

# Sistematización de la visión holística de la Gestión Coordinada de Fronteras en el MERCOSUR

Instituto Procomex



WORLD BANK GROUP

**Procomex**  
*Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior*

---

Las opiniones expresadas en este informe son de los autores y no representan necesariamente las del Grupo Banco Mundial ni las de ninguna agencia en particular, aunque los hallazgos y recomendaciones fueron revisados exhaustivamente por los representantes del Mercosur.

# Resumen Ejecutivo

## Estudio Gestión Coordinada de Fronteras en el Mercosur

El proyecto de Gestión Coordinada de Fronteras en el MERCOSUR, una iniciativa del Comité Técnico Número 2 del MERCOSUR (CT2) con el apoyo técnico y financiero del Grupo Banco Mundial, busca abordar y solucionar desafíos fronterizos de manera pionera en la región mediante el compromiso y activa participación de los actores del sector público y privado en el análisis y mapeo exhaustivo de las fronteras escogidas. La metodología constó de tres etapas: una fase virtual con representantes del sector privado, una fase presencial y bilateral en cada frontera, y una validación virtual final de los mapas de procesos realizados para la exportación e importación. Participaron 568 representantes de 274 empresas, 49 asociaciones empresariales y 266 representantes de 41 organismos públicos. Este trabajo es el resultado del consenso entre el sector privado y el sector público representado por las centenas de participantes que han contribuido con su conocimiento técnico a la elaboración de este informe. Han sido centenares de horas de trabajo incansable de todos estos actores, sin los cuales no sería posible haber elaborado este informe. Cada desafío apuntado y propuesta de solución parte de un análisis detallado del sector público y privado así como del consenso de estos mismos actores. El diagnóstico identificó cuellos de botella y oportunidades de mejora, clasificándolos en niveles MERCOSUR, nacional (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y específicos por cada una de las 10 fronteras analizadas, con el fin de mejorar la eficiencia y armonización de procesos y normativas en la región.

Se identificaron 9 desafíos principales con impactos significativos a nivel MERCOSUR, que representan los principales cuellos de botella en la gestión coordinada de fronteras en la región, además de numerosas oportunidades de mejora. La causa raíz de los desafíos principales se centra en la falta de infraestructura fronteriza adecuada y la necesidad de mejoras en normativas, de sistemas, procedimientos y recursos humanos. Para cada oportunidad de mejora se colocaron posibles plazos de implementación (corto, medio y largo plazo). Adicionalmente, para cada oportunidad de mejora a nivel MERCOSUR incluye ejemplos de buenas prácticas internacionales que ilustran los beneficios de una gestión fronteriza coordinada y armonizada, estas buenas prácticas se colocan a modo de referencia, llevando en consideración que existen otras iniciativas que podrían ser consideradas.

Entre las recomendaciones destacadas para la Gestión Coordinada de Fronteras en el MERCOSUR se clasifican en A) Inversiones necesarias para el desarrollo:

1. *Mejora de Infraestructura en Puntos de Frontera: Este punto es crítico para avanzar en la implementación de las propuestas de solución, es necesario que sea definido un estándar mínimo común a nivel MERCOSUR, a partir del cual será posible elaborar un plan de*

*inversiones que permita priorizar los locales/puntos de frontera en los cuales actualmente la infraestructura impide el control efectivo de las mercancías y operaciones. A través del diagnóstico se identificaron desafíos en los 10 puntos de frontera que impactan de forma transversal en la gran mayoría de cuellos de botella identificados en cada país. Por ejemplo pavimentación de los estacionamientos, oficinas para servidores y operadores, scanners, etc.*<sup>1</sup>

2. *Implementación de Sistemas Tecnológicos:* Adopción de tecnología y plataformas digitales integradas que permitan controles *paperless*, dándole agilidad a los procesos, este punto está estrechamente relacionado con la mejora de la infraestructura ya que para la implementación de sistemas que atiendan la realidad de las operaciones es necesario proporcionar a los agentes las herramientas que permitan su utilización y acción efectiva. Un ejemplo concreto que este trabajo ha permitido identificar es la importancia de adoptar tecnología/sistemas que permitan el envío de datos migratorios integrados, compartir información de inspecciones no intrusivas como escáneres, así como intercambiar datos de transporte y carga entre países del MERCOSUR.

