

# ESTUDIO PASOS DE FRONTERA COLOMBIA - ECUADOR



Jean Philippe Pening Gaviria  
Coordinador Nacional IIRSA  
Director Dirección de infraestructura y energía sostenible  
Departamento Nacional de Planeación  
Noviembre de 2010

## Contenido

### 1. Contexto General

### 2. Diseño del estudio

#### 2.1 Objetivos

#### 2.2 Alcance del estudio

#### 2.3 Resultados Esperados

### 3. Avances

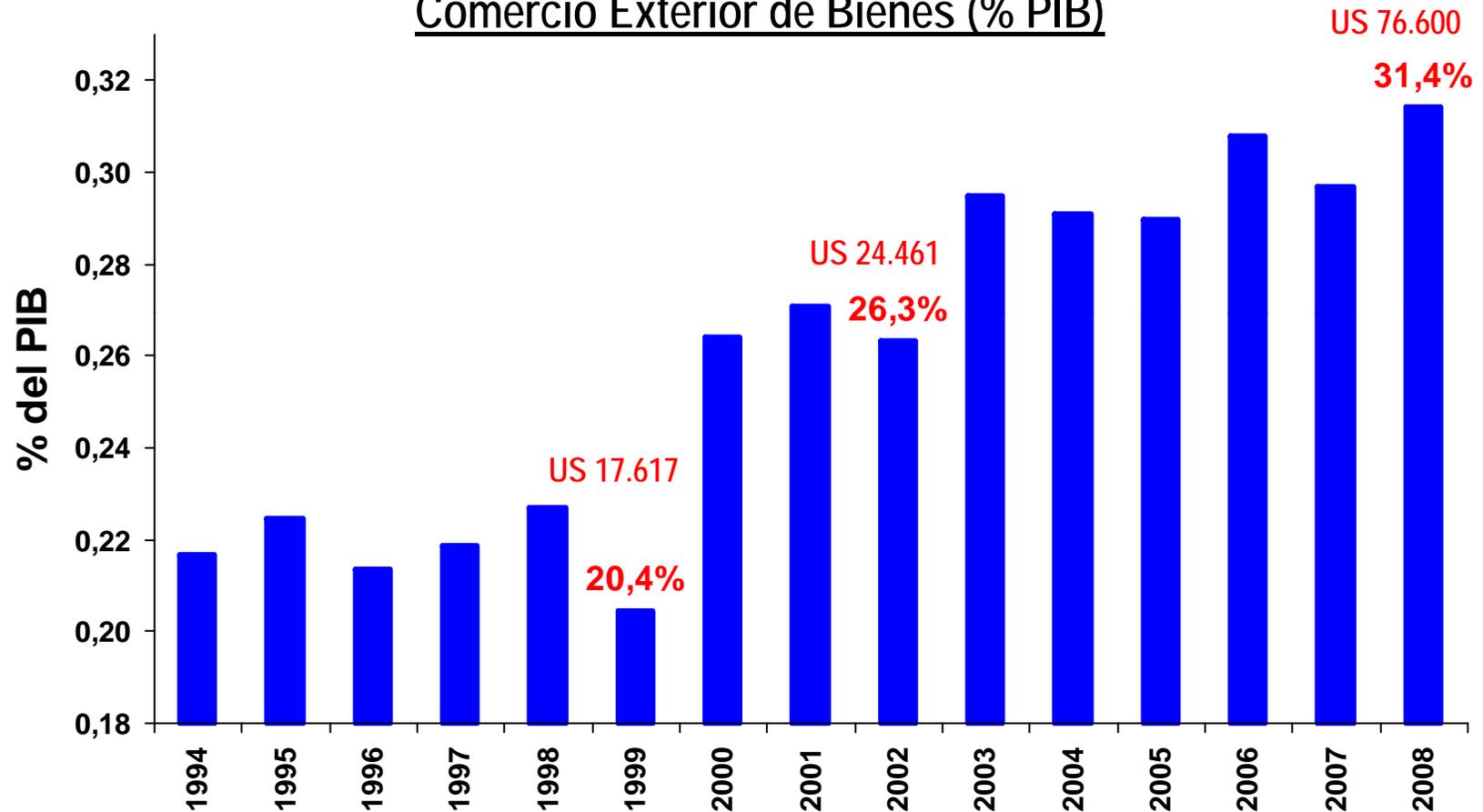
#### 3.1 Diagnóstico

#### 3.2 Identificación de alternativas

### 4. Conclusiones



Comercio Exterior de Bienes (% PIB)

