

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera



EDWIN JONATHAN MORA CHUQUER

Ingeniero en Comercio Exterior e Integración por la universidad Tecnológica Equinoccial, Quito. Diplomado en Gestión Logística por la Universidad Técnica Particular de Loja, Técnico y Tecnólogo en Administración Aduanera por el Instituto Tecnológico Superior Liceo Aduanero, actualmente cursando la Maestría en Gestión y Logística del transporte multimodal por la Universidad Central del Ecuador, Quito. Certificación Internacional en Supply Chain Management (SCM) por el International Trade Center (ITC) de la OMC. Docente Ocasional TC en la ECEYNCI de la Universidad Politécnica Estatal del Carchi desde 2009.

**Análisis de la aplicación de la Normativa Andina de Transporte
por Carretera en la frontera Tulcán - Ipiales y el establecimiento
de tarifas apropiadas**

(Entregado 07/11/2012 - Revisado 17/12/2012)

Universidad Politécnica Estatal del Carchi

Escuela de Comercio Exterior Negociación Comercial Internacional

jonathan.mora@upec.edu.ec

RESUMEN

El sector del transporte pesado de carga en las ciudades de Tulcán e Ipiales denota una gran importancia debido al nivel de participación económica en la producción, así también por la generación de empleo, sin embargo, existen varias problemáticas que necesitan ser atendido que se refieren a dificultades tanto operativas como de normativa, este proyecto, presenta como primera parte una revisión bibliográfica del desarrollo del transporte pesado en Latinoamérica, Sudamérica y el Ecuador.

Por otra parte, se muestra un resumen de los problemas encontrados por la Comunidad Andina CAN en los relativo al transporte fueron encontrados a través de charlas con las personas involucradas de todo el bloque.

Enero-Diciembre 2012

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

Palabras clave: problemática operativa, normativa de transporte, desarrollo del transporte.

ABSTRACT

The heavy transportation sector in Tulcán and Ipiales towns is strategic due to a great participation in their economic production, in the same way as their generation of employment, however, there are several problems that need to be attended which refer to operative and normative difficulties.

This project presents, as a first part, the bibliographic study about de transport developed in Latin-American, Sud-america and Ecuador.

By the other side, it shows a review of the Andean Community transport problems which were found using a focus group with experts in this Ecuadorian sector, it was prepared by the transport professionals of Andean Community years before.

Keywords: Operative problems, normative problems, transport development.

PLANTEAMIENTO

La ciudad de Tulcán es la puerta norteña de entrada al Ecuador, se encuentra junto a uno de los mayores socios comerciales como es el vecino país de Colombia; por ello se convierte en el escenario donde se presentan varios problemas relacionados al comercio exterior, siendo uno de los más controversiales el desarrollo del transporte internacional de carga, ya que el dinamismo comercial ha hecho que la forma de vender y comprar los productos sea más eficiente, ágil y veloz, adicionalmente el adelanto tecnológico que se ha aplicado al transporte, ha profundizado aún más este problema fronterizo (Coto y López, 007, pág. 124).

Enero-Diciembre 2012

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

Situación que no se a podido sobrellevar ya que se manejan aun políticas antiguas y ambiguas que no permiten el progreso de este sector (transporte), muestra de ello es la resistencia a la aplicación de la normativa andina vigente, la cual no es aplicada adecuadamente por operadores y aduaneros tanto en el norte del Ecuador como en el sur de Colombia. Es así que surgen varios problemas predominantes en el sector como son falta de organización laboral en el sector de transporte, informalidad del servicio y su práctica.

En el servicio de transporte pesado existen limitaciones de orden técnico, comercial y financiero, que ocasionan bajos rendimientos y pérdidas que ponen en riesgo las inversiones de quienes emprenden en este tipo de negocios. En especial en el manejo de tarifas de fletes internacionales para los distintos trayectos que realizan tanto empresas ecuatorianas como colombianas, esto origina conflictos de carácter nacional e internacional por las partes.

