



COSIPLAN

Presidencia Pro Tempore

Perú 2012 - 2013

Tendencias en materia de organización funcional de pasos con controles integrados y el papel de los privados en la optimización de los pasos de frontera



Indice

Intervención en los pasos de frontera

- Condiciones
- Objetivos
- Aspectos a considerar
- Criterios para el transporte de cargas
- Un ejemplo para el transporte de carga en pasos integrados
- El rol de los agentes privados



Intervención en Pasos de frontera - Condiciones

- Voluntad política y acciones concretas de los Gobiernos para modificar funcionamiento de los Pasos de Frontera
- Dicha voluntad debe ser exógena a la de los organismos de control presentes, aunque los incluya
- Capacidad de gestión, compromiso para mejorar eficiencia de los Pasos de Frontera y la integridad de los controles
- Considerar cada Paso de Frontera como un proyecto particular, sin perjuicio del modelo general “deseable” al que se apunte



Intervención en Pasos de frontera - Condiciones

- Convicción para avanzar en la integración binacional funcional y física de los controles
- Valorizar la infraestructura existente, en aquellos casos ya consolidados y tender, cuando posible, a centros unificados de control
- Marco jurídico y acuerdo bilateral adecuados para la integración binacional de los controles y para garantizar la posibilidad de transporte internacional “puerta a puerta”, cuando esta modalidad resulte más eficiente



Intervención en Pasos de frontera - Objetivos

- Incrementar la fluidez de los flujos de cargas y pasajeros sin resentir la intensidad de los controles deseada por cada país
- Reducir los costos generalizados de transporte, incrementar la competitividad de las producciones y los beneficios para viajeros
- Garantizar integridad de los controles
- Contar con condiciones de confort para usuarios y con calidad de hábitat y de equipamientos para funcionarios



Intervención en Pasos de frontera – Objetivos (1)

- Incrementar niveles de integración entre los países
- Igualar “hacia arriba” el desempeño operativo de los agentes de control
- Restringir discrecionalidad o arbitrariedad administrativa
- Incrementar transparencia en control de frontera
- Mejorar estándar de servicio al usuario
- Incrementar confianza recíproca entre agencias de control de similar especialización



Aspectos a considerar

- La organización física debe contemplar los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios concernidos y no generar impactos negativos económicos, sociales y ambientales para las personas que residen en ellos.
- La mejora de eficiencia en el funcionamiento del paso de frontera debe aplicar para todas las categorías de usuarios (cargas y pasajeros) y en materia de cargas para toda la gama de despachos para los cuales el paso se encuentra habilitado
- La organización funcional y física de los centros de control debe apuntar a evitar la existencia de tiempos evitable – distintos del tiempo necesario para los controles – generados por los usuarios y agentes privados y garantizar la ausencia de intrusiones de personas o actividades ajenas al proceso de control.



Aspectos a considerar (1)

- Incorporar tecnología aplicada para mejorar tareas de control y reducir molestias a los usuarios.
- Introducir y aplicar herramientas adecuadas para Control de Gestión y para evaluación de desempeño, de modo se optimicen decisiones que maximicen eficacia de control y minimicen demoras al usuario.
- Fortalecer rol del “administrador del Paso de Frontera” en pos de mayor compromiso en el análisis y formulación de propuestas (proceso de mejora continua).



Aspectos a considerar (2)

- En materia de transporte de carga, lecciones aprendidas y buenas prácticas:, (i) el programa de Operador Económico Autorizado (OEA); (ii) la Ventanilla Única (VU) e interoperabilidad; Tránsito Internacional de Mercancías (TIM).
- En el movimiento de personas TVF (Tarjeta Vecinal Fronteriza de personas y vehículos) para los residentes locales y envío anticipado del rol en los servicios de transporte de pasajeros.
- Posibilidad de implementar una tarjeta específica para los conductores de vehículos de transporte de cargas y pasajeros
- La implementación de controles integrados supone la redacción, consenso y aprobación de un Manual de Procesos de Control Fronterizo y que dicho manual se sustente jurídicamente, en un Acuerdo Binacional Específico para el vínculo.