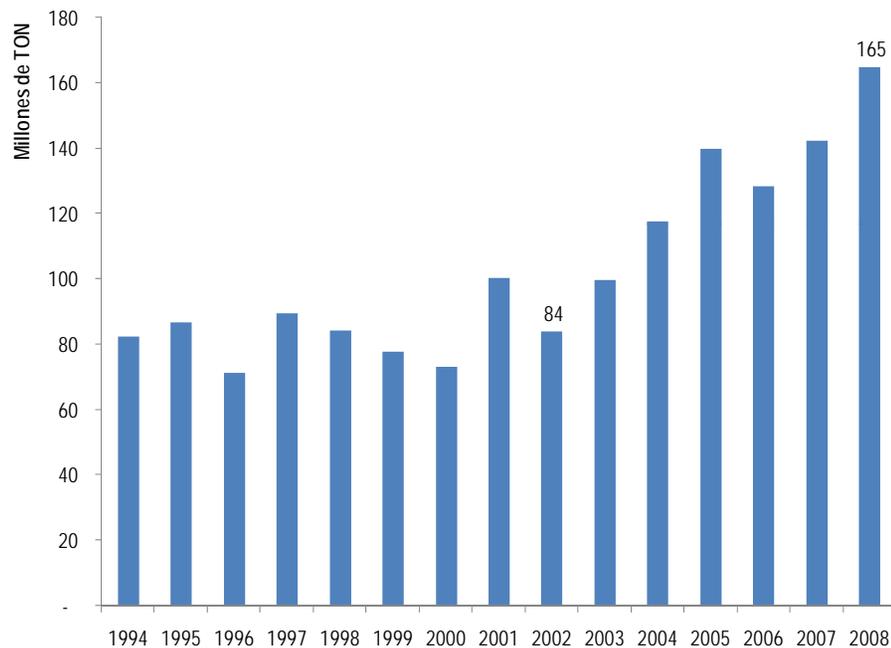


Fuente: Cálculos DEE-DNP - Millones de dólares corrientes

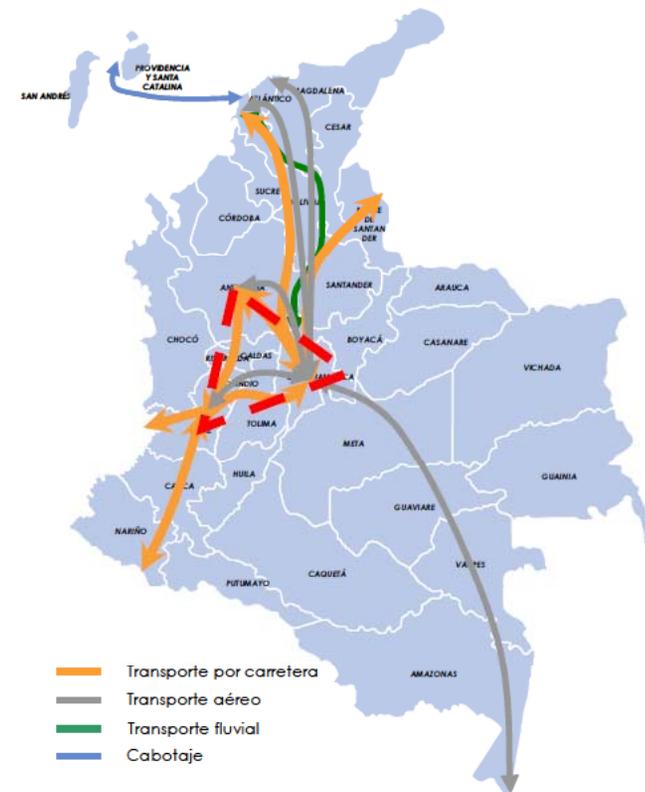
Una mayor productividad país y un creciente comercio se traduce en un mayor número de toneladas movilizadas, lo que genera presiones importantes en la infraestructura de transporte y en la mejora de los nodos de comercio exterior.