Las principales causas que explican esta realidad son que no existe un tratamiento adecuado de las operaciones en el transporte tradicional, las tarifas no son las adecuadas y favorecen solamente a una de las partes, esto debido a factores externos como son el precio del combustible en el Ecuador. De hecho las consideraciones hasta aquí expuestas limitan la operación de las empresas que se dedican a la prestación del servicio de transporte de carga pesada. (Jacome, Mejía, 2008, p. 17)

FORMULACIÓN

Problema: ¿Por qué el transporte de carga en el Carchi no ha alcanzado los niveles de desarrollo deseados en criterios de tarifas y normativa?

Palabras clave:

- Transporte Internacional de Carga Terrestre
- Comunidad Andina
- Problemática de transporte internacional de carga Tulcán – Ipiales
- Tarifas apropiadas
- Problemática de normativa andina vigente

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

REVISIÓN DOCUMENTAL

El transporte de carga terrestre en Latinoamérica es un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. En Latinoamérica el transporte por tierra empezó con la era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, y personas. Normalmente los trayectos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados. El transporte de mercancías pesadas requería más esfuerzos.

También solía tener trayectos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Este transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo. Pero también había transporte de larga distancia, con productos de poco peso y alto valor añadido.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras. Debido a que el hombre no tenía la suficiente fuerza para cargar y transportar alimentos o utensilios para ellos mismos se vio en la necesidad de domesticar a los animales. El transporte por tierra era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, mercancías y personas. Normalmente los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados. El transporte de mercancías pesadas voluminosas requería más medios. También solía tener circuitos cortos de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Este transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que,

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo. Pero también habrá transporte de larga distancia con productos de poco peso y de alto valor añadido. (Importancia del transporte, 2009, parr.4)

En América Latina el sector del transporte de carga ha sido tradicionalmente descuidado, la red ferroviaria, la red ferroviaria representó un adelanto en el comienzo de 1850 pero en sí, solo benefició a Argentina, Brasil y Uruguay, en esta época el transporte de carga mostró importantes aspectos que fueron difícilmente manejados o simplemente ignorados, sin considerar los significativos costos sociales que esta situación generó, sin tomar en cuenta la contaminación ambiental, los tiempos consumidos o demora y el mal gasto de recursos esenciales, esto hizo que el transporte no haya sido atendido en los países de Latinoamérica.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria financiada por capital francés, inglés o estadounidense, si bien benefició el transporte de mercancías fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios, y país de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos. En Argentina, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario en el Río Paraná. Lo mismo ocurrió en la ciudad uruguaya de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de Sao Paulo, dado que ahí se concentraba la producción del preciado café. Fue por 1945 cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista. (Transporte Latinoamérica, 2009, parr. 4-7)

Por otra parte, en Latinoamérica el sistema de carreteras para el transporte de carga pesada comenzó su mejoramiento a partir del año 1930, en la actualidad estos poseen caminos asfaltados parcialmente aceptados. A pesar de esto aún existen problemas relacionados al

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

mantenimiento de estas carreteras, así como de factores climáticos imposibles de predecir y peor aún impedir.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora. A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur. (Historia del Transporte, 2009, parr. 1-8)

El desarrollo y evolución del Transporte Terrestre de Carga se ha afectado de manera directa con la globalización de las economías de un país. El Transporte Terrestre de Carga fue, es y será un aspecto muy necesario para el desarrollo socio-económico en este caso de Ecuador, la red vial del Ecuador ha evolucionado en aspectos de gran relevancia hasta llegar a la participación en la comunidad andina mediante el intercambio de mercancías transportadas por tierra. A pesar de esto el transporte de carga demuestra insuficiencia y por ende problemas dentro y fuera del país en distintos aspectos.

Desde la antigüedad, la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el ser humano. Los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, a pie o a lomo de llamas; muchas veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. La conquista española de la región andina produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era el más eficiente y más rápido. En 1873 empieza la construcción del ferrocarril. En

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

1895 fue retomada por Eloy Alfaro, en la presidencia del Dr. Isidro Ayora, se crea el ministerio de obras públicas y comunicaciones, donde una de las funciones que tiene es el fomento del transporte vial terrestre. El 9 de julio 1929, la Asamblea Nacional promulgó la ley de Régimen Político-Administrativo, en la que consta el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (MTO, Dirección de Planificación, 2008)

