

MEMORIAS DEL SEMINARIO “LA MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN ADUANERA PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO”



16 de Julio de 2014
Montevideo - Uruguay

MEMORIAS DEL SEMINARIO
“LA MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN
ADUANERA PARA LA FACILITACIÓN DEL
COMERCIO”



16 DE JULIO DE 2014

Sede de la ALADI

Esta publicación fue elaborada a partir de la recopilación de las ponencias presentadas en la Conferencia del SEMINARIO "LA MODERNIZACIÓN DE LA GESTIÓN ADUANERA PARA LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO", realizada el 16 de julio de 2014, en la Sede de la ALADI.

© 2014, ALADI Secretaría General
TEL.: +598 24101121 FAX.: +598 24190649
Cebollatí 1461 Código Postal 11200
Montevideo – Uruguay
sgaladi@aladi.org
<http://www.aladi.org>

ISBN: 978-9974-8475-3-8

Los usuarios pueden copiar, descargar e imprimir los contenidos de la publicación sin fines de lucro, respetando la integridad de la misma y sin realizarle modificaciones, siempre que se mencione a la Secretaría General de la ALADI como fuente del material.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	9
1. ACTO DE APERTURA.....	11
Presidenta del Comité de Representantes de la ALADI y Representante Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR, Embajadora Aída García Naranjo Morales.....	13
Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Licenciado Carlos Alvarez.....	16
Ministro de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay, Economista Mario Bergara.....	19
Jefe de Operaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en Uruguay, Señor Miguel Taborga.....	25
Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Doctor Kunio Mikuriya.....	28
2. MARCO GLOBAL.....	31
El Rol de la OMA y las Aduanas en la implantación del "Acuerdo sobre la Facilitación de Intercambios" incorporado a la Decisión Ministerial del paquete de Bali de la OMC. Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas, Doctor Kunio Mikuriya.....	33
Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE) y la implementación del Operador Económico Calificado en el Uruguay. Director Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay, Contador Enrique Canon.....	39

Importancia y retos para lograr una Gestión Coordinada de Fronteras efectiva. Especialista Líder en Aduanas del Sector de Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Señor Manuel Márquez Fariña.....	46
3. EXPERIENCIAS REGIONALES Y SUBREGIONALES.....	53
Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM). Coordinador del Proyecto de TIM para Mesoamérica, del BID, Señor Álvaro Sarmiento.....	55
Mejores Prácticas en la Modernización de las Aduanas del MERCOSUR para la Facilitación del Comercio: Experiencias recientes de Brasil. Subsecretario de Aduana y Relaciones Internacionales. Receita Federal do Brasil, Señor Ernani Argolo Checcucci Filho.....	59
Ventanillas Únicas de Comercio Exterior Programa Ventanilla Única de Comercio Exterior en Brasil. Directora del Departamento de Competitividad en Comercio Exterior del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC), Señora Ana Junqueira Pessoa.....	72
La experiencia Centroamericana. Director de Integración Económica de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Señor William García.....	78
Red de Ventanillas Únicas de América Latina. Especialista Líder en Aduanas del Sector de Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Señor Manuel Márquez Fariña.....	85
La Facilitación del Comercio en la Alianza del Pacífico: La Experiencia de Chile. Director de Asuntos Económicos Bilaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (DIRECON) del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile, Señor Pablo Urria.....	88

Herramientas de la ALADI para la Facilitación y Digitalización del Comercio. Próximos Desafíos: el Reconocimiento Mutuo de los Operadores Económicos Autorizados. Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Doctor César Llona.....	94
4. LA VISIÓN DEL SECTOR PRIVADO.....	107
Colaboración Público-Privada. Los grandes desafíos de la Logística y su relacionamiento con el Sistema Aduanero. Presidente de la Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG), Señor Juan Carlos Rodríguez Blanco.....	109
Eficiencia de la Gestión Aduanera como imperativo Público-Privado: Un desafío conjunto. Presidente de la Asociación de Agentes Profesionales de Aduanas de las Américas (ASAPRA), Señor Alfonso Rojas.....	115
5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS. ACTO DE CLAUSURA.....	123
Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Doctor César Llona.....	125
Director Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay, Contador Enrique Canon.....	127
Palabras de Cierre de la Presidenta del Comité de Representantes de la ALADI y Representante Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR, Embajadora Aída García Naranjo Morales.....	129

INTRODUCCIÓN

La facilitación del comercio juega un papel fundamental para la competitividad, el crecimiento y el desarrollo de los países de América Latina. Al respecto, las Aduanas de la región han ido de a poco modernizándose y orientado sus funciones de control y fiscalización hacia este nuevo paradigma. No obstante lo anterior, por una serie de razones, entre las cuales cabría citar la necesidad de incrementar la interoperabilidad entre las Aduanas, persisten aún demoras e incertidumbres en los puertos y los pasos fronterizos que siguen constituyéndose en trabas innecesarias al comercio.

El presente libro presenta las memorias del Seminario "La Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio" organizado por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el Ministerio de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay (MEF), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que tuvo lugar el día 16 de julio de 2014, en la Sede de la ALADI.

El objetivo del Seminario fue presentar y analizar las principales experiencias que surgidas del marco global, han sido aplicadas a nivel regional y subregional, sobre todo en lo que refiere a los temas contemplados en el Acuerdo de Bali de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que fueran a su vez objeto de una declaración de interés por parte de la OMA, a través de la Resolución de Dublín de 2013.

El evento persiguió poner de relieve los diversos programas existentes en la región que persiguen la facilitación del comercio, incluyendo aquellos que presuponen una mejora en la eficiencia de las Aduanas.

En este contexto, participaron del seminario representantes de las distintas experiencias multilaterales, regionales y subregionales, quienes presentaron el estado de situación de los programas y herramientas existentes en materia de facilitación del comercio y de mejora de la gestión aduanera.

Licenciado Carlos Alvarez
Secretario General de la
Asociación Latinoamericana de
Integración (ALADI)

Economista Mario Bergara
Ministro de Economía y
Finanzas de la
República Oriental del Uruguay

1. ACTO DE APERTURA

Palabras de bienvenida

Presidenta del Comité de Representantes de la ALADI y Representante Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR, Embajadora Aída García Naranjo Morales.

Muy buenos días, a todas y a todos.

Señor Ministro, Mario Bergara, Ministro de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay;

Señor Kunio Mikuriya, Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas;

Señor Miguel Taborga, Jefe de Operaciones del Banco Interamericano de Desarrollo en el Uruguay;

Licenciado Carlos Alvarez, Secretario General de la ALADI

Es un gusto compartir con todos ustedes esta mañana de trabajo.

Les damos la más cálida y la más fraterna de las bienvenidas y les expreso que para la ALADI es un honor particular y un invaluable privilegio ofrecerles a todos ustedes este Seminario y compartir con nosotros en esta casa decana de la integración latinoamericana, que es nuestra querida ALADI, con motivo y con ocasión de este Seminario de Modernización de la Gestión Aduanera.

Sobre el particular, consideramos muy importante relevar el rol asignado a las administraciones aduaneras de toda la región, de proseguir en este proceso ya iniciado de modernización de la gestión de las aduanas, así como mejorar nuestro desarrollo en el ámbito de las subregiones de toda nuestra región.

El objetivo del Seminario es; presentar las principales experiencias que han surgido en el marco global, y que por supuesto podemos aprovechar a nivel de los ámbitos regionales y subregionales.

Consideramos que la facilitación del comercio juega un papel fundamental para la competitividad, para el crecimiento y para el desarrollo de los países de América Latina.

Debemos destacar y también saludar que las Aduanas de la región han ido paulatinamente modernizándose y orientando sus funciones de control y fiscalización hacia ese nuevo paradigma. Sin embargo, existe la necesidad de incrementar la interoperabilidad entre las Aduanas.

Debemos de superar las demoras, las incertidumbres que aún se presentan en los puertos y los pasos fronterizos generando innecesarias trabas al comercio.

El creciente y permanente proceso de integración ofrece a las administraciones aduaneras una oportunidad que consideramos extraordinaria para alcanzar una posición sólida y exitosa frente a los cambios que se están operando en el comercio internacional.

Se hace necesario que las Aduanas de nuestra región, realicen por lo tanto cambios sustantivos en la búsqueda permanente de la excelencia y la alta calidad en el servicio aduanero. Este Seminario busca contribuir con esa búsqueda.

Nos congratulamos del Seminario de la Modernización de la Gestión Aduanera para la Facilitación del Comercio coorganizado por la ALADI, con el Ministerio de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay y con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Organización Mundial de Aduanas a quienes les expresamos nuestro especial agradecimiento por la posibilidad de concretar este Seminario que consideramos de especial importancia.

Se van a presentar y se van a analizar principales experiencias surgidas en el ámbito macro, en el ámbito regional, en el ámbito local de nuestros propios países, y saludamos las presentaciones que de diversas experiencias se van a hacer hoy día en el Seminario.

Saludamos a los delegados que vienen del conjunto de los países. Saludamos a las delegaciones que vienen desde Chile, desde Perú, desde Centroamérica, y por supuesto como no a nuestros anfitriones el propio Uruguay.

Se va a destacar el marco global de este trabajo en relación a las Aduanas, las experiencias regionales como lo hemos señalado, las mejores prácticas en esa modernización haciendo de este Seminario un diálogo y un intercambio de saberes.

Indudablemente, miraremos también y analizaremos aquellas experiencias vinculadas al Sector Privado y a esa alianza estratégica entre Sector Público y Sector Privado.

Nuestros invitados expondrán la situación de sus programas y el conjunto de herramientas que hoy día se tienen para ello, buscando indudablemente actualizar esa mirada en ese proceso de modernización.

El Seminario lo hemos dirigido a un conjunto de organismos internacionales y le damos la bienvenida a todo el público y a todas las organizaciones que hoy día también nos acompañan. Para la ALADI es un honor tener este auditorio con una representación tan importante que significa para nosotros la participación en ese Seminario.

Con la esperanza puesta en cumplir cada vez con las obligaciones que tenemos al servicio aduanero, que nos honran y nos permite colaborar con el fin último será el bienestar de nuestras naciones, les auguro un exitoso evento.

Felicitemos la iniciativa de los coorganizadores del evento, en particular al Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Dr. César Llona y al Director General de Aduanas del Uruguay, Cr. Enrique Canon.

Les deseo a todos una muy buena jornada y bienvenidos nuevamente.

Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Licenciado Carlos Alvarez.

Buenos días, bienvenidos a todas y a todos. Para nosotros es muy grato recibir hoy al Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas, el Dr. Kunio Mikuriya, le agradecemos mucho su presencia; igual que a todos los invitados, funcionarios, al Ministro de Economía Mario Bergara, a los responsables de las Aduanas, a los funcionarios de la ALADI, al Subsecretario César Llona que trabajó mucho en la organización de este evento.

Para nosotros es muy importante este evento que surgió de una visita que le hicimos al Ministro de Economía Mario Bergara hace un mes aproximadamente. Hablando de los temas que podíamos compartir y trabajar con el Uruguay y la región, coincidíamos que, por un lado, se había avanzado bastante en los temas de desgravación arancelaria, que los temas tradicionales del comercio estaban más lentos; y veíamos nuevas e importantes problemáticas como la infraestructura, la logística, el transporte.

El Ministro de Economía nos sugirió que era fundamental trabajar sobre el tema de la modernización de las Aduanas en vista a cuánto influye el funcionamiento de las Aduanas en lo que se llamó desde 1996 en la Rueda de Singapur la Facilitación del Comercio.

Y esto, para nosotros abarca dos cuestiones muy importantes. Una que tiene que ver con la inserción más competitiva de los países a nivel internacional y la otra tiene mucho que ver si nosotros somos capaces, y este es el marco en el que estamos presentes, la ALADI, como dijo la Presidenta el organismo más antiguo de la integración latinoamericana; si podemos aumentar y mejorar nuestro comercio intrarregional. Aumentar nuestro comercio intrarregional se convierte en un objetivo central y principalmente una de las tareas más estratégicas de esta Asociación. Como todos ustedes saben si comparamos la Región Latinoamérica con el Asia Pacífico, con la Unión Europea o con otras áreas geográficas estamos en un nivel muy bajo de comercio latinoamericano, no llegamos o estamos rozando el 20% del comercio. Esta cifra debe ser ampliada porque hay un espacio en América Latina muy, importante para avanzar en nuestro comercio.

Entre los temas fundamentales está el que nos preocupa hoy de cómo contribuyen aduanas más modernas, aduanas sin papeles, aduanas con menos burocracia, más transparente, con menos corrupción y

empezando a homogeneizar procedimientos en la región a este objetivo de incrementar nuestro comercio y hacer más competitiva nuestras economías. O sea que ahí tenemos un mandato, un objetivo muy importante que es el tema de analizar y comparar en América Latina cómo estamos en los temas de modernización de nuestras aduanas.

Por otro lado, vamos a ver qué ocurre con el llamado "Paquete de Bali". Ustedes saben que el Paquete de Bali ha sido visto como un instrumento muy fuerte para salvar una instancia multilateral decisiva en el comercio internacional, porque todos estamos de acuerdo que si las normas y las reglas no se aplican con justicia, con equidad; algunos mega acuerdos de países desarrollados nos van a terminar imponiendo las normas y las disciplinas comerciales a todos nuestros países.

El Paquete de Bali, ustedes saben, ha tenido dos miradas, una mirada optimista porque ha de alguna manera reflatado a la Organización Mundial del Comercio; y una mirada un tanto escéptica porque no estamos cumpliendo con la ronda del desarrollo, o sea terminando con las grandes distorsiones que tiene el comercio internacional sobre todo en términos de subsidios a los alimentos y a las materias primas, que discriminan a nuestros países.

Pero aun así el Paquete de Bali, nos deja una serie de acuerdos muy importantes donde el pilar, el principal acuerdo es justamente el tema de la Facilitación del Comercio. Y América Latina con menor o mayor tiempo, sobre todos los países menos adelantados, en las categorías de la Organización Mundial del Comercio, van a tener que avanzar en ese Paquete de Bali y ahí el tema de las Aduanas es uno de los temas más estratégico y más importante.

El otro tema en el cual tenemos que avanzar, es coordinar la acción entre los distintos organismos subregionales en América Latina. Acá tenemos un buen ejercicio de coordinación que tenemos que hacer entre la ALADI, el MERCOSUR, la CAN, el ALBA, la Alianza del Pacífico; esto es uno de los temas importantes que construyen una agenda positiva, que nos muestra que no vamos a la divergencia o a la fragmentación sino podemos ir a la convergencia y a mayor integración en América Latina.

Este tema de la modernización aduanera, de mejorar nuestro comercio, de hacerlo más fluido y de aplicar las nuevas tecnologías a los procedimientos aduaneros se convierte en un tema muy vital para nosotros, nos pone a prueba acerca de cómo empezamos a homogeneizar

procedimientos y nos pone a prueba también cómo podemos hacer interoperativos los instrumentos que facilitan el comercio.

Acá tenemos en la ALADI una herramienta que es el sistema de Certificados de Origen Digital. Un instrumento de la facilitación del comercio muy importante, también el tema de las Ventanillas Únicas que han trabajado otros organismos; entonces el desafío es cómo el conjunto de los organismos subregionales junto con los países, como en el caso que planteó el Ministro Bergara de la iniciativa del Uruguay en este tema, cómo construimos un programa de facilitación de comercio que se ponga a tono con las mejores prácticas y que permita a la región, justamente, avanzar en su comercio intrarregional y mejorar la competitividad en cuanto a su inserción internacional.

Creo que esta es una iniciativa importante, le agradecemos al Ministro de Economía esta inquietud, esta sugerencia, esta iniciativa y estamos convencidos que vamos a hacer un avance muy importante en un programa más ambicioso de Facilitación del Comercio.

Muchas gracias.

**Ministro de Economía y Finanzas de la República Oriental del Uruguay,
Economista Mario Bergara.**

Cuando nos planteamos la inquietud de tener esta actividad con la ALADI, en primer lugar nos posicionamos como integrantes responsables y comprometidos con el fortalecimiento de la propia Asociación.

Todos tenemos claro que la ALADI ha sido una institución pionera en el enfoque, la visión y el impulso a la integración regional, a la integración latinoamericana. Pero las formas en que la ALADI aporta al proceso de integración pueden ir cambiando a medida que las situaciones se van sucediendo, a medida que el avance tecnológico, la mayor interoperabilidad entre los países y toda una serie de procesos que implicaban desafíos en las décadas de 1960 y 1970 en los cuales la ALADI realizaba un aporte importante sobre todo a través de los mecanismos de créditos recíprocos, a través de los mecanismos de facilitación de los elementos de pago de las transacciones internacionales en el ámbito regional; quizás esa faceta de contribución puede ir perdiendo su importancia por el desarrollo de todos los nuevos mecanismos e instrumentos.

Entonces es un desafío para la Asociación y para cada uno de sus integrantes, que somos nosotros, aprovechar esta instancia de asociación de países latinoamericanos y buscar formas complementarias, pero cada vez más sustantivas de los elementos de integración.

Obviamente, el intercambio de experiencias, de ver cómo en cada uno de nuestros países enfrentamos desafíos similares y tenemos por lo tanto que enriquecernos con la discusión de las distintas experiencias son un motivo desde el cual la ALADI puede estar contribuyendo y fortaleciendo esos procesos.

En particular, muy asociado a lo que es la integración, está el tema aduanero. Porque a veces las normativas pueden ser más o menos compatibles, las intenciones pueden ser más o menos compatibles pero -a veces el diablo está en los detalles-, en la parte procedimental, la parte de la efectiva integración tiene que ver con que los procedimientos, los mecanismos en la vida real, en lo que son efectivamente los temas de comercio, se procesan a través de instituciones, se procesan a través de ámbitos nacionales a pesar de ser un proceso de integración que tiene que funcionar de manera consistente con esa visión y de manera eficiente y efectiva para que la integración sea posible.

Por lo tanto, este ámbito intelectual por un lado, pero también operacional, práctico, nos parece absolutamente imprescindible como una contribución al proceso de integración porque a veces en los papeles las cosas pueden ser más interoperables que en la vida real y acá estamos trabajando para hacer más interoperable la vida real entre los países, en particular a través del comercio y por lo tanto, el requerimiento de aduanas eficientes, interactivas, modernas, que faciliten efectivamente el comercio y la integración.

Seguramente, desde la perspectiva uruguaya éste es un seminario que aparece en el momento adecuado, en el momento en que a nivel político pero también a nivel de los agentes relevantes del comercio exterior, estamos en la antesala de la aprobación parlamentaria de un nuevo Código Aduanero que, según me dicen, sería el primer código integral aduanero del siglo XXI, que procura superar la arcaica normativa uruguaya en materia aduanera.

Cuando uno ve los pilares de la legislación aduanera en Uruguay se tiene que remitir a la década de 1970, principalmente, y a algunas cosas de la década de 1980. Creo que es bastante difícil sostener o pensar que no ha habido cambios relevantes en los procesos comerciales a nivel global y a nivel regional en los últimos 40 años como para plantearnos la posibilidad de seguir insertos razonablemente en el mundo con justamente una normativa que tiene 35 o 40 años.

Por otro lado, es un resorte, también desde la perspectiva nacional y regional como planteaba el Secretario General, que tiene que ser consistente con una visión de la inserción externa, de la inserción de cada país y de la inserción de la región a nivel internacional, a nivel global, un mundo cada vez más globalizado, desafiante, complejo y por lo tanto, también el enfoque que uno le da al rol del comercio pero además también al rol de las aduanas, en cómo nos insertamos en este mundo es fundamental.

Esta combinación de control y facilitación es un desafío, porque de alguna manera en una primera vista del tema pueden sonar como conceptos contradictorios; sin embargo creo que el desafío está en justamente hacer operacional un enfoque que sea facilitador del comercio pero que a la vez mantenga y focalice el contralor en los aspectos que efectivamente las aduanas deben controlar.

En general hemos ido aprendiendo en este proceso de discusión del Código Aduanero, que se enmarca también -porque lo concebimos

parte integrante de un mismo paquete-, en el proceso de modernización de la propia Aduana en el Uruguay, que control y facilitación hay que hacerlos compatibles. Y la forma de hacerlos compatibles es con base en inteligencia, en modelos de riesgo, en tecnología.

Para nosotros es un desafío importante porque hay una larga tradición de aspectos positivos en el proceso de la Aduana de Uruguay, pero que no estaban caracterizados por este enfoque. Había obviamente una visión mucho más volcada hacia los elementos de fiscalización. Pero a veces cuando las cosas entran en una inercia burocrática la fiscalización pasa a ser casi un fin en sí mismo y nos olvidamos un poco de al servicio de qué debe de estar el proceso de control. Reformular y discutir para qué está la Aduana y qué rol debe cumplir es un elemento absolutamente imprescindible para entender justamente este nuevo enfoque, esta visión aduanera del control y la facilitación del comercio.

Por lo tanto el Uruguay requería un Código Aduanero moderno que superara esa legislación arcaica que no reflejaba los desarrollos del comercio internacional y que en todo caso, al no ser consistente con la realidad, generaba también inseguridad en el terreno jurídico, dificultades para la fiscalización y para el cumplimiento del rol de la propia Aduana.

La cuestión normativa tiene que ir acompañada con la institucionalidad. A veces en los papeles las cosas pueden funcionar, pero después esto se traduce en actividad de instituciones y, por lo tanto, es imprescindible visualizar la adecuación normativa con el proceso de modernización institucional de la Aduana. Esto implica un cambio sustancial en las formas, en las características, en los contenidos porque, para efectivamente cumplir, de manera inteligente, esa combinación de roles de control y fiscalización, por un lado, y facilitación del comercio, por otro, como también se decía, necesitamos una organización más transparente, una organización que dé más garantías, que deje claras las reglas de juego no sólo en los papeles sino en la vida real.

Un poco casi tomando como excusa el hecho de que el MERCOSUR haya avanzado también en un proceso de modernización del Código Aduanero, para nosotros fue una base oportuna y conveniente para discutir nuestro propio Código Aduanero. De alguna manera se planteó la estrategia de tener una normativa integral y por lo tanto, integrar el Código Aduanero del MERCOSUR a lo que es la propuesta del Código Aduanero Uruguayo. Porque el Código Aduanero del MERCOSUR tiene muchos factores positivos debido a que toma muchos de los instrumentos y de los institutos que

están en las legislaciones más modernas a nivel global. El Código Aduanero del MERCOSUR se nutre con normativa aduanera actualizada, podemos mencionar el Convenio de Armonización de Regímenes Aduaneros de Kyoto, el marco propuesto por la Organización Mundial de Aduanas para asegurar y facilitar el comercio global, los Códigos Aduaneros europeos y centroamericanos. Pero además recoge institutos modernos como el Operador Económico Calificado, la selectividad basada en análisis de riesgo, la utilización de medios de transmisión electrónica de datos, la firma electrónica segura.

Pero también tenemos la ventaja de que el Código Aduanero del MERCOSUR es un marco que recoge cosas útiles, positivas, pero también permite la adecuación y la reglamentación de aspectos específicos de cada país y por lo tanto, creo que uno de los méritos del Código Aduanero propuestos es integrar el Código Aduanero del MERCOSUR a los institutos que también son relevantes desde la perspectiva nacional y me refiero a regímenes especiales como los puertos y aeropuertos libres, por poner algunos ejemplos.

Otro elemento central, es el tema de los agentes. Los agentes relevantes del comercio exterior, que tampoco estaban concebidos e insertos en la normativa de manera consistente. La normativa pone en un lugar razonable a esa interacción entre sector público y sector privado, focalizando el rol del sector público en las cosas relevantes de reglamentación, fiscalización y facilitación pero también dándole un rol cada vez más importante al sector privado, incluso como auxiliar de la función aduanera, incluso trasladando responsabilidades hacia agentes centrales del proceso de comercio exterior como los despachantes de aduana.

Obviamente, eso sólo puede ser factible porque hay un avance tecnológico y una incorporación de tecnología que permite transferir responsabilidades. Obviamente también el transferir esos roles viene acompañado con mayores exigencias.

Para que los despachantes efectivamente sean agentes auxiliares de la función aduanera tienen que tener la idoneidad y la responsabilidad necesaria como la contrapartida imprescindible de ese rol que la nueva normativa les otorga y por lo tanto, la modernización de la Aduana no es solamente de la Dirección Nacional de Aduanas. Es de todo el proceso aduanero y es una modernización y una actualización que también arrastra al sector privado, al que también le otorga responsabilidades y por lo tanto

al que le exige que esté en condiciones de cumplir esa función. Idoneidad y responsabilidad son la contracara ineludible que debe cumplir el sector privado en este proceso justamente si lo concebimos como un agente central en el proceso de control y de facilitación del comercio.

Mejores reglas, más transparentes, obviamente es algo fundamental para dar más seguridad jurídica a todos; qué cosas se deben hacer, cómo controlarlas, cómo tener la lógica de los modelos de riesgo, la tecnología: todo el paquete que implica la modernización, que también tiene que ir acompañado con claridad con relación a las responsabilidades y a las sanciones. La seguridad jurídica también pasa por dejar en claro las responsabilidades de los agentes y qué infraccional aduanero es el relevante, es el vigente, eso va a dar transparencia y seguridad a todos, tanto a la Dirección Nacional de Aduanas como a todos los agentes privados que participan de este proceso.

Por lo tanto esta instancia, este evento, esta discusión que nos va a seguir nutriendo viene en un excelente momento porque es de alguna manera el proceso final hacia la aprobación de un Código Aduanero moderno que esté acorde a los tiempos actuales y responda a las necesidades de control y facilitación de comercio y, por lo tanto, de integración a nivel global.