#### B) Recomendaciones de políticas públicas

1. *Coordinación de Procesos y Normativas:* Existen diversos aspectos que requieren la Armonización de procesos y normativas a nivel regional, como por ejemplo los horarios en fronteras, las estandarización de las tarifas a nivel MERCOSUR, así como la modificación de normativas nacionales que atiendan a la realidad regional.
2. *Dotación, Formación y Capacitación del Personal:* Implementación de programas de formación continua para el personal de control, ya que se reflejó en los trabajos de diagnóstico que se implementan normas a nivel nacional que en algunos casos no son aplicadas en frontera o casos en que buenas prácticas son aplicadas en otros locales y no son compartidas con los profesionales en frontera.
3. *Trabajo Conjunto y Capacitación del Sector Privado:* Es fundamental colaborar con el sector privado de los países del MERCOSUR para desarrollar propuestas consensuadas que aborden los cuellos de botella que afectan a ambos sectores, público y privado. La capacitación específica de los diversos stakeholders de la cadena logística es crucial, ya que ellos desempeñan un papel importante en la mejora de los procesos y la eficiencia del flujo de liberación de carga en frontera. Este enfoque colaborativo y los programas de capacitación asegurará que las soluciones sean prácticas y efectivas, beneficiando a todos los actores involucrados en el comercio exterior y agilizando el comercio transfronterizo.

---

<sup>1</sup> Los detalles específicos sobre estas necesidades se encuentran descritos en cada uno de los puntos de fronteras analizados.

Establecer una política común para el control migratorio de los transportistas que facilite el control y el flujo expedito a través de las fronteras. Para ello se puede considerar desde un registro previo de conductores, información previa sobre viajes de forma digital, identificación automática con biometría, entre otros.

A nivel país, se identificaron oportunidades de mejora específicas en el ámbito nacional, es decir, desafíos que impactan todos los puntos de frontera del país objeto del análisis. En Argentina, se encontraron 24 desafíos y se propusieron 19 soluciones. En Brasil, se identificaron 37 desafíos y se plantearon 17 soluciones. Paraguay presentó 25 desafíos con 23 soluciones propuestas, mientras que en Uruguay se detectaron 18 desafíos y se sugirieron 17 soluciones. Estos hallazgos subrayan la diversidad y complejidad de los problemas a nivel nacional, así como la necesidad de adoptar enfoques específicos para mejorar la eficiencia y coordinación en la gestión de fronteras en cada país.

Para facilitar el análisis y la clasificación de desafíos y propuestas de solución, se desarrolló una herramienta interactiva utilizando Power BI. Esta herramienta permite visualizar de manera clara y dinámica los datos recopilados, facilitando la identificación y priorización de los problemas y las soluciones propuestas. Puede accederse a esta herramienta a través del siguiente [enlace](#)<sup>2</sup>.

Estas conclusiones macro, extraídas del análisis estadístico de las principales causas raíz de las decenas de cuellos de botella identificados en los cuatro países del MERCOSUR, subrayan varios puntos críticos. Primero, es esencial transformar simultáneamente los procesos y normativas junto con el desarrollo de la infraestructura, ya que una sin la otra es ineficaz. La infraestructura adecuada debe integrarse con mejoras en los sistemas, normativas y procedimientos para lograr una gestión fronteriza coordinada y eficiente. Además, es fundamental avanzar en el desarrollo de sistemas con lenguajes de datos integrados en el MERCOSUR, lo que permitirá una mayor armonización y eficiencia en el intercambio de información y en los procesos transfronterizos. Asimismo, se enfatiza la importancia de invertir en recursos humanos capacitados para los órganos de control públicos. Solo con un enfoque integral que abarque tanto la infraestructura como los recursos humanos y los sistemas de datos, se podrá alcanzar una verdadera optimización de la gestión fronteriza que beneficie al comercio exterior y a todos los actores involucrados.