De los casi 4000 millones de dólares que se comercializaban en el interior de la Comunidad Andina, durante 1999 el 47% se realizó por carretera lo que representó una cifra aproximada de 1829 millones de dólares que en promedio representa 2.4 millones de toneladas, el 40% por modo marítimo con 1590 millones de dólares, el 9% por modo aéreo con 369 millones de dólares y el 4% por modo fluvial con 178 millones de dólares. Es así que el Comercio Global del Ecuador para la Comunidad Andina en los últimos supero los 1554 millones de dólares, de los cuales 775 millones de dólares corresponde al comercio terrestre, cuya participación es del 50%, en los siguientes dos años la participación de este sector se ve ampliamente afectada debido a problemas socioeconómicos del país, pero a pesar de estos incidentes esta actividad es representativa. (Corporación Aduanera Ecuatoria y Banco Central del Ecuador, 2010).

Con el proceso de globalización, tanto el Comercio Nacional como el Internacional han crecido considerablemente. Internamente el desarrollo de industrias, empresas dedicadas a brindar bienes y servicios, y el desarrollo las vías de comunicación han contribuido en su crecimiento. La economía ecuatoriana depende en gran parte del comercio exterior pues, ningún país dispone de todas las materias primas requeridas para sus industrias y así mismo, las grandes diferencias en el nivel técnico de la fuerza de trabajo los distintos países, originan la necesidad de intercambiar los productos artesanales como los industriales. En el Ecuador la existencia del transporte a carga pesada ha ayudado a la comercialización de los productos para que tenga una mejor llegada de puerta a puerta y la mercadería esté en óptimo estado. En vista de la necesidad e importancia que tiene este sector económico, se requiere una urgente mejora del servicio y la cobertura de la demanda insatisfecha. La mayoría de los transportistas

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

dedicados a esta actividad son simples propietarios de su unidad automotriz, los mismos que no brindan la seguridad y garantías de la mercadería en tránsito lo cual conlleva a que tanto el exportador como el importador de la carga se vea inmerso en un alto riesgo e incertidumbre. (Samary, 2004, p.40 - 45).

DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA CAN

La Comunidad Andina ha adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de su integración física.

El transporte terrestre, constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena. Asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior. (Transporte Terrestre CAN, 2012, parr.1)

Se debe inducir que la problemática del transporte terrestre en la CAN es un problema clásico en la gestión de la logística de la distribución, para lo cual los países miembros que la conforman deben tener las reglas claras, resolver los principales conflictos o controversias existentes, orientadas a no impedir el libre intercambio y convivencia pacífica de los pueblos.

Es indispensable diseñar procedimientos para dar solución a controversias que posibiliten superar las situaciones de conflictos, ya que el transporte de mercancías por carretera, tanto en grandes como en pequeñas dimensiones, es un mercado con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución. (Armonización de la Normativa, _t 1-, parr.4)

Para dar solución a estas dificultades deben enfocarse principalmente en la difusión de los parámetros que rigen la normativa andina, efectuar programas de capacitación, para que los administradores que laboran en la frontera tengan conocimiento sobre la

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

normativa comunitaria en lo que respecta a vehículos y empresas que están legalmente habilitados para realizar transporte internacional, esto permitirá efectuar un control efectivo y permanente, cumpliendo con todo lo establecido en la normativa andina.

Otro aspecto importante es la implementación tecnológica avanzada, con sistemas electrónicos de procesamiento de datos, en la mayoría de pasos de frontera permitiéndoles estar conectados con la otra aduana fronteriza, o con su correspondiente sistema nacional, lo cual estaría generando rapidez en el proceso y sobre todo evitando sobre costos en los trámites.

Finalmente se debe comprometer a las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros para facilitar información que permita la sistematización y funcionamiento del Registro Andino de Transportistas Autorizados, Vehículos Habilitados y Unidades Carga, contribuyendo de esta manera a realizar el control adecuado de las operaciones en frontera. (Problemática del Transporte Internacional, 2008, pág. 2-4)

Problemas existentes en el transporte terrestre (CAN):