Aspectos a considerar (cargas)

- El comercio internacional y el grado de integración alcanzado por los distintos países, requieren la existencia de operatorias aduaneras que permitan a los exportadores e importadores adoptar aquella que mejor se adapte a sus necesidades
- La intervención en los pasos de frontera debe contribuir a minimizar los costos generalizados atribuibles a la logística del comercio internacional y no sólo, aunque parezca un sinónimo, a que los tiempos (y costos) necesarios para atravesar una frontera sean los mínimos.
- El tiempo de demora en la frontera se compone básicamente de tiempos de trámites + tiempo de ocio o descanso + tiempos para completar los requisitos exigidos para el desplazamiento + tiempos atribuibles a falencias de la infraestructura.
- La sumatoria de estos factores entrega el tiempo promedio que demanda el cruce de un paso de frontera terrestre, el que debido a la inexistencia de sistemas para el control de gestión, resulta en general englobado en un único valor que no diferencia los distintos aspectos que lo componen.



Criterios para el transporte de cargas

- Principio de “acto único”.
- Las agencias de control deben disponer de los sistemas para que los requisitos puedan cumplirse electrónicamente, a distancia y en forma anticipada a la llegada del medio de transporte y los agentes privados utilizar las facilidades disponibles para adelantar sus declaraciones
- Segregación clara de procesos y tiempos necesarios para los trámites de aquellos necesarios para completar los requisitos previos.
- Instancia tecnológica de control para capturar los datos de identificación del Medio de Transporte (MT) y sistemas de verificación de existencia o no de todos los requisitos electrónicos previos: Estaciones de Gestión y Sistema de Control de Gestión



Criterios para el transporte de cargas (1)

- Secuencia de intervenciones binacionales fija y procedimientos internos de actuación propios de cada institución
- Intervenciones en el ACI o CEBAF ajustadas a procesos de control integrados que entregan tiempos estandarizados de actuación.
- Diseño de los procesos de control integrado definidos para las operaciones de menor tiempo relativo (tránsitos, vacíos, verde – verde)
- Los diferenciales de tiempo por despacho solo aplican a aquellos que por aplicación del selectivo requieran revisión física o documental o verificación de escáner
- Procesos + tecnología + infraestructura + equipamiento para soportar y viabilizar la operatoria, garantizar la integridad de los controles y permitir la evaluación de desempeño.
- Dentro del ACI o CEBAF los tiempos de trámite no son onerosos, mientras que los que demande el cumplimiento de requisitos previos, deberían serlo.



Aspectos adicionales

- Automaticidad en el trámite de importación temporal del vehículo.
- Incorporar el pago electrónico de toda tasa de servicio o precio actual o a crearse en el futuro.
- El pago electrónico de la declaración aduanera realizado antes del despacho de la mercadería.
- Los certificados y notas técnicas de los diferentes organismos intervinientes deben tramitarse electrónicamente a través de una VU o a través de los sistemas de aduana que interactúen con estos organismos.
- Evaluar la utilización de precintos de radiofrecuencia para cualquier MT que cruce fronteras con cargas, sin importar el régimen, integrando la captura de los mismos a las barreras de entrada y salida.
- Para el cobro de tasas o tarifas originadas en un proceso desarrollado en el ACI o CEBAF (análisis, de venta de precintos, de custodia de acompañamiento u otros), se genera un débito en cuenta corriente.
- Las aduanas adoptan medidas proactivas para mejorar la profesionalización de los agentes privados