Este trabajo se presenta como una herramienta estratégica para la facilitación del comercio y la integración efectiva de los países del MERCOSUR, basándose en un análisis riguroso y en el consenso entre el sector público y privado. La adopción de las propuestas de solución fortalecerá la cohesión y competitividad del bloque regional, promoviendo un comercio exterior más eficiente y coordinado.

---

<sup>2</sup><https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiYjYzOGMyMTctOGUzYy00ZDdhLTg0NzctNjUxZDlmNDQ5MjMzIiwidCI6ImE4NzgxM2Y0LWEzN2MtNGJmYi05NzVILWE4NzNhZjA2NjhhOSJ9>

## Un agradecimiento especial

El Proyecto de Gestión Coordinada de Fronteras en el Mercosur ha sido una iniciativa trascendental y pionera en la región que destaca la importancia de la cooperación y coordinación regional para la mejora de la gestión de las fronteras. Este proyecto ha sido posible gracias a la suma de esfuerzos entre las aduanas de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, junto con el apoyo financiero del Banco Mundial. Algunos aspectos importantes que han contribuido al resultado de este Trabajo son:

- **Colaboración Público-Privada:** Uno de los pilares del éxito de este proyecto ha sido el incondicional apoyo del sector privado de estos países. De manera voluntaria, las empresas han contribuido con su conocimiento y experiencia para describir en profundidad los procesos de comercio exterior. Este enfoque ha permitido identificar los cuellos de botella y proponer soluciones de consenso, con el objetivo de facilitar el flujo de carga y el tránsito diario en las fronteras del Mercosur, siempre buscando una visión eficiente y agilizada de los procesos.
- **Implicación y Coordinación:** El trabajo realizado ha sido fruto de una estrecha coordinación entre los sectores público y privado, logrando un consenso significativo en la identificación de problemas y soluciones viables. Esta colaboración ha involucrado a un total de 568 representantes de 274 de empresas de los diferentes eslabones de la cadena logística y 49 asociaciones y gremios empresariales, 266 representantes de 41 órganos públicos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. La implicación de los órganos de control, principalmente en ámbitos agropecuarios, de salud, transporte y migraciones, ha sido imprescindible para alcanzar los resultados positivos del proyecto. La contribución de estas entidades ha garantizado un enfoque integral y eficiente en la gestión fronteriza.
- **Visión Holística y Ruta Realista:** El proyecto aporta una visión holística que permite trazar una hoja de ruta factible y realista para avanzar en la gestión coordinada de fronteras en el Mercosur. Este enfoque integral no solo optimiza la eficiencia operativa, sino que también fomenta la confianza entre las comunidades privadas y públicas, destacando el valor del trabajo colaborativo y sincero en pro de la mejora del comercio exterior.
- **Compromiso y Éxito:** El éxito de este proyecto es un testimonio del compromiso de todas las partes involucradas. Sin su dedicación y esfuerzo, no habría sido posible alcanzar los resultados logrados. Se merece un reconocimiento especial a las siguientes Entidades de Clase que han colaborado intensamente en la divulgación, convocatoria y financiación de las reuniones en frontera, lo que ha sido crucial para el éxito del proyecto:

---

Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Cargas de Gualeguaychú, la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), la Unión Industrial Argentina (UIA), la Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), la Federação dos Despachantes Aduaneiros do Brasil (FEADUANEIROS), la Associação Comercial e Industrial de Foz do Iguaçu (ACIFI), la Cámara de Industrias del Uruguay (CIU), la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU), Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay, la Cámara de Importadores del Paraguay (CIP), la Unión Industrial Paraguaya (UIP), la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO) y la Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre entre otras.

En conclusión, el Proyecto de Gestión Coordinada de Fronteras en el Mercosur es un hito importante que demuestra cómo la cooperación regional y la colaboración entre sectores pueden superar desafíos comunes. Este logro no solo fortalece las relaciones entre los países miembros, sino que también sienta las bases para un crecimiento económico sostenido y un desarrollo social inclusivo en el Mercosur.