- Ausencia de capacitación al personal de los organismos encargados del control en frontera,
- Falta de coordinación entre los entes centrales y fronterizos,
- Falta de difusión del ordenamiento jurídico andino de la Comunidad Andina por parte de las autoridades y de la Secretaría General de la Comunidad Andina,
- Insuficiencia de centros nacionales de atención en frontera y deficiencia de la infraestructura física en los pasos fronterizos,
- Transbordo: Causa principal de los incumplimientos, referida a U imposibilidad para que los vehículos habilitados, puedan realizar su operación en forma directa.
- Ausencia de interconexión electrónica entre las autoridades de control fronterizo,
- Información desactualizada de los registros de las empresas autorizadas y vehículos habilitados,

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

- Falta de armonización de horarios y de los procedimientos de atención en los pasos de frontera,
- Limitada difusión y utilización del tránsito aduanero internacional,
- Uso ilegal, venta y aceptación en frontera de documentos de transporte,
- Informalidad y prácticas ilegales que afectan el desarrollo del transporte internacional por carretera,
- Cultura empresarial con limitada visión sectorial y de largo plazo,
- Ausencia de posiciones consensuadas,
- Ausencia de programas y de recursos financieros para la renovación del parque automotor,
- Entorno macroeconómico dispar que afecta al sector: Combustibles, laboral, etc. (Secretaría General CAN, 2008, Pág. 12-14)

PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA CAN

En lo que respecta a la Problemática del transporte terrestre existente entre Ecuador y los demás países de la CAN es preciso que las autoridades competentes elaboren estrategias concretas de transformación cultural del sector, hacia un verdadero y efectivo transporte internacional en la Comunidad Andina como mecanismo de facilitación e integración entre los Países Miembros, así como también deben hacer énfasis en promover y coadyuvar a que los transportistas autorizados encuentren soluciones a sus problemas, para que de esta manera no perjudique el intercambio comercial.

La problemática del transporte internacional por carretera en los pasos de frontera andinos (Cuarto punto de la Agenda), fue presentada por el doctor Hermano Arciniegas Serna, quien destacó los principales obstáculos que afectan dicho servicio, precisando entre otros los siguientes:

- Ausencia de capacitación al personal de los organismos encargados del control en frontera.
- Falta de coordinación entre los entes centrales y fronterizos.

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

- Falta de difusión del ordenamiento jurídico andino de la Comunidad Andina por parte de las autoridades y de la Secretaria General de la Comunidad Andina.
- Insuficiencia de centros nacionales de atención en frontera y deficiencia de la infraestructura física en los pasos fronterizos.
- Ausencia de interconexión electrónica entre las autoridades de control fronterizo.
- Información desactualizada de los registros de las empresas autorizadas y vehículos habilitados.
- Falta de armonización de horarios y de los procedimientos de atención en los pasos de frontera,
- Limitada difusión y utilización del tránsito aduanero internacional,
- Uso ilegal, venta y aceptación en frontera de documentos de transporte,
- Informalidad y prácticas ilegales que afectan el desarrollo del transporte internacional por carretera,
- Cultura empresarial con limitada visión sectorial y de largo plazo,
- Ausencia de posiciones consensuadas,
- Ausencia de programas y de recursos financieros para la renovación del parque automotor,
- Entorno macroeconómico dispar que afecta al sector: Combustibles, laboral, etc.

Posteriormente, las delegaciones analizaron el proyecto de Reglamento Interno de la Mesa de Trabajo Binacional Ecuatoriana - peruana. (Transporte Terrestre CAN, 2012, párr. 1)

Por otra parte, se ha identificado algunas acciones que deben emprenderse a fin de enfrentar los problemas encontrados, las cuales se han identificado así:

Facilitar, simplificar y homologar los trámites y procedimientos en los pasos fronterizos, a los efectos de contribuir en el mejoramiento de la competitividad del sector, en apoyo del comercio intracomunitario.

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

También es imprescindible contar con funcionarios públicos que laboren con la transparencia.

Poner en marcha un programa que incorpore criterios empresariales y eleve la competitividad del transporte de frontera incentivando el servicio directo de transportistas a usuarios, así como también establecer el apoyo permanente a la seguridad fronteriza que garantice la libre circulación.