EJEMPLO: PASO CANOAS (PA- CR) - TRANSPORTE DE CARGAS

COMPONENTES

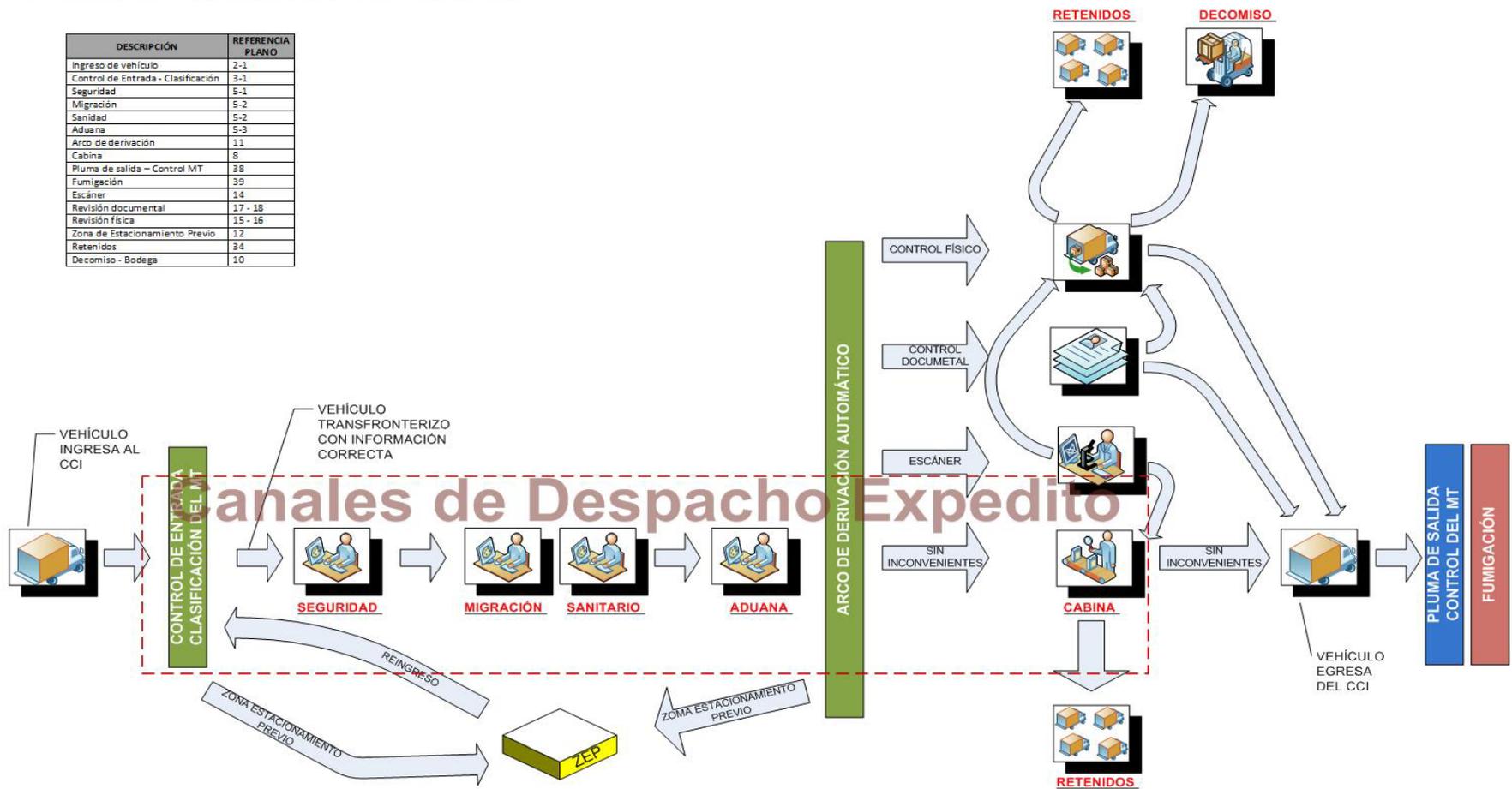
- Canal de despacho expedito (CDE).
- Zona de estacionamiento previo (ZEP)
- Estaciones de gestión (EG)
- Sistema de control de gestión (SCG)
- Incorporación de tecnología de control no intrusiva (escáner)
- Dársenas de control físico especializadas
- Área de revisión de cabinas y compartimientos de los MT
- Otros componentes