## Sumario

<b>Resumen Ejecutivo</b> .....	<b>3</b>
<b>Un agradecimiento especial</b> .....	<b>6</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>9</b>
<b>¿Cómo leer este informe?</b> .....	<b>18</b>
<b>Metodología</b> .....	<b>21</b>
<b>Resultados tangibles: trazando una verdadera gestión coordinada de fronteras</b> .....	<b>24</b>
<b>CAPÍTULO 1- Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras en el MERCOSUR</b> .....	<b>27</b>
Oportunidades de mejora y propuestas de soluciones en el MERCOSUR.....	28
<b>CAPÍTULO 2 - Principales oportunidades de mejora específicas por país</b> .....	<b>76</b>
Principales oportunidades de mejora específicas para Argentina.....	76
Principales oportunidades de mejora específicas para Brasil.....	107
Principales oportunidades de mejora específicas para Paraguay.....	145
Principales oportunidades de mejora específicas para Uruguay.....	168
<b>CAPÍTULO 3 - Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras por punto de frontera</b> .....	<b>199</b>
FRONTERA: Foz do Iguazú (Brasil) y Ciudad del Este (Paraguay).....	200
FRONTERA: Gualaguaychú (Argentina) y Fray Bentos (Uruguay).....	217
FRONTERA: Posadas (Argentina) - Encarnación (Paraguay).....	231
FRONTERA: Chuí (Brasil) – Chuy (Uruguay) .....	251
FRONTERA: Paso de los Libres (Argentina) – Uruguaiana (Brasil).....	279
FRONTERA: Concordia (Argentina) - Salto (Uruguay) .....	315
FRONTERA: Iguazú (Argentina) - Foz do Iguazu (Brasil).....	329
FRONTERA: Puerto Falcón (Paraguay) - Clorinda (Argentina).....	341
FRONTERA: Guaira/Mundo Novo (Brasil) - Salto de Guairá (Paraguay) .....	352
FRONTERA: Jaguarão (Brasil) - Rio Branco (Uruguay) .....	378
<b>ANEXO A - Mapas por punto de frontera</b> .....	<b>391</b>
<b>ANEXO B - Indicadores de desempeño en frontera</b> .....	<b>393</b>
<b>ANEXO C - Aplicación de estándares internacionales en operaciones fronterizas</b> .....	<b>408</b>
<b>ANEXO D - Fotografías Infraestructura en Las Fronteras</b> .....	<b>412</b>



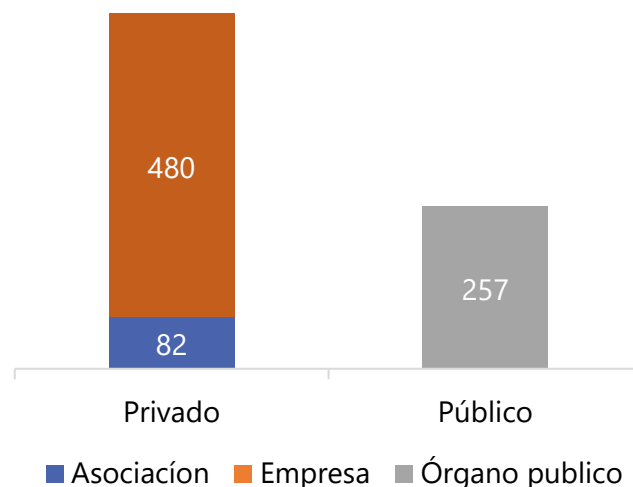
## Introducción

Este informe tiene como objetivo presentar un análisis detallado de los desafíos y propuestas de solución identificados durante un exhaustivo trabajo de mapeo con actores clave del sector público y privado en los 10 puntos de frontera seleccionados por el Comité Técnico Nr. 2 del MERCOSUR para realizar el mapeo presencial:

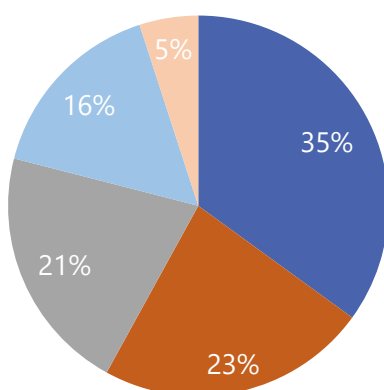
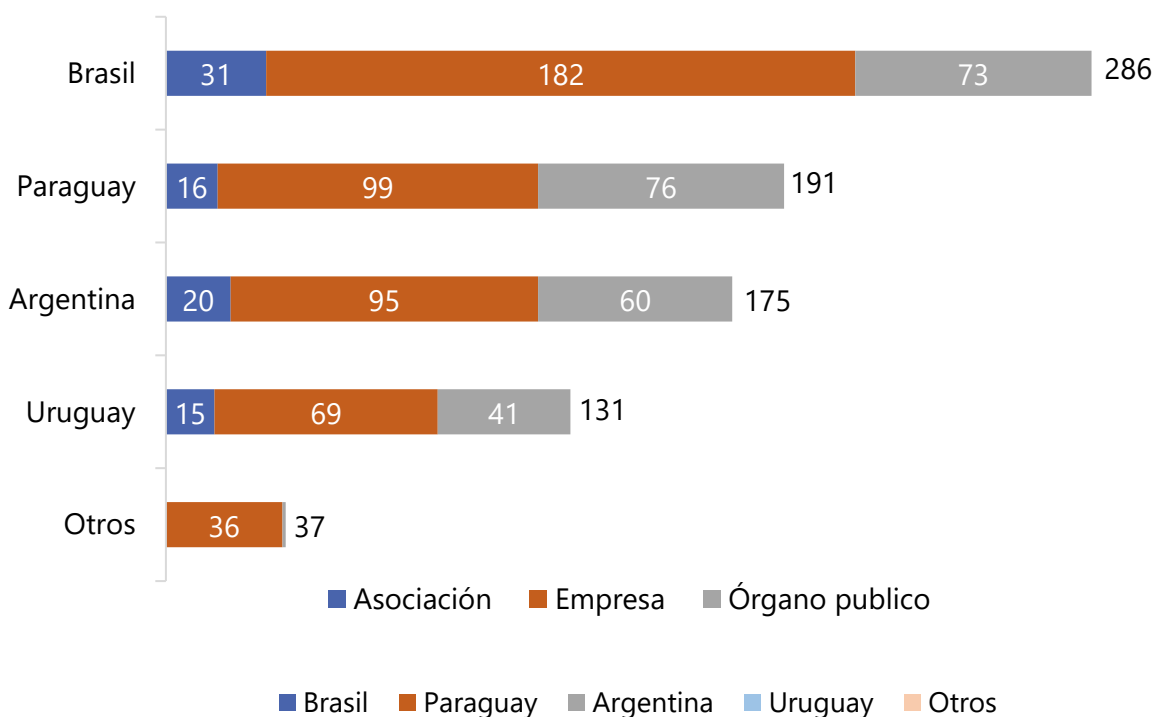
Presencial	Virtual
<ul style="list-style-type: none"><li>● Foz do Iguazu - Ciudad del Este</li><li>● Gualeguaychú - Fray Bentos</li><li>● Posadas - Encarnación</li><li>● Chuí - Chuy</li><li>● Uruguiana - Paso de los Libres</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Concordia - Salto</li><li>● Iguazú - Foz do Iguazu</li><li>● Puerto Falcón - Clorinda</li><li>● Guáira/Mundo Novo - Salto de Guairá</li><li>● Jaguarão - Rio Branco</li></ul>

El análisis de las fronteras se realizó en tres etapas, durante los meses de Febrero a junio de 2024, siendo la primera desarrollada de forma virtual con la participación exclusiva de representantes del sector privado. La segunda etapa fue realizada de forma presencial y bilateral en cada una de las fronteras. La tercera etapa fue realizada de forma exclusivamente virtual en las 5 nuevas fronteras en las cuales se realizó el diagnóstico, este trabajo permitió validar hallazgos identificados en el trabajo presencial e incorporar desafíos y propuestas específicas a las realidades de estas fronteras. De todas las reuniones participaron 568 representantes de 274 de empresas de los diferentes eslabones de la cadena logística y 49 asociaciones y gremios empresariales, 266 representantes de 41 órganos públicos.