En lo referente a la identificación de la problemática del transporte internacional por carretera en el paso fronterizo Huaquillas-Aguas Verdes, los participantes de la Mesa de Trabajo Binacional Ecuatoriana - Peruana señalaron lo siguiente:

- Cargas originadas fuera de la región fronteriza Perú - Ecuador son transportadas por transportistas autorizados al amparo del Convenio Entre Perú y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves, denominados transportistas transfronterizos, cuyos vehículos inician y/o concluyen sus viajes fuera de esta región, incumpléndose de esta manera, tanto las disposiciones del citado Convenio como con la disposiciones de la Decisión 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera; situación que pone en desventaja a los transportistas autorizados en el marco andino, quienes tienen que cumplir con mayores exigencias que los transportistas transfronterizos para acceder y realizar la operación del transporte internacional por carretera. Se citó como ejemplo el transporte de yeso, realizado por los transportistas transfronterizos, que se origina en Lambayeque y concluye en Chimborazo o Quito y el transporte de papel que se origina en Trujillo y concluye en Guayaquil u otras ciudades ecuatorianas.
- Se mencionó que las Aduanas permiten esta práctica sin distinguir quienes son los transportistas autorizados a realizar transporte internacional por carretera de los que están autorizados a transportar al interior de la región fronteriza. Es necesario identificar y diferenciar los operadores de los dos servicios de transporte.

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

- Las Aduanas deben facilitar el uso del régimen del tránsito aduanero internacional que permita el transporte desde la aduana de origen hasta la aduana de destino sin interrupción de la operación en el paso fronterizo, salvo las excepciones consignadas en la norma comunitaria. También se mencionó que la ley aduanera ecuatoriana dispone que el Tránsito Aduanero Internacional solo puede realizarse en vehículos cerrados (contenedor o furgón), lo que contraviene la norma andina.
- El horario de atención en fronteras resulta reducido para atender al transporte internacional por carretera, que en los últimos meses de ha incrementado significativamente, solicitando que éste se homologue bilateralmente y se atienda continuamente las 24 horas.
- El control aduanero en frontera solo utiliza el canal rojo, en consecuencia, la documentación no continúa su trámite porque se tiene que bajar la carga, generando demoras y mayores costos al transportista, solicitando que se aplique el mismo tratamiento que el transporte marítimo y aéreo.
- La póliza de seguro andina debe ser aplicable también en el país de origen del transportista, recomendando la implementación de una identificación especial para los vehículos que cuentan con esta póliza a efectos de evitar demoras generadas por los controles efectuados por las autoridades competentes.
- Respecto al transporte internacional de pasajeros se indicó que, en contravención en lo dispuesto en la norma andina, se obliga al pasajero a bajar del bus para el control migratorio y que las autoridades que controlan en carretera exigen la entrega de una copia del manifiesto de pasajeros, siendo obligación del transportista solo entregarlos en el control fronterizo. También se informó que se exige a los conductores una licencia de conducir internacional en contravención de la norma que establece la validez de las licencias emitidas por los países y su reconocimiento por el otro. Finalmente se indicó que a los pasajeros que tienen una situación migratoria irregular se les exige el pago de dinero. En el lado ecuatoriano la aduana en cada control pide copia del permiso originario para sellarlo, solicitando que las autoridades

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

competentes den cumplimiento estricto a las disposiciones establecidas en la Decisión 398.

- En materia turística, la aduana de Ecuador exige una garantía onerosa que restringe la visita de turistas de terceros países con sus propios vehículos desde el 01.01.04, decisión unilateral violatoria de los acuerdos binacionales y las normas andinas.
- Existen restricciones por la circulación de vehículos por el puente internacional por la ocupación física del comercio ambulatorio y exigencia de cobros de tasas municipales indebidas (\$5.00) por la municipalidad de Huaquillas, solicitando las acciones de las autoridades competentes que resulten necesarias para garantizar el libre tránsito de vehículos por dicho puente.
- Existen demoras innecesarias para el tránsito de los vehículos que transitan sin carga, por lo que solicitan que sean atendidos en forma separada de los vehículos que van con carga; así como se agilice la atención aduanera para los primeros, dejándolos pasar durante las 24 horas del día.
- Se destacó que las autoridades peruanas y ecuatorianas no atienden a las zonas fronterizas existiendo un abandono hacia esta población en cuanto al aspecto social, servicios básicos e infraestructura, incrementando la informalidad que afecta al comercio y transporte internacional por carretera. Al respecto se planteó que se adopten las acciones necesarias para que cuando se construyan los CEBAF, los comerciantes no invadan dicha zona y ésta se tugurice al igual que el puente internacional que genera tanta congestión y no hay fluidez en el tránsito. Así mismo se recomienda que nuevo puente internacional se utilice exclusivamente para el transporte y tránsito internacional de pasajeros y carga, quedando el actual puente para el tránsito y transporte fronterizo.
- Existen demoras en la tramitación de los permisos y habilitación de los vehículos, solicitando que estos sean atendidos dentro de los plazos establecidos en la normativa comunitaria, recomendándose la elaboración y difusión y distribución de una cartilla informativa sobre los requisitos y procedimientos para estos casos y para el control fronterizo. Así mismo se