## Evolución del Tráfico de Carga por Carretera

## Reparto modal del transporte nacional de carga



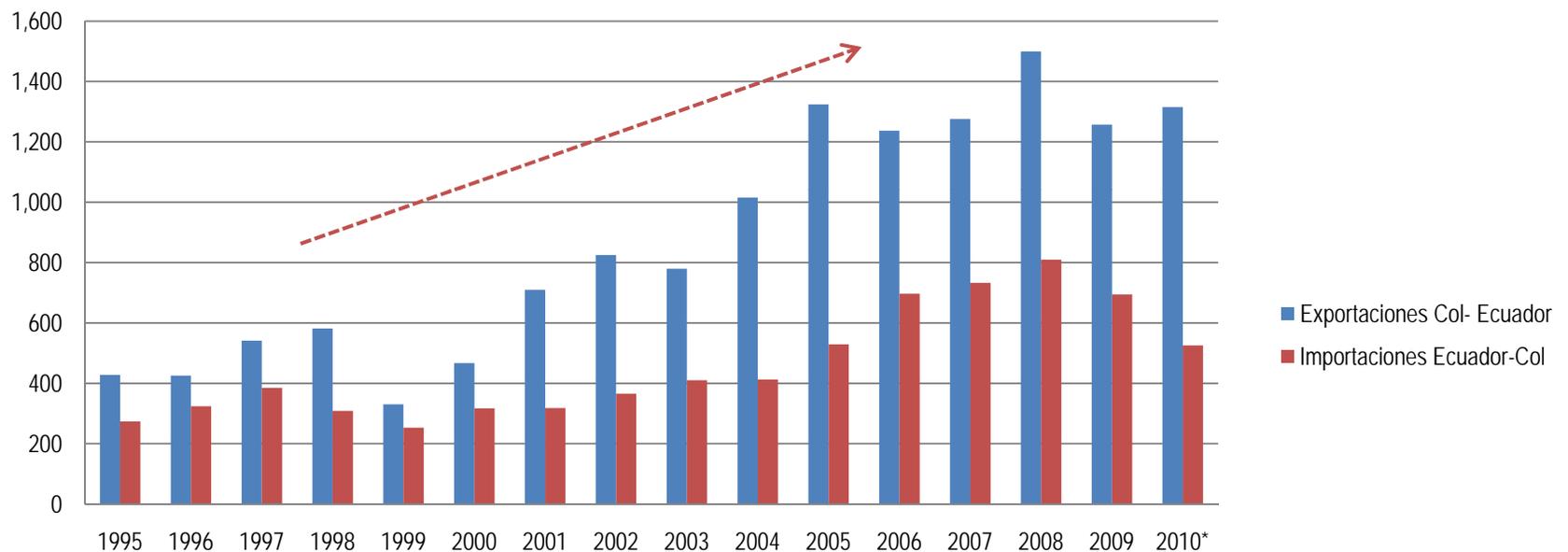
Fuente: MinTransporte



La tendencia en productividad país se refleja en el grado de **movilización de carga** a través de la **infraestructura de transporte**.