Participantes



## Participantes



Este trabajo, realizado con un enfoque colaborativo y participativo para el diagnóstico de las fronteras de forma bilateral y conjunta trajo, además de beneficios tangibles, ganancias intangibles. La posibilidad de exponer los principales desafíos y buscar soluciones en conjunto, considerando las limitaciones y oportunidades existentes, generó un intercambio de experiencias y conocimientos enriquecedores para todos los involucrados, tanto del sector público como del privado. Este trabajo permitió visualizar el proceso de manera holística y sistémica, poniendo en el centro del análisis la realidad específica de este contexto y valorando los esfuerzos realizados diariamente por los actores del sector privado y los funcionarios públicos. Aun cuando las realidades fronterizas son diferentes, una vez realizado el análisis, diagnóstico y clasificación de los desafíos y oportunidades de mejora por medio de la estructuración de las informaciones obtenidas, fue posible clasificar los problemas según su ámbito de influencia: nacional, regional (MERCOSUR) y específico de cada frontera.

---

En el análisis de las estadísticas y gráficos, resultantes de la información recopilada en este estudio, se han definido tres secciones clave para entender mejor los cuellos de botella y su impacto en diferentes niveles: MERCOSUR, país y local.

### **Diagnóstico MERCOSUR**

La primera división se centra en el bloque MERCOSUR, identificando aquellos cuellos de botella que tienen un impacto mayor o directo en cualquiera de los países miembros. Estos desafíos han sido detectados en todas las fronteras mapeadas durante el estudio. Estos cuellos de botella son particularmente importantes porque reflejan desafíos comunes que afectan a todo el bloque y no solo a un país en particular. Este análisis ayuda a entender la necesidad de una armonización de procesos, sistemas y normativas a nivel regional. Los cuellos de botella en esta categoría suelen estar relacionados con la falta de coordinación y armonización regional, lo que dificulta el comercio fluido entre los países del MERCOSUR.

### **Diagnóstico por País**

La segunda sección agrupa los cuellos de botella identificados específicamente por cada uno de los países participantes en el estudio. Es crucial entender que los desafíos a nivel país pueden diferir significativamente de los problemas identificados a nivel regional (MERCOSUR). En este contexto, los cuellos de botella suelen estar más vinculados a los procedimientos, normativas y sistemas nacionales que afectan el comercio exterior. Aunque la infraestructura sigue siendo un factor importante, a nivel de país el énfasis tiende a estar en cómo las normativas y procedimientos están implementados y coordinados internamente.

### **Diagnóstico por Frontera**

La tercera sección se enfoca en los cuellos de botella con impacto local, identificados exclusivamente en las fronteras que se han mapeado. Esta categoría es importante porque revela desafíos específicos que pueden no ser evidentes en los análisis a nivel regional o nacional. Los cuellos de botella en esta división suelen estar más centrados en la infraestructura local y en la falta de procedimientos homogéneos para manejar el flujo de camiones y mercancías. Por ejemplo, la ausencia de una infraestructura adecuada en los puntos de frontera puede resultar en demoras significativas y en la incapacidad de seguir procedimientos estándar, afectando directamente la eficiencia del comercio transfronterizo.