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

planteó la necesidad de reformar las Decisiones 398 y 399, a fin de establecer que la renovación de los permisos y la habilitación de los vehículos sean aceptados por el país distinto al del origen del transportista a la sola comunicación de su otorgamiento por el país de origen, incluso por medios electrónicos.

- El Ejército ecuatoriano efectúa control de pasajeros y documentos de carga, sobre la cual no tiene competencia, solicitando que las autoridades competentes hagan las gestiones para superar esta situación. (Secretaría General CAN, 2008, Pág. 12-14).

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN EL ECUADOR

En el Ecuador el transporte de carga por carretera constituye parte fundamental de la cadena de servicios de comercio y la relación que se mantienen con Colombia y Perú, en todas sus estrategias y actividades están relacionadas directamente con la competitividad del aparato y columna productiva nacional. La capacidad para desplazar mercancías de manera rápida, eficiente y económica, es determinante en la movilidad internacional entre países vecinos o cercanos geográficamente, se resalta por este motivo, su importancia en la Comunidad Andina, en el entorno sudamericano y mundial. A pesar de esto el Ecuador se ha visto involucrado en un sin número de problemas relacionado al transporte de carga y la aplicación de la normativa andina vigente.

La problemática más evidenciada de la región es la de Colombia y Ecuador las cuales afecta a los dos países de manera directa al sector transportista. Los transportistas de la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC) no permitirán que transportistas extranjeros circulen con mercadería en el interior de Colombia. Según sus representantes esto afecta a los conductores locales que deben inmovilizar las unidades de transporte por falta de trabajo, además de afectar a todos los gremios asociados con el transporte en Colombia. Para receptar los problemas y buscar una solución que hay entre el transporte pesado de Ecuador y Colombia con referencia al artículo 399, se optó por empezar reuniones de los directores de la Secretaría General de la Comunidad Andina (CAN), y los diferentes gremios privados y públicos de transporte de ambos países, con la

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

finalidad de dar sus aportes a más de denunciar varios hechos que se dieron desde que inicio la desobediencia civil, la misma que lleva adelante la Asociación de Camioneros de Colombia ACC, seccional Ipiales. Ayer representantes de la ACC dieron a conocer su descontento al no tener una respuesta pronta para acabar con el conflicto del transporte. Un grupo de conductores, cotereros, bodegueros, con cartel en mano a las afueras de la hostería, hicieron sentir sus reclamos. Las pérdidas en frontera son evidentes. Porque las mercancías ahora se las transporta vía marítima. Y también porque se dieron manifestaciones donde se agredió a choferes ecuatorianos.

El servicio de transporte de carga es restringido a través de la frontera colombo-ecuatoriana (Maldonado, 2000; Bailen y Oliveros, 1998). En 1997, los transportistas y operarios (camioneros, dueños y firmas independientes) de Colombia y Ecuador acordaron ejecutar una transferencia obligada de mercancías en la frontera (Maldonado, 2000). Este trasbordo de mercancías en la frontera benefició solamente a los ecuatorianos en el cruce de Ipiales (Colombia-Tulcán (Ecuador) (Maldonado, 2000; Ballen y Oliveros, 1998).