“...La globalización ha resultado intensiva en transporte...” Banco Mundial 2010

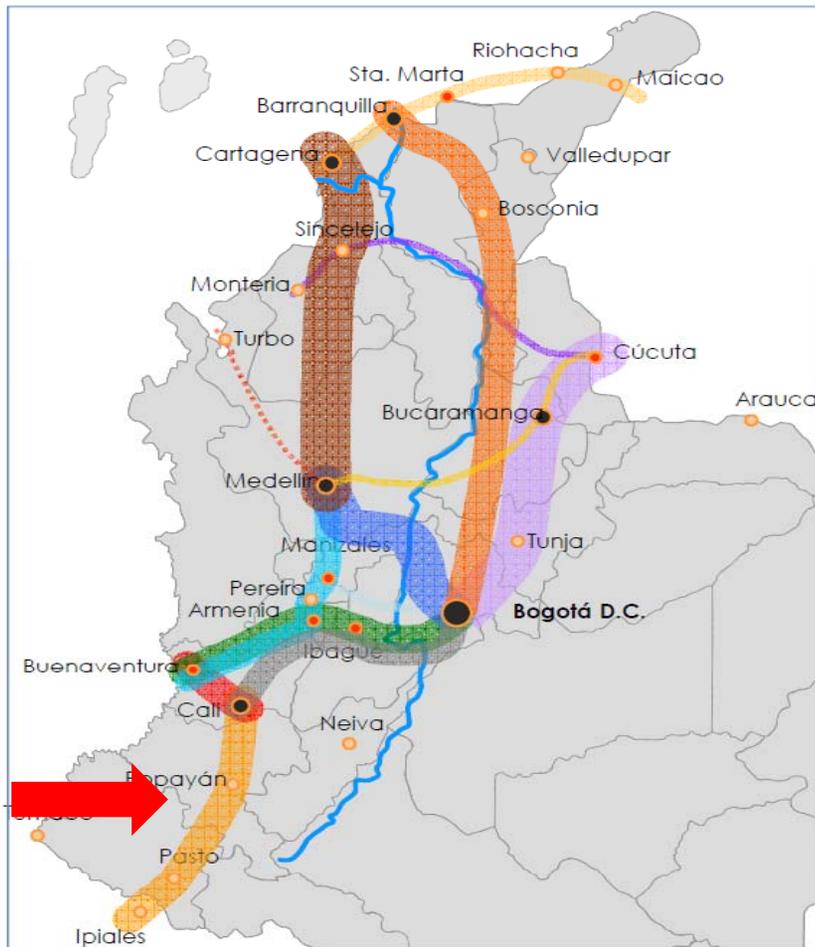
### Comercio Bilateral Colombia-Ecuador (Millones de dólares)



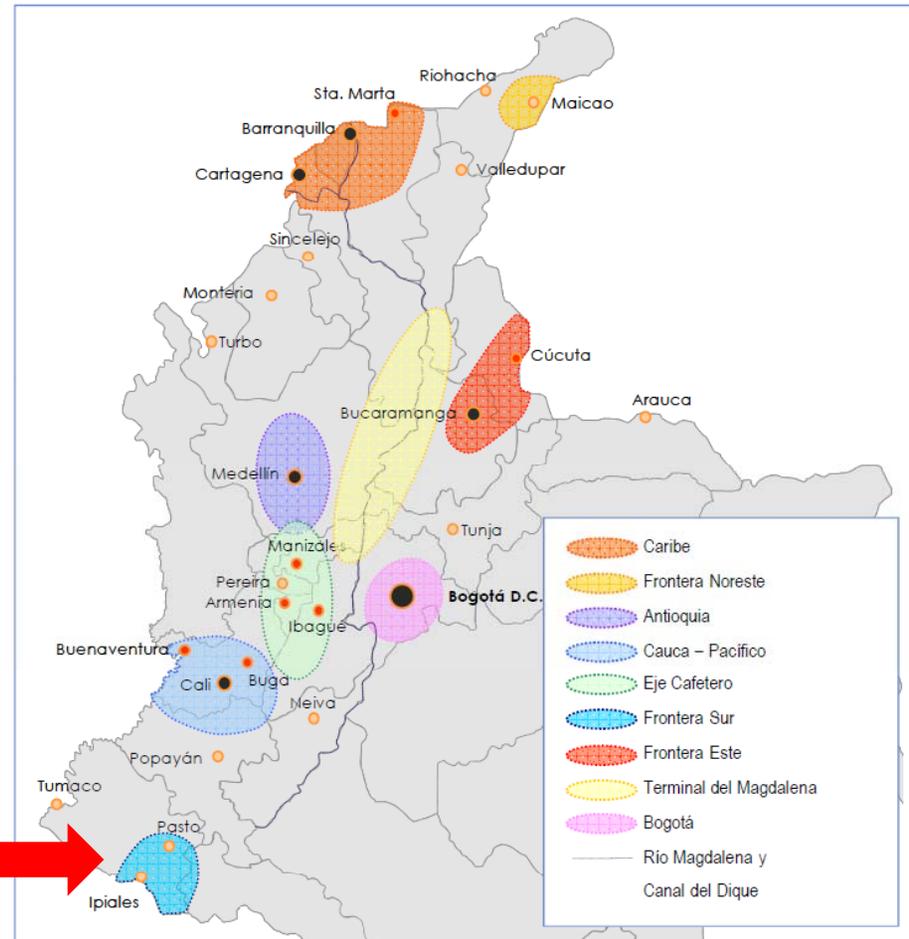
Fuente: DANE

- En promedio un 5% del valor las exportaciones colombianas va a Ecuador
- Por su lado, un 2% del valor de las importaciones a Colombia proviene de Ecuador