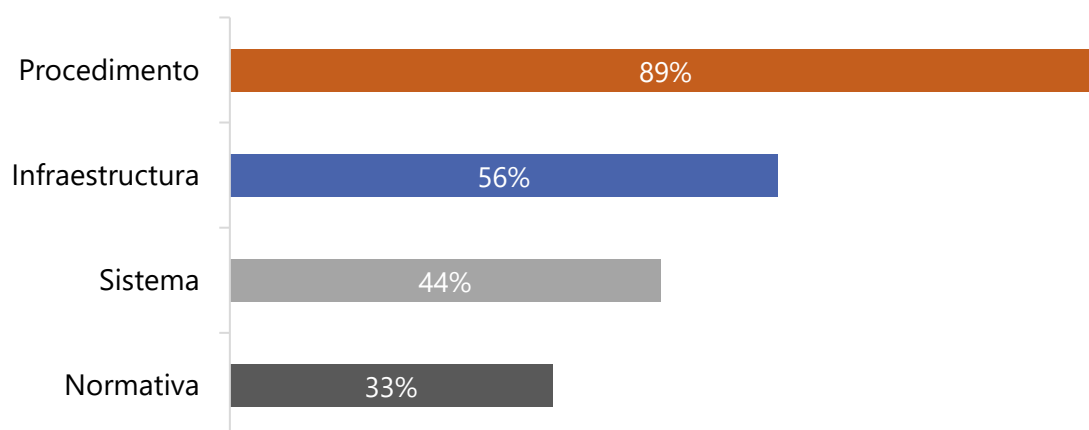
Es fundamental destacar que esta diferenciación por capítulos en el informe permiten una visualización más objetiva del origen de los desafíos. A nivel frontera, los desafíos suelen estar más relacionados con la infraestructura y los procedimientos específicos para atender el flujo de mercancías. Esto contrasta con el nivel país, donde los problemas se centran más en las normativas y procedimientos generales que regulan el comercio exterior. Por último, en el

contexto del MERCOSUR, los cuellos de botella generalmente se vinculan con la falta de armonización en los procesos, sistemas y normas entre los distintos países miembros.

En resumen, esta segregación en la presentación de estadísticas permite abordar de manera más precisa y efectiva los cuellos de botella en la gestión de fronteras, optimizando así los esfuerzos de mejora en cada nivel de análisis: regional (MERCOSUR), nacional y frontera. Las soluciones podrán ser más específicas y pertinentes, contribuyendo a un comercio exterior más eficiente y coordinado.

Los resultados del informe revelaron numerosas oportunidades de mejora en procedimientos de control y tránsito, así como en la infraestructura fronteriza. Además, proporcionaron un marco inicial para la identificación de causas raíz y la categorización de problemas en procedimientos, sistemas, normativas e infraestructuras.

Mediante este análisis fue posible realizar una evaluación holística, que retoma y profundiza en la metodología utilizada, aplicándola a los desafíos comunes de los cuatro países del MERCOSUR participantes en el estudio. En esta evaluación holística se identificaron 9 desafíos y propuestas de solución con impactos significativos a nivel MERCOSUR, los cuales representan los principales cuellos de botella en la gestión coordinada de fronteras en la región. A continuación, se presentan las principales causas raíz de estos desafíos:



Es importante destacar que entre las causas raíz, la infraestructura representa el cuello de botella principal, es decir, impacta todos los desafíos sean estos de procedimiento, normativos o de sistema. Sin embargo, la infraestructura por sí sola no es una causa raíz única cuando nos referimos a la gestión coordinada de fronteras. Pese a la importancia de contar con una infraestructura adecuada, incluyendo el desarrollo e implementación de las Áreas de Control Integrado, de nada sirve tener una infraestructura ideal si los procesos internos no son coordinados y realizados de manera eficaz y eficiente, coordinando esfuerzos entre los órganos de control de cada país fronterizo. Además, los sistemas y procedimientos afectan significativamente a las demoras, generando retrasos y aumentando los costos.

Un punto crucial que merece ser subrayado es que, aun con una infraestructura adecuada, sin los debidos recursos humanos la eficiencia y agilidad en los procesos puede verse perjudicada de manera inevitable. Es imperativo que los órganos de control dispongan del personal cualificado necesario para gestionar las fronteras de manera efectiva.

En resumen, es crucial que sea abordada la necesidad de mejorar o desarrollar la infraestructura necesaria, pero sin obviar que este desafío debe ir de la mano con mejoras en las normativas, sistemas, procedimientos y recursos humanos. El desarrollo de una infraestructura eficiente es un paso esencial, pero debe complementarse con procesos coordinados, recursos tecnológicos avanzados y personal cualificado para alcanzar una verdadera gestión coordinada de fronteras que fomente el comercio exterior.

