos y privados allí actuantes.
- Aprovechamiento integral de la infraestructura apta para funcionar como centro de control integrado



El paso deseable - Componentes

- Centros binacionales de control integrado
- Integración funcional de los controles
- Intercambio de datos entre los sistemas informáticos
- Confianza recíproca entre organismos similares
- Infraestructura apta para todas las modalidades aduaneras y voluntad política para permitir las
- Normas de procedimiento, dotaciones adecuadas y sistema de control de gestión
- Capacidad gerencial institucionalizada. Consejo Consultivo
- Existencia de agentes privados comprometidos con la eficiencia y capacitados en forma permanente
- Participación privada en la infraestructura



Transformación de los pasos en “deseables”

- En el ámbito de la CAN no requiere modificaciones de las normas pero sí compromiso político y capacidad ejecutiva.
- Demanda continuidad en el proceso de transformaciones, supervisión y evaluación permanentes.
- La integración en cada paso debe ser abordada como un proceso de fusión empresaria.
- Es posible replicar esta tipología de paso en aquéllos que presentan restricciones a la libre circulación.
- Las carencias actuales deben verse como una restricción y una oportunidad.



Programa de intervención – Proyectos Piloto

- **Objetivos generales**
 - Disminuir los tiempos que demandan los controles en frontera sin resentir, o incluso incrementando, la intensidad de los mismos.
 - Contribuir a un genuino proceso de generación de ventajas competitivas sistémicas en los países de la región.
 - Contribuir al incremento de la rentabilidad de las inversiones viales en los Ejes de Integración y Desarrollo.
- **Objetivos específicos**
 - Aislar la incidencia de cada una de las causas que explican los tiempos de permanencia en la frontera y actuar sobre ellos para su reversión.
 - Evaluar el desempeño de las condiciones que definen al “paso deseable” y adoptar en forma permanente aquéllas que resulten satisfactorias.
 - Extender los resultados obtenidos a los restantes pasos de la vinculación bilateral y regional.
 - Plasmar la voluntad política de los gobiernos en materia de integración



Programa de Proyectos Piloto

Condiciones mínimas para su desarrollo

Voluntad política de los gobiernos para:

- Flexibilizar el marco operativo vigente durante el período del proyecto.
- Adoptar en forma definitiva aquellas acciones o soluciones que hubieren mostrado su bondad en la prueba piloto.
- Evaluar la factibilidad de utilización de infraestructura apta existente, pública o privada, para funcionar como áreas de control integrado.
- Contribuir a la divulgación de los resultados obtenidos en distintos pasos de frontera de la región y, eventualmente, a la capacitación en distintos aspectos de la operatoria.



Proyectos Piloto - Pasos Seleccionados

- Complejo Cristo Redentor (Ar – Ch)
- Foz de Iguazú – Ciudad del Este (BR- PA)
- Fray Bentos – Puerto Unzue (UR –AR)
- Cúcuta – San Antonio (CO – VE)



Avances recientes

- **BOLIVIA – PERU (Desaguadero) Implementación de prácticas de control integrado.**
- **ECUADOR – PERU (Aguas Verdes) Implementación del CEBAF en modalidad de controles integrados yuxtapuestos.**
- **PERU – BRASIL (Iñapari – Assis) Tratativas para la integración de controles en cabecera única**
- **ARGENTINA – CHILE (Pehuenche) Control integrado cabecera única**
- **ARGENTINA – BRASIL (Santo Tomé – Sao Borja) Revisión unificada de cargas a pedido del despachante**
- **ARGENTINA – CHILE (Cristo Redentor) Implementación de las recomendaciones del programa piloto – Estudio Fase II**
- **CHILE – PERU (Chacalluta – Santa Rosa) Pruebas piloto de integración de los controles - Diseño de un sistema de información integrado en el paso**
- **ECUADOR - COLOMBIA Estudio para implementación de CEBAF aprobado.**
- **CHILE BOLIVIA (Visviri (2007)– Pisiga y Colchane (2009)) : Controles integrados en cabecera única**



IIRSA y la transformación de los pasos de frontera

El empuje técnico - institucional ha sido determinante para incorporar el tema a la agenda de los países.

Los pasos de frontera permiten que los proyectos definidos sobre los Ejes maximicen su beneficio esperado

IIRSA contribuye a desarrollar en forma práctica y en menor lapso los aspectos del paso deseable para la región.