Corredores funcionales



Ámbitos logísticos colombianos



Se identificaron 13 corredores funcionales de Comercio Exterior y 9 ámbitos logísticos

### Sistema de Plataformas Logísticas – Conpes 3547 de 2008



Se recomendó una red de **20 Plataformas Logísticas** con potencialidades de ser desarrolladas

Sistema de Plataformas Logísticas – Conpes 3547 de 2008

Tipo Plataforma	Características	Ubicación	Ejemplo	
Plataformas Monomodales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área de distribución urbana y consolidación de cargas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Solo involucra un modo de transporte.</li> <li>Almacenaje, empaclado, selección, distribución y cross docking.</li> <li>Usuarios empresas de transporte y logística.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bogotá.</li> <li>Medellín</li> <li>Cali.</li> <li>Manizales.</li> <li>Bucaramanga.</li> <li>Montería.</li> </ol>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Área logística de apoyo en frontera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prestar servicios logísticos de valor agregado en frontera.</li> <li>Infraestructura especializada para prestación de servicios aduaneros.</li> <li>Seguridad y optimización de los procesos de comercio exterior.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cúcuta.</li> <li>Ipiales.</li> <li>Maicao.</li> </ol>	

## Contenido

### 1. Contexto General

### 2. Diseño del estudio

#### 2.1 Objetivos

#### 2.2 Alcance del estudio

#### 2.3 Resultados Esperados

### 3. Avances

#### 3.1 Diagnóstico

#### 3.2 Identificación de alternativas

### 4. Conclusiones



Interés de los gobiernos de Colombia y Ecuador en mejorar los servicios existentes y disponer de una infraestructura adecuada en los Pasos de Frontera Colombo Ecuatorianos.



CENTROS DE CONTROL

Faciliten y optimicen el comercio

### Supuestos

- ✓ Tiempos de viaje de las mercancías deben corresponder a su traslado entre origen y destino.  
No a los tiempos muertos en las instalaciones de control
- ✓ Control de mercancías ágil y eficiente

### Desafíos

- ✓ Mejorar los procedimientos
- ✓ Capacitar a los funcionarios
- ✓ Contar con controles integrados
- ✓ Diseñar sistemas de información acordes con los requerimientos

## Objetivos:

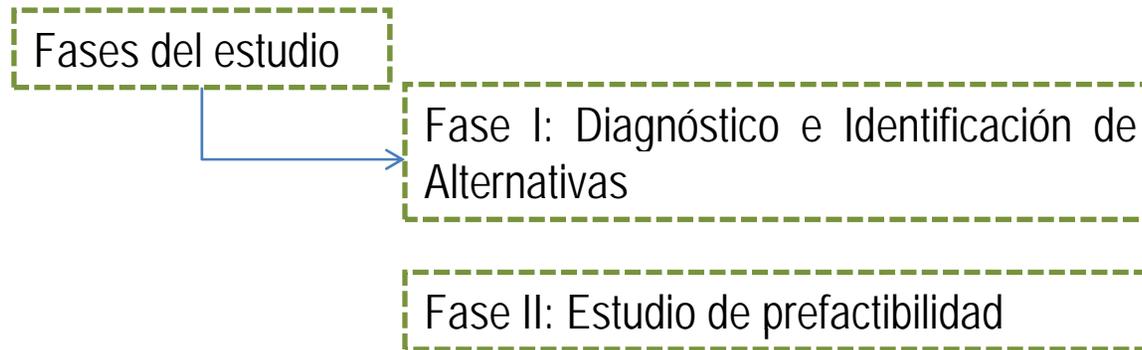
- ✓ Identificar y proponer alternativas de optimización y facilitación de los pasos de frontera
- ✓ Formular Planes de Acción, concertados de corto, mediano y largo plazo
- ✓ Incluir un componente de apoyo económico y social para la zona de influencia.