PASO CANOAS: ESQUEMA DE PROCESO DE CARGAS

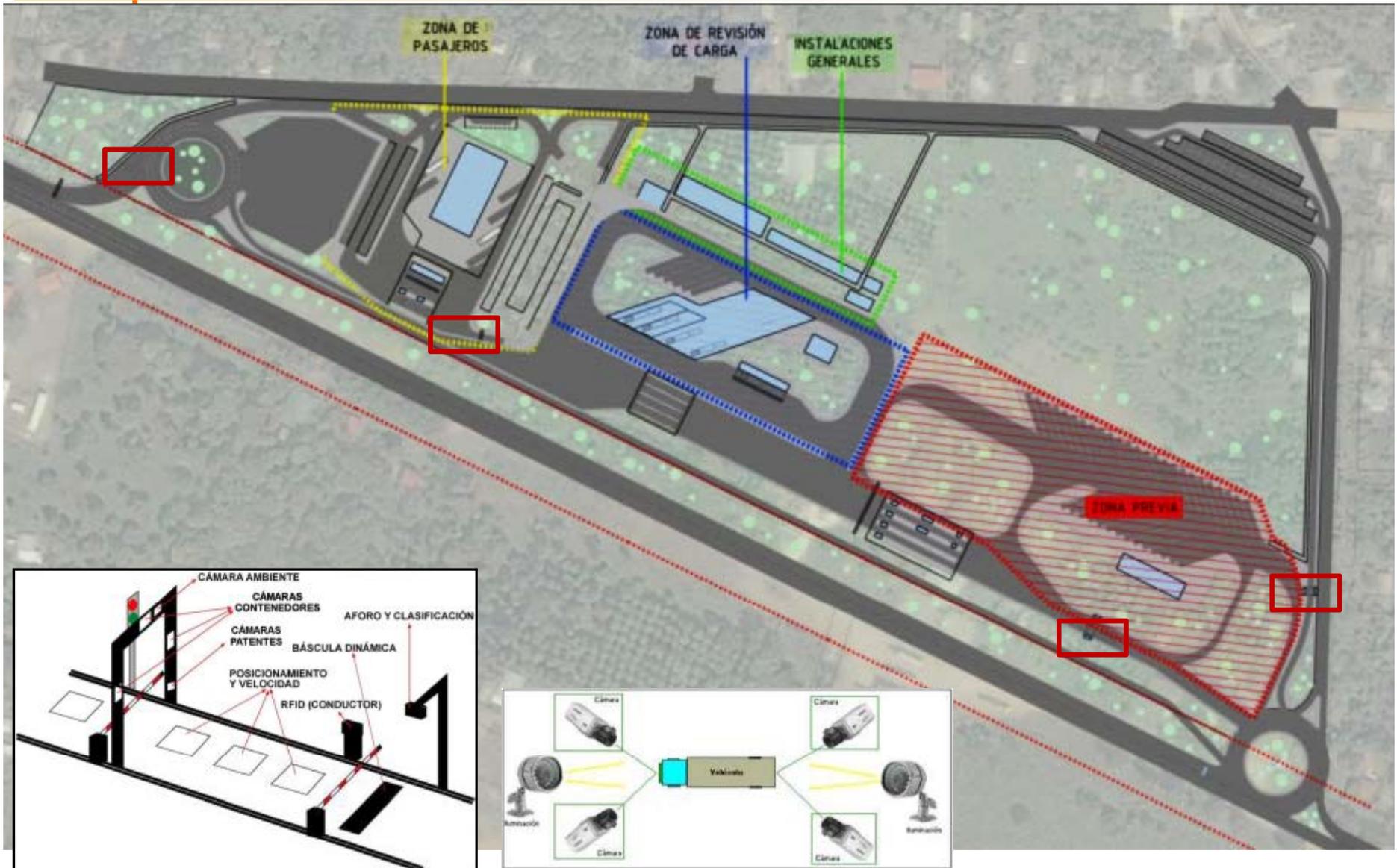
PROCESO CONTROL DE CARGA TRANSFRONTERIZA

DESCRIPCIÓN	REFERENCIA PLANO
Ingreso de vehículo	2-1
Control de Entrada - Clasificación	3-1
Seguridad	5-1
Migración	5-2
Sanidad	5-2
Aduana	5-3
Arco de derivación	11
Cabina	8
Pluma de salida - Control MT	38
Fumigación	39
Escáner	14
Revisión documental	17 - 18
Revisión física	15 - 16
Zona de Estacionamiento Previo	12
Retenidos	34
Decomiso - Bodega	10





Paso Canoas – Cabecera Costa Rica vista general





Diseño Preliminar Costa Rica Recorridos Carga - CDE



LA ORGANIZACIÓN DEL CCI PERMITE LA SEGREGACIÓN DE LOS DIFERENTES VEHÍCULOS SEGÚN EL TIPO Y SITUACIÓN EN LA QUE SE ENCUENTRAN. SIEMPRE SE FACILITAN LOS RETORNOS Y VUELTAS A LA ROTONDA DE ENTRADA PARA PERMITIR LAS EQUIVOCACIONES DE USUARIOS Y EXPULSIONES DE LOS VEHÍCULOS NO APTOS.