Es un placer también, y creo que la instancia tiene el nivel que tiene porque entre otras cosas nos acompañan ni más ni menos que el Presidente de la Organización Mundial de Aduanas, que ha sido un amigo de Uruguay en todo este tiempo.

Uruguay tuvo un rol de apoyo muy claro a la hora de su designación como máxima autoridad de la OMA en oportunidad en que el Capitán Luis Salvo estaba al frente de la Dirección Nacional de Aduanas y el trabajo estrecho que ha hecho junto con nuestro actual Director Nacional de Aduanas que tuvo el honor y la responsabilidad de ser el Vicepresidente de la Organización Mundial de Aduanas pauta la cercanía, el conocimiento y la buena vecindad que tenemos con el actual Presidente de la OMA. No solamente es un gusto recibirlo en Uruguay sino que además, le da a este Seminario el broche de oro y el nivel que merece, donde se van a volcar tantas experiencias de distintos países latinoamericanos que van a nutrir nuestros conceptos sobre este, pero que además la presencia del Dr. Mikuriya es realmente la frutilla de la torta con respecto a ser fructífera esta instancia que juntamente con la ALADI, con el apoyo del BID, con la

propia Organización Mundial de Aduanas desde el Ministerio de Economía y Finanzas nos sentimos muy orgullosos de participar e impulsar.

Gracias.

Jefe de Operaciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en Uruguay, Señor Miguel Taborga.

Señora Embajadora, estimado Secretario General de la ALADI, señor Ministro de Economía y Finanzas Ec. Bergara y señor Secretario de la Organización Mundial de Aduanas, queridos colegas, muy buenos días a todos.

Quiero indicarles que para el BID es verdaderamente un placer ser parte de este evento donde, como se mencionó anteriormente, se van a discutir temas que son muy relevantes para el desarrollo de nuestros países, como es este tema fundamental de la gestión aduanera para la facilitación comercial; temas que sin duda incrementarán su participación en la agenda pública luego del acuerdo alcanzado en la Cumbre Ministerial de la OMC en Bali.

Estos temas son parte fundamental de la agenda de trabajo que el Banco tiene en la región, y en particular en el Uruguay, y al mismo tiempo forman parte de la agenda de colaboración que mantenemos con la Organización Mundial de Aduanas desde hace ya varios años.

Los costos logísticos incluyendo los costos de facilitación son hoy ampliamente reconocidos como el principal obstáculo al comercio internacional. Esto debido al incremento significativo en el comercio mundial y la complejidad de la cadena logística internacional, las aduanas se han convertido en instituciones cruciales para facilitar el comercio, contribuir a las arcas públicas y garantizar la seguridad.

Sin embargo, los estudios que actualmente se tienen y los diagnósticos demuestran que las administraciones de aduanas en el mundo enfrentan múltiples desafíos de carácter externo. Primero, un mayor número de operaciones aduaneras por incremento de las operaciones de comercio exterior. Segundo, la creciente complejidad de las formalidades de exportación e importación por la cantidad de acuerdos comerciales existentes. Tercero, una gran concentración de operaciones de comercio exterior en centros logísticos con requerimientos de una mayor presencia aduanera en puertos y aeropuertos para mejorar los plazos de atención y de despacho ágil de mercaderías. Cuarto, crecientes expectativas de simplificación de procedimientos aduaneros y quinto, un incremento de las amenazas a la cadena de suministro internacional que generan riesgos fiscales y parafiscales.

Ante estos desafíos en la última década la región ha registrado importantes avances en materia de optimización de la operatoria aduanera generando alianzas con el Sector Privado y concretando el inicio de redes de colaboración regional. No obstante, la evidencia disponible demuestra que aún hay mucho por hacer. En este contexto el Banco ha estado trabajando en diversos frentes apoyando el desarrollo de corredores y nodos logísticos, la optimización de los pasos de frontera en la región tanto desde el punto de vista de trámites y procesos de control, como de la infraestructura la calidad de servicios que presta y el equipamiento necesario que lo soporta.

A su vez el Banco ha trabajado intensamente en la implementación de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior apoyando a los países técnica y financieramente en el diseño y en la implementación de las mismas. En la actualidad el BID tiene en discusión proyectos en seis países direccionados a poner en funcionamiento estas Ventanillas Únicas siendo Uruguay uno de estos países. Al mismo tiempo, hemos estado brindando soporte para la adopción de las mejores prácticas internacionales en materia de facilitación comercial, como la adopción de la figura del facilitador económico autorizado, tema en el cual trabajamos de la mano con la Organización Mundial de Aduanas.

En los últimos años desde el Banco estamos impulsando el concepto de gestión coordinada de fronteras. Esto implica la modernización de pasos fronterizos, la implementación de proyectos de facilitación comercial y el establecimiento de medidas que mejoren el control en las fronteras.

El objetivo de esto es reducir el tiempo y costo de tránsito y asegurar un control eficaz y eficiente de personas y mercancías. En el caso particular de Uruguay, el país paulatinamente busca consolidarse como un hub logístico regional, su ubicación privilegiada como puerta de ingreso al MERCOSUR sumada a los regímenes promocionales, genera un ambiente propicio para atraer inversiones destinadas al mercado regional. Para que esto se materialice es clave lograr optimizar los tiempos de procesamiento de las operaciones de comercio exterior.

En este contexto el BID ha acompañado los esfuerzos del Gobierno de la modernización de la Dirección Nacional de Aduanas con apoyos técnicos y financieros que han permitido generar importantes avances tanto en el área de infraestructura, como de gestión, logrando implementar así buenas prácticas de facilitación comercial, como por ejemplo el lanzamiento del Operador Económico Autorizado, la puesta en vigencia del precinto electrónico, la generalización de la utilización del expediente

electrónico para trámites aduaneros y la implementación del sistema de control de mercancías basado en el riesgo, entre otros.

A su vez, un hito importante ha sido la puesta en funcionamiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior que comenzó a operar este año y que constantemente continúa agregando procesos a su operatoria.

Como mencionamos anteriormente, estos son importantes logros pero de ninguna manera implican un punto de llegada, la dinámica del comercio exterior lleva a que el trabajo en temas de facilitación comercial se deba realizar en forma continua para poder mejorar el posicionamiento internacional de los países. En este sentido, el intercambio de buenas prácticas internacionales, como las que se realizarán en este evento, creemos que serán de provecho para todos los participantes.

Quisiera agradecer a los señores de la mesa principal y también a todos ustedes por su participación en el evento. Muchas gracias.

Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Doctor Kunio Mikuriya

Sus excelencias señoras y señores. Es un gran placer y un honor para mí hablar en la sede de la ALADI donde firmé el Memorando de Entendimiento en 2006 para mejorar la cooperación entre las dos organizaciones. Por lo tanto, me gustaría dar las gracias a los organizadores por darme la oportunidad por volver a este edificio y discutir sobre un tema muy importante.

Hoy en día muchos gobiernos hacen todo lo posible para mejorar el entorno empresarial, para promover el comercio y la inversión. En consecuencia, la eficiencia en el cruce de la frontera se ha convertido en un elemento esencial para ganar la competitividad económica en las cadenas globales de valor. Naturalmente, las aduanas desempeñan un papel clave en este sentido.

En una línea similar la OMA adoptó una nueva visión el año pasado, de que las fronteras dividen las aduanas unen. La ALADI reconoce la importancia de la modernización de las aduanas ya que asegurar la conectividad en las fronteras es muy esencial para la integración regional.

Hoy tengo el placer de escuchar muchas iniciativas emprendidas por los organismos regionales y subregionales incluyendo el MERCOSUR, la CAN, SIECA y la Alianza del Pacífico. La necesidad de incorporar la modernización aduanera ha sido recientemente reconocida a nivel global también. La Conferencia Ministerial de la OMC adoptó el Acuerdo de Facilitación del Comercio en Bali en diciembre pasado. El Director General de la OMC estuvo en el Consejo Anual de la OMA hace tres semanas elogió a la OMA por los efectos para la facilitación del comercio, en especial haciendo referencia al Convenio de Kyoto Revisado que juega un papel central en la aplicación del Acuerdo de la OMC. A su vez la OMA expresó su apoyo al Acuerdo de OMC ya que proporcionara un compromiso político y enfoque detonante para una modernización aduanera.

En consecuencia, la OMA puso en marcha una nueva iniciativa el Programa de Mercator para apoyar la implementación del Acuerdo de la OMC de manera armonizada y utilizando herramientas de la OMA y de sus expertos. En ese sentido, mi agradecimiento especial a la Aduana de Uruguay por su labor como Vicepresidente Regional para las Américas y el Caribe los últimos dos años. Se aseguró la comunicación y la coordinación

en la Región de una manera similar a la gestión de un futbol con diversos jugadores.

En términos de apoyo de los donantes esta región cuenta con el compromiso del Banco Interamericano de Desarrollo, la OMA ha trabajado con el BID en la puesta en marcha de dos programas operadores económicos autorizados y otros programas de forma de modernización de las aduanas. Con el nuevo impulso del Acuerdo de la OMC espero mejorar aún más nuestra cooperación.

Por último, le doy la bienvenida a la participación del Sector Privado hoy aquí presente. La OMA cree que el valor de las alianzas de las aduanas y del Sector Privado es fundamental.

Les deseo buena deliberación para este Seminario. Muchas gracias.

2. MARCO GLOBAL

El Rol de la OMA y las Aduanas en la implantación del "Acuerdo sobre la Facilitación de Intercambios" incorporado a la Decisión Ministerial del paquete de Bali de la OMC.

Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas, Doctor Kunio Mikuriya.

Antes que nada para aquellos que no están familiarizados, me gustaría decir unas pocas palabras sobre la OMA.

Representamos a 179 Administraciones de Aduanas de todo el mundo que gestionan conjuntamente aproximadamente el 98% del comercio mundial.

Nuestros 3 puntos fuertes de la OMA son:

- Capacidad y responsabilidad para establecer normas generales dirigidas a las Aduanas
- Red de expertos acreditados de las Administraciones de Aduanas. Cooperación con otras organizaciones y organismos internacionales
- Fortalecimiento de Capacidades / Medidas de Asistencia Técnica

¿Qué es el AFC?

El Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC incluye 13 artículos destinados a la Facilitación del Comercio en la Sección I y medidas de trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y los países menos desarrollados en la Sección II. Se refiere casi por completo a asuntos relacionados con la Aduanas, así como a cooperación con otros organismos (CBM).

Sección I

Art.1 Publicación y disponibilidad de información

Art.2 Consultas

Art.3 Resolución anticipada

Art.4 Procedimientos de recurso/revisión

Art.5 Otras medidas de transparencia, etc.

Art.6 Tasas y otros ingresos recaudatorios

Art.7 Levante y despacho de mercancías

Art.8 Cooperación con organismos de fronteras

Art.9 Movimiento de mercancías para la importación

Art.10 Formalidades

Art.11 Tránsito

Art.12 Cooperación de Aduanas

Art.13 Medidas institucionales
(Comité de FC)

Sección II

Es sobre la implementación del trato especial y diferenciado a países en desarrollo y países menos desarrollados.

- Normas sobre Categorías A, B y C
- Asistencia para el Fortalecimiento de Capacidades
- Información que debe presentarse al Comité de FC
- Disposición final

Cooperación con la OMC. La OMA y la OMC cuentan con una larga historia de cooperación, incluyendo la gestión por la OMA de dos importantes acuerdos de la OMC, los de Valoración en Aduana y Normas de Origen.

Contribuciones recientes de la OMA para la OMC:

- Apoyo al desarrollo de la Guía de Autoevaluación del AFC de la OMC
- Organización de una nutrida sesión de formación sobre la Guía de Autoevaluación para las Administraciones de Aduanas
- Participación activa en las misiones de evaluación de necesidades de la OMC

Cooperación con otras Organizaciones Internacionales. La OMA ha incrementado la cooperación con otras organizaciones internacionales, incluidas otras Organizaciones del Anexo D.

Ejemplo – Cooperación con UNCTAD:

La OMA y UNCTAD firmaron un memorando de entendimiento en abril de 2013 para avanzar en la evaluación de resultados en materia de reforma y modernización de la OMA.

La OMA y UNCTAD acordaron desarrollar una aplicación sobre "Indicadores de rendimiento a escala mundial del programa informático ASYCUDA" para ayudar a los Miembros de la OMA en su capacidad operativa.

Papel destacado en fronteras. Las Aduanas, como organismo público central de gestión de fronteras, deben asumir un papel destacado en la aplicación del AFC.

Comité Nacional de facilitación del comercio

Gestión coordinada de fronteras

Gama de actividades de la OMA. Las actividades de la OMA incluyen un amplio espectro de asuntos aduaneros, incluyendo cuestiones de competitividad económica, conformidad y cumplimiento, ingresos aduaneros y desarrollo organizativo.

Herramientas de la OMA en apoyo del AFC. La OMA ha desarrollado una serie de instrumentos y herramientas que responden a las necesidades de los Miembros en la aplicación del AFC. La OMA continúa desarrollando y poniendo a punto una herramienta de orientación interactiva con objeto de ayudar a las Aduanas a aplicar el AFC.

Ejemplo– Gestión de riesgo:

El AFC obliga a los Miembros, en la medida de lo posible, a adoptar o mantener un sistema de gestión de riesgo para el control de Aduanas.

El CKR (Convenio de Kyoto revisado) determina los principios de gestión de riesgo de las Aduanas y las Directrices del CKR contemplan aspectos técnicos sobre gestión de riesgo y control de Aduanas.

El Compendio de gestión de riesgo presenta información detallada y técnica sobre gestión de riesgo, en base a prácticas y experiencias de Miembros de la OMA.

El Programa Mercator. El Programa Mercator de la OMA fue refrendado por el Consejo de la OMA en junio de 2014.

Objetivos principales:

- Asistencia técnica y fortalecimiento de capacidades, según las necesidades.
- Aplicación armonizada, de conformidad con las normas generales de la OMA.
- Coordinación efectiva entre todas las partes interesadas.

- Beneficioso para los países en desarrollo y los menos desarrollados, todos los organismos públicos, instituciones donantes y el Sector Privado.

Asistencia según las necesidades:

Necesidades y solicitudes de los Miembros

Ofertas de los donantes

Desarrollo de proyectos adecuados de AT/FC

Selección de expertos acreditados

Entrega de proyectos de AT/FC

Fortalecimiento de Capacidades y Asistencia Técnica. La OMA proporcionará asistencia práctica a los Miembros para aplicar el AFC haciendo uso de su red de expertos de Aduanas.

La base de datos de la OMA cuenta con más de 400 expertos acreditados de los Miembros.

El Mapa de Proyectos de la base de datos promueve la coordinación de donantes y de proyectos.

Coordinación de donantes. La OMA tiene amplia experiencia en la gestión de proyectos con donantes en base a principios de gestión centrados en los resultados.

La OMA ha contado con el apoyo de diversos gobiernos y organismos de desarrollo para financiar sus variados programas y proyectos de asistencia técnica y fortalecimiento de capacidades.

Actualmente, la OMA está gestionando varios proyectos que funcionan de este modo y que reciben financiación procedente de la SIDA, Finlandia, DFID, el Departamento de Estado de EE UU y el Banco Mundial.

Ejemplo de Fortalecimiento de Capacidades

Estudio sobre el tiempo necesario para el levante de mercancías en la Comunidad de **África** Oriental:

Se ha realizado un estudio sobre el tiempo necesario para el levante de mercancías en el corredor norte de la Comunidad de África Oriental (CAO). Los Miembros de la CAO realizaron dicho estudio en parte del tramo norte entre el puerto marítimo de Mombasa en Kenia y una oficina

de aduanas en el interior situada en Kampala (Uganda) con la asistencia técnica de la OMA, en base a la Guía respectiva de la OMA.

Aplicación armonizada – Directrices. La OMA ha incluido en su sitio web la Guía de Aplicación del AFC para asistir a los Miembros de la OMA en sus esfuerzos de aplicación del AFC.

<http://www.wcoomd.org/en/topics/wco-implementing-the-wto-atf/atf.aspx>

Las Directrices ponen de manifiesto la importancia de los instrumentos y herramientas de la OMA, como el Convenio de Kyoto Revisado, para aplicar el AFC.

Herramientas de la OMA referentes al artículo 7.7 (Operadores autorizados)

- Convenio de Kyoto Revisado
- Marco normativo SAFE
- Guía de aplicación del OEA (Operador Económico Autorizado)
- Compendio del OEA
- Modelo de procedimientos de recurso del OEA
- Beneficios del OEA: Contribución del Grupo Consultivo del Sector Privado de la OMA
- El Operador Económico Autorizado y las Pequeñas y medianas Empresas (preguntas frecuentes)
- Reconocimiento mutuo
- Guía de transacciones/acuerdos
- Plantilla del OEA

Las Directrices de aplicación presentan las prácticas y experiencias de los Miembros en la aplicación del AFC.

Experiencia de los Miembros respecto al artículo 10.4 (Ventanilla única).

Coordinación Efectiva – Grupo de Trabajo. EL TFAWG es la plataforma de Miembros destinada a compartir experiencias relativas a la aplicación del AFC entre sus 179 Miembros, coordinar con la comunidad de donantes, además de contactar con otras organizaciones y organismos internacionales, así como con el Sector Privado.

- Analizar el AFC y preparar las acciones pertinentes
- Establecer nuevas normas o modificar las herramientas existentes
- Debatir las actividades de asistencia técnica
- Informar a los donantes
- Informar al Comité Técnico Permanente/CFC/Comisión de política general/Consejo

El próximo Grupo de Trabajo se reunirá los días 29-30 de septiembre de 2014.

Muchas gracias.

Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (SAFE) y la implementación del Operador Económico Calificado en el Uruguay.

Director Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay, Contador Enrique Canon.

Buenos días a todos, gracias a la ALADI por recibirnos en su casa y a las organizaciones coparticipantes, copatrocinantes de este evento por haberlo llevado a cabo.

Me propusieron compartir con ustedes dentro del Marco Normativo SAFE de la OMA cómo se ha implementado el Operador Económico Calificado en el Uruguay y lo voy a hacer en los siguientes slides.

En primer lugar, lo que les voy a mostrar sucintamente para no aburrirlos cuáles son las bases del Marco Normativo SAFE, en lo que se basa mucho de las actuales emprendimientos o ideas de facilitación del comercio en el mundo y luego ver cómo eso se desarrolla en un ejemplo concreto como lo es el Operador Económico Calificado para nuestra legislación.

El comercio internacional actual está regido más o menos por lo que acá se ha dicho ya el Marco SAFE de OMA, las aduanas siempre tienen que controlar; el control puede ser eficiente y ese es el nuevo rol de las aduanas lo cual le agrega al mismo la facilitación del comercio y esto se ha popularizado cada vez más y hemos llegado al Acuerdo Ministerial de Bali que tiene lo antes mencionado como piedra angular.

El Marco SAFE tiene cuatro principios básicos y dos pilares. Se aprobó en junio de 2005 por 169 países en ese momento integrantes de OMA.

Los principios básicos son relativamente simples, algunos de ellos ya mencionados.

La Gestión del Riesgo es uno de ellos, las aduanas no pueden controlar absolutamente todo, de manera que hay que hacerlo de forma eficiente e inteligente gestionando riesgo, eso quiere decir que hay cargas riesgosas, menos riesgosas y no riesgosas. Cada una merecerá el control de la aduana y el tiempo de control que el riesgo tenga asociado.

Para ello necesitamos la Información Electrónica Anticipada, que es recibir de los distintos agentes del comercio exterior la información sobre las cargas que llegan a la aduana que se dispone a controlar.

También como otro principio está la Inspección de Salida que es a requerimiento de la aduana de destino, la aduana de origen puede hacer una inspección especial.

El cuarto principio también es muy básico la Asociación de la Aduana con las Empresas, lo cual facilita el control y requiere de confianza y ello nos lleva a los dos pilares del Marco SAFE que es el pilar Aduanas – Aduanas que tiene que ver con intercambio de información, información electrónica anticipada y el pilar Aduanas – Empresas que tiene que ver con el marco de confianza que las empresas puedan cultivar junto con la aduana y eso facilita el comercio.

Las Normas del Pilar 1 Aduana – Aduana nos hablan de tecnología, de análisis de riesgo, de la gestión integrada de la cadena logística y de otros principios como la información electrónica previa, al cual ya me referí y presupone la integridad de los funcionarios de aduana a los efectos de que el control sea transparente.

Las Normas del Pilar 2 Aduana-Empresas, nos hablan de Asociación entre la Aduana y las Empresas, entre Aduana y Sector Privado, del control en materia de seguridad, del uso de tecnología, de la comunicación y de la facilitación del comercio.

Todo lo cual resulta si esa confianza se gana, si ese Pilar se fortalece en la herramienta, en el elemento que se llama Operador Económico Autorizado.

Esto como dije últimamente ha devenido en el Acuerdo de Facilitación del Comercio en Bali que en su Artículo 7.7 habla de Operadores Autorizados, lo cual significa brindar ventajas adicionales a aquellos operadores de comercio exterior que cumplan con algunos requisitos específicos que la aduana de origen les marque. Estos elementos generales están previstos en el Convenio de Kyoto Revisado y en el Operador Económico Autorizado en el Marco SAFE y que son a su vez tomados por el Acuerdo de Bali.

Los criterios para cumplir esos requisitos están basados en los Principios del Riesgo a los cuales ya me referí.

En cuanto al Programa del Operador Económico Autorizado, hoy en el mundo hay 63 programas operativos, hay en lanzamiento próximo unos 10, esto quiere decir 63 países. La cantidad de operadores económicos es obviamente mucho mayor contando, por ejemplo, que hay países dentro de América como México que ya tiene cientos de operadores económicos.

Veintitrés (23) Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) concluidos en el mundo, esto quiere decir dos aduanas que tienen operadores económicos autorizados y se reconocen mutuamente esos operadores, les dan beneficios similares o distintos, pero beneficios al fin, unas y otras, aduanas de destino y origen; lo cual completa el círculo de confianza entre los países, entre las aduanas y entre las empresas. Diez (10) de ellos, además de los 23 ARMs, están actualmente en negociación.

Esta es la situación en el mundo.

En nuestra región, hay 10 Acuerdos de Reconocimiento Mutuo firmados, lo cual presupone obviamente que todos esos países tienen la figura o varias figuras del Operador Económico Autorizado ya certificados y fíjense que haciendo estribo en las palabras del Secretario General Alvarez, en general son todos Acuerdos de Reconocimiento Mutuo Norte – Norte. Hay pocos que facilitan el comercio intra-americano, recientemente está negociándose un Acuerdo entre Costa Rica-Perú, y este es un camino que la Aduana de Uruguay está dispuesta a seguir; los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo, obviamente una vez que tenga un Operador Certificado, entre países de nuestra América.

En la región se ha dado una estrategia regional para Operador Económico Autorizado que tiene como objetivos la ejecución de los Programas de Operador Económico Autorizado, es tener más programas de los que ya hay, vamos a ver cuántos hay en estos momentos, fortalecer los programas existentes, es decir que cada programa tenga más operadores, cada país, cada aduana que es la certificadora, tenga más Operadores Económicos Autorizados certificados y firma de Reconocimiento Mutuo, como lo que acabo de presentar, expandirlo a más países.

Esto ha sido un trabajo de toda la región, de todas sus aduanas, el llegar a una estrategia regional que ponga estándares comunes en los distintos Operadores Económicos Autorizados de los países de las aduanas.

La situación en la región es la siguiente: están operativos los Programas de Operador Económico Autorizado en 10 países y en implementación en 7.

El Programa Operador Económico Calificado en Uruguay fue lanzado en marzo de este año, después de un arduo trabajo del equipo de Operador Económico Calificado para establecer las bases, requisitos, beneficios, tener la infraestructura, tener los conocimientos, los funcionarios aduaneros calificados que lo hicieran posible.

Se basa en el Marco Normativo SAFE, en el Acuerdo de Facilitación del Comercio de Bali y constituye una de las piezas fundamentales del Proyecto de Modernización de la Aduana.

El Programa tiene un alto nivel de seguridad de la cadena de suministro, está diseñado para todo tipo de operadores exportadores, importadores y otros integrantes de la cadena. Por supuesto es de participación voluntaria y está abierto a grandes, medianos y pequeños operadores, con una vigencia una vez que se certifique al primer operador de 3 años renovable luego.

Los hitos de implementación: esto comenzó en el 2007, luego en el 2011 se formó un nuevo grupo y, en su momento, el Director Nacional de Aduana firmó con el señor Manuel Márquez del Banco Interamericano de Desarrollo un Acuerdo de Entendimiento para la creación de y desarrollo del Operador Económico Autorizado en el Uruguay.

Tardó hasta el 2011 para hacerse realidad y en el 2012 nombramos un nuevo Grupo de Trabajo.

En el 2013 desarrollamos por primera vez el plan piloto con seis empresas para aprender, nosotros y las empresas, sobre cuáles eran las dificultades y los puntos débiles de nuestro Operador Económico Calificado. Capacitamos funcionarios, como dije, y el primer semestre del 2014 tenemos la conformación próximamente va a tener su primera reunión el Comité Consultivo el Sector Público y el Sector Privado, obviamente liderado por la Aduana que va a funcionar como seguidamente voy a describir.

En el primer semestre hicimos nuestro taller instructivo dirigido a Administradores de Aduana y Oficiales del Operador Económico Calificado. Contamos con una consultoría internacional expertos de la aduana creadora del Operador Económico que es la Aduana de Suecia y tuvimos la

visita recientemente de la Aduana de Estados Unidos y su rama de C-TPAT y CICTE que es un programa antiterrorista de la Organización de Estados Americanos.

Hubo recientemente una primera empresa exportadora que presentó su solicitud de ingresar a este Programa de Operador Económico Calificado y comienza en breve la primera etapa del proceso de certificación que es la de su auditoría.