Este conflicto y resolución tienen características muy particulares. La decisión en la frontera local fue convenida entre camioneros y operadores del sector transporte la cual no tiene ningún reconocimiento oficial entre gobiernos a nivel nacional y supranacional en el marco de la CAN. La escasez de estudios más profundos sobre el conflicto del transporte entre Colombia y Ecuador es notable. Los estudios de Bailen y Oliveros (1998) y Maldonado (2000), ambos comisionados por la CAN, describieron los problemas brevemente con más énfasis en los aspectos operacionales que en el papel del trabajador y las consecuencias del conflicto. Este estudio demostró que las disputas entre camioneros están también presentes en otros puntos o cruces fronterizos de la región andina. El estudio de este caso ha conllevado a identificar una serie de aspectos predominantes en el lugar como son falta de organización laboral en el sector transporte, informalización del servicio y su práctica, aunado a las pobres condiciones laborales que enfrentan los trabajadores en el servicio internacional de carga. (Rosalba Linares, Actores

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

sociales y nuevos movimientos, Conflictos en el transporte de carga internacional. GEOENSEÑANZA. Vol.8-2003 (1). p. 67-82 75).

El Transporte Internacional Andino por Carretera ha reflejado la existencia de grandes diferencias en las políticas nacionales de los países que lo integran. En la VII Reunión Extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), que tuvo lugar en la ciudad de Manta - Ecuador en febrero de 2004, se destaca el espíritu de entendimiento y deseo de las autoridades nacionales competentes, así como del sector privado transportista y generador de carga para superar la problemática existente. A pesar de las voluntades reflejadas es normal encontrar un ambiente de escepticismo en todos los sectores, niveles y latitudes, por cuanto cualquier iniciativa tendrá que cargar con el lastre del tiempo, de propuestas anteriores sin resultados y tendrá que depender de la suma de voluntades políticas, económicas, sociales, gremiales, etc. Para este propósito es necesario que los actores sean conscientes, que lograrlo requiere un esfuerzo e involucra costos que serán retribuidos incomparablemente. Si se conoce el beneficio y se trabaja en la búsqueda de su interés particular, la suma de estos esfuerzos generará un bien común. (Subdirección Logística de Exportación, 2008, p. 3)

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE TULCÁN-IPIALES

El paso de frontera Tulcán-Ipiales, que vincula a Ecuador con Colombia, es la única conexión operable por carretera entre estos dos Países. En esta zona, el límite internacional tiene su expresión física en el Rio Carchi que toma el nombre de Guaitara a su paso por el Puente Internacional de Rumichaca.

La evolución de integración fronteriza con Colombia se inicia con la suscripción del acta de Rumichaca en el año de 1966 (PICO. 2011, pág. párr. 2), la cual tiene en sus principales objetivos llevar adelante el proceso de acercamiento en el ámbito fronterizo y binacional entre los dos países y lograr una integración económica andina.

Debido a que se ha presentado una notable reactivación del comercio en el país por la frontera Colombo-Ecuatoriana en los 5 últimos años, se determina que Colombia se

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

convierte en uno de nuestros principales socios comerciales, dando como beneficio no solo a los comerciantes, sino que también permite el crecimiento del servicio de transporte de carga.

En lo relacionado al transporte de carga entre Tulcán-Ipiales. El transporte de carga por carretera es una de las actividades que genera recursos muy importantes para el país, ya que no hay que olvidarse que en esencia es un transporte pesado de servicios; alguien está utilizando siempre y pagando por ello dicho servicio considerando que utiliza mano de obra en cantidad y que indirectamente genera ingresos significativos a empresas y personas que están realizando todos los días alguna actividad relacionada con este sector, proporciona más fuentes de trabajo y de esta manera contribuye al desarrollo del país. Generando también ingresos significativos a estaciones de combustible, fabricantes y comerciantes de llantas, lubricantes, repuestos; mecánicos profesionales y artesanales, servicio de hoteles, comidas y otros en los pueblos más remotos del país, así como también a otras empresas y personas que están realizando todos los días alguna actividad relacionada con este sector. Todos los sectores están relacionados con el transporte pesado, pues exportadores, industriales, farmacéuticos, embotelladores, comerciantes, supermercados, productos agrícolas, ganaderos, constructores y demás, tan transportar su materia prima, productos semi - elaborados o bienes minados a los diferentes mercados de consumo. El transporte en el Ecuador puede ser una actividad que, expuesta a infinidad de riesgos, trata de caminar o de la economía moderna. Es indiscutible que el acelerado crecimiento del parque automotor del transporte de carga pesado durante el período 1992-2001, aumentó a una tasa promedio anual del 5.77%. (Mejía, Jácome, 2008, pág. 27-29).