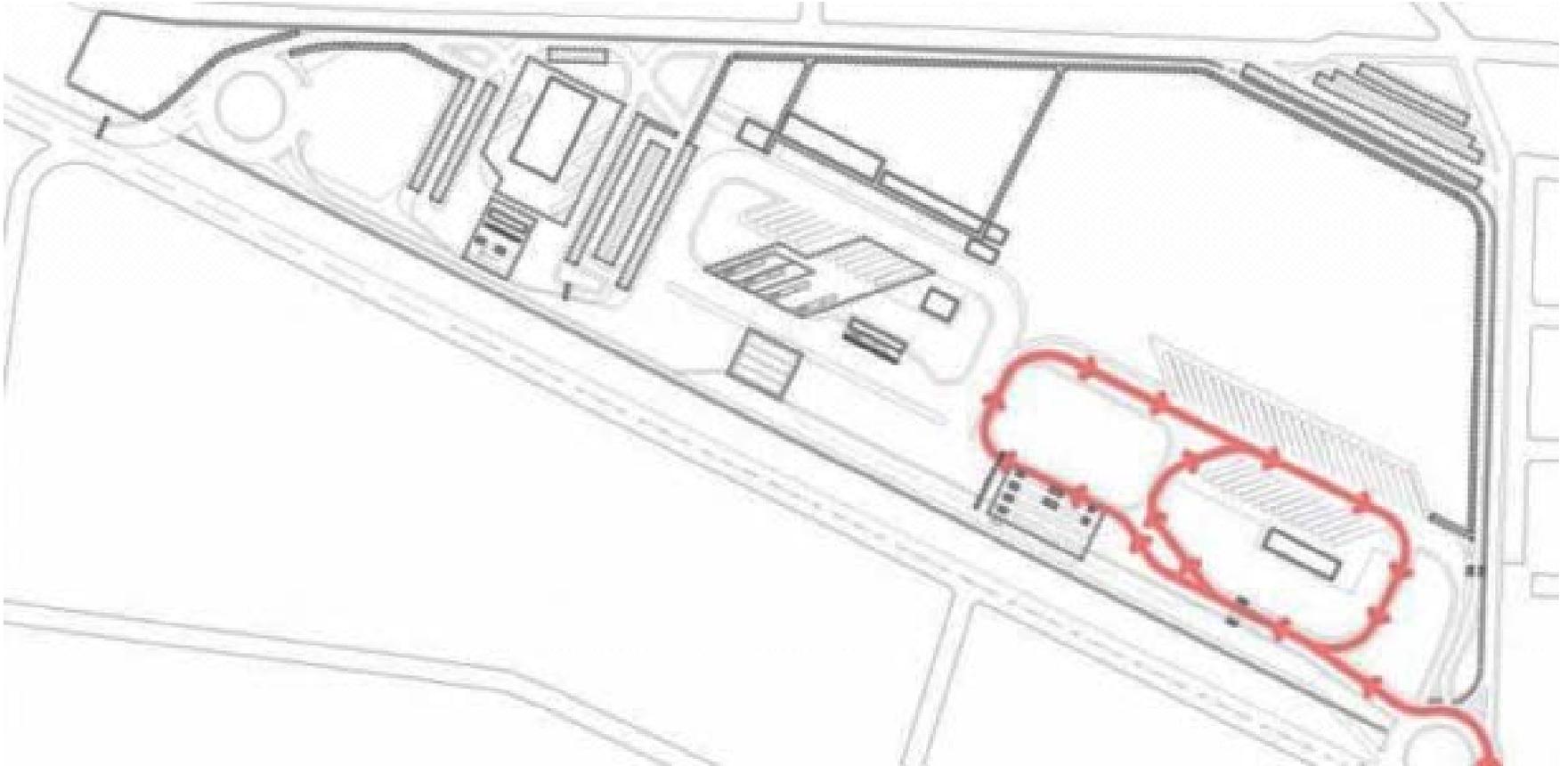
Diseño Preliminar Costa Rica Recorridos Carga - Zona de Revisión



LOS MEDIOS DE CARGA REALIZAN LA RUTA MÁS CORTA ENTRE EL ACCESO Y LA SALIDA, CASI COMO UN DESPLAZAMIENTO PARALELO A LA PANAMERICANA, PARA NO PENALIZAR LOS COSTOS DEL CCI CON MAYORES LONGITUDES DE VIARIOS DE PAVIMENTO RÍGIDO.



Diseño Preliminar Costa Rica Recorridos Carga - Zona de Estacionamiento Previo





Agentes privados

- Mayor profesionalización de los auxiliares del comercio internacional
- Revisión de las pautas operativas de los transportistas, en particular la mono conducción
- Participación en la construcción y mantenimiento de la infraestructura necesaria mediante contratos que delimiten claramente los compromisos y la asignación de riesgos



COSIPLAN

Presidencia Pro Tempore
Perú 2012 - 2013

Tendencias en materia de organización funcional de pasos con controles integrados y el papel de los privados en la optimización de los pasos de frontera.

MUCHAS GRACIAS