Como se ha detallado, este estudio está dividido en tres capítulos, uno de los cuales se centra en identificar los cuellos de botella por país (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), señalando los desafíos recurrentes en diferentes fronteras de un mismo país. A partir del análisis, se ha deducido lo siguiente:

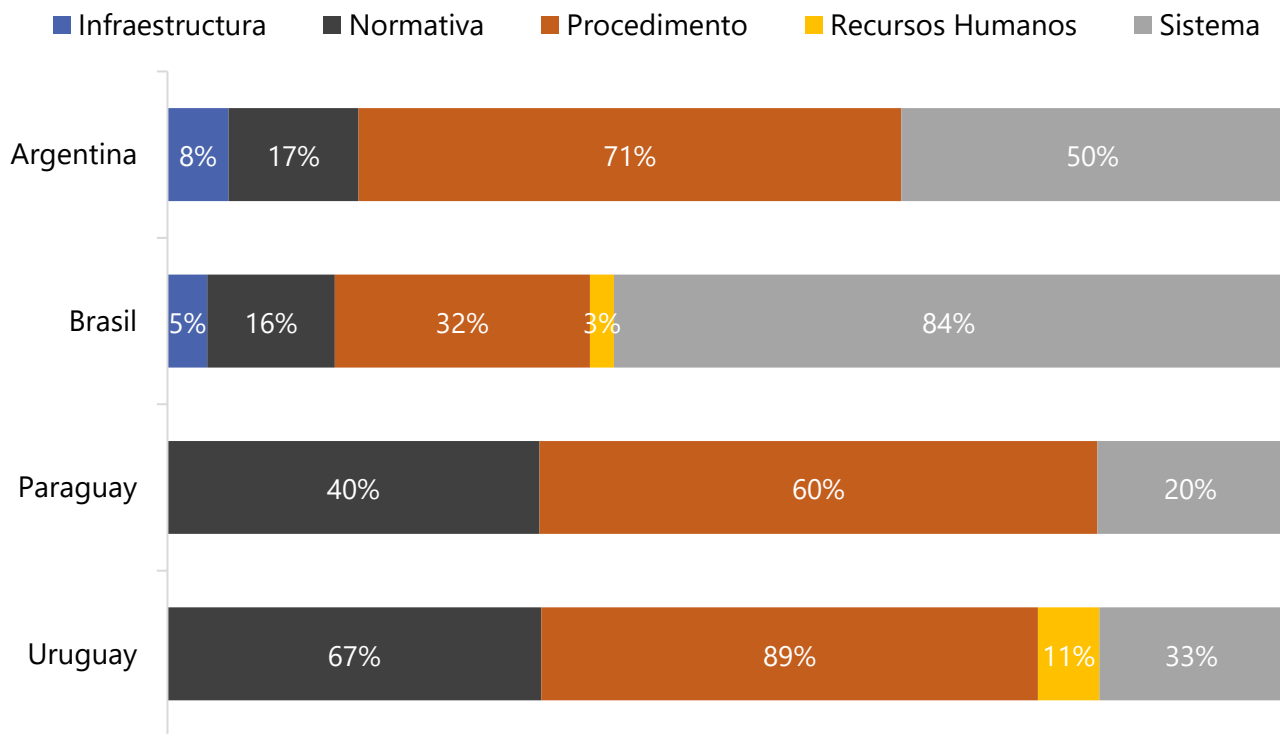
#### **1. Desafíos Nacionales Recurrentes:**

- *Falta de Armonización de Procedimientos:* Variabilidad en los procedimientos administrativos y operativos a lo largo del país que impide una gestión coordinada eficiente en las fronteras.
- *Ausencia de Sistemas Adecuados:* Falta de sistemas tecnológicos avanzados que faciliten la integración y coordinación a nivel nacional.
- *Normativas Desactualizadas:* Las regulaciones no han evolucionado conforme a las necesidades operativas modernas, lo que dificulta una gestión armonizada.

#### **2. Infraestructura y Recursos Humanos:**