Según (Coto y López) en su libro Impacto de la nueva economía sobre el transporte se evidencia un gran efecto de la nueva economía del transporte sobre las actividades de producción y distribución, por lo que un punto crítico que se presenta en la ciudad de Tulcán, en la actualidad es que no se conoce cuantas personas y/o familias dependen de la actividad del transporte de carga en el cantón Tulcán, y que incidencia tiene en la economía de la sociedad tulcanesa, datos que

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

sirven de base para la toma de decisiones en busca de propuestas que lleven al adelanto del sector y de la economía de la provincia.

En lo relacionado a la problemática de transporte de carga entre Tulcán e Ipiales se puede destacar que ha existido diversos aspectos que han provocado discordia entre los actores de las dos ciudades, en lo relacionado a operaciones de transporte, medios de transporte y aplicación de la normativa andina vigente.

El servicio de transporte de carga es restringido a través de la frontera colombo-ecuatoriana (Maldonado, 2000; Bailen y Oliveros, 1998). En 1997, los transportistas y operarios (camioneros, dueños y firmas independientes) de Colombia y Ecuador acordaron ejecutar una transferencia obligatoria de mercancías en la frontera (Maldonado, 2000). Este trasbordo de mercancías en la frontera benefició solamente a los ecuatorianos en el cruce de Ipiales (Colombia)-Tulcán (Ecuador) (Maldonado, 2000; Bailen y Oliveros, 1998). Este conflicto y resolución tienen características muy particulares. La decisión en la frontera local fue convenida entre camioneros y operadores del sector transporte la cual no tiene ningún reconocimiento oficial entre gobiernos a nivel nacional y supranacional en el marco de la CAN. La escasez de estudios más profundos sobre el conflicto del transporte entre Colombia y Ecuador es notable. Los estudios de Bailen y Oliveros (1998) y Maldonado (2000), ambos comisionados por la CAN, describieron los problemas brevemente con más énfasis en los aspectos operacionales que en el papel del trabajador y las consecuencias del conflicto. Este estudio demostró que las disputas entre camioneros están también presentes en otros puntos o cruces fronterizos de la región andina. El estudio de este caso ha conllevado a identificar una serie de aspectos predominantes en el lugar como son talla de organización laboral en el sector transporte, informalización del servicio y su práctica, aunado a las pobres condiciones laborales que enfrentan los trabajadores en el servicio internacional de carga. (Linares, GEOENSEÑANZA. Vol.8-2003 (1). p. 67, 82 75).

COMERCIO Y NEGOCIO N°2

Dinámica económica de frontera

BIBLIOGRAFÍA

- Comunidad Andina de Naciones (CAN) (1997). Decisión 399:
Transporte Internacional de Carga por Carretera, Reemplazo Decisión 257 (Vol. Año XIII). Lima: - Publicación de la Comunidad Andina de Naciones.
- Carbaugh, R. (2009). Economía Internacional. México, D.F.: Cengage Learning Editores.
- COPCI. (2011). Reglamento del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones. Quito: Editora Nacional.
- Coto y López, V. (2007). Impacto de la nueva economía sobre el Transporte. Bilbao: Fundación BBVA.
- Hill, C. (2007). Negocios Internacionales. México, D.F.: McGraw-Hill Interamericana Editores
- ÍNEC. (2010). Censo Nacional de Vivienda. Ecuador.
- Krugman, P., & Obstfeld, M. (2006). Economía Internacional. Madrid: Pearson.
- Mendieta J C y Perdomo, J. A. (2005). Fundamentos de la Economía del Transporte: Teoría,
Metodología y análisis de la Política.
- Pico. G. (30 de 05 de 2011). Centro Andino de Integración. Recuperado el 10 de 08 de 2012, de <http://centroandinodeintegracion.org/2011/05/30/integracion-fronteriza-colombia-ecuador/?like=1>
- Rus, G. (2003). Economía del Transporte (II ed.). (a. bosch, Ed.) Barcelona, España: Antoni BoschEditores.
- Steinberg, F. (2004). La Nueva Teoría del Comercio Internacional.
Madrid: Eumed.net.