Nos dotamos del marco jurídico, la Ley 19.149, una ley si no me equivoco de revisión de cuentas, en su **artículo** 148 define lo que es el Operador Económico Calificado, como toda persona física o jurídica autorizada con esa calidad por la Dirección Nacional de Aduanas, a partir de su desempeño para tener procedimientos simplificados aduaneros.

Ese marco jurídico lo complementamos con el Decreto Reglamentario correspondiente y la Orden del Día 31/2014 de la Dirección Nacional de Aduanas que lo trae a tierra.

La Estructura del Programa Operador Económico Calificado es la integración de un Comité Consultivo que está en el centro de ese diagrama en donde el Director Nacional de Aduana conduce ese Comité Consultivo integrado también por representantes del Ministerio de Economía y Finanzas y otras dependencias de la DNA pero integrado también por representantes del Sector Privado y el Jefe del Departamento del Operador Económico Calificado de la Aduana.

Hemos instruido oficiales de Operador Económico Calificado en cada una de las Aduanas de salida del Uruguay, de las administraciones.

El Proceso de Certificación es, la solicitud ya hecha, luego de un proceso de certificación a través de auditorías y el mantenimiento y eventual renovación tres años después de haberse certificado.

El Comité Consultivo que como dije empezará a funcionar en las próximas semanas, tiene como objetivo fortalecer los vínculos entre el Sector Público y Privado, entre la Aduana y los operadores de comercio exterior.

Intercambiar información, incorporar aportes para que el Operador Económico Calificado de acuerdo a los distintos actores allí presentes fortalezca su funcionamiento.

El Comité Consultivo está integrado por: el Director Nacional de Aduanas, el Jefe del Departamento OEC, 2 funcionarios de otras dependencias aduaneras, 1 representante del Ministro de Economía y Finanzas y el Sector Privado.

Sesiona una vez al año, se elevarán informes de gestión del Departamento Operador Económico Calificado y recomendaciones que también serán elaboradas para un mejor funcionamiento del Programa.

Los requisitos son: estar inscripto en el RUT de la DGI, poseer una antigüedad mínima de 3 años como Operador Económico de Comercio Exterior, tener solvencia financiera, un historial de cumplimiento que sea certificable, que sea satisfactorio, adecuada gestión administrativa, sistema de seguridad que completa los requerimientos y que además es indispensable para el objetivo final que es obtener reconocimiento mutuos con otras Aduanas.

Los beneficios, como dije, Oficiales de Operador Económico Calificado que facilitarán el tránsito de las mercaderías a los operadores por las aduanas de salida.

Prioridad en la tramitación de expedientes electrónicos.

Capacitación a los Operadores Certificados.

Reducción de los canales de revisión rojo y naranja.

Prioridad en los canales de revisión rojo y naranja.

Verificación por contenedor y escaneo y despacho anticipado: es una figura que opera para algunos y la vamos a hacer operable para los que hayan certificado como Operador Económico.

Para los transportistas también hay facilidades al cruzar la frontera y tenemos dos proyectos económicos.

El Proyecto Económico de Cadena de Suministros Confiable dentro del MERCOSUR y particularmente el bilateral con Uruguay – Brasil que firmaremos mañana, un Memorando de Entendimiento con el Director de la Receita Federal, Ernani Argolo Checucci, que hoy nos acompaña.

Los requisitos de esa Cadena de Suministros Confiable, que quiere decir el reconocimiento de 3 empresas por país y un programa que sea aplicable a un punto de salida y de ingreso al país de origen y destino.

Tiene como requisitos el cumplimiento de la legislación aduanera, es prácticamente igual que el Operador Económico Calificado, sólo que es una figura que internacionalmente se llama Secure Trade Link y que nosotros le hemos llamado Cadena de Suministro Confiable y estamos confiados que facilitará nuestro comercio con nuestro socio y vecino la República Federativa del Brasil.

También tenemos el mismo Programa para con Argentina, lo vamos a desarrollar a continuación y también este es un Programa MERCOSUR en el cual las tres Aduanas junto con Paraguay nos vamos a garantizar en un futuro esta misma Cadena de Suministro Confiable .

Para terminar, quiero informarles que como resolución regional de los Directores Nacionales de Aduana nos reunimos una vez al año, y en abril del 2015 lo harán en Chile, en alguna región del sur de Chile, todavía no determinado.

Es la intención de la región y sus Directores de Aduanas transformar esa Conferencia Regional de Directores Nacionales de Aduana en un foro que presente a la región como una región cumplidora con los acuerdos de Facilitación del Comercio de Bali; como una región que se plante frente al mundo, como una región facilitadora, como una región en crecimiento y como una región en donde es posible, rentable y deseable invertir, e invertir en comercio exterior.

Muchas gracias.

Importancia y retos para lograr una Gestión Coordinada de Fronteras efectiva.

Especialista Líder en Aduanas del Sector de Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Señor Manuel Márquez Fariña.

Buenos días. En primer lugar agradecer a la ALADI y al Ministerio de Economía y Finanzas el habernos hecho participar en este evento estamos encantados y queremos traer las experiencias que hemos tenido en otros países. Saludos, entonces, a la Embajadora Aída García, al Ministro Economista Mario Bergara y especial saludo al Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas que asintió a venir aquí con un largo camino desde Bruselas y aviones nocturnos, al Subsecretario César Llona con quien hemos trabajado para organizar y al Contador Enrique Canon que siempre nos recibe tan amablemente Director Nacional de Aduanas; y a todos ustedes amigos y colegas algunos muy conocidos por los trabajos que hemos venido realizando acá.

Se han comentado ya muchos temas de los que estaban en mi presentación, como era de esperar lógicamente, pero lo que queríamos exponer aquí de alguna forma es qué es lo que está haciendo el Banco con los países en el tema de las Aduanas y en el tema de la gestión coordinada de las fronteras. La importancia clara de las fronteras, pero por qué, cómo inciden.

Hay algunos datos recientes además, que por qué hay que actuar en las fronteras entendidas como conceptos amplios, puertos, aeropuertos y pasos terrestre. Las fronteras son importantes como se ha dicho para la competitividad, o sea la incidencia de los costos fronterizos sobre la competitividad y el comercio son clave y esto ha quedado reflejado en el estudio de las Naciones Unidas reciente del año pasado, donde viene a decir que el costo de cruzar un paso fronterizo implica un 15% del valor de los bienes comercializados. Si tenemos en cuenta que los países han proliferado en la firma de acuerdos comerciales para reducir aranceles, mayor arancel que este no existe hoy en día casi en ninguna parte del mundo, al menos en los países que tienen firmados acuerdos comerciales.

Por lo tanto se trata de reducir no sólo los aranceles para aprovechar el esfuerzo de esos Ministerios de Economía y Comercio, en esa reducción, sino reducir los costos asociados al paso de frontera.

Otro dato es que no podemos achacar, como algunos aluden, que los retrasos son por las infraestructuras. Según los estudios de Naciones Unidas el 25% se refiere a malas infraestructuras, pero el 75% se refiere a procesos ineficientes en los pasos de frontera. Ya abundando, cada día adicional de retraso y esto no es anormal, o sea tenemos países que son 5 días, 6 días, 7 días los retrasos en los despachos de mercancías añade o reduce el comercio en el 1%, lo cual como decía el Secretario General hay mucho margen todavía para crecimiento en el comercio.

Otro dato más también de Naciones Unidas es que cuando se trata de percederos se reducen las exportaciones en un 7%, en nuestra región muchas de las commodities que tienen para exportación son precisamente productos agrícolas.

Ya para terminar con los datos, este es un dato del Banco Mundial donde califica la eficiencia y transparencia de las administraciones fronterizas en cuanto a procesos y otros sistemas. América Latina y el Caribe están en el puesto penúltimo, y así viene, ven que la evolución del 2007 al 2012 tampoco ha sido tan grande. Tenemos oportunidad de trabajar y mejorar esto.

Pero las fronteras no son solamente, y también se comentó antes, un lugar de facilitación del comercio, si fuera lugar de facilitación del comercio no habría organismo de control. Las fronteras tienen su rol clave proteger al país en diferentes ámbitos, sea en el ámbito recaudatorio, sea el ámbito de la seguridad, sea el ámbito sanitario, fitosanitario, etc. Lo que si tenemos que lograr, es que esas fronteras funciones de una forma eficaz y eficiente para que el acto del control no implique imbuir costos adicionales al comercio. Por ahí es por donde va un poco el modelo de la gestión coordinada de fronteras, es decir buscar una serie de herramientas que de alguna forma coordinadas permitan ser eficaces y eficientes.

Cuando hablamos de gestión coordinada de fronteras, estamos hablando mucho de aduanas, pero la coordinación no es sólo aduanas en las fronteras hay múltiples organismos de control y hay que empezar por coordinar entre todos ellos. Esa coordinación no es sólo a nivel nacional, las aduanas tienen en frente a otra aduana, sean terrestres, sean marítimas, sean aéreas; hay que buscar una coordinación binacional, si es posible, o una coordinación regional; en algunos casos incluso coordinaciones mundiales, como son los casos de interoperabilidad de los que hablaba Enrique de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo, etc.

Bajo ese concepto de coordinación hemos venido trabajando con la Organización Mundial de Aduanas y con los países especialmente en algunas subregiones donde hemos comenzado pilotos en un modelo que podría atender a toda la literatura y a las experiencias, podría atender de alguna forma el control o la gestión coordinada de fronteras respondiendo a ese equilibrio entre el control y la facilitación.

Para ello, y en este reloj o galleta, ponemos un elemento clave sobre el cual tienen que girar todos los demás, el Análisis de la Gestión de Riesgo. Si yo logro hacer confiables los despachos vía análisis gestión de riesgo, puedo reducir las revisiones físicas. Entonces estoy manteniendo un control adecuado a un costo inferior porque estoy revisando menos.

El riesgo afecta a todos los demás componentes de ese reloj porque afecta primero a las normativas y estándares. A nivel nacional, se va adoptar Uruguay lo está haciendo ahora con el Proyecto del Código, a nivel regional tenemos el MERCOSUR, o tenemos en Centroamérica el Código Aduanero Centroamericano, etc.; se vienen a adoptar estándares y normas que permitan o que vayan dirigidos a garantizar ese control y esa facilitación y basarlo también en análisis de riesgo.

Necesitamos información anticipada y confiable; el riesgo sin información no se puede gestionar por lo tanto necesitamos desarrollar los sistemas de información. Esos sistemas de información se traducen en herramientas públicas, como son las Ventanillas Únicas, insisto, donde participan todas las instituciones, eso hace que la información pueda ser de más calidad, porque tiene más filtro, pero también herramientas de uso interno como son por ejemplo los instrumentos que tiene la OMA para intercambios de información de ilícitos, etc., que permitirán filtrar de alguna forma el análisis de ese riesgo.

Necesitamos, como dijo Enrique en la presentación anterior, alianzas con el Sector Privado, la más clara evidentemente es el Operador Económico y la más moderna, pero no es la única. Las comisiones de facilitación del comercio que se han venido desarrollando, por ejemplo en Centroamérica, también son un instrumento para la cooperación con el Sector Privado; para identificar quiénes son los buenos y los malos y eliminar los grises del medio que solamente nos hace involucrar recursos para no obtenerlos.

Ya en el plano operativo concreto, es clave disponer de un sistema de tránsito desarrollado, porque las fronteras en el concepto de la cadena

logística, no son los pasos de frontera, no son los puertos, deben ser los centros logísticos, diría más la casa del importador o del exportados; esto sería lo que en menor costo añadiría al proceso.

Para que eso el Director Nacional de Aduanas me lo acepte tiene que estar seguro que la mercancía cuando cruza su frontera o su puerto va a llegar al punto de destino con garantías totales de inviolabilidad; y esto se consigue con un buen sistema de tránsito Álvaro Sarmiento va a presentar más tarde el Sistema de Tránsito Centroamericano, basado en una experiencia de la Unión Europea y que creo que garantiza de alguna forma lo que el Director Nacional de Aduanas me estaría pidiendo para dejar que la mercancía pueda despacharse a casa del importador o saliera de casa del exportador.

El siguiente punto son los Procesos de Control Coordinados, ya bajando a detalle yo tengo que coordinar entre las distintas instituciones sea en un puerto, sea en un paso terrestre, sea en un aeropuerto, cuál es el modus operandi que vamos a tener para hacer las cosas de una forma eficiente y a la vez eficaz. Como dije al principio esto también hay que coordinarlo sobre todo también en pasos de frontera terrestre con el país vecino y hay que llegar a soluciones que permitan de alguna forma no duplicar los esfuerzos y aprovechar las sinergias de los controles.

Luego el siguiente punto ya en un concepto que se utiliza internacionalmente es el Soft versus Hard que quizás la gente se fija mucho, sobre todos cuando hacemos proyectos del lado del Banco, yo mejoro las aduanas gastando en infraestructura, pero no tengo en cuenta el resto del esquema anterior que se ha venido exponiendo; y efectivamente las infraestructuras suponen para el Banco 90% del costo de los proyectos. Sin embargo, tenemos por ahí algún estudio de los rendimientos de las infraestructuras son el 60% de esos proyectos, mientras que los rendimientos del Soft es el 40% para una ecuación 90 10.

Por penúltimo, tenemos que tener en cuenta cuando hacemos proyectos de modernización en fronteras, especialmente en las terrestres, del impacto que puede causar a la comunidad fronteriza, porque si no lo tenemos en cuenta fracasamos en el proyecto por oposición al cambio; hay gente que vive formalmente, hay gente que vive informalmente, pero hay gente que vive formalmente de la frontera. Si nosotros reducimos los tiempos de paso estamos reduciendo algún tipo de negocio formal y si estamos sacando la gente de los recintos fronterizos que hoy la mayor parte

de ellos convive con los funcionarios también le estamos quitando algún tipo de negocio formal, entonces hay que buscar algún tipo de solución que pueda dar trabajo a esa gente y que ayude a implementar el proyecto.

Finalmente la Gestión Coordinada de Fronteras requiere de un monitoreo y evaluación continua de las acciones que estamos tomando para ver, como cualquier proyecto, cómo podemos corregir dichas acciones.

Para tener éxito requiere de una implementación a nivel nacional, binacional y regional y de todas las instituciones que participan. El Banco de alguna forma se apoyó en iniciativas ya en marcha para iniciar sus pilotos. Cuáles son las iniciativas principales de la región.

Tenemos el Proyecto Mesoamérica de México hasta Colombia, incluyendo toda Centroamérica, con una cierta institucionalidad, con un apoyo político al más alto nivel de los Presidentes y con ello que comenzó a conceptualizar sobre este Marco de Gestión Coordinada de Fronteras y en un tramo concreto, porque es un proyecto muy grande a nivel financiero que es el Corredor Pacífico. Se comenzaron primero por 11 fronteras de México a Panamá y ahora estamos continuando con los puertos, las conexiones puertos pilotos por ejemplo Nicaragua–El Salvador; México–Colombia a nivel de tránsito y ya concluimos todos los estudios de factibilidad en las 11 fronteras, hay en marcha préstamos con Costa Rica, con Nicaragua, con Honduras y con Guatemala; y estamos ya estimando un plazo de tres años más o menos tener implementado con esas operaciones las asistencias técnicas correspondientes, la gestión coordinada en Mesoamérica para ese Corredor del Pacífico; en lo que corresponde a elementos locales, procesos de infraestructuras y en lo que corresponde a elementos nacionales ventanillas únicas están todas en marcha para el nivel nacional.

Hemos continuado con comunidades andinas, tenemos un piloto en marcha entre Ecuador y Colombia para dos temas concretos de toda la galleta que vieron ahí en análisis de riesgo e implementación del tránsito internacional de mercancías al cual se está adhiriendo, ya lo va a explicar Álvaro luego, Perú y Bolivia. A nivel de inversiones tenemos también préstamos para Gestión Coordinada de Fronteras con Ecuador, con Colombia y recientemente aprobamos un préstamo para Perú para implantar la gestión coordinada de frontera en un piloto que va a abarcar un aeropuerto, un puerto y un paso fronterizo con país vecino.

Esto era un poco lo que les quería contar, cuál es la estrategia, necesitamos las herramientas, hemos venido trabajando con la OMA,

necesitamos la financiación, necesitamos el apoyo político que se centra en esas iniciativas, cité la de Proyecto Mesoamérica como la que está en desarrollo pero estamos trabajando también con el IIRSA, de hecho estamos trabajando con la Secretaría Pro-Témpore para presentar alguna opción en la reunión de fin de año.

Muchas gracias.

3. EXPERIENCIAS REGIONALES Y SUBREGIONALES

Procedimiento Mesoamericano para el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM).

Coordinador del Proyecto de TIM para Mesoamérica, del BID, Señor Álvaro Sarmiento.

Muy buenos días. Antes que todo agradecer a la ALADI, al Ministerio de Economía y Finanzas del Uruguay y a la Aduana del Uruguay y por supuesto un especial saludo a la Organización Mundial de Aduanas y a todos los colegas que nos acompañan el día de hoy.

Tomo la estafeta que dejó mi colega Manuel Márquez en el sentido de concentrar la presentación en el TIM uno de los pilares de la Gestión Coordinada de Fronteras, elemento fundamental en el control fiscal y parafiscal en los puestos fronterizos, puertos y aeropuertos.

Asimismo deseo resaltar los grandes avances conseguidos especialmente en el foro multilateral de la Organización Mundial de Comercio para tratar de mejorar y facilitar el comercio, concretamente los compromisos adquiridos en Bali, y la relación de estos con una herramienta utilizada en Mesoamérica –el TIM- un elemento esencial de esquema de la Gestión Coordinada de Fronteras.

También procuraré describir el proceso de definición, funcionamiento, consolidación y expansión del TIM en y desde Mesoamérica.

El TIM es una herramienta, que nació en el contexto de la problemática identificada en el comercio intrarregional en Mesoamérica, concretamente los cuellos de botella que se generan en los puestos fronterizos entre los ocho países de la región en un corredor físico que apenas tiene tres mil kilómetros.

A partir del 2004, el BID financió y brindó asistencia técnica para el diseño e implementación de un sistema automatizado de tránsito internacional de mercancías, cuyo objetivo final era mejorar el control fiscal y parafiscal al mismo tiempo que reducir el costo y tiempo invertido en el cruce fronterizo para los medios de transporte de carga en operación de tránsito aduanero.

¿Qué pretende hacer el TIM? Reducir la intervención física en fronteras y los costos asociados con estas intervenciones. Es oportuno aclarar que me refiero no exclusivamente a la intervención aduanera,

sino también a la propia de migración y a las agencias gubernamentales encargadas de preservar los aspectos sanitarios y fitosanitarios, por eso la importancia de tener en cuenta la coordinación institucional en frontera para todos los protagonistas del comercio internacional.

Concretamente, el TIM se definió bajo ciertos supuestos básicos:

1. Los aspectos normativos vigentes a nivel local y regional, específicamente el marco comunitario de Centroamérica.
2. Los requerimientos documentales y de información requerida por las instituciones gubernamentales que realizan control fronterizo.
3. Disminuir sustancialmente la utilización de documentos físicos a través de una plataforma informatizada que provea a los interesados la información de modo electrónico y anticipada.
4. Integrar en una sola Declaración electrónica, el contenido de todas las declaraciones requeridas al responsable del tránsito de mercancías.
5. Diseñar una arquitectura centralizada que permita la mayor fiabilidad, seguridad y simplicidad en la validación y transmisión de información a nivel regional.

El TIM y sus tres grandes ejes.

El primero la integración de datos y procesos. ¿Qué significa esto? Los países deben determinar cuál es la información que quieren intercambiar y los formatos para dicho intercambio. Eso involucra a los usuarios del Sector Privado que es el principal proveedor o la fuente primaria de información.

Las nuevas tecnologías de información son la columna vertebral del Sistema, sin embargo no es el "corazón" del mismo, ya que la dinámica del cambio tecnológico, las deja obsoletas con gran rapidez.

El tercer eje importante del TIM es acordar y negociar un proceso operativo único para todos los países y puestos fronterizos.

El TIM se ha considerado como una Ventanilla Única de Comercio Exterior de IV Generación ya que es la única herramienta operativa en el hemisferio que permite la interoperabilidad entre más de una veintena de instituciones gubernamentales en siete países de la Región.

¿Cuál fue el resultado de corto plazo en la implementación del TIM? Una reducción considerable más de un 80% en el tiempo invertido en los cruces fronterizos.

Otro valor agregado de importancia fue la mejora en la transparencia en los requerimientos documentales y de información y la trazabilidad de las operaciones del Transporte Internacional de Mercancías a través de un mapa y las actuaciones que se dan en frontera.

A partir del año 2012 después de la entrada de todo el resto de Mesoamérica el crecimiento en la utilización del Sistema fue prácticamente exponencial, ya que durante los primeros meses del Plan Piloto entre El Salvador y Honduras el promedio de operaciones de tránsito finalizadas con el TIM era de 300 mensuales, a partir del 2014 el promedio se sitúa en 40.000 operaciones mensuales, lo que representa más del 95% de las operaciones de tránsito en la Región utilizando el TIM.

La evolución geográfica, le llamo geográfica porque de pasar de un Plan Piloto entre Honduras y El Salvador, al año 2012 ya tenemos prácticamente toda Centroamérica y la frontera sur sureste de México y a partir del año 2014 México y Colombia han comenzado a trabajar con el apoyo del BID en implementación de un TIM multimodal donde se involucra al transporte marítimo y terrestre. En el año 2015 la meta es que en el primer trimestre se inicie la operación del TIM Andino con un Plan Piloto entre Colombia y Ecuador.

Pero entre países como Colombia y Ecuador, entre Colombia y México, el tránsito internacional de mercancías per se, no tiene la relevancia que en Mesoamérica; por eso los Directores Generales de DIAN y SENA decidieron utilizar la herramienta, para mejorar la automatización y control para todas las operaciones aduaneras; importación, exportación y tránsitos. En otras palabras el TIM da ese salto sustancial a partir de la segunda fase del Plan Piloto entre Colombia y Ecuador donde tendremos toda la transmisión por adelantado de las declaraciones de exportaciones e importaciones. En el caso de México y Colombia, va a suceder exactamente lo mismo.

Los elementos fundamentales del TIM Andino son: la Declaración Electrónica Única, un Procedimiento único en donde inicia y donde termina el tránsito, especialmente el Puesto Fronterizo de Rumichaca donde se va a dar este Plan Piloto y la plataforma tecnológica.

Con esta evolución el Sistema se está convirtiendo en la principal herramienta de interoperabilidad en el Hemisferio. Asimismo un instrumento que facilita cumplir con los compromisos adquiridos en la

Declaración Multilateral de Bali y en definitiva un medio eficiente y efectivo para mejorar el control fiscal y parafiscal y mejorar la integración comercial.

Muchísimas gracias a todos.

Mejores Prácticas en la Modernización de las Aduanas del MERCOSUR para la Facilitación del Comercio: Experiencias recientes de Brasil.

Subsecretario de Aduana y Relaciones Internacionales. Receita Federal do Brasil, Señor Ernani Argolo Checcucci Filho.

Buenos días, es un placer participar de este evento. Quisiera felicitar a la Secretaría de la ALADI y al Gobierno de Uruguay, particularmente al Director de Aduanas, mi amigo Enrique Canon, al Secretario de la Organización Mundial de Aduanas que nos honra con su participación, y al Banco Interamericano por también contribuir en la organización de este evento.

Pienso que no podríamos escoger un tema mejor para tratar ahora, en este momento que es Modernización de la Gestión Aduanera. Por varias razones.

Primero, porque modernización de aduanas está muy cerca de fortalecimiento de capacidades y como dijo el Secretario General, ese es un tema que es muy importante para la Organización Mundial de Aduanas, pero está en el centro del proceso de la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio de Bali. Por lo tanto, es un tema que interesa a todas las administraciones aduaneras.

Lo que voy a presentar a ustedes acá es un poco la experiencia brasileña reciente 2012-2015, pero tenemos temas que van más allá de Facilitación del Comercio. Les traigo estos temas porque quiero brindarles un panorama de que tenemos una agenda muy amplia de desarrollo; y en verdad, gran parte del desafío para nosotros que somos los gestores de aduanas, es exactamente traducir cuáles son esas prioridades que salen de compromisos internacionales para su contexto nacional; cómo plasmamos eso en nuestro contexto nacional y cómo podemos desarrollarlo.

El momento también es muy oportuno para Brasil. ¿Por qué digo eso? Porque estamos cerrando nuestro ciclo de desarrollo 2012-2015. En Brasil tenemos ciclos de planificación plurianual de 4 años que se cierra en el 2015 y ya estamos empezando lo que serán las propuestas para el nuevo Gobierno, pero pensando en el ciclo 2016-2019. Entonces es un momento que la propia casa está haciendo este análisis, lo que hicimos de logros de resultados y lo que viene para desarrollo en los próximos años.

Acá hay un mapa muy directo de la dimensión de los servicios de aduana en Brasil, tenemos un desafío grande geográfico por el tamaño del país. Solamente para mencionar las unidades, tenemos 41 terminales aeroportuarios que transportan cargas por modales aéreos. Hay un plan de expansión en curso para tener más terminales, o sea, hay una expectativa de ampliación de la infraestructura. Son 39 puertos, pero menciono 209 instalaciones portuarias porque un puerto puede tener 4 o 5 instalaciones portuarias o algún tipo de servicio que está ahí específico explotado incluso por el servicio privado.

34 puntos de frontera y 73 unidades de interior, o sea además de hacer toda la agenda de desarrollo hay un desafío muy grande de armonización y de uniformidad para que todos los procedimientos en el país ocurran de forma armónica.