## Alcance:

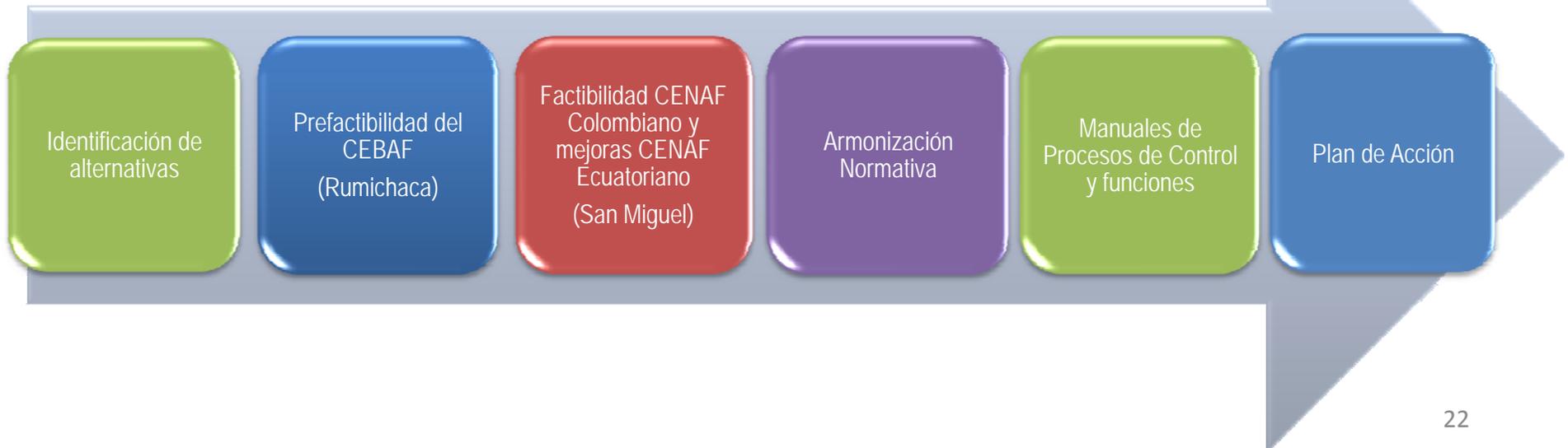
Los objetivos específicos para ambos pasos de frontera son:

1. Diseño de las medidas operativas y tecnológicas del sistema de control de carga, vehículos y personas, así como del modelo de gestión.
2. Modelo de circulación de vehículos, personas y cargas en el área de control fronterizo.
3. Prediseño de la infraestructura requerida y plan de inversiones.
4. Proyectos de acuerdos nacionales y binacionales para la operación, construcción y mejora de los pasos de frontera.
5. Estimación de costos de operación y mantenimiento.



Tiempo estimado:  
1 Año

Resultados esperados



## Contenido

1. Contexto General
  2. Diseño del estudio
    - 2.1 Objetivos
    - 2.2 Alcance del estudio
    - 2.3 Resultados Esperados
  3. Avances
  - 3.1 Diagnóstico
  - 3.2 Identificación de alternativas
4. Conclusiones



OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Restablecimiento de las relaciones bilaterales - voluntad política	Incumplimiento de Normatividad: CAN, Acuerdo de Esmeraldas
Crecimiento del Comercio bilateral	Problemas de orden público
Desarrollo Proyectos de Infraestructura vial: estudios para la ampliación del Puente de Rumichaca y ampliación del actual, mejoramiento del Corredor Santa Ana – San Miguel	Contrabando
Solucionar el Transbordo (Transbordo coercitivo)	Transbordo de mercancías (presiones gremiales)
Condiciones topográficas favorables para el desarrollo de vías de acceso : San Miguel.	Incumplimiento de acuerdos previos (Ecuador construía CENAF San Miguel y Colombia CENAF Mataje)

Lo que falta...