Tuvimos un incremento del orden de 90% en la última década en el comercio exterior, pero aún reconocimos que es muy poca nuestra participación porcentual en el comercio internacional comparativamente con el tamaño de la economía es baja. El Ministerio de Desarrollo y Comercio de Brasil que se hace presente acá no nos deja olvidar que aún tenemos un largo camino para garantizar que tengamos una participación más efectiva en ese comercio. Pero obviamente el incremento del comercio per se trae una serie de desafíos para todos los órganos de control de aduanas y para los demás órganos de control de frontera.

En el 2011 cuando hacíamos la elaboración del plan estratégico 2012-2015 teníamos una serie de desafíos identificados al propio incremento del comercio, al desarrollo de nuevas tecnologías que llegó muy fuerte, tecnologías móviles que ahora estamos explotando al máximo dentro de la Secretaría de Ingresos Federales donde la Aduana es parte, una percepción de crecimiento muy fuerte de contrabando y otros ilícitos, había una demanda muy legítima de la sociedad para que hiciéramos inversiones para combatir ese tema específico. Pero también la realización de grandes eventos deportivos, allí mencioné los deportivos, pero podría añadir a esos la realización de Río + 20 que fue la Cumbre que ocurrió en Río de Janeiro en 2012, la Reunión del Vaticano de la juventud que también puso mucha presión en los procesos específicos de aduanas que tuvieron que tener parte y consideración en nuestros planes de desarrollo.

¿Cómo hicimos eso? Hicimos una inversión muy fuerte en la parte de planificación estratégica. La Receita Federal donde la Aduana es parte, ya está en su tercer ciclo de planificación estratégica con una

metodología consolidada y a partir de ese mapa estratégico 2012-2015 identificamos los objetivos estratégicos muy bien definidos. Establecemos algunas directrices y esas directrices de alguna forma fueron llevadas en consideración en todas las acciones, iniciativas y proyectos estratégicos que se fueron desarrollando a lo largo de los últimos años.

Lo que voy a hacer es mencionar un poco de cada uno de los principales procesos de trabajo que tuvimos y cuáles fueron las iniciativas y el portfolio de proyectos que hoy ya se cumplieron o están en fase de desarrollo para su conclusión.

Aquí sólo para mencionar que la Aduana, aunque seamos parte integral de la Secretaría de Ingresos Federales, tiene una participación muy significativa de la institución y fue considerada como una prioridad de nivel muy alto en ese ciclo de desarrollo. La experiencia de Brasil en este modelo de trabajo ha sido muy exitosa en el sentido de sacar provecho de fortalezas que tiene toda la institución.

¿Cuáles fueron las directrices estratégicas?

La primera de ellas, fue que empezamos en el 2011 con un trabajo muy fuerte de mapeo, modelaje, rediseño e integración de los procesos de trabajo. No solamente para la Aduana, pero para toda la Secretaría de Ingresos Federales, pero la Aduana avanzó muy rápido en ese tema y allí debo mencionar que fue un tema que exigió inversión interna a la administración aduanera, pero hicimos una labor muy exitosa en cooperación con el Sector Privado. Hicimos una sociedad con el instituto de coordinación del Sector Privado llamado Instituto PROCOMEX, tenemos su coordinador participando acá, John Mein. Ese instituto nos apoyó para hacer un proceso de mapeo y rediseño de procesos. Eso se mostró muy exitoso en varios temas, pero principalmente porque para nosotros en la Aduana y en el órgano central de la Aduana, permitió identificar que aunque tengamos nuestras visiones de cómo funciona el proceso en la base, en la práctica el Sector Privado sabe exactamente las diferencias de tratamiento que tiene en diferentes unidades de la administración. Más que eso, pudimos recolectar un conjunto de informaciones de lo que los otros órganos de frontera estaban haciendo en términos de exigencias para el Sector Privado.

A partir del mapeo conjunto de ese proceso, la búsqueda conjunta de cuál sería la mejor solución y eso también es importante porque el sistema de solución de control está basado en la práctica comercial, o sea

tiene gran adherencia y bajo costo de implementación. Ese modelo de trabajo que empezó con la Aduana luego se sumó la Secretaría de Comercio Exterior del Ministerio de Desarrollo y de Comercio y los otros órganos de control de frontera fitosanitario, la agencia de vigilancia de sanidad y es un ejemplo de trabajo que nosotros estamos incorporando a otros países que tengan esa oportunidad, ya que para nosotros ha sido fundamental esa sociedad.

Internamente, hicimos todo un cambio de organización administrativa para buscar una gestión sistémica orientada a los procesos de trabajo, o sea cada proceso con indicadores, metas, con sistema de monitoreo; toda una estructura de gestión que se consolidó para ese fin. Tuvimos siempre como una directriz estratégica la adhesión a los padrones internacionales, menciono los tres anteriormente indicados. El Convenio de Kyoto Revisado es una gran prioridad para Brasil. Nosotros tuvimos un evento que se llevó a cabo en San Pablo en el 2011 donde primamos el compromiso de implementar Kyoto. La Aduana ya hizo su parte, ya tenemos todo el proceso listo y ya comenzamos los trámites para hacer la adhesión, ya fue al Ministerio de Relaciones Exteriores y ya se encuentra en la Presidencia de la República el proceso de adhesión; ahora dependemos solamente de la Presidenta para que pueda remitir al Congreso Nacional.

De la misma forma el compromiso de implementación de SAFE y algunos de los proyectos de ese instrumento pero también participamos activamente del desarrollo del Acuerdo de Facilitación del Comercio y ahora tenemos el compromiso de seguir con la implementación. Ya tenemos muchos de los requisitos implementados y estamos en un estado bastante avanzado pero aún tenemos algunos temas que estamos en desarrollo, como por ejemplo la Ventanilla Única que será parte de la discusión en secuencia.

Otra directriz muy fuerte, que no viene del ciclo 2012-2015 sino que viene de un poco antes de mitad de la década del 2000, una comprensión de que los controles de aduana no se hacen exclusivamente en frontera, no se hace exclusivamente en los puertos o aeropuertos y pasos fronterizos; ese control de aduana está cada vez más diversificado y allí tenemos controles que son ejercidos en el momento del registro de los operadores, obviamente en el control de carga y de despacho, pero también en auditorías a posterior, auditorías de conformidad y auditorías fiscales.

Una de las directrices que sacamos de SAFE fue la recepción de información y gestión anticipada de riesgos que prácticamente aplicamos a todos los procesos de trabajo.

Intercambio automático de información entre las agencias de frontera y con otras aduanas. Tenemos excelentes ejemplos de trabajo acá en MERCOSUR con Uruguay, con Argentina, Paraguay, con el Sistema INDIRA y con SINTIA para control de tránsito.

Automatización de procesos de trabajo y eliminación de papeles. En el 2012 ya teníamos una automatización de muchos procesos de trabajo y ya éramos una aduana sin papeles para una gran parte del proceso de trabajo pero aún había algunos procesos de trabajo que estaban basados en papeles. Por ejemplo viajeros, aún era un papel, una declaración en papel distribuida en los aviones que eran recolectadas a la llegada del viajero, entonces hicimos un trabajo para eliminar los papeles aún estamos en curso para tener 100% una aduana sin papeles.

Una gran inversión del uso de tecnología. Como los recursos humanos son seguramente los recursos más nobles de la institución pero son limitados en la cantidad, dependemos mucho del uso de la tecnología, entonces también era una directriz fuerte.

Integración regional y con bloques económicos; o sea la agenda del MERCOSUR y de cooperación bilateral también sigue muy fuerte. En el MERCOSUR hicimos un trabajo de cooperación principalmente con Uruguay y Argentina para tener una agenda concreta de resultados específicos en proyectos que fueron establecidos sea para fortalecer la gestión de riesgos entre los países, sea para el intercambio de información o para el operador económico autorizado que de alguna forma se está centrando ahora en una relación bilateral con el Proyecto de Cadena de Suministro Segura que firmaremos mañana acá en Montevideo.

Una de las directrices fue buscar la inspección única y coordinada de las cargas, la Aduana con los otros órganos de frontera. Eso fue una evaluación muy clara porque hicimos avances muy grandes en los tiempos de la Aduana nuestros tiempos son tiempos bajos, pero la percepción del usuario es que aún este tiempo es largo en los procesos, y parte de esto es que no estábamos integrados 100% con los otros órganos de frontera.

Entonces toda la concepción de lo que estamos haciendo tiene como directriz que si la carga debe ser inspeccionada debe de serlo de

una única vez por el Estado y que esa inspección sea válida para todos los órganos de control.

Aquí solamente para reforzar lo que había dicho, esta lámina no es de ahora ya tiene muchos años que trabajamos con ese concepto. Gestión de riesgo es fundamental, es la inversión principal y la gestión de riesgo no se trata esencialmente de selectividad, hay una confusión de pensar que gestión de riesgo es tener buenos sistemas para identificar posibles infractores; no es esto. Gestión de riesgo es identificar riesgos y tener una estrategia para mitigar los riesgos, o sea reducir los fenómenos que presentan riesgos. Eso puede ser por ejemplo una selección para fiscalización, en despacho posterior, como puede ser una sanción administrativa que saque al operador de la autoridad para que pueda operar, como puede ser un programa de educación, puede ser un programa de enseñanza a los usuarios para que ellos tengan un comportamiento mucho más cumplidor.

Tenemos esto como una premisa de trabajo y hoy actuamos en tres grandes frentes desde los procesos de habilitación y de registro de todos los operadores, importadores, exportadores, transportistas, despachantes, todos ellos; obviamente seguimos con el control de cargas y de despacho aduanero, aún es un elemento importante del control.

Estamos cada vez con más auditorías fiscales y auditorías de conformidad que es algo que viene con los programas de Operador Económico Autorizado y también acá tenemos alguna experiencia y estamos lo reforzando ahora con las iniciativas de Operador Económico Autorizado.

Solamente para mostrar que todo este trabajo está basado en procedimientos, en sistemas, hicimos el diseño de la cadena de valor de la institución, la identificación de cuáles son los principales procesos de trabajo involucrados en la Aduana. Nosotros no mencionamos mucho acá, pero hay un tema importantísimo para la Aduana y para Brasil ha sido una prioridad, que estoy seguro que los Directores de Aduana de otros países comparten conmigo, que es la cuestión de controlar remesas y encomiendas postales y remesas expresas. Ese proceso de trabajo está creciendo en forma exponencial. El comercio electrónico y remesas postales expresas están prácticamente doblando su cantidad en pocos años y Brasil ahora tiene mucha presión en ese tema específico y es una de las prioridades que estamos trabajando.

El principal proyecto que tenemos y también es el resultado del Acuerdo de Bali, es el Proyecto del Portal Único del Comercio Exterior. Lo que viene de Bali es el mensaje de que no es solamente Aduana; es Aduana y todos los órganos de control de frontera. No voy a entrar en detalles del Portal Único porque para eso tenemos acá a Ana Junqueira que es del Ministerio de Desarrollo y Comercio y va a hablar exclusivamente sobre el Portal Único, pero el mensaje es que no es un Proyecto de la Aduana y no es un Proyecto de la Secretaría de Comercio Exterior; es un Proyecto del Estado Brasileño. Obviamente, la coordinación es en sociedad Aduana y Secretaría de Comercio Exterior y estamos muy contentos con esa sociedad la cual nos ha brindado muchos frutos y es un ejemplo de una sociedad que tiene resultados para ambas instituciones.

No nos olvidamos de lo que ya teníamos antes, que es nuestros sistemas informáticos que ya estaban establecidos. En verdad, SISCOMEX que es nuestro sistema de gestión aduanero, es un sistema que nació con el concepto de Ventanilla Única. Lo que pasó es que no tuvo el desarrollo rápido y por tanto no permitió la adhesión de los otros órganos de control de frontera; entonces se quedó desfasado en su momento. Hicimos una serie de inversiones para actualizar ese sistema con nuevas plataformas tecnológicas, nuevas funciones, es un sistema que ya cuenta con certificación digital, ya está en un estado bastante avanzado para atender a ese comercio creciente del país.

La exportación es un sistema que aún está más desfasado. Este año concluimos el proceso de migración para una plataforma nueva y preparamos los dos sistemas para hacer la integración con el Portal Único de Comercio Exterior que ciertamente es el principal que viene a continuación.

Pero también no podemos olvidar la parte de control de carga. En Brasil ya tenemos desde hace algunos años recepción anticipada de información de carga marítima, tenemos informaciones de carga aérea y aún estamos pendientes de la información de carga terrestre. Entonces esas tres agendas nosotros asumimos para que fuera parte del desarrollo, esperamos concluir las tres a fines del 2014 hasta mediados del 2015.

Importantísimo es que hicimos una integración de mucho éxito con un sistema llamado "Puerto sin papel", que es un sistema de la Secretaría Especial de Puertos, es la Secretaría de Brasil responsable por la gestión de control de navegación de buques y del atracado de buques en los puertos. Esa integración ocurrió de forma también muy exitosa.

Como había dicho, una de las premisas fue la cuestión de transparencia y utilización de soluciones móviles. Hicimos una solución móvil que ganó premios en Brasil, que está disponible para todos. Básicamente lo que ofrecemos es una aplicación para el importador, para cualquier persona interesada que pone el número de la declaración aduanera o el número del conocimiento de embarque y en su teléfono tiene la situación del despacho, cómo se encuentra, cuándo fue registrado y puede señalar esa información en un sistema "push", o sea cualquier cambio de la situación recibe automáticamente en su teléfono y allí sabe si está pendiente con un despachante aduanero, si está pendiente con un depositario. Fue una solución móvil que tuvo gran éxito ahora en Brasil.

Como había dicho el nuevo modelo de remesas postales estamos en desarrollo con la empresa brasileña de remesas postales que se llama Correos y para fin de año tendremos una solución basada en aquellas directrices que había dicho, recepción anticipada de información, gestión de riesgo, utilización de tecnología, equipos de inspección para que podamos hacer frente a ese volumen creciente de remesas postales.

Tenemos un proyecto de recuperación de nuestro laboratorio aduanero. Brasil tenía un laboratorio aduanero propio hasta el 2008-2009, entonces hubo cuestiones de discontinuidad del laboratorio. Tenemos laboratorios que brindan servicios a la Aduana, pero no son laboratorios propios, estamos recuperando nuestro laboratorio que tiene su base en Río de Janeiro.

Hicimos también un trabajo y el lunes pasado lanzamos un nuevo modelo de gestión para consulta de clasificación fiscal de mercancías. La clasificación fiscal de mercancías también era uno de los temas del Acuerdo de Bali, resolución anticipada de clasificación. Ya tenemos una teníamos una solución que regía por algunos años, pero no estábamos con capacidad para eliminar los stocks. Los pedidos de clasificación estaban más altos que la capacidad de respuesta, entonces hicimos todo un arreglo de ese proceso de trabajo con mapeo y rediseño, tecnología, algunos principios de que el servidor no va al trabajo, el trabajo viene al funcionario, o sea utilizando procesos electrónicos virtuales y toda esa labor fue lanzada el lunes de esta semana en Brasil y nuestra expectativa es que en el plazo de 12 meses no tengamos más stocks de pedidos de resoluciones anticipadas de clasificación. Estamos estudiando hacer lo mismo para origen y para valoración, allí aún está en fase de desarrollo.

En fiscalización posterior tenemos una agenda que es muy fuerte porque somos parte de la Secretaría de Ingresos Federales. Ahí sacamos provecho de la experiencia en tributos internos. En Brasil se desarrolló un sistema público de escrituración digital llamado "SPED". Todas las empresas hoy presentan sus informaciones contables y sus documentaciones fiscales en un ambiente electrónico virtual y esa base de datos hoy está disponible para la Secretaría de Ingresos Federales. En base a esa experiencia desarrollamos herramientas de auditoría automatizadas que utiliza esa base para hacer chequeos de información y ayudar en el proceso de riesgo. La Aduana ha sacado mucho provecho de esa experiencia y de ese modelo de trabajo.

También hicimos inversiones en un sistema de gestión de efectividad o sea hoy tenemos control de productividad por servidor, lo que es que un funcionario de aduanas que hace auditorías posteriores genera en términos de crédito, de lanzamientos, tenemos todo eso y sabemos cuál es exactamente la situación entre administraciones internas, todo está organizado de esa forma.

Algunos datos de los resultados. Acá son los tiempos de la Aduana, exclusivamente de la Aduana, cuando el proceso se presenta en la Aduana y el proceso se entrega en la Aduana y esos tiempos vienen cayendo desde el 2010, en la exportación son un promedio de 6 horas y 30 minutos y la importación como 40 horas y 8 minutos. Tenemos metas específicas establecidas y esos tiempos son auditados, tanto por auditoría interna como por los órganos de controles externos, tribunales de cuentas hace auditorías para confirmar los tiempos medibles, algo que hacemos regularmente.

El año pasado hicimos una inversión en el proceso de la exportación, en la exportación nuestro tiempo cayó como 35% y en la importación 16%.

Tenemos otro indicador que es más interesante desde la perspectiva del Sector Privado. Cuál es el porcentaje de declaraciones que son liberadas en menos de 24 horas; eso viene creciendo. En la importación algo como 85% de todo lo que se presenta en la Aduana es liberado en menos de 24 horas y en la exportación es superior al 98%.

Gestión de Riesgo:

Nosotros hicimos una inversión fuerte para crear un Centro Nacional de Gestión de Riesgo que exactamente conformara esa visión de tener

un proceso central de identificación de riesgo y localización de recursos. Ese centro tiene su base en Río de Janeiro y estamos implementando un sistema que utiliza técnicas de inteligencia artificial para apoyar el proceso decisorio de gestión de riesgo, que se llama SISAM; y estamos mejorando los sistemas de intercambio de información de Indira que ya tenemos acá con Uruguay, con Argentina y con Paraguay; y vamos a expandir para otros países como modelo de trabajo semejante a lo que Argentina ya está haciendo y el sistema Indira ya es reconocido como la OMA como una de las buenas prácticas de aduanas conectadas globalmente.

Proyecto Operador Económico Autorizado:

Después del Portal Único el Proyecto Operador Económico Autorizado probablemente es el más grande proyecto de transformación, de organización porque allí tiene una fuerte inversión de equipos responsables para acompañar la gestión de la conformidad.

En esto tenemos una experiencia de Operador Económico Calificado llamado Línea Azul, desde hace 10 años pero estaba muy enfocado a la conformidad aduanera y el Operador Económico Autorizado llegó también con la agenda de seguridad y principalmente a la exportación. Entonces qué es lo que estamos haciendo; estamos haciendo una revisión desde diciembre de este año lanzamos nuestro Proyecto Operador Económico Autorizado de seguridad, vamos a hacer un piloto con Uruguay en cadena de suministro segura porque allí tenemos una ventaja de tener soluciones de traspaso de frontera muy rápidas, el próximo año haremos la fusión de la Línea Azul que ya era nuestro programa anterior con el Programa de Operador Económico Autorizado y en secuencia involucramos todos los otros órganos de frontera, porque el concepto de Operador Económico Autorizado sirve a la Aduana pero también puede servir a todos los órganos de frontera. La intención es que en el 2016 tengamos un producto que sea no solo de la Aduana pero para todos los órganos de frontera.

Estamos invirtiendo también en mejorar los servicios de Despachantes, como la calificación, introducimos exámenes técnicos para hacer la habilitación de los Despachantes. Estamos evaluando tener algo como un ranking de desempeño, aún no hay decisión sobre ese tema, es un tema más polémico. Estamos con la implementación de manuales, procedimientos, todo eso en curso.

En el tema de encomienda de bienes de viajeros, fue un proceso en el que tuvimos que hacer mucha inversión debido a los grandes eventos

como la Copa del Mundo. Allí también hicimos una aplicación móvil para que el viajero pueda hacer su declaración aduanera antes de llegar al país, en verdad él puede hacer offline durante el vuelo puede preparar la información y cuando llega al país transmite la información y hace el pago mediante tarjeta de débito. Es un sistema que ayuda a que los viajeros que quieren hacer las cosas correctamente.

Estamos invirtiendo también para recibir datos de compañías aéreas para API (Advanced Passenger Information) y PNR (Passenger Name Records). Las dos soluciones deben de estar listas para fin de año. Es un programa en base a la cooperación con la Policía Federal, no está solamente la Aduana y la Policía Federal que hace migración también está trabajando con nosotros. Vamos a hacer una inversión para tener acceso a la base de datos de viajeros y a soluciones para reconocimiento biométrico, facial de pasajeros, ya tenemos el piloto, tenemos un proyecto que está avanzado en ese tema.

En la línea de implementación de los estándares internacionales, también hicimos la adhesión a la Convención de Estambul de la OMA y estamos en la fase final de implementación del carné ATA. Hicimos la selección de la entidad garantizadora que es la Conferencia Nacional de Industria del Brasil, esa selección se llevó a cabo por un proceso licitatorio, un proceso abierto. La entidad garantizadora ya fue homologada por la Cámara de Comercio Internacional y estamos ahora en los ajustes finales para tener la implementación concluida.

Tenemos un programa de modernización del tránsito aduanero que reconozco que Uruguay, Argentina y Paraguay están más adelantados porque para nosotros la solución del control de tránsito no es solamente el sistema de información que está basado en información, sino también la utilización de lacres electrónicos que permitan la trazabilidad online en tiempo real. Sé que Uruguay, Argentina y Paraguay avanzaron mucho en ese tema y ya tienen soluciones implementadas, nosotros seguiremos desarrollando nuestras soluciones pero teniendo en consideración los padrones de Uruguay, Argentina y Paraguay; porque la visión es que la misma solución permita la trazabilidad desde el interior de Brasil hasta el destino final.

También hay una agenda de simplificación y modernización normativa de regímenes aduaneros, lo menciono acá porque ese proceso de simplificación normativa también es el resultado de una cooperación con PROCOMEX. Lo que hicimos es que el propio desarrollo de la normativa

fue hecho en varias etapas con procesos de consultas abiertas, sugerencias y rondas de discusión con el Sector Privado para que la solución fuera lo más próximo a lo esperado por nuestros clientes.

Sé que no es el tema, así que voy a pasar muy rápidamente pero solo para decir que la Aduana no es solamente el control de fronteras, es también combate al contrabando, tenemos eso muy fuerte en nuestra administración, es una preocupación muy grande en Brasil. Si no atacamos ese tema del contrabando se pone en riesgo todo lo demás, porque la credibilidad de la institución como un todo se queda en jaque. Nosotros tenemos un proyecto para ampliar la utilización de perros de olfato. Estamos involucrados en la adquisición y diseminación del uso de armas, armamento institucional, o sea un equipo armado con todos los desafíos que este proyecto tiene. Tenemos un proyecto muy interesante de inteligencia para aplicación de la vigilancia y la represión. Identificación de vehículos y personas de cruces de frontera y ahora tenemos algunos casos que cuando salimos a la carretera ya no vamos más a ciegas, salimos con álbumes muy bien identificados y los índices de aciertos son muy altos; más del 80%.

Hicimos la adquisición y operación de equipos de inspección, hay 11 equipos para las fronteras; estamos ahora implementando esas operaciones de los equipos y vamos a invertir en los próximos años en centrales locales, regionales y nacionales de vigilancia y operación de aduanas.

Tenemos un proyecto para la expansión de la actividad náutica, en donde también hay mucho problema con el contrabando por la costa marítima del Brasil que es muy grande. Tenemos en mente que en ese tema de combate al contrabando los recursos humanos son fundamentales, hay que hacer inversión en personas con perfiles prácticamente policial para actuar en ese tema.

Hay un proyecto de ampliación de las actividades áreas, adquisición de nuevas aeronaves. Es un programa grande en inversión, en inversión presupuestaria probablemente es el mayor que tenemos de modernización y desarrollo de todas las fronteras, recuperación de los edificios, reformas, estamos haciendo una inversión en ese tema y un proyecto de radiocomunicación, un proyecto para que tengamos comunicación móvil en todo el país y también estamos lo haciendo en cooperación con el Ejército Brasileño.

Esto también nos ha brindado muchos resultados la Aduana pasó a ser parte de lo que se llamó el Plan Estratégico de Fronteras del Gobierno Federal, somos parte de la coordinación de ese proceso y estamos también involucrados en algunas acciones conjuntas con la Policía Federal y con el Ejército Brasileño.

Aquí también algunos resultados estamos mejorando tanto valor, los números como la cantidad de operaciones en vigilancia y represión.

Solamente, decir que en el 2012-2013 batimos todos los records en mercancías aprehendidas fueron algo como 2 millones de reales, algo 1 millón de dólares en mercancías aprehendidas. En el 2013 ya no fue tan exitoso en números, caímos algo como 16%, porque 2013 realmente fue un año excepcional.

Muchas gracias a todos.

Ventanillas Únicas de Comercio Exterior.

Programa Ventanilla Única de Comercio Exterior en Brasil.

Directora del Departamento de Competitividad en Comercio Exterior del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior (MDIC), Señora Ana Junqueira Pessoa.

Hola, muy buenas tardes. Antes que nada quería agradecer a la organización del evento, a la ALADI, al Ministerio de Economía y Finanzas del Uruguay, al BID y seguramente saludar al Secretario General de la OMA; agradecer por la invitación de presentar la experiencia de Brasil.

Como comentara Ernani en su presentación anterior, Brasil está ahora en un momento muy especial en la revisión de los procesos de comercio exterior y el Programa Portal Único de Comercio Exterior que voy a presentar, es definitivamente un marco en este proceso.

Desde el 92 Brasil ya cuenta con lo que se podría llamar una Ventanilla Única que es el sistema SISCOMEX pero el sistema no ha podido evolucionar de la misma manera que evolucionaron los controles de las distintas instituciones. No sólo que el comercio de Brasil se multiplicó por cuatro sino que creció enormemente en los últimos años como también el número de controles, las instituciones intervinientes, también crecieron bastante lo que genera una red bastante compleja institucionalmente para manejar y ahora lo que estamos tratando de hacer con el Programa justamente es volver a hacer que el SISCOMEX sea la entrada única para la comunicación con el Sector Privado.

Entonces, acá tenemos el portal del SISCOMEX que trae la presentación del Programa.

Los ejes del proyecto son la integración de los sistemas de control de los organismos gubernamentales que actúan en el comercio exterior.

El objetivo general es optimizar, simplificar la intervención del Estado en los flujos logísticos y es el segundo pilar para el fortalecimiento de la competitividad, del comercio y de las exportaciones del país.

Acá decimos que es el segundo pilar, porque el primer pilar ya es lo que llamamos PAC – que es el Programa de Aceleración del Crecimiento, que tiene una agenda muy fuerte, muy intensiva en infraestructura.

Como comentaba el colega del BID no sirve sólo trabajar con el lado de la infraestructura física sino también hay que repensar los procesos para optimizar el uso de esta infraestructura.

Los beneficios esperados, en primer lugar están la transparencia y la eficiencia. En la medida en que se ponen en un único sistema todos los datos están concentrados ahí, es posible que se tenga una visión compartida sobre el comercio para todos los actores sean públicos sean privados.

Acá están las metas de eficiencia que sería reducir el tiempo promedio de los procesos, una vez que esté totalmente implementado el proyecto. El proyecto como suele pasar en la mayoría de los países que ya lo tienen adoptado bien implementado por etapas, una vez que esté totalmente implementado lo que se aspira es que el tiempo promedio de exportación caiga de 13 días para 8 días; y de importación caiga de 17 días para 10 días. Entonces con esas metas estamos trabajando.

Como el proyecto está basado en la integración estamos tratando de pensarlo desde el punto de vista del control fiscal, logístico, aduanero y administrativo. La idea es coordinar las inspecciones físicas de los distintos órganos para que ocurra en el mismo momento, o sea la coordinación de la inspección física es algo que pasa en el local de frontera, hay toda una integración anterior que hace que el flujo administrativo sea lo más rápido posible. La coordinación física viene también para reforzar esta idea de integración entre las actuaciones de las instituciones.

El objetivo que nos orienta es la reducción de la burocracia para que el usuario presente toda la información una sola vez y el objetivo final es que se elimine cualquier presentación de documento en papel.

Entonces, como está el flujo único de información tenemos que repensar todo el proceso la idea es que sea lo más simple posible. Queremos herramientas sencillas y unificadas para el acceso a toda la información sobre las normas y procedimientos relacionados al comercio exterior; y desde el punto de vista del foco en el usuario. Lo que estamos haciendo ahora y destaco acá también la asociación con el Instituto PROCOMEX es justamente partir del punto de vista del usuario.

Las administraciones gubernamentales tienen el hábito de pensar solo en el proceso para que facilite su intervención, su control, su acompañamiento en el proceso. Estamos tratando de hacer que el foco

que oriente el proyecto sea el foco en el usuario, que sea lo más simple posible para él.

En el Portal SISCOMEX ya tenemos hoy toda la información de comercio exterior, la idea es de que eso esté asociado también a la cuestión de la clasificación fiscal y que se hagan siempre consultas que sean lo más inteligentes posibles.

Acá entonces destaco el incremento del comercio que creció un 300% en los últimos 10 años, saliendo de 1000 millones para 482.000 millones en el 2013. Acá a la derecha destacamos también los controles que ya tenemos por ejemplo que son la nota fiscal electrónica que ya es algo implementado en Brasil y que la idea es que esto esté interconectado con los documentos de comercio exterior; en este caso que sería la declaración de importación y la declaración de exportación.

El objetivo de esto es la simplificación del proceso, lo cual no significa disminución del control, al revés; o sea la simplificación del proceso y la inteligencia que va agregada en eso permite que el control sea más eficiente. Se hará una sesión de gestión de riesgo y el control se volverá aún más eficiente de lo que es hoy. Esto en todas las áreas, no sólo aduaneras como administrativas, y bueno evidentemente fiscal también. Con eso lo que se pretende favorecer también la mejora del flujo logístico.

Acá entonces tenemos los pilares del Portal. El primer pilar es la integración de los actores y acá destacamos que son 22 instituciones que tienen algún grado de intervención en el comercio exterior, dependiendo del tipo de producto.

El rediseño de procesos con la optimización y eso también es muy importante la participación que tenemos del Sector Privado y nuevamente destaco la iniciativa con PROCOMEX que tiene una metodología desarrollada muy interesante para definir cómo están hoy y cómo se pretenden que sean los procesos. Obviamente está la tecnología de la información como soportando toda la revolución que se pretende hacer.

Las discusiones que estamos teniendo en el ámbito del Portal, ya lo estamos haciendo junto con el responsable del desarrollo de la tecnología para que se pueda pensar de una vez la necesidad del usuario y la necesidad de los intervinientes y en conjunto con el proveedor informático brindar la solución.

Acá hay un pequeño diagrama que trae un poco el concepto, acá está la base de datos la cual se comunica mediante el Portal de SISCOMEX el importador y el exportador y esperamos también que el transportista acceda a esa base. Esa base le envía a los intervinientes que acá destaco a la Secretaría de Comercio Exterior y los demás órganos en la etapa administrativa ya les envían los datos que sería por ejemplo en el momento si consideramos una importación, en el momento de la licencia de la importación.

Cuando llega la mercancía en la etapa del control físico de la mercancía, ya la base de datos le informó a las demás instituciones que está llegando y entonces las instituciones están en condiciones de decir si tienen que inspeccionar la carga o no. En el caso de que esté todo bien para todas las instituciones intervinientes la carga está liberada sin necesidad de inspección física.

En el caso de que la base de datos le envíe los datos y alguno de los intervinientes diga que es necesario hacer una inspección, la misma se hace de manera coordinada; se inspecciona conjuntamente la carga y optan por su liberación.

Las cuestiones que son comunes a todos los países que estamos tratando de hacer un esfuerzo para implementar la ventanilla y un tema muy central es el tema de la gobernanza. En Brasil la Secretaria de Receita Federal que tiene a la Aduana a su alcance juntamente con la Secretaría de Comercio Exterior están liderando el proceso y eso se plasmó en un decreto que incluye a todas las demás instituciones. Acá fue muy importante para los anuentes el mensaje de que las responsabilidades se mantienen, que hay un refuerzo de las responsabilidades no una disminución. Esto contribuyó para que los intervinientes estuvieran integrados en el proyecto.

Entonces, el Sistema del Portal Único, va a ser el único para las operaciones de comercio exterior, para la comunicación entre el usuario y el Gobierno. Además está el reto de hacer un a integración con puerto sin papel que es el sistema que tiene ya la Secretaría de Puertos junto a los puertos públicos y con los demás transportistas. El objetivo es la finalización del ingreso de datos repetidos, procedimientos armonizados y mucho más rápido; ese es el beneficio que se espera. Una vez más repito que las metas son la reducción del tiempo total de exportación de 13 días para un máximo de 8 días y el tiempo total de importación de 17 días para un máximo de 10 días como promedio.

Como también pasa en otros países, en otras experiencias en el caso del Programa del Brasil, también se prevé las entregas por etapas, porque es un Proyecto programado para que haya entregas por etapas.

Ya en el año 2013, hubo algunas entregas que fueron anticipadas porque el Programa y el Decreto salieron formalmente en abril de este año, entonces en el 2013 porque ya estábamos trabajando dentro de este concepto ya hubo algunas entregas.

Entonces en la metodología anterior había entrega obligatoria de los documentos en papel aduana para todos los despachos en el caso de la exportación; en el nuevo flujo que se configuró los documentos solo son exigidos cuando hay conferencia física o documental, sólo el 12% de los casos.

Además, como comentaba también Ernani, ya está disponible la aplicación para la importación para el acceso por móvil o tablet, a partir del cual el operador tiene acceso a la situación de su carga en cada momento, o sea actualizada online.

En abril de 2014 se presentó la Plataforma del Portal Único que es el Portal SISCOMEX que se accede por esta dirección www.portalsiscomex.gov.br y en esa única pantalla se presentan todos los sistemas, es una interface de acceso para todos los sistemas de importación y exportación que antes estaban dispersos en distintos sitios y le confiere transparencia y facilidad de acceso para los operadores de comercio exterior.

Está también la visión integrada por la cual el operador puede ingresar y acceder a todos sus procesos de registro de exportación e importación de una sola vez por su código aduanero. Este es el ejemplo de la visión integrada y el operador tiene entonces cómo está su situación para cada uno de los procesos; y puede a partir de ahí abrir uno en específico para ver cómo está la historia, el proceso, etc.

Otra entrega que esperamos para el 2014 es uno de los sistemas que llamamos Drawback que es un instrumento para que se pueda importar con exención de impuestos para la importación de insumos que componen productos que van a ser exportados. Esta modalidad que llamamos integrada es una modalidad que todavía se hace en papel y ya para este año tenemos previsto entregarla por internet para que el operador pueda hacer todo incluso ya con los documentos anexos en este módulo.

También se prevé la entrega de la nueva declaración de exportación por web que ya es una nueva plataforma para la declaración de exportación que facilita mucho la vida del operador, incluso permitirá un aumento de la exigencia de los controles aduaneros.

También para este año se espera anexar por internet los documentos. La idea es que los trámites que hoy se hacen todavía en papel puedan ser escaneados y puestos en internet para que el analista de comercio exterior de las instituciones pueda entrar y allí acceder al documento. Con esto también se espera una reducción considerable de los plazos.

Obviamente se espera esto para este año pero los procesos se van incorporando de a poco, al igual que las instituciones que van a adherir a esa nueva metodología.

Acá están todos los órganos participantes, como les comentaba la Receita Federal y la SECEX la Secretaría de Comercio Exterior son las coordinadoras del proceso que cuentan con el apoyo de la Casa Civil que es la Presidencia de la República y acá están todos los demás órganos que participan en el comercio exterior con los cuales estamos hablando y dialogando para lograr construir un instrumento satisfactorio.

Estoy a disposición, y les quisiera agradecer y comentarles que también estamos con el BID participando de la Red de Ventanilla Única de Comercio Exterior y el objetivo principal de esto es para asegurar que nuestro proyecto sea compatible con los proyectos de la región de manera que se garantice la interoperabilidad una vez que estén todos implementados.

Muchas gracias.

La experiencia Centroamericana.

Director de Integración Económica de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), Señor William García.

Muchas gracias, buenas tardes a todos por estar presentes, sé que a esta hora es difícil después del almuerzo, pero voy a tratar de no contribuir a no dormirse esta tarde.

Primero deseo agradecer a los organizadores, a la ALADI, al Ministerio de Economía y Finanzas, a la OMA y al señor Secretario, al BID por el apoyo que siempre ofrece en este importante tema.

Contarles rápidamente que en Centroamérica, al escuchar cada una de las intervenciones anteriores, también hay una necesidad de trabajar el tema de la Facilitación del Comercio.

Para iniciar voy a proceder a contarles lo que va a contener mi presentación, rápidamente algunos aspectos económicos de Centroamérica como región, ya que la Secretaría representa los intereses de seis países (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá), algunos indicadores, de cómo nos ven en comercio exterior, el clima de negocios, esto es importante porque Centroamérica se quiere vender como región y efectivamente nos interesa darle una visión a ustedes de cómo nos ven en el mundo. ¿Qué hemos hecho? ¿Qué estamos haciendo en Facilitación del Comercio?, acerca de Ventanillas Únicas que consideramos es muy importante y trascendente, algunos esfuerzos realizados en la región y finalmente las recomendaciones o conclusiones que podamos ofrecer para este evento.

En realidad en Centroamérica, el Sistema de Integración Centroamericana (SICA) lo componen 8 países que incluye a Belice y República Dominicana, pero el subsistema económico lo componen 6 países ya mencionados, de allí que mi análisis, la presentación va a estar focalizada a los 6 países miembros plenos del Subsistema de Integración Económica, obviamente Dominicana está en un proceso que próximamente podrá incorporarse.

Rápidamente explicarles que somos una extensión territorial de 498,000 km², una población de 45 millones de habitantes, obviamente una región pequeña comparada con algunos países sudamericanos, pero que en conjunto representamos algún nivel de importancia. En el tema del

producto interno bruto, en conjunto representamos la octava economía de América Latina, obviamente superados por los grandes como Brasil, México, Argentina.

Otro aspecto importante es cómo está compuesta la economía de los países centroamericanos y es algo que ha venido cambiando durante el tiempo. Hoy en día podemos observar que el 65% de su economía está compuesta por los servicios, por lo que la Secretaría está apostando a esa nueva forma de crecimiento económico ya que en el pasado muchas de las políticas han sido dirigidas exclusivamente al comercio de bienes como tal, pero como podemos observar hay otros elementos económicos que están influyendo en el crecimiento y los servicios indudablemente requieren un tratamiento especial.

Este es un comparativo de Centroamérica con América Latina, el cual refleja que en la década de los años 80's, América Latina crecía más que Centroamérica, pero a partir de los años 90's Centroamérica ha venido creciendo a ritmos más acelerados; hay que hacer notar que la región y sus 6 países, algunos crecen a mayor ritmo, por ejemplo Panamá y Costa Rica que son un poco más fuertes y otros un poco menos desarrollados como Honduras y El Salvador que no crecen al mismo ritmo, pero que en promedio de los 6 países, tienen un crecimiento sostenible según las cifras presentadas.

Vamos a ver rápidamente cómo se compone la parte comercial de mercancías de Centroamérica. Nuestro principal socio sigue siendo Estados Unidos de Norte América, con un margen bastante grande del 31.7% del total de nuestras exportaciones, el segundo socio es el mercado intrarregional, es decir, el comercio entre los mismos países centroamericanos y en tercer lugar aparece la Unión Europea en cuanto a las exportaciones, nuestros destinos de nuestro comercio están reflejados en esas cifras.

¿A quién le compramos? Sigue siendo Estados Unidos el principal socio por supuesto, el mercado intrarregional es el segundo, pero aquí hay un fenómeno interesante que ha venido sucediendo creo en todas las economías, y es la aparición de China, para Centro América como el tercer país al cual le compramos, incluso superando a la Unión Europea con el cual tenemos un Acuerdo de Asociación que está vigente desde agosto del año pasado. En ese sentido, es importante darse cuenta la variabilidad de los mercados.

¿Qué vende Centroamérica al mundo? Allí quiero referirme al 15% que corresponde a productos agrícolas, frutas, bananos con poco valor agregado que representan nuestro mayor porcentaje. También exportamos café, azúcar y sus derivados; en ese sentido es importante reconocer que a Centroamérica le falta incidir en el valor añadido a los productos de sus exportaciones.

¿Qué compramos? Obviamente el 22% lo ocupan los combustibles, Centroamérica no los produce y los requiere, por lo que el porcentaje reflejado denota esa tendencia.

Luego quiero hacer referencia a los 6 países y algunos indicadores internacionales que reflejan la posición de Centroamérica. Uno de los más importantes "el Doing Business" del Banco Mundial, como ustedes pueden observar encontramos países en la posición 55 y Honduras en la posición 127, este es uno de los temas complejos en la región ya que si nos queremos ver como países integrados, obviamente tendríamos que tener algún nivel de acercamiento. En este indicador no estamos haciendo referencia, por ejemplo, al indicador que se llama Comercio Transfronterizo que por ejemplo ahí Panamá se encuentra en la posición 11, aquí no lo tengo, pero Honduras ocupa la posición 119, es decir siempre hay una brecha muy importante entre los países. En el índice de competitividad, encontramos a Panamá muy adelante en su calificación y Honduras en su última posición, muy cerca también Nicaragua.

El otro índice importante es la facilidad de hacer negocios, ustedes pueden observar que hay una gran disparidad entre los países. Esto siempre lo evidenciamos, porque ha existido mucha discusión ya que si Centroamérica se quiere vender como región debe de acercarse en estos indicadores, para ser más homogénea.

También otro elemento importante a reflejar es, ¿cuánto cuesta importar en Centroamérica? y ¿cuántos días se tardan las mercancías en exportarse o importarse? Según información del "Doing Business", por ejemplo Nicaragua oscila por los 20 días, a un costo de 1.200 dólares por operación, Guatemala el mismo costo y todavía se alejan si lo comparamos con una economía latinoamericana como Chile, que ronda por los 12 días. A Singapur ni nos acercamos; y ahí podemos notar la dispersión de la región. El mismo fenómeno sucede con la exportación; ahí Nicaragua y Guatemala son los que están un poco más alejados en tiempo, pero El Salvador, Costa Rica se acercan un poco a los indicadores de países con mejores prácticas, pero Honduras se aleja en cuanto a los costos.

¿A qué nos lleva lo anterior? Esta imagen la tomé del periódico cuando venía en el avión, en realidad existe una necesidad que de acuerdo a los indicadores señalados, los operadores del comercio exterior, solicitan que se adopten las medidas necesarias para facilitar el comercio. De allí quiero recalcar la importancia que tiene la Facilitación del Comercio y que ha sido uno de los temas muy discutidos últimamente; y me quiero referir a la última reunión del 27 de junio de 2014 en República Dominicana, los Presidentes Centroamericanos del SICA, que es el órgano superior del Sistema de Integración, abordaban estos temas e instruían a todas las Autoridades que intervienen en los procesos del comercio exterior para que se coordinen en la elaboración de procedimientos homologados, con el objetivo de facilitar el comercio.

Precisamente, es el aspecto que nosotros vemos, en la parte económica, no voy a leer todo el Acuerdo, pero el punto 9 que ustedes pueden ver en pantalla, pero básicamente es de lo que hemos hablado y escuchado a la colega de Brasil, al colega del BID, en el tema de las Aduanas, siempre hay una queja generalizada y señalan a las Autoridades de Aduana, que un furgón tiene una semana de estar parado en un sitio fronterizo, frontera o puerto!, en realidad en muchas ocasiones, no es la Aduana como tal la responsable del atraso, sino otras circunstancias; la Aduana es el lugar físico donde se encuentran las mercancías, pero no las responsables en algunas circunstancias de los atrasos. De ahí que el mandato de los Presidentes claramente expresa "Instruir a los Ministros de Integración..." pero también dice a los Ministros de Agricultura, Salud, Administración Aduanera, Migración, Hacienda, Finanzas y demás autoridades, porque en realidad no sólo es un problema de Aduanas el agilizar el comercio, sino de un conjunto de Autoridades con el objetivo de homologar los trámites, obviamente esto es un proceso que no es tan fácil como ustedes habrán escuchado en otras presentaciones que me antecedieron.

Finalmente, otro elemento que quería recalcar son algunas iniciativas que el BID ha venido impulsado en la región, como es la gestión coordinada de fronteras, por lo que en Centroamérica no es algo nuevo, ya se ha escuchado por varios años, pero es hasta esta declaración del 27 de junio en la que los Presidentes que en realidad con un claro mandato que para en 90 días, se deberá presentar una propuesta de procedimientos homologados por pares de países. Entiendo que ha habido un acercamiento con parte del equipo del BID para precisamente cumplir con ese mandato, porque esto responde en primer lugar a una solicitud de los sectores productivos, a la dispersión de los indicadores ya mencionados.

En temas de Facilitación del Comercio, por supuesto que Centro América ha tenido algunos avances; por cuestiones de tiempo sólo me voy a referir al tema de las Ventanillas Únicas que tratamos en este evento.

Todos los países centroamericanos tienen una Ventanilla Única, con diferentes formas de trabajar, ya la colega de Brasil hizo un recorrido del cómo funciona en su país, no voy a entrar en los detalles, ya que todas centralizan en un solo sitio la obtención de los documentos, algunas son privadas totalmente, como el caso de Guatemala que es una institución netamente privada, El Salvador es gubernamental, la VUCE de Costa Rica es una institución autónoma y Nicaragua, Honduras y Panamá son un poco más del sector Gobierno. Hay muchos esfuerzos para que estas Ventanilla funcionen, sin embargo los indicadores son evidentes de que aún falta más por hacer, sabemos que las ventanillas únicas contribuyen a la facilitación del comercio, pero esto forma parte de un eslabón mucho más grande. Todas centralizan información, incluso la de Costa Rica que para mi punto de vista es la más avanzada ha eliminado los documentos en papel. Obviamente si en un país eliminan el papel pero en la siguiente Aduana de al lado no lo han eliminado por supuesto que el esfuerzo no es suficiente, por lo que el objetivo es cómo hacemos para que todos rememos en el mismo sentido.

En este momento en la sede de la Secretaría de la SIECA en Guatemala funciona un Nodo Regional, que en realidad es una especie de servidor central de todas las operaciones de comercio exterior; sistemas que funcionan en apoyo a la Facilitación del Comercio, como es el TIM, que ustedes ya han escuchado esta mañana; pero también tenemos otro sistema de apoyo para las exportaciones y es un poco lo que se ha escuchado en esta mañana sobre la interoperabilidad. En realidad también ha venido funcionando en Centroamérica y como ejemplo, puedo citar que una exportación de Guatemala con destino a Nicaragua, el operador declara su exportación a través de la Ventanilla o cualquier otro mecanismo electrónico, la información se traslada a la Aduana de exportación, luego a la SIECA y simultáneamente la enviamos directamente al país de destino o importación, esto funciona transparentemente para los usuarios e incluye el sistema TIM, por medio de una intercomunicación en línea de las operaciones de comercio regional, lo que reduce los tiempos en frontera y evita el uso de intermediarios.

Adicionalmente, hay otros sistemas, el que les mencioné es el SIAUCA, pero básicamente todos los servidores se encuentran en SIECA donde transmitimos la información electrónicamente a los países. El TIM

que es un Sistema para el control del régimen de Tránsito, y como indicó el colega del BID que no solo es un sistema sino que una serie de procesos, en la Secretaría brindamos el almacenamiento de la información y la transmisión electrónica a los países, próximamente migraremos nuestros servicios a una nube por seguridad. Tenemos adicionalmente una base de datos regional de transportistas, que son utilizadas para el control de tránsito y algunos sistemas relativos a los contingentes con el Acuerdo de Asociación con la Unión Europea.

Lo descrito brevemente es parte del apoyo que la SIECA ofrece a los países en referencia a la Facilitación del Comercio, obviamente hay muchas iniciativas que son individuales de los países. Quiero reflejar estadísticas que como bien decía Álvaro, el boom del TIM, fue en el año, 2012, pero según las tendencias para el año 2014 se va a superar las transacciones, lo mismo sucede con las estadísticas de transmisión del FAUCA que es el documento que se utiliza para el comercio interregional.

Para concluir, la Secretaría General tiene ya muchos años de venir apoyando todas las iniciativas de facilitación del comercio de la región centroamericana, sabemos que corresponde a los países hacer los mayores esfuerzos y nosotros como Secretaría darles el apoyo técnico necesario que soliciten; afortunadamente ahora con el mandato político al más alto nivel, no debe de existir alguna excusa para continuar avanzando en las iniciativas de facilitación del comercio.

Obviamente para mejorar la competitividad en los países y la región centroamericana hay que facilitar el comercio, es una visión de la Secretaría y de Centroamérica, hay una ola en ese sentido, con el apoyo del Sector Privado, Sector Gobierno, en tratar de ir un poco más allá. Estamos convencidos que la Ventanillas Únicas son un medio que contribuye a la Facilitación del Comercio, pero creemos que todavía se requieren refuerzos interinstitucionales con las demás Autoridades que intervienen en los proceso de comercio exterior; sabemos que las Aduanas tienen sistemas informáticos eficientes, pero por ejemplo Salud, Agricultura, en algunos países no tienen el mismo nivel de desarrollo, por lo tanto hay que acompañarlos para que el esfuerzo sea obviamente sostenible y de un impacto mayor.

Finalmente, creemos que las Ventanillas Únicas forman parte de una estrategia para la Facilitación del Comercio pero no lo es todo, hay otros elementos importantes que se deben de acompañar para que los

beneficios sean mucho más pragmáticos y obtengamos mayor credibilidad de nuestros usuarios; por lo tanto el reto está latente.

Muchas gracias.

Red de Ventanillas Únicas de América Latina.

Especialista Líder en Aduanas del Sector de Integración y Comercio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Señor Manuel Márquez Fariña.

Gracias, buenas tardes, mi presentación va a ser muy cortita, ya simplemente para contarles lo que están los países en tema de interoperabilidad regional y de redes de ventanillas únicas con el apoyo del Banco.

A finales del 2011 en una convocatoria taller-seminario que hicimos en Washington con todos los responsables de ventanillas únicas de la región se promovió la creación de una Red asimilada a las redes que están funcionando en Asia, como ASEAN por ejemplo.

Esto con los objetivos principales de promover el desarrollo de las ventanillas únicas, la interoperabilidad entre ellas y constituir a la vez un repositorio de conocimiento y de información sobre el tema disponible para todos los socios de la Red.

El Banco aprobó una asistencia técnica por 1 millón de dólares para dar sostenibilidad al desarrollo de la Red y a la fecha hay 21 países integrantes de la Red y varios países colaboradores, externos a la región y observadores, especialmente países asiáticos, la propia Red de ASEAN. En estos países la ventanilla no es sólo Latinoamérica, sino Latinoamérica y El Caribe, incluyendo a Canadá y Estados Unidos como parte de la Red.

Los objetivos como digo, era promover el desarrollo de ventanillas y esto va un poco en orden a los trabajos que viene haciendo el Banco con otro tipo de inversiones. Nosotros estamos apoyando el desarrollo de la ventanilla de Guatemala en la parte nueva que va a tener, hasta ahora era la parte privada de exportaciones pero se está desarrollando ya desde el punto de vista público la parte de las importaciones.