1. Identificar y analizar los controles (procedimientos)
2. Levantamiento planimétrico de infraestructura existente: prestación de servicios de control, accesos viales

FORTALECIMIENTO

Desarrollo en el proceso simultanea

Interés de las entidades para participar del estudio

Espacio para obra, puntos de control involucradas

de país a país

Desarticulación del transporte regional y local que afecta la vialidad del paso

Condiciones operativas insuficientes en el paso de frontera de San Miguel

**Control de carga y pasajeros**

ALTERNATIVA I: CEBAF Cargas  
Cabecera Única en Ecuador

ALTERNATIVA II: CEBAF Cargas  
Doble Cabecera país de salida es  
país sede de los controles

ALTERNATIVA III. CENAF  
Cargas, Doble Cabecera y cada  
país es país sede de sus  
controles nacionales



Paso Rumichaca

ALTERNATIVA I. CEBAF  
cabecera única

ALTERNATIVA II. Dos CEBAF  
(país de entrada, país sede)



Paso San Miguel

## Contenido

1. Contexto General
2. Diseño del estudio
  - 2.1 Objetivos
  - 2.2 Alcance del estudio
  - 2.3 Resultados Esperados
3. Avances
  - 3.1 Diagnóstico
  - 3.2 Identificación de alternativas

## 4. Conclusiones



DISMINUCIÓN DE TIEMPOS EN ADUANA

- ✓ Disminución tiempos para el comercio exterior
- ✓ Disminución costos para el comercio exterior
- ✓ Eliminación de prácticas indebidas del transporte



HOMOGENIZACIÓN DE PROCESOS ADUANEROS

- ✓ Sistematización de documentos requeridos
- ✓ Estandarización de procesos y documentos
- ✓ Eliminación de duplicidad de esfuerzos



ESTABILIDAD EN PROCESOS DE ADUANA Y CONTROL

- ✓ Incentivo al comercio exterior binacional
- ✓ Aumento de la confiabilidad del sector privado y transportistas
- ✓ Aumento en la seguridad de las cargas



IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL POSITIVO

- ✓ Menores tiempos de espera de camiones en frontera (disminución de congestión vehicular)
- ✓ Reorganizar y formalizar actividades indirectas del paso de frontera
- ✓ Reorganizar ordenamiento territorial



- ✓ **Aunar** esfuerzos políticos para dar **cumplimiento** a las reglas de la CAN
- ✓ Unificar las estructuras empresariales de transporte de ambos países y buscar **alternativas laborales** y económicas para actores locales
- ✓ **Homologar** las legislaciones y procedimientos de los gobiernos colombiano y ecuatoriano (incentivar el funcionamiento del control aduanero unificado)
- ✓ Desarrollar campañas y programas de **capacitación** a los transportistas, usuarios y gremios de ambos países en los temas relacionados con procesos aduaneros
- ✓ Capacitar funcionarios de las autoridades de control para tecnificar, homologar y **estandarizar** los procedimientos en frontera
- ✓ **Integrar** uso de **tecnologías de la información y las comunicaciones** en procesos de control aduanero
- ✓ Simplificar y **alinear procedimientos aduaneros** de ambos países bajo criterios de calidad y eficiencia
- ✓ Mejora de infraestructura vial (accesos), planta física (atención aduanera)
- ✓ Disminuir **costos y tiempos** de transporte a través de mejoras a corredores y nodos de comercio exterior



Rankings	Eficiencia Aduanera	Eficiencia Procedimiento exp. Imp.	Transparencia Aduanera	TIC
Colombia	91	84	66	47
Ecuador	83	92	116	79
Venezuela	101	120	124	63
Brasil	94	78	67	54
Perú	70	70	53	76
Chile	21	47	20	46
Argentina	87	86	96	49

Colombia	91	84	66	47
Ecuador	83	92	116	79
Chile	21	47	20	46

**Eficiencia Aduanera:**

- Grado de dificultad de los procedimientos aduaneros
- Calidad de los servicios aduaneros

**Eficiencia en procedimientos (expo. – impo.):**

- Tiempo para importar
- Documentos para importar
- Costo para importar
- Tiempo para exportar
- Documentos para exportar
- Costos para exportar

**Transparencia Aduanera**

- Irregularidades en los procesos de exportación e importación
- Percepción de corrupción

**TIC**

- Servicios en línea



Libertad y Orden

**Departamento Nacional de Planeación**  
República de Colombia

[www.dnp.gov.co](http://www.dnp.gov.co)