Estamos apoyando la ventanilla única de Honduras, la de Nicaragua, desarrollamos la última versión de la ventanilla de Costa Rica que se puso en función este año y debe de ser una de las más avanzadas de los países medianos en la región; y estamos apoyando el desarrollo de la ventanilla única de Panamá junto con el software en este caso de Singapur. Una modalidad o una operación en la ventanilla única de Colombia que es la transmisión e interoperabilidad de la factura electrónica de exportación

y es el piloto que se va a hacer con Chile probablemente; así como los arranques de la ventanilla única de Perú y apoyamos la ventanilla única de Uruguay que se lanzó el año pasado con un proyecto específico para ello.

Para constituir una base de conocimiento también a la Red se le ha dotado con apoyo nuestro, de una web donde se pueden consultar todos los documentos y desarrollos con las implementaciones de las ventanillas únicas y las últimas buenas prácticas existentes.

El tercer objetivo que también estamos apoyando es comenzar a hacer interoperables las ventanillas únicas. La interoperabilidad no es una cosa que uno pueda hacer globalmente, hay que elegir elementos de interoperabilidad.

Uno que ya vienen desarrollando los países es el intercambio de certificados de origen, entonces es uno de los temas que estamos apoyando y va a haber algunos pilotos entre los países de la APEC, concretamente, para comenzar. Otros van a ser los certificados fito y zoonosanitario y creo que aquí me estoy fijando más bien en Centroamérica, con SIECA ya están desarrollando estándares de certificados. El que cité de facturas electrónicas de exportaciones que ya está en marcha con una operación aprobada por el Banco para implementarla entre Colombia y previsiblemente entre Chile o México.

Por último la estructura de la Red está constituida por una Presidencia Pro-Témpore que rota cada 6 meses por ahora. Un Comité Directivo que lo integran 3 países también rotativos y luego 3 Grupos de Trabajo.

Un Grupo de Armonización de Datos, este Grupo basa sus actuaciones en el modelo de datos de la OMA, modelo de las Naciones Unidas y en las mejores prácticas implementadas. Sobre eso se está tratando de apoyar a los países para que pongan en sus ventanillas su modelo y puedan en un futuro interoperar.

Un Grupo Normativo, que tiene como función estudiar toda la normativa relacionada con firmas electrónicas, validez, etc., en los diferentes países y proponer las recomendaciones a los países para que adapten su normativa a un sistema de interoperabilidad regional.

Por último un Grupo Tecnológico que estudia las recomendaciones tecnológicas adecuadas para funcionar en cada ventanilla y proponerlas a los países.

Con esto ya les di un pantallazo de lo que están haciendo los países en tema de interoperabilidad y ventanillas únicas.

Muchas gracias.

La Facilitación del Comercio en la Alianza del Pacífico: La Experiencia de Chile.

**Director de Asuntos Económicos Bilaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales (DIRECON) del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile,
Señor Pablo Urría.**

Gracias, muy buenas tardes, también quiero agradecer a la ALADI, al Ministerio de Economía y Finanzas, al BID y a la Organización Mundial de Aduanas por organizar este Seminario y por invitarnos a contar la experiencia.

En este caso a Chile contar la experiencia en un proceso nuevo como lo ha sido la Alianza del Pacífico, nuevo en relación a lo que me ha tocado escuchar en el día, como la Comunidad Andina o el Mercado Común Centroamericano que son organizaciones incluso cuentan con una Secretaría. De manera que la idea es que les voy a contar muy brevemente, esto es precisamente un proceso nuevo y tal vez hoy día no podemos contar muchas cosas de lo que hemos hecho, tal vez planes de lo que tenemos que hacer sobre todo en el ámbito de Facilitación del Comercio y me pareció que también es importante hacer el marco referencial del contexto de la Alianza del Pacífico y su agenda y los próximos pasos que tenemos que hacer.

Aquí señalar que la Alianza del Pacífico es un mecanismo regional más, pero que de alguna manera los países fundadores buscaron construir un mecanismo de integración en base a otros países que ya tenían acuerdos de libre comercio, por lo tanto gran parte de la integración comercial y por ser un proyecto de integración comercial está avanzado; pero sin embargo se consideró que se podría trabajar en impulsar más la competitividad.

A través de una agenda ambiciosa, el objetivo de la Alianza del Pacífico es crear una zona de libre movimiento de bienes, servicios, capitales y personas, pero sobre unos parámetros o paradigmas muy importantes que son la flexibilidad y el pragmatismo; de manera de que a pesar de tener el objetivo ambicioso ir construyendo una agenda en base a los elementos que rápidamente encontremos consenso y avanzar sobre esos puntos y no quedarnos en eternas negociaciones sobre temas que a lo mejor no logramos consensuar entre los fundadores.

Para ello la Alianza del Pacífico nació de 4 países, hoy día tiene un fenómeno muy especial que tiene 32 países observadores, un fenómeno que nunca estuvo pensado, la idea de los países fundadores, sino que surgió de crear la figura del observador y empezaron varios países a pedir y la idea es precisamente que con esos países observadores podamos construir también una ampliación de los objetivos que tenemos intra-Alianza extenderlo a los países que de alguna manera no tienen el compromiso o no quieren tener compromisos más consolidados que el que tenemos a nivel de los miembros.

Cómo funciona la Alianza del Pacífico. Nosotros en el año 2012 creamos el Acuerdo Marco que establece el objetivo y la estructura de la Alianza del Pacífico como elementos de los cuales deberían nacer los distintos instrumentos. Un Acuerdo que fue firmado pero que precisamente hoy día no está vigente, no se ha terminado el proceso de internalización, por lo tanto todavía seguimos siendo una situación de hecho más que de derecho.

Los elementos de flexibilidad y pragmatismo que yo les señalaba están dados principalmente incluso a partir de la forma de estructurarnos. Nosotros a pesar de que hemos ido creciendo en la cantidad de trabajo, partimos con cuatro Grupos de Trabajo cuando nació y ahora tenemos 14 de los distintos temas que se han ido incorporando a nuestra agenda.

La idea es no crear ninguna estructura, ni menos hablar de supranacionalidad y ni Secretaría, a través solamente de una Presidencia Pro-Témpore funcionando a nivel político, claramente a nivel de Cumbres Presidenciales, ya llevamos nueve Cumbres en algo más de dos años; un Consejo de Ministros y un Órgano Ejecutivo que es el Grupo de Alto Nivel donde funciona a nivel de Vice Ministros de Comercio y de Relaciones Exteriores en los casos donde los países en donde funcionan con ambos sistemas, de hecho el único que tiene un solo cargo es Chile, tenemos un Ministerio de Comercio Exterior, funciona dentro de la Cancillería.

Sobre los avances; talvez yo les señalaba que ya llevamos nueve Cumbres donde de alguna manera se refleja el interés político que nace a nivel de los propios gobernantes de países que en estos dos años y medio han sorteado tres cambios de gobierno, México, Perú y últimamente en Chile.

Y como estoy contando la experiencia chilena para nosotros fue muy especial esta Cumbre que se realizó ahora en junio en Punta Mita en México,

fue la primera participación de nuestra Presidenta Michelle Bachelet en este mecanismo de integración donde ella ratificó el compromiso en la agenda de su gobierno de la Alianza del Pacífico, si talvez con un acento en donde a ella le interesaría promover dentro del contexto de la Alianza del Pacífico buscar salir a ver puntos de encuentro con mecanismos y otros países de la región, en lo que de alguna manera se está viendo aquí un poco la agenda. Por ejemplo, hay temas tan simples como Facilitación del Comercio que ya se están dando, como por ejemplo el mismo BID señalaba que la Red de Ventanillas Únicas es una situación que se está dando de hecho, de alguna manera porque todos los países que tienen el mismo sistema en el futuro pueden producir una interoperabilidad y de alguna manera eso es una de las cosas que la Presidenta está tratando de promover en que la Alianza del Pacífico aparte de su agenda intensa y que reafirmamos como compromiso, podamos desarrollar una agenda de trabajo y puntos comunes con otros organismos regionales en ese sentido.

No me quiero quedar mucho en detalles de la agenda de la Alianza del Pacífico, pero resaltar aquí simplemente como un flash de dónde estamos en nuestros avances. Para nosotros es muy importante el desafío que les señalaba, tenemos 32 países observadores los cuales la mayoría están interesados en tener una agenda activa con nosotros y por lo tanto nosotros hemos definido áreas y modalidades de trabajo que están básicamente los cinco pilares que se desarrollan bienes, servicios, capitales, personas y un quinto pilar que podríamos decir es todo el tema de la cooperación.

Nosotros en la Alianza del Pacífico se trabaja muy estrechamente con el Sector Privado y hay un Consejo Empresarial de la Alianza del Pacífico que son los que nutren de alguna manera de un request list de solicitudes de temas y ya llevamos una Segunda Macro Rueda que se realizó en paralelo a ésta última Cumbre.

Otro elemento importante del Sector Privado, por ejemplo es este proyecto que es claramente privado, el denominado MILA – Mercado Integrado Latinoamericano que faltaba solamente en el contexto de la Alianza del Pacífico que se incorpora a la bolsa de México, necesitaba algunos ajustes legales y ahora en esta Cumbre se hizo formalmente ese ingreso al Mercado Común Latinoamericano.

Se firmó últimamente un programa de vacaciones y trabajo dentro del contexto de una agenda de movimiento de personas.

Un listado para demostrar más bien que la idea de la Alianza del Pacífico del pragmatismo, la facilidad ir metiendo en nuestra agenda de integración a pesar de que nuestro norte es una integración económica, metiendo distintos elementos de la integración que puedan servir con pragmatismo y flexibilidad a avanzar en estos propósitos, desde por ejemplo iniciativas a hacer Embajadas y Oficinas Comerciales Conjuntas para reducir costos, becas estudiantiles en el ámbito de la educación, crear una red científica de cambio climático, hay un Acuerdo Interinstitucional de Cooperación en materia de Productos Farmacéuticos por ejemplo aquí tenemos un efecto donde el Sector Privado es el motor ellos son los que rápidamente se organizan a nivel de Privados para poder nosotros, en la medida de que tengamos acuerdos del Sector Privado para nosotros es mucho más fácil llegar al consenso en el área pública.

Destacar por último el Primer Protocolo Adicional que de alguna manera allí teníamos cuatro Acuerdos Comerciales vigentes pero finalmente decidimos negociar un acuerdo único para subsumir todas nuestras obligaciones en un acuerdo único el cual se firmó recién en febrero en Colombia y por lo tanto todavía está en un proceso de tramitación interna. Obviamente pusimos todos los elementos comunes de un Acuerdo de Libre Comercio desde luego todo lo que tiene que ver con el Acceso a Mercado de Bienes, donde pusimos en una lista única la eliminación completa de aranceles con un 92% de inmediata y para los bienes más sensibles un 8% con listas a corto y mediano plazo; con todos los elementos de Reglas de Origen, Facilitación del Comercio donde alguna manera voy a centrarme en los elementos que están en ese contenido y todas las otras materias Sanitarias, Obstáculos Técnicos, Cooperación, la extendimos en el ámbito de Servicios e Inversiones a áreas que no teníamos mucho en acuerdos bilaterales como los Transportes Marítimos, Servicios Financieros, Servicios Profesionales, que teníamos algunos o simplemente los profundizamos.

Un Mecanismo de Solución de Controversias evidentemente con la posibilidad de que sea la controversia entre un par de países, pero con la participación de los terceros que puedan tener interés en ello.

Para llegar al principal elemento al que obviamente fuimos convocados acá, al tema de la Facilitación como elemento importante para avanzar en la integración.

Este Protocolo Adicional que les decía yo que podría decir es el Acuerdo único que negociamos dentro de la Alianza del Pacífico, tiene un capítulo de Facilitación del Comercio y Cooperación Aduanera que

pretende y tiene como objetivo el intercambio de información, en forma rápida y expedita, que permita actuar en forma más rápida en todo lo que es a las investigaciones de infracciones aduaneras. Hacer compromisos en lo que es esencial a la automatización de la información siguiendo estándares internacionales y con un compromiso claro de una agenda de simplificación de los procesos aduaneros.

Talvez los proyectos más importantes son algo que claramente he visto que se repite en toda la mañana que es la figura del Operador Económico Autorizado, figura que está dentro de un contexto más global, más multilateral, a nivel de la Organización Mundial de Aduanas. La idea es que tengamos el reconocimiento mutuo del Operador Económico Autorizado, ese es el objetivo en el cual se va a trabajar. Digo trabajar porque son agendas que no están en pleno desarrollo.

El compromiso de que las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior permitan la interoperabilidad entre ellas con un primer objetivo de trabajar en forma prioritaria y de corto plazo para la validación de los certificados origen y sanitarios.

La idea es que los exportadores e importadores puedan obtener los certificados y reducción de costos en la mantención de los documentos de respaldos a través de estos sistemas.

Para nosotros claramente el objetivo que queremos lograr aquí es lo que decía antes, actuar de forma rápida e informada en la investigación a través de los compromisos para el intercambio de información.

La automatización para disminuir esos plazos de los cuales he escuchado hoy en día. Creo que todos los países en forma individual tienen como principal objetivo disminuir los trámites y por lo tanto las Aduanas que tengan acuerdos de mayor conexión la idea es que sea en forma uniforme.

Los compromisos en materia de simplificación de los procesos aduaneros.

El operador económico autorizado y la ventanilla de comercio exterior, facilitan el comercio garantizando la interoperabilidad como el objetivo más importante y central de este proceso.

Por último contarles cuál es la expectativa de los próximos pasos dentro de un contexto más global de la Alianza del Pacífico, es que talvez ocupamos mucho tiempo en negociar este Acuerdo único, y ahora está en llevar algunos temas que son parte de la agenda, como temas de propiedad intelectual, mejoras regulatorias, cooperación regulatoria en sectores específicos cosmético y farmacéutico. Nos parece que en estas áreas talvez no son específicamente materias de temas facilitación del comercio en el área aduanera pero esto se engloba claramente dentro de un paraguas que se llama Facilitación del Comercio.

Seguir trabajando en un área importante que es el tema del movimiento de personas, en la confección de una visa de la Alianza del Pacífico y una plataforma de intercambio de información.

Se han creado en esta última Cumbre dos nuevos Grupos para trabajar en el tema minero tema importante en la mayoría de los países miembros y otro gran desafío es la educación como parte del proceso de integración.

Estamos trabajando en la implementación, como les dije tenemos una lista de diez grandes áreas en las cuales el Sector Privado nos ha pedido trabajar y en la cual estamos revisando para ver cuáles son, con esta visión de pragmatismo y flexibilidad, las que podemos ir implementando a corto plazo.

Por último, señalar que estamos tratando precisamente de trabajar en la agenda con los países observadores en aquellas materias en las cuales son parte de la agenda intra-Alianza del Pacífico pero en la cual podemos por las características de los países, podemos tener algún tipo de cooperación, como por ejemplo con Canadá y Estados Unidos trabajar precisamente en temas de Cooperación Aduanera y Facilitación del Comercio donde de alguna ellos son países que tienen bastante experiencia en estas cosas.

Esto es lo que quería compartir yo como experiencias dentro del mecanismo de la Alianza del Pacífico, un mecanismo regional.

Muchas gracias.

Herramientas de la ALADI para la Facilitación y Digitalización del Comercio. Próximos Desafíos: el Reconocimiento Mutuo de los Operadores Económicos Autorizados

Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Doctor César Llona.

Señor Secretario General de la OMA Kunio Mikuriya, señores Embajadores, autoridades de Gobierno, Representantes de los países miembros, público asistente.

Quisiera empezar agradeciendo nuevamente la presencia del Dr. Mikuriya, estamos muy complacidos de tenerlo acá y poder conocer lo que está haciendo la OMA para implementar algunas herramientas de facilitación del comercio vinculadas a la mejora de la gestión aduanera para aprender de dicha Organización, y, en consecuencia, ver qué se puede aplicar en el contexto regional.

Dicho eso, quisiera empezar la presentación señalando que lo que vamos a hacer en ella es sobrevolar algunos conceptos sobre las razones por las cuales la ALADI está trabajando en la facilitación del comercio, arrojar algunos datos que ilustran esta necesidad y detallar brevemente los esfuerzos actuales, identificando algunos de los desafíos pendientes, o que estamos identificando como pendientes, dentro de la agenda de integración de la ALADI.

Para empezar, la ALADI es un proceso de larga data: fue creada en el 80, pero es un proceso que viene del 60 con el primer Tratado de Montevideo; es la organización más representativa de América Latina, tenemos 13 países miembros, en el 2012 ingresó Panamá y en el 2014 esperamos se culmine el proceso de adhesión de Nicaragua, que está en su fase final.

Para nosotros integrarnos significa establecer reglas de conjunto. En virtud de esta premisa se ha generado en la región, bajo el marco jurídico de la ALADI, una red de acuerdos que consideramos el principal activo de la integración en la región. Ello, con el objetivo de estrechar vínculos económicos, facilitar y promover el comercio y disminuir los obstáculos que actualmente lo pudiesen poder estar obstruyendo. Pero yo quisiera concentrarme en esto, en facilitar y promover el comercio.

Tenemos la red de acuerdos regionales o bilaterales en la ALADI: esa es la bicicleta, pero no basta con comprarse la bicicleta, hay que subir a la bicicleta y empezar a pedalear. Eso solamente se logra promoviendo y facilitando el comercio; yo equiparo incluso promoción con la facilitación, porque la promoción es también la facilitación del comercio, difundir los beneficios de los acuerdos forma parte de esta tarea pendiente de dar a conocer a los operadores económicos que es lo que existe para en consecuencia poder aprovecharlo.

Como decía, tenemos una red de acuerdos, y el objetivo es constituir un área de preferencias económicas en la región de cada a la construcción a largo plazo de un Mercado Común en América Latina. Todo esto tiene que ir acompañado de políticas y estrategias regionales. Una de estas políticas y estrategias, la que actualmente en la ALADI está empezando a trabajarse con más fuerza, de cara a definiciones futuras que tendrán que adoptar los órganos políticos, está vinculada a la facilitación del comercio.

Una de las ventajas que nos da también el tratado fundacional, el TM80, es la amplia diversidad temática que nos ampara y nos permite dotar al proceso de múltiples dimensiones, entre ellas podemos ver que tenemos acuerdos de obstáculos técnicos al comercio, transporte, energía, promoción de comercio y de otros tipos con lo cual entendemos que tenemos un buen margen de maniobra para llegar a tener un paquete integral de normativa referida a la promoción y facilitación del comercio.

En la imagen vemos la actual red de acuerdos inscriptos bajo el marco de la ALADI, el 82% del comercio regional está actualmente amparado por acuerdos de amplia cobertura, tanto en términos de ítems como de comercio.

La agenda pendiente está quizás en cómo solucionar este spaghetti bawf regional, pero si miramos el comercio tenemos ya una buena base, un buen punto de partida, tenemos la materia prima para incursionar en etapas más avanzadas como son la promoción y la facilitación.

Este es otro cuadro que grafica cuál es el grado de avance del proceso en la ALADI, actualmente el 62% de los ítems están liberados, se espera que al 2021 tener el 67% del comercio liberado; esta otra línea grafica cómo hubiese sido si es que no se hubiese producido el ingreso de Panamá que obviamente implica un trecho por recorrer para terminar de vincular dentro de nuestro entramado comercial a Panamá. Esto está en proceso y lo vemos como un espacio ganado para seguir trabajando con

este objetivo que además tenemos en la ALADI de continuar completando el mapa latinoamericano bajo la ALADI.

Actualmente, el comercio global de la ALADI asciende al billón de dólares, esto en español es un millón de millones como sabemos. Este comercio ha sido muy dinámico desde el 80 pasó de 90.000 millones de dólares a un billón como estaba diciendo. Los países de la ALADI somos países que pertenecemos a una región cuyo comercio creció mucho.

Otro dato interesante dentro de este escenario es que el comercio intrarregional de manufacturas es significativamente superior que nuestro comercio de manufacturas frente al resto del mundo. ¿Qué quiere decir esto? Lo decimos con frecuencia: que el mercado regional se ha convertido en el laboratorio de aprendizaje para poder darle valor a nuestras exportaciones, eso tiene un impacto profundo en términos de empleo y nos da la confianza de que vamos por la senda correcta en el sentido de utilizar el comercio como una herramienta para incrementar los niveles de bienestar dentro de nuestros pueblos, que es uno de los objetivos centrales del TM80, nuestro texto fundacional.

Esto también fortalece nuestros niveles de autonomía relativa y mejora nuestra capacidad de negociación. Se habla de los acuerdos transpacíficos, se habla del acuerdo transatlántico, a mí me gusta jugar con la idea de que en un futuro podamos hablar de un acuerdo translinoamericano. Eso es lo que nosotros añoramos, evidentemente hay mucho por trabajar, pero tenemos que empezar a pensar como región y en eso estamos. Sin embargo, y lo dijo el propio Secretario hoy a la mañana, nuestros niveles de comercio intrarregional son todavía bastante, bastante pequeños si comparamos contra otras regiones de mundo, 26% de ASEAN, 49% de NAFTA, 62% UE y 17% en la ALADI. Vale decir, pese a que el comercio es cualitativamente superior, cuando lo miramos en el formato intrarregional no nos vendemos, no comerciamos entre nosotros todo lo que debiéramos. Eso tiene que cambiar y se logra con instrumentos tales como facilitación del comercio y promoción del comercio.

Si bien es claro que el contexto regional tiene sus particularidades, y tiene una entidad propia, ya no puede hablarse en la ALADI de facilitación del comercio sin ver lo que se está trabajando a nivel multilateral. Recientemente se aprobó el Acuerdo de Facilitación del Comercio de Bali, sabemos del marco global que ha desarrollado la OMA, de la versión 2012 del Marco SAFE y entendemos que nosotros tenemos que ver qué cosas

de esos desarrollos multilaterales les sirven a la región para trabajar una agenda positiva de facilitación del comercio.

Yo quiero señalar que de acuerdo a fuentes de la OMC cuando se estaba negociando este Acuerdo, la estandarización y simplificación global de los procedimientos de aduana contempladas por el Acuerdo reduciría los costos comerciales en 10% para los países desarrollados y en 14% para los países en desarrollo.

Esto por supuesto tiene que ir ligado de las medidas de ayuda para que los países que no cuenten con la capacidad, ni los recursos institucionales para incorporar este tipo de procedimientos, lo que también forma parte del paquete de Bali y tengo entendido que actualmente está en discusión en Ginebra. Seguramente se va a llegar a algún resultado sobre la manera de ayuda a superar la brecha que pueda haber en algunos países para adquirir la capacidad institucional que les permita adquirir o implementar los compromisos contenidos en Bali.

Aquí vemos la estructura de Bali, estas son algunas de las disposiciones más importantes que contiene. No voy a detenerme ni mucho ni poco en lo qué es Bali porque las presentaciones anteriores me exoneran de describir el Acuerdo, así que voy a tratar de pasar rápidamente a hablar de los temas que se están trabajando en la ALADI.

Nosotros en la ALADI tenemos un proyecto bandera que es la Certificación de Origen Digital de la ALADI. Un proyecto en el que están comprometidos todos los países miembros de la ALADI, en mayor o menor nivel, y que en realidad representa la incorporación de las nuevas tecnologías a los procedimientos aduaneros, en este caso al procedimiento de certificación de origen. Esto genera mayores niveles de seguridad al mismo tiempo que facilita el comercio, y permite conciliar lo que señalaban tanto el Ministro Bergara como Enrique Canon en la mañana, en torno a la necesidad de conciliar el interés fiscal con la necesidad de facilitar el comercio.

Yo conversaba ahora con el Director de la Aduana de Uruguay y hacía la siguiente reflexión: si uno juega de 9 o de 10, ya que estamos con el Mundial fresco todavía en la memoria, y patea seis veces al arco y hace tres goles es Messi, Neymar, el Chicharito. Si por el contrario uno está en el arco y lo único que tiene detrás son las piolas, le patean seis veces y le hacen tres goles, bueno tiene que empezar a pensar en ir cambiando de profesión porque evidentemente no le fue bien. El desempeño de las Aduanas

si bien tiene que incorporar el paradigma de facilitar el comercio, no se puede medir bajo los mismos criterios con los que se miden de repente los objetivos de un Ministerio de Comercio, eso es clarísimo.

Hablando ahora de la Certificación de Origen Digital, esto implica reconocer los cambios que se han producido en el comercio internacional, incorporar recursos tecnológicos a los procedimientos de certificación, digitalizar, y esto es importante porque es la descripción del sistema, el procedimiento de certificación de origen desde su emisión hasta su validación implementando un sistema de formato digital sin uso de papeles.

Esto es un sistema alternativo de certificación de origen, que no reemplaza la certificación en papel sino que está pensada para convivir con el sistema tradicional, por decirlo de alguna manera, de emisión de certificados.

Las ventajas: la simplificación y aceleración de procedimientos; el desarrollo de capacidades técnicas en los organismos involucrados; eficiencia y eficacia en la gestión; seguridad y confianza en las operaciones de comercio; la modernización de las gestiones aduaneras y de comercio exterior; la facilitación del comercio transfronterizo y por supuesto, ahorro de tiempo, espacio y recursos con una serie de beneficios sustanciales inclusive para el medio ambiente.

Para ejemplificar un poquito, ahí ven en la pantalla lo que es un archivo de certificados de origen en papel y lo que es en archivo de COD. Hay historias de pisos enteros de entidades certificadoras que colapsaron debido al peso del papel almacenado en sus instalaciones. Bueno aquí el riesgo que tenemos es sencillamente que le caiga agua a la máquina, pero espacio, digamos no vamos a necesitar ni reforzar los pisos ni destinar demasiado espacio porque la tecnología nos exime de ello.

Aquí yo me estoy atreviendo a, y de repente el Subsecretario de la Aduana de Brasil me va a corregir, me estoy atreviendo a presentar una estadística, es información extraoficial, tiene como cinco años, pero a título de ejemplo y con reserva de inventario; en Brasil el número de hojas utilizadas en el proceso de certificación de origen es alrededor de 5 millones y medio de hojas por año. Esto en un año implica 737 árboles, 19.900.000 litros de agua y en 10 años en Brasil equivale 7.370 árboles, 199.000.000 litros de agua. En términos de superficie boscosa esto representa la superficie de la ciudad de San Pablo.

Entonces, digamos, si nosotros logramos convertir o incrementar el uso de las nuevas tecnologías, en procedimientos como los de certificación de origen y otros, estamos además cumpliendo con muchos objetivos que nos hemos trazado en distintos foros incluyendo Río. Esto es bueno de mencionar porque forma parte de los beneficios que están implícitos en la incorporación de las nuevas tecnologías a procesos como la certificación de origen digital.

En cuanto al proceso en sí: el proceso tiene dos componentes, el primer componente es el conjunto de especificaciones, estándares y procedimientos técnicos que fueron aprobados en su momento en el 2011 por el Comité de Representantes de la ALADI, por la Resolución 386.

El otro gran componente, es la infraestructura informática que está integrada por aplicaciones vinculadas a la recepción de solicitudes y a la emisión de certificados de origen digitales por parte de las entidades autorizadas, en las plataformas de recepción que son utilizadas por las Aduanas, y también por el Sistema de Certificación de Origen Digital de la ALADI, que no es otra cosa más que el repositorio seguro de firmas digitales de funcionarios acreditados para certificar de los países miembros.

Esto además, tiene dos componentes que en términos de documentos: el Certificado de Origen Digital propiamente dicho y el Certificado de Identificación Digital que es el documento electrónico que permite firmar digitalmente el COD. Cualquier pregunta sobre esto o aclaración la podemos hacer en otro momento, es un tema muy técnico, nosotros tenemos acá los técnicos como para empezar a absolver cualquier consulta y a conversar con quien esté interesado en conocer más.

Otra cosa que quería mostrarles, bastante ejemplificativa: uno acá puede ver un flujograma de cómo funciona el procedimiento de certificación de origen en papel y cómo funciona el procedimiento digital. Básicamente no hay ninguna novedad, es lo mismo, la única cosa que varía es este mástil verde de la izquierda que grafica la presencia de las autoridades que emiten y revocan los certificados de identificación digital, que hace parte de la infraestructura madre, necesaria para poder tener todo este sistema en funcionamiento.

Las etapas que están involucradas en la Certificación de Origen Digital: el desarrollo de las tres plataformas de las que hablamos la emisión, recepción y obviamente el SCOD que ya está desarrollado por la ALADI, aprobado por el Comité; después viene la etapa de registro en el

SCOD de homologación que es el servidor que tenemos destinado para las pruebas; en virtud de eso viene la homologación interna que son las pruebas que hace una entidad habilitada emisora y la Aduana del mismo país; y la homologación externa que son las pruebas que realizan los países una entidad emisora de un país miembros de la ALADI con una Aduana que recibe los certificados de otro país miembro. Luego de ello viene el registro en el SCOD de producción y ya estamos listos para emitir, recibir certificados de origen digital válidos.

Sobre esto yo tengo algunos comentarios que hacer. Primero señalar que algunos países están transitando la homologación externa, Argentina y Brasil son ejemplo de ello, ya están empezando a hacer pruebas dentro de los servidores. Argentina, Brasil, Colombia y México ya están incorporados en el SCOD de producción y además hay algunos países entre los cuales voy a mencionar a Colombia, Chile, México y Ecuador que están certificando e intercambiando certificados de origen para su comercio con el formato desarrollado en la ALADI.

Aquí hay que aclarar, el formato desarrollado en la ALADI quiere decir el certificado de origen digital desarrollado en la ALADI todavía no está subido al servidor de producción pero estamos ante un estadio inmediatamente anterior que nos va a permitir en el corto plazo tener más avanzada la etapa de producción regional. El MERCOSUR viene trabajando fuertemente para empezar a operar como bloque dentro del Sistema de Certificación de Origen Digital, propiamente dicho, de la ALADI.

Tuvimos ya una primera Reunión de Coordinadores Nacionales de Certificación de Origen de la ALADI, ahí se generó una hoja de ruta, los países como dijimos están transitando por distintas etapas dentro de esta hoja de ruta y para lograr una nivelación estamos empezando a implementar un programa de cooperación que contempla acciones de cooperación horizontal así como intervención de la Secretaría de la ALADI para dar algún tipo de capacitación.

Esto sin duda nos está convirtiendo en un referente internacional, esto fue también reconocido por la Cumbre de la Alianza del Pacífico en Paranal donde se destacó la importancia de avanzar en la certificación electrónica de origen y evidentemente, la certificación que están adelantando Chile, Colombia o México, por ejemplo, es la certificación que ha sido desarrollada en la ALADI.

En la Cumbre de Mendoza, el Consejo Mercado Común de MERCOSUR hubo una declaración o un pronunciamiento expreso en torno a la importancia de continuar avanzando por la senda de la certificación de origen digital desarrollado por la ALADI.

Así pues, el tema del COD de la ALADI es un ejemplo patente de la existencia de una agenda positiva de integración que trasciende las dinámicas y los contextos subregionales y que calza perfectamente con los objetivos que todos los presentes nos hemos trazado, entre otras, en el marco de la CELAC.

Para finalizar con el tema del COD, yo quería presentarles esta diapositiva que nos hizo llegar el punto focal de Colombia la DIAN que está encargada de la certificación de origen. Este es el número de certificados de origen digitales ya intercambiados entre Colombia y México y entre Colombia y Chile. Vemos que durante el 2013 se intercambiaron entre Colombia y México más de 27.000 certificados mientras que con Chile se intercambiaron casi 13.000 certificados de origen digital. Vale decir, todo esto con los parámetros desarrollados en la ALADI y de cara a lograr la incorporación de esta certificación que cuenta con los fundamentos de la ALADI en el formato regional de producción bajo el SCOD de la ALADI.

Este año tendremos la II Reunión de Coordinadores Nacionales y un Seminario para intercambiar buenas prácticas en la emisión o instrumentación de la certificación de origen digital; esto va a ocurrir en un par de meses, estamos preparando ya las agendas y los documentos para lograr que durante esta instancia se revise la hoja de ruta y se hagan las recalibraciones que sean necesarias.

En la ALADI también estamos trabajando fuertemente en la transparencia, que es algo que también está contemplado en el Acuerdo de Bali. Hemos desde un tiempo hasta parte repotenciado el SICOEX que es el Sistema de Información de Comercio Exterior de la ALADI, lo hemos puesto en línea para todos los operadores y agentes económicos, tanto públicos y privados, para el desarrollo de su operaciones comerciales o para la toma de decisiones de política para el caso de los agentes públicos.

Esto lo estamos haciendo, además, con base a un mandato del Comité que nos ha pedido incorporar progresivamente la información de Centroamérica y el Caribe, estamos trabajando y seguramente ahora más tarde vamos a hablar con el Representante de SIECA para ver qué podemos hacer para tener bases de datos alineadas. La información que puede

encontrar el que accede al SICOEX, que ya tiene más de 500 visitas diarias, vale decir dos veces esta sala todos los días, está vinculada a información sobre preferencias, aranceles, estadísticas de comercio exterior, comercio negociado, normas reguladoras de comercio, correlaciones; y todo esto de una manera integral, integrada y amigable al usuario y seguimos trabajando sobre la base además de procesos interactivos de consulta con usuarios a ver cómo podemos mejorar esto para seguir potenciando y presentando la información oficial que la ALADI maneja y recibe de sus países miembros.

Otra cosa que mencionaré al paso, tiene que ver con el Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos, porque se trata de promover, facilitar, pero también apuntalar el comercio. Yo solamente mencionaré que esto funciona como red de seguridad ante rupturas en la cadena de pagos en la época de crisis y es un sistema de pagos transfronterizo de liquidación neta diferida entre Bancos Centrales, por favor no me pidan que traduzca esto, pero cualquier información la podemos brindar.

Tenemos también algunas otras acciones que vamos a pasar a enumerar rápidamente como la EXPO ALADI. La EXPO ALADI, en el entendido de lo que señalé hace algún rato de que para nosotros promover es facilitar y facilitar es promover, dando a conocer las ventajas y preferencias contenidas en la red de acuerdos; hemos decidido en virtud de una decisión del Comité de Representantes, realizar una primera gran macro rueda latinoamericana de negocios. No había un espacio netamente latinoamericano que permitiese a nuestros empresarios sobre la base de nuestra red de acuerdos juntarse y generar comercio en torno de sectores estratégicos que han sido ya previamente identificados. Esto se va a hacer del 8 al 10 de octubre, están todos invitados para conocer un poco más de detalles sobre esta macro rueda. Para hacerlo hemos aprendido también de las lecciones de la macro rueda Andina y la macro rueda de la Alianza del Pacífico. Hemos estado en la macro rueda de la Alianza, hemos estado en la macro rueda Andina para generar conocimiento de cara a nuestra primera gran macro rueda latinoamericana.

Otra de las áreas donde estamos incursionando es en el terreno de la logística. Acá nos acompaña Juan Carlos Rodríguez Blanco, que es el Presidente de la Asociación Latinoamericana de Logística, quien de hecho va a hablar en unos pocos minutos. Nosotros estamos tratando, o mejor dicho estamos empezando a repotenciar la ALALOG, es una sociedad que hemos iniciado ALADI-ALALOG en virtud de un viejo acuerdo de cooperación que hemos renovado generando un plan de trabajo que está dirigido a difundir las experiencias y mejores prácticas para el desarrollo

de la logística en América Latina. ALALOG engloba a las principales Asociaciones Logísticas de la región, tenemos actualmente me parece que ¿11 miembros, no Juan Carlos?, y estamos trabajando para continuar fortaleciendo la representatividad.

Entre alguna de las acciones que estamos generando es un portal logístico que va a ser un nuevo articulador de conocimiento y acciones sobre logística, vamos a desarrollar algunos estudios, tenemos previsto seminarios, algunas jornadas para difundir la logística y además vamos a empezar a implementar cursos sobre logística.

La ALADI tiene un Centro Virtual de Información, que lo ha desarrollado con el auspicio de la CAF y en el cual tenemos previsto incorporar dentro de la oferta de cursos de este Centro Virtual un módulo sobre la logística que permita a los distintos actores económicos incorporar conocimiento de logística a su bagaje.

Otro de los temas que nosotros estamos trabajando, voy rápido, es lo relativo a transporte. Esto está todavía bajo análisis en la ALADI, pero nosotros tenemos la idea de que, frente a los grandes proyectos de infraestructura de la región, debemos realizar un acompañamiento normativo; tenemos una base normativa para ello que es el ATIT. El ATIT es el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, 7 países de la ALADI participan de él. Nosotros creemos que eso genera una buena base junto con la Decisión 399 de la CAN y otros instrumentos que están en la región, para trabajar si no en una armonización en un reconocimiento mutuo de normativas. Esto tiene una razón muy sencilla de ser; nosotros no podemos tender una carretera y pedirle al transportista que cumpla con tres regímenes jurídicos distintos porque no estamos facilitando el comercio exactamente. Entonces tendríamos que ver cómo hacemos, que es nuestro objetivo, en realidad el objetivo último de todo servidor público, como le hacemos la vida más fácil al ciudadano de a pie.

Otra de las cosas que tendríamos nosotros en estudiar dentro de la ALADI es todo lo relativo al transporte multimodal. La geografía de América Latina no permite implementar políticas similares en las que pueda desarrollarse en otras partes del mundo. De nada sirve en el Amazonas y esto pasa mucho entre Brasil y Perú, yo conocí alguna experiencia cercana, no sirve de nada hacer una carretera con mayor o menor grosor de la capa asfáltica si es que al final del día la primera crecida del río se va a llevar por delante lo que hayamos construido. Entonces, hay que pensar en

interconectar modos de transporte para poder mejorar la conectividad en América Latina.

Estoy contento también por la presencia de Marianella, porque seguramente vamos a tener oportunidad de conversar, hay viejos estudios que sería bueno reeditar sobre articulación de normativas entre la Comunidad Andina, el Cono Sur, Centroamérica; que sería bueno empezar a repensar de cara además al proceso de revisión de la 399 que ustedes están encarando; así que después vamos a conversar, Marianella bienvenida.

Así como el transporte, parte de los desafíos pendientes que como Secretaría estamos identificando y seguramente vamos a proponer al Comité de Representantes y a los órganos políticos de la ALADI, es el tema de Operador Económico Autorizado. Sobre esto no me voy a detener mucho tampoco porque ya Enrique Canon lo detalló mucho mejor de lo que yo podría hacerlo, pero Bali alienta a implementar determinadas facilidades a ciertos operadores que satisfagan ciertos criterios específicos, facilidades que pueden ser requisitos reducidos de documentación, menores inspecciones, pagos diferidos, etc., básicamente a operadores con historial favorable, registro positivo de cumplimiento de normativas aduanera entre muchas. Esto tiene que ver con una serie de etapas necesarias para poder implementar el programa de Operador Económico Autorizado no voy a detenerme en esto. Tenemos en América Latina una buena base, muchos países ya tienen implementada la figura, esta información la tenemos de acuerdo al informe de la OMA de 2014, en el caso de Brasil si quiero aclarar que como nos contó Ernani, ahora más temprano el programa de Línea Sur ya ha sido superado, estamos frente a una etapa más avanzada de su normativa, así que en todo caso antes de distribuir la presentación vamos a corregirla.

La OMA plantea a través de su Marco SAFE algunos aspectos necesarios para el reconocimiento mutuo, sobre eso tampoco me voy a detener. Si quisiera añadir algunos requisitos como son verificar que los programas se encuentren vigentes y operativos, estandarizar los niveles de exigencia, realizar visitas mutuas, disponer de un marco jurídico adecuado, trabajar conjuntamente con todos los actores involucrados tanto públicos como privados y obviamente que los programas sean compatibles con las normas y principios establecidos en el Marco SAFE que es lo que venía anteriormente.

Yo resumiría todo esto en una palabra, confianza. Todo esto implica confianza, confianza como la que se puede generar en un proceso

de integración, de ahí viene una de las razones por las cuales todos estos temas podrían trabajarse en agendas amplias y positivas de integración de cara a lograr la facilitación del comercio en América Latina.

Acá hay algunos beneficios. También podría resumir lo que se dijo antes, que la facilitación del comercio tiene un doble sesgo, un doble matiz, un doble objetivo, facilitar el comercio sin descuidar el cumplimiento de las normativas, de las regulaciones. Yo resumiría esto también en una frase: "voluntad política sobre la base de criterios objetivos" esto es que el reconocimiento mutuo de figuras como el Operador Económico Autorizado implica que yo a mi socio decidí, porque tiene mucho que ver con la voluntad política de hacerlo, decidí sobre la base de criterios objetivos reconocer sus operadores confiables para, por ejemplo en lugar de repente de enviarlo al hangar número 51, pasarlo al número 3 y dejarlo esperando menos horas. Esto es lo que valida la necesidad de trabajar estos temas en un formato regional, dándole una lógica de integración.

Otra cosa que sería bueno comentar, que es que el Marco SAFE alienta a utilizar los espacios regionales y subregionales para ir trabajando en el reconocimiento mutuo del Operador Económico Autorizado. ALADI puede ofrecer perfectamente el marco jurídico e institucional para avanzar en este tema; de hecho este marco ya está creado; y no es otro que el Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI, podría buscarse otro. A lo que voy es, en América Latina tenemos un fenómeno relativamente reciente a partir de CELAC hay un convencimiento cada vez más grande de que debemos trabajar en la coordinación de esfuerzos entre las instancias regionales y subregionales de integración ya creadas para generar una agenda positiva, y la facilitación del comercio ocupa un lugar central dentro de esta agenda. Tenemos que adoptar medidas eficientes, operativas, concretas para poder aprovechar esa red de acuerdos y esa institucionalidad ya creada. Vale decir, no debemos seguir sumando instancias y agendas, lo que debemos seguir sumando son acciones.

Muchas gracias.

4. LA VISIÓN DEL SECTOR PRIVADO

Colaboración Público-Privada. Los grandes desafíos de la Logística y su relacionamiento con el Sistema Aduanero.

Presidente de la Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG), Señor Juan Carlos Rodríguez Blanco.

Primero que nada agradecimiento especial a la ALADI, a esta casa en nombre del Dr. César Llona, Subsecretario y a la Presidenta del Comité, agradecerles realmente el poder participar con ustedes.

Es difícil para mí hablar, porque pertenezco al ámbito privado, en un evento que es tan técnico y sumamente profesional en donde hay gran parte de las autoridades de nuestra América Latina; y es compartir con ustedes fundamentalmente nuestra visión como ALALOG que es la Cámara de Asociaciones Logísticas de Latinoamérica, que los que fundamentalmente desarrollamos somos operadores que actuamos como integradores en distintos eslabones de la cadena logística de abastecimiento. Nosotros nos dedicamos a mover mercaderías a realizar importaciones y exportaciones, a almacenar esos productos que se comercian en nuestros mercados o que se exportan en nuestros mercados.

Desde la Asociación lo que hacemos es buscar, desarrollar las mejores prácticas que se estén desarrollando, nivelar a los distintos países para que esas prácticas se puedan extender y podamos mejorar cada día; capacitar, que permiten una mejor eficiencia en tiempos y costos en las actividades de comercio exterior y en la logística también interna; porque también a veces algo que no está dado en este tema, pero que es muy importante e interviene y colabora enormemente en nuestro comercio exterior es todas las actividades de logística interna que tenemos y que mejora muchas veces la competitividad de nuestros países.

Ya desde un punto de vista, y lo que voy a compartir son ideas en estos pocos minutos son algunas ideas unas reflexiones para dejarles a ustedes. Ya lo decía en el año 90 Alvin Toffler que compartía que en el siglo XXI, el que vivimos hoy, existirá una ley que determinará el éxito competitivo: la supervivencia del más veloz. Hoy es velocidad, hoy lo que no agrega valor eliminémoslo, con control, pero eliminémoslo.

Ello nos lleva a que las prioridades competitivas que visualizamos hoy y que son actuales en Latinoamérica ya no pasan exclusivamente por la buena tecnología y calidad; ya no son suficientes, sino que hoy ha aumentado la presión de los competidores y de los accionistas, el cliente, el

que consumo día a día o los destinos de las mercaderías nuestras cada vez necesitan más rápido esos productos. Y cada vez con servicios diferenciados y no cabe duda que esos productos, cada vez tienen una vida más corta, cada vez viven menos esos productos porque sale un nuevo producto. Ahí está la inteligencia de cómo podemos hacer eso más veloz. Pero cada vez más las palabras flexibilidad, diseño, volumen, customización, velocidad, coordinación, reducción de inventarios, valor agregado, seguridad y relacionamiento son diarias del Comercio Exterior. Cada vez hablamos más de estos términos.

Una vez más los tiempos o los lead times hacia el cliente final son fundamentales, sea para la impo o para la expo. En definitiva, los que trabajamos nosotros en las cadenas de abastecimiento vemos a la integración de los procesos claves del negocio, desde el consumidor final hasta el proveedor original, que provee productos, servicios e información relacionada que agregan valor para el cliente y otros interesados.

Pero si nos ponemos a pensar qué tiene que ver un poco con el título de la presentación en estos temas, ¿cómo relacionamos la relación Público Privado? ¿Cómo interviene este relacionamiento desde el punto de vista aduanero?

Aquí creo que existen experiencias en Latinoamérica que han sido distintas y creo que hemos visto de diferentes lugares. Sus avances han sido distintos en cada país, seguramente por sus particularidades de territorio, de población, de normativa y seguramente también de comercio exterior.

Pero no cabe duda que en los últimos 20 años nuestro comercio exterior en Latinoamérica se ha multiplicado entre nuestras Naciones y hacia afuera. Gran parte de su crecimiento de la actividad económica está relacionada con las exportaciones y las importaciones, no cabe duda, también con la mejora del consumo de nuestras poblaciones y es aquí donde el control muchas veces se contrapone con el crecimiento; y ahí estará nuestra inteligencia en descubrir en ámbito público o privado cómo podemos desarrollar esas cosas.

Dentro de nuestra visión, creemos que hay nuevo concepto de la nueva Aduana, como la vemos nosotros, con un rol facilitador y de sinergia, que permita que los bienes fluyan en la cadena logística sin inconvenientes con control.

Habrían 3 factores que creemos que se han dado en estos temas en los avances importantes que han desarrollado las aduanas que han liderado estos temas.

Liderazgo. Creemos que es una característica imprescindible para llevar adelante los cambios, desde las altas autoridades de la Administración o de los Poderes Ejecutivos de nuestras Naciones a la propias autoridades que dirigen las Aduanas. Liderazgo de las personas y de entidades privadas involucradas en el cambio y en el compromiso del análisis.

Transparencia y Apertura. Los privados ya no somos los malos, sino que trabajamos en conjunto. Transparencia en sentirse ser parte del proceso, nos sentimos parte del proceso, tenemos que colaborar para que estos procesos se den. Eso permite ser dueño de estos procesos, para buscar mejoras estos procesos, discutirlos y tender puentes que permiten coordinar medidas de facilitación en materia de comercio en general, hasta del transporte aunque muchas veces existan intereses contrapuestos.

Intentar hacer las cosas simples, sería el tercer aspecto. Esencialmente crear medidas que faciliten con el objetivo principal de construir condiciones para servicios integrados. Hoy lo vimos con la Aduana sin papeles, unos de los ejemplos. Dotar de tecnologías y herramientas para definitivamente informatizar todas las gestiones pero dándole la total trazabilidad.

No cabe duda que los cambios nos dan oportunidades y nos permiten innovar, seguramente los cambios que estemos ahora haciendo en el futuro se pueden hacer bastante mejores. Los mercados buscan ser cada vez más libres, con competencias leales y éticas. Debemos seguir actuando en la facilitación del comercio, como en la lucha contra el informalismo y el contrabando.

Debemos capacitar a nuestra gente, a nuestro público, a nuestros jóvenes en este tema, capacitar y seguir educando, y educando en este tema para crear una cultura nueva que pueda desarrollarse.

Algo que hemos compartido en varios encuentros a nivel Latinoamericano de la Asociación no ha escapado en vano y acá me toca la particularidad de ser uruguayo, un poco la experiencia que conozco más real del Uruguay y cómo se ha dado esta integración Público - Privado.

A veces es difícil que el público lo diga, yo lo voy a hablar como privado, cómo lo visualizo, cómo lo visualizamos y que ha sido puesto en ejemplos en algunos otros ámbitos. Ya desde principios de los 2000 ya se estaba desarrollando una idea Público Privada en trabajo de Cluster de Logística y Transporte y otras varias iniciativas, con seminarios, con trabajos en conjunto, encuentros, etc.

En el año 2008-2009 se crea la CONALOG, la Comisión Nacional de Logística directamente de Presidencia, en donde se forma una Comisión formada por públicos y privados, por diferentes Ministerios, Cámaras Empresariales, etc.

Posteriormente, casi inmediatamente, se forma el Instituto Nacional de Logística, creado por ley por unanimidad en el Parlamento Nacional, en el cual está integrado por públicos y privados, las Cámaras Empresarias y los Ministerios intervinientes.

Y qué buscó este INALOG? El fin fue promover la profesionalización y eficiencia del sector logístico nacional. Promover el desarrollo de la logística mediante acciones de investigación, extensión y divulgación. Asesorar finalmente al Poder Ejecutivo en lo referente a la gestión logística, la facilitación, la simplicidad, inversiones en infraestructura, comercio y transporte, por supuesto temas aduaneros y fiscales.

Algo que no puedo dejar de nombrar, finalmente es la intervención de la Aduana, cómo se ha dado en el Uruguay, la transformación que ha tenido en los últimos años en este proceso de modernización y facilitación. Hoy día todos los actores que intervenimos nos sentimos parte de este cambio, porque participamos del cambio. Existió un momento para intercambiar ideas, para formar grupos de trabajo, Comisiones Público Privada, intercambio de borradores, discusiones, seguimiento, planificación, pero firmemente la convicción de llevar a cabo un Plan Estratégico definido a largo plazo.

Qué nos han transmitido esos Actores Privados o los que estamos en la cadena logística, de cuáles son las cosas que detectamos que han sido muy buenas y rápidamente integradas en estos últimos años.

Primero lo más sencillo, una muy eficiente cooperación en todo el proceso de la modernización y digitalización de la Aduana.

Hacer planes pilotos, trabajar en conjunto, se realizaron cambios que se fueron estudiando punto por punto, se realizaron los casos piloto y cuando se fueron implementando fueron en forma natural, sin problemas y sin reclamos.

Participación en el Código de Aduanero, en el nuevo Código, donde se le dio vista a las Cámaras Empresariales, la posibilidad de hacer inquietudes y sugerencias y de alguna forma volcar la experiencia para lograr un Código que contemple a todos los actores de la actividad. Permitted consolidar un proceso de cambios que al brindarle base institucional ahora tendrá sustento jurídico y moderno, sin descuidar quien es el controlador. La experiencia fue exitosa de aprobación casi unánime de todos los involucrados.

La Ventanilla Única, el trabajo que se viene desarrollando con todo el tema que permitirá, no cabe duda, transformar nuestro comercio exterior, en el caso de Uruguay.

El Tránsito Seguro con la parte de los precintos electrónicos para todos los contenedores y todos los camiones que se viene trabajando fantásticamente y rápidamente con la Dirección Nacional de Aduanas, entre todos los operadores logísticos y todas las mercaderías que están en tránsito.

El Programa del Operador Económico Autorizado o Calificado, como se denomina aquí, en donde se viene haciendo las pruebas piloto y la implementación y los pazos y hoy les diría que la gran mayoría de los Operadores Logísticos o los intervinientes en la cadena logística hoy quieren ser Operadores Económicos Autorizados o Calificados.

Finalmente, para terminar, agradecer a todos los expositores, creo que aprendí mucho de todos ustedes, agradecerles realmente en lo que han compartido, en las experiencias, en los avances, en la cantidad de cosas, la confianza en esta América Latina que todos somos parte y dejarlos solamente con la idea de un Sociólogo Sociólogo John Kasarda, es un americano del Kenan Institute que estuvo aquí y dejó una definición muy interesante que nos dejó a todos en aquel momento:

"La logística es el eje crítico de las relaciones económicas, sincroniza y controla en forma dinámica todas las actividades comerciales, potenciando países y empresas inteligentes como protagonistas principales en el mundo global".

Creo que ese es el desafío que tenemos nosotros como Asociación Latinoamericana de Logística es el camino que queremos tomar, que queremos apoyar, tratar de aprender de las mejores prácticas, tratar de compartirlas y ser parte de este proceso de cambio de modernización que está teniendo la gestión aduanera.

Muchas gracias a todos.

Eficiencia de la Gestión Aduanera como imperativo Público-Privado: Un desafío conjunto.

Presidente de la Asociación de Agentes Profesionales de Aduanas de las Américas (ASAPRA), Señor Alfonso Rojas.

Muchas gracias. Creo que el mensaje de Juan Carlos hubiera quedado muy bien para el final. Les agradezco mucho la invitación a los organizadores, a la Presidenta y Embajadora que está aquí, en especial a la Aduana de Uruguay que siempre muy atenta de los temas innovadores y con la comunicación con el Sector Privado; así mismo a Kunio Mikuriya es un honor que esté aquí, si para mi fueron 15 horas llegar aquí estaba pensando para Kunio deben de haber sido más, cerca de 20, pero vale la pena participar en estos foros y poder recibir experiencias de los diferentes expositores así como convivir todos nosotros.

Voy a tratar de ser muy breve porque soy el último de los paneles y voy a pasar como rayo lo importante del comercio mundial, lo importante del Sector Privado, para llegar a temas más actuales.

Yo represento a ASAPRA que es la Asociación de Profesionales de Aduanas de las Américas, donde tenemos 20 países miembros y representamos los intereses de más de 25.000 despachantes de aduanas que por cierto este año cumplimos 45 años y celebramos aquí en nuestra sede Montevideo, la sede de ASAPRA, su servidor reside en la ciudad de México, pero aquí tenemos la sede y vamos a celebrarlo en Punta del Este en dos meses más estaremos aquí de vuelta en este bello país.

El comercio internacional por qué es importante. Es importante porque dentro del comercio internacional se pueden generar inversiones importantes, inversión extranjera directa, se generan empleos, buenos empleos, buenos salarios; y el comercio exterior favorece a muchas Naciones, es un motor de la economía que en algunos de nuestros países a veces lleva al liderazgo de la economía de nuestras Naciones es el comercio exterior y es el caso de México, que el comercio exterior no ha dejado de incrementar su participación en el comercio interno bruto que genera el país per se y bueno es importante tener un motor en la economía como lo es el comercio exterior.

No basta con tener comercio mundial, además hay que tener sólidos sistemas financieros, altos niveles educativos en nuestros países, así como una alta gobernabilidad.

En Gobernabilidad quiero referirme a un estilo de gobierno caracterizado por un mayor grado de cooperación e interacción entre el Estado y actores que no son del Estado y aquí se encuentran el Sector Privado.

El principal desafío de los gobiernos y el Sector Privado es el hacer que la economía internacional sea una fuerza positiva para la población mundial. Y aquí hay una cita sobre la confianza, ya se mencionó el tema de la confianza que quizás es vital. Cuando hay confianza y una de las tendencias mundiales es la certificación de usuarios, nosotros los Despachantes de Aduanas estamos certificados a través de una licencia pero también los Operadores Económicos Autorizados están certificados para términos de seguridad. En la medida de ir certificando usuarios y generando confianza se puede lograr un inteligente análisis de riesgo y con un inteligente análisis de riesgo se puede obtener la facilitación que tanto anhelamos y que los tiempos de reconocimiento o de línea roja de inspección sean más breves.

Las principales exigencias que tiene la Aduana y dentro de las principales, por parte del Sector Público, a la Aduana se le exige que incremente su recaudación, que tenga mayor control y además que controle la seguridad, la seguridad para nuestros pueblos, la seguridad y la salud para nuestros habitantes.

El Sector Privado le exige a las Aduanas mayor facilitación, no quieren que sus contenedores pasen mucho tiempo en las fronteras, pero también le pide control de la competencia, no quiere que entren otros competidores con ciertas ventajas como precios por debajo de los precios reales o con una subvaluación evidente; o que no cumplan con algunas normas de calidad o alguna norma de salud que pudiera afectar la competencia.

¿Qué pasa con el caso de los Despachantes de Aduanas? Nosotros tenemos exigencias también por el Sector Público de incrementar la recaudación. La recaudación en varios países recae directamente en los Despachantes de Aduanas, así como llevar a cabo los controles en las importaciones-exportaciones de bienes y productos de o hasta nuestros países; asimismo, cumplir con las normas de seguridad que se requiera.

Nuestros clientes, ¿qué nos exigen? Nuestros clientes nos exigen mayor facilitación y bajos costos.

Con esto les muestro que las principales exigencias que tiene las Aduanas y los Despachantes de Aduanas son muy similares y con esto

quiero decir que estamos con las mismas exigencias, y si estamos con las mismas exigencias debemos tener los mismos intereses y hoy por hoy cuando se habla mal de la Aduana me siento vinculado; los Despachantes de Aduanas somos parte de la Aduana misma y cuando se refieren bien de la Aduana tenemos que sentirnos también aludidos porque somos parte de lo mismo.

Entonces si tenemos las mismas exigencias y buscamos lo mismo debemos encontrar, y por cierto se han encontrado afortunadamente, muchos campos de acción comunes entre el Sector Público y el Sector Privado.

Esta colaboración del Sector Público y el Sector Privado, en materia aduanera, tiene que traducirse en un engranaje que tiene que ver con facilitar el intercambio de mercancías, porque yo durante muchos años siempre hablaba del tema de facilitación o control y la balanza hasta que una vez escuché a un Comisionado de Aduanas de Estados Unidos donde nos dijo y ahora lo corroboro con el Acuerdo de Bali, y decía, aquí el único camino es la facilitación, pero con control; entonces dejemos de pensar puros controles si no van acorde con la facilitación. El Acuerdo de Bali lo corrobora.

Además aumentar la seguridad, incrementar la productividad y favorecer la competitividad de nuestras Naciones y por ende se generará la prosperidad de nuestros pueblos.

El trabajo conjunto autoridades Aduanera y el Sector Privado es desarrollar sistemas aduaneros modernos, transparentes y competitivos.

Cuando hablamos de actores en el comercio exterior, hay actores del Sector Privado y actores del Sector Público y los actores somos muchos. Entonces en la medida en que los actores del Sector Privado nos vinculemos con el Sector Público podremos encontrar mejores áreas de oportunidad, podemos implementar de manera más eficiente las mejores prácticas internacionales que se den; involucrar a todos estos actores en la cadena logística en la transformación de las leyes, sistemas y operación, asimismo como uso de la tecnología. La tecnología quizás ese es el único camino que nos va a llevar a una facilitación de manera inmediata porque el tema de la tecnología además de poder manipular las bases de datos y la información que se cuenta para hacer análisis de riesgo, pues también hoy por hoy podemos tener scanners y todos los que somos viajeros internacionales para que por los scanners pasa la maleta y en un momento ya estás del

otro lado del scanner y ya te fuiste. Gracias a la tecnología ya no nos están abriendo las maletas en muchos de los puertos en los que arribamos y lo mismo tiene que pasar con los contenedores o con los camiones de las mercancías.

Promover esquemas de facilitación comercial y seguridad, es un tema que tenemos que hacer de manera conjunto.

A través de mejores sistemas de análisis de riesgo y me encanta escuchar el tema análisis de riesgo que existe en las Aduanas y cada país tiene su grado de avance importante, pero también debe de haber análisis de riesgo dentro de los Despachantes de Aduanas. Asimismo como tiene que haber análisis de riesgo dentro de los importadores-exportadores. No es posible que un importador compre a no saber quién, que no sepa el origen, que los valores se le hagan muy baratos y no averigüe un poco más, porque posiblemente está siendo vulnerable la cadena de suministro. Lo mismo los Despachantes de Aduanas tenemos que tener análisis de riesgo porque tampoco podemos despachar a cualquier persona que llegue y nos declara que cierta mercancía, que a lo mejor es de difícil clasificación es producto A y a lo mejor es el producto B. Tenemos que averiguar más allá en relación a nuestros clientes.

Dentro del intercambio de información, la OMA nos ha dicho que la calidad de la información es un tema prioritario para la Aduana y en muchos de nuestros países esa calidad de la información es proveída directamente por los Despachantes de Aduanas, por eso nos sentimos muy importante en proveer esa información, porque si la información que declaramos o que les damos en una declaración aduanal si estuviera incorrecta, entonces seguramente se tomarían decisiones del lado del Sector Público incorrectos. Es importante trabajar en la veracidad y la confiabilidad de la información.

Disminuir los tiempos de costos mediante la estandarización de procesos y la famosa Ventanilla Única o el Operador Económico Autorizado que son dos esquemas en los cuales el Despachante de Aduanas debe de participar de manera muy activa. El Operador Económico Autorizado es el mejor ejemplo que les podemos poner de un caso del Sector Público – Sector Privado donde la certificación viene por el Sector Público y los certificados son los Sectores Privados. Muchos países como es el caso de México que trabajó en certificar y buscar el reconocimiento mutuo por Citypad para efectos de seguridad.

¿Qué le interesa a nuestro principal socio comercial que es Estados Unidos? Le interesa la seguridad. Bueno como hacemos para certificarnos nosotros, para tener el reconocimiento mutuo y poder garantizar seguridad algo que nuestro principal socio comercial le importa mucho. Además ir adecuando o armonizando estos diferentes Operadores Económicos Autorizados a través de estos reconocimientos mutuos, porque tampoco podía ser que cada país empezara a hacer su Operador Económico tropicalizado a las necesidades y características de cada país, porque después no iban a hablar entre unos y otros. Afortunadamente, hoy por hoy, el tema de reconocimientos mutuos es un tema que se está promoviendo de manera importante por parte de la OMA y hacia allá creo que tenemos que ir.

Trabajo conjunto entre Autoridades Aduanera y Sector Privado. Adoptar estándares mundiales de productividad y competitividad. Cuando hablamos de competitividad es comparado con quién. Yo no puedo simplemente medir mis índices de competitividad mejorando conmigo mismo el ejercicio anterior, porque nos tenemos que comparar con nuestros competidores, nuestros socios comerciales, con los países con los que hacemos comercio; porque en la medida que seamos competitivos podemos atraer mejores inversiones, en la medida que seamos competitivos podemos generar mayores mercados para nuestros productos de exportación. Entonces es muy importante el tema de la competitividad y además el Banco Mundial dijo que las demoras en las Aduanas, el 60% se refiere no a las Aduanas mismas. Entonces cuando vemos que se están modernizando las Aduanas, que la verdad todo mi reconocimiento y el nombre del Seminario es la Modernización de la Gestión Aduanera que bueno que dice Gestión Aduanera porque si sólo dijera Aduanas, Aduanas es una parte y hay muchas otros dependencias del Sector Público que tienen que ver con las Aduanas.

Desafortunadamente, en la mayoría de nuestros países esas dependencias no han evolucionado y no se han modernizado como las Aduanas si lo han hecho. Para una dependencia de salud en algunos de nuestros países no es tan importante quizás el tema de importación o no se ha automatizado o no está en Ventanilla Única lo que la Aduana ya está, o todavía no está en paperless o como Aduanas sin papeles. Entonces el grado de tecnología en estas dependencias para documentos de comercio exterior no ha evolucionado al mismo nivel que han evolucionado las Aduanas. Entonces pensar que la facilitación comercial son solamente Aduanas, pues la verdad es que tenemos que ampliar nuestro campo para esas otras dependencias que tienen que ver con las Aduanas que de

acuerdo al Banco Mundial representan la mayor parte de las demoras en las Aduanas mismas.

El apoyo de los Despachantes se puede centralizar exclusivamente en esto que les estaba comentando. Podemos nosotros como somos usuarios de estas otras dependencias como pueden ser las dependencias para el control de la sanidad animal, vegetal o el tema de la salud de nuestras poblaciones o de la seguridad misma, simplemente control de la competencia; bueno los mismos certificados de origen, no? Entonces es importante que vayamos buscando esas otras dependencias que vayan creciendo a la par. Como Despachantes de Aduanas podemos influir también en estas dependencias para buscar alianzas estratégicas e ir impulsando a que se vayan poniendo en el mismo nivel de modernización que las Aduanas.

Esta cita del Banco Interamericano de Desarrollo a quien reconozco y felicito por la participación en este panel, lo encontré ahora es muy fácil encontrar en internet o googleando cualquier cita cualquier comentario, pero habla de que los gobiernos frecuentemente carecen del personal, la experiencia, o coordinación inter-institucional y habla de que los procedimientos aduaneros eficientes para facilitación del comercio, es un tema muy importante, es un diagnóstico, porque muchos países de nuestra región, pues es que no tenemos personal o el personal no es calificado o simplemente son gente que apenas está aprendiendo y a veces hay mucha rotación de personal en las Aduanas. Entonces esa rotación de personal nos hace siempre estar en la curva de aprendizaje y ya cuando dominan los temas que la OMA da la iniciativa de Operador Económico, Ventanillas Únicas, análisis de riesgo, ya cuando empiezan a dominar vienen los cambios otra vez y entonces esto provoca que no podamos ir avanzando tan rápido.

Otro tema es que podemos trabajar de manera conjunta, impulsar a las PYMES para que puedan exportar, es importante para nuestros pueblos tener una balanza comercial sana y no tan deficitaria como algunos la tenemos, y es importante ayudarlos a exportar porque algunas empresas PYMES ven que el tema de entrar a mercados internacionales son muy complicados o meterse en temas aduaneros que no entienden; tenemos que todos poner un poco del granito de arena para efectos de hacer fácil todo el comercio para las Pequeñas y Medianas Empresas.

No podemos perder de vista que cualquier elemento que eleve el costo de un producto nos resta competitividad. Entonces, todos los expertos

y aquí que bueno que Juan Carlos representa una Asociación de Logística porque mucho tiene que ver los logísticos y los transportistas, porque cuando hay un error, resulta que ese producto puede generar costos muy elevados. Cuando no está bien planificada la logística o la importación del bien puede ser que se esté pagando la novatada o la inexperiencia. Entonces tenemos que evitar a toda costa errores en logística, altos volúmenes de comercio en lugares que no ha infraestructura, buscar lugares donde hay mejor infraestructura para efectos en traer si estamos pensando en altos volúmenes. Los retrasos en los despachos, el tema de los almacenajes, la demora en los puertos, las estadías de los contenedores, el tema de la seguridad de nuestras Naciones y resulta ahora es un tema que podríamos un país perder competitividad simplemente por los temas de seguridad; y un país como el nuestro México hoy por hoy está viviendo altos costos por tener que tener la carga segura, a veces tenemos que custodiar un vehículo a tras de un convoy de camiones para que no sean robados en las carreteras; todo eso genera mucha inseguridad o dispositivos electrónicos que garantices que no se abran los candados o que si la mercancía se mueve de tractor. Estas son cosas que van encareciendo el comercio exterior. Asimismo como almacenes, la sobrerregulación, también puede generar que se vaya perdiendo competitividad.

Por ello no es tiempo de esperar, tenemos que ser factores y quizás todos los que estamos en esta mesa podríamos ser factores de cambio.

Los Despachantes de Aduanas, somos auxiliares de la función pública y somos los principales interesados en construir una confianza inteligente. La confianza genera certificaciones y debe generar beneficios. Aquí hemos escuchado el tema del Operador Económico Autorizado y todo tiene requisitos pero también tiene que tener beneficios. Entonces si nosotros vamos a implicar procedimientos en nuestras empresas para efectos de garantizar seguridad o confiabilidad y generar confianza tiene que haber algún beneficio que sea la zanahoria para que sea atractivo hacer todo el proceso de certificación.

Por último, termino, porque después de todo esto ¿para qué estamos aquí? Para abolir la pobreza no es una utopía irrealizable, sino que es nuestra máxima y urgente obligación ética; y si todos aportamos todos aportamos un poco seguramente podremos lograr que nuestros pueblos estén en mejores condiciones.

Yo con esto finalizo, les agradezco mucho su interés y una disculpa por la demora.

Muchas gracias.

5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS. ACTO DE CLAUSURA.

Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Doctor César Llona.

En realidad esto tiene que ver más que con la clausura, con la síntesis de algunas cosas que hemos escuchado y después me va a seguir Enrique Canon con algunas reflexiones que seguramente habrá sacado.

Creo que si tenemos un elemento que ha sido destacado por las distintas presentaciones. Tiene que ver con la existencia de una agenda positiva de la integración en la región vinculada a la facilitación del comercio, como fuera señalado por el Representante del SIECA, y la necesidad de empezar a trabajar y sumar esfuerzos, a trabajar en conjunto, articular acciones. Hemos visto las experiencias del MERCOSUR, cómo Brasil y Uruguay están empezando, junto con Argentina, a implementar algunas cosas y cómo quizás esto pueda y deba extenderse en un formato ampliado.

Otra cuestión que sería bueno destacar es que si bien sabemos de algunas turbulencias para la implementación de Bali, más allá de la coyuntura debemos mirar el contenido de lo que allí se ha acordó por el impacto positivo que tiene sobre el comercio para empezar hacia adentro qué podemos aplicar; eso es algo que también quisiera destacar.

En todo caso dentro de este listado de acciones e instrumentos que hemos podido ver, hay algunos que saltan a la vista, el tema del Operador Económico Autorizado y lograr su reconocimiento mutuo, ha sido me parece un factor común a muchas presentaciones.

El tema de las Ventanillas Únicas, la interoperabilidad, que hasta donde tengo entendido es algo que se puede lograr pero que requiere mucho esfuerzo y trabajo minucioso y concienzudo. La Certificación Digital, no solamente de Origen que es el ejemplo de la ALADI, de otro tipo de instrumentos electrónicos. Todo eso me parece que pueda sumarse en una agenda positiva que podamos empezar a explorar en un formato ampliado entre las distintas experiencias regionales y subregionales.

Por supuesto, bajo un paraguas, un marco global, que es el que presentó el señor Mikuriya tan gentilmente.

Así que yo los dejo con eso y Enrique te dejo a ti también la palabra antes de pasar a las consultas.

Gracias.

**Director Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay,
Contador Enrique Canon.**

Gracias César, gracias a los auspiciantes, a la ALADI que nos ha recibido, gracias a los expositores también por haber venido desde tan lejos a compartir sus conocimientos, sus capacidades.

Unas breves palabras finales, se refieren o hacen estribo en las primeras palabras que escuchamos hoy del Secretario General de la ALADI, Carlos Alvarez, por el reconocimiento de que el Tratado de Facilitación de Comercio de Bali podía ser visto como medio vaso vacío, medio vaso lleno. El medio vaso vacío refiere a sociedades agrícolas, aranceles a los cuales años que el multilateralismo avanza bien poco. El medio vaso lleno es la Facilitación del Comercio.

Creo que las Américas están frente a una oportunidad de llenar el vaso o lo que les guste decir cada quien que deba completarse. Una gran oportunidad de hacer cosas por nosotros mismos, que la otra parte del vaso no depende de América o depende bien poco. Esa parte del vaso sí depende y podemos hacer mucho, por ejemplo los reconocimientos mutuos entre nuestras Naciones, por ejemplo el intercambio de información, por ejemplo la gestión coordinada de fronteras, la interoperabilidad de las Ventanillas Únicas, asistencia técnica del Certificado de Origen Digital del cual hablaba César.

Ello no obsta y no conlleva la ingenuidad de no saber que hay mercados que son mucho más atractivos por su poder de consumo, por sus precios que cualquiera de los mercados de la América del Sur.

No obsta que nosotros continuemos haciendo cada una de las Naciones y las Aduanas, también, esfuerzos por reconocimientos mutuos con otros mercados que son más interesantes en materia de flujo de comercio. Pero lo cortés no quita lo valiente y es más hasta por una razón de generación de competencias, nosotros debemos, la Aduana Uruguay está empeñada en hacerlo así, promover reconocimientos mutuos de los Operadores Económicos Autorizados de las Aduanas de la región. Eso generará facilidades de comercio, podrá potenciar el flujo de sus comercios y hará que se genere competencia entre los distintos mercados.

Por otra parte, una última reflexión, esto lo dije en la Segunda Conferencia Global de Operadores Económicos Autorizados en Madrid, en realidad confieso frente al estupor de algunos miembros del Sector

Privado y algunas Aduanas del primer mundo; no dejemos que el Operador Económico Autorizado siendo un elemento de desarrollo del comercio, de generación de confianza, se transforme por simplemente ser reconocimientos Norte-Norte, en realidad en una forma encubierta de barrera no arancelaria.

Muchas gracias.

Palabras de Cierre de la Presidenta del Comité de Representantes de la ALADI y Representante Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR, Embajadora Aída García Naranjo Morales.

Muchísimas gracias y en primer lugar a Don Kunio Mikuriya, Secretario General de la OMA, un agradecimiento especial por este viaje que une estas orillas importantes que se han comunicado para este evento.

Ha sido un honor para la ALADI contar con su presencia y este saludo lo hago al señor Kunio, sin embargo es extensivo al conjunto de los países que nos han visitado, de los amigos de otras nacionalidades que nos han visitado y como no, siempre a nuestro querido Uruguay que es el país anfitrión.

Tomo muy en cuenta las dos últimas intervenciones de esta sinergia que nos deja efectivamente el Sector Público-privado y otros participantes como Alfonso Rojas que efectivamente, **"nosotros somos factores de cambio"**. Creo que ese es un tema muy importante y por supuesto frente a la supremacía de la velocidad vamos a ser breves para clausurar este evento.

Así que tenemos que decir que este tema que inauguramos en la mañana es de gran importancia y hemos tenido acá experiencias tan ricas como las que nos trae el SIECA desde Centroamérica, las que nos trae el MERCOSUR acá desde el Sur, las que nos trae también la CAN la Comunidad Andina y este diálogo de saberes nos muestra el tema de las Aduanas como un tema multidimensional. Está claro de que hay un conjunto de interarticulaciones si es que nosotros queremos mejorar, como se ha señalado, la inversión, la generación de empleo, el comercio, los niveles de desarrollo y tener como último objetivo indudablemente el bienestar de nuestros pueblos.

Se nos ha hablado de las cadenas de valor y cómo efectivamente unos elementos y otros están permanentemente concadenados y es así que hemos hablado de fronteras, de tiempo de valor, de mercancías, de efectivamente de ver no necesariamente la armonización de todas las normativas, pero por lo menos el reconocimiento de diferentes normativas que de éste diálogo de saberes del conjunto de las experiencias subregionales de esta América Latina nos permiten ir construyendo un mejor comercio, con una mayor velocidad, con mejores niveles de competitividad y efectivamente, que eso va a ser favorable a todos nosotros.

Nuestro Subsecretario César Llonca como uno de los co-organizadores nos presentaba cifras del comercio intrarregional y efectivamente nuestro comercio no llega si quiera al 20%, se ubica en un 17% en el comercio intrarregional de esas regiones que hoy día han expuesto el conjunto de sus experiencias. Ha sido comparado en el cuadro que nos ha proyectado cómo efectivamente los países de la Unión Europea o los países de la OCDE superan el 62% y como en el Asia tenemos niveles casi cercanos al 50%. Creo que eso nos tiene que seguir motivando a uno de los objetivos que se propone la agenda de la ALADI, incrementar el comercio de la región. Este incremento, indudablemente, del comercio de la región tiene no solamente en la ALALOG, que hemos tenido el privilegio de también de tener acá un Seminario y un trabajo conjunto para apoyar lo que es la logística, la comunicación, los nuevos mecanismos de comunicación que tenemos, tiene en el sector de las Aduanas un elemento fundamental en lo que es la promoción del comercio internacional.

Solamente un comentario que creo que sería importante. Los últimos estudios tanto de la OCDE como de la CEPAL, señalan que en la estructura productiva de nuestra región, las MIPYMES aparecen como un componente clave, habida cuenta de que representan el 99% de las empresas y emplean al 67% de los trabajadores. Creo que este es un elemento fundamental, también, para considerar efectivamente quiénes acceden a estas necesidades de facilitación del comercio, de reducción de los costos, de reducción de los tiempos, de incrementar el valor agregado, de producir estas cadenas de valor que indudablemente potencian el crecimiento, el desarrollo y tengan como fin último mejorar la calidad de vida de nuestros pueblos.

Tengo el gusto de compartir con todos ustedes, así como reiterar nuestro agradecimiento especial por la presencia tan significativa que hemos tenido el día de hoy en este Seminario el cual doy por clausurado y los invitamos a hacer un brindis final.

Muchísimas gracias, muy buenas tardes.

Secretaría General de la ALADI
Montevideo - Uruguay
Depósito Legal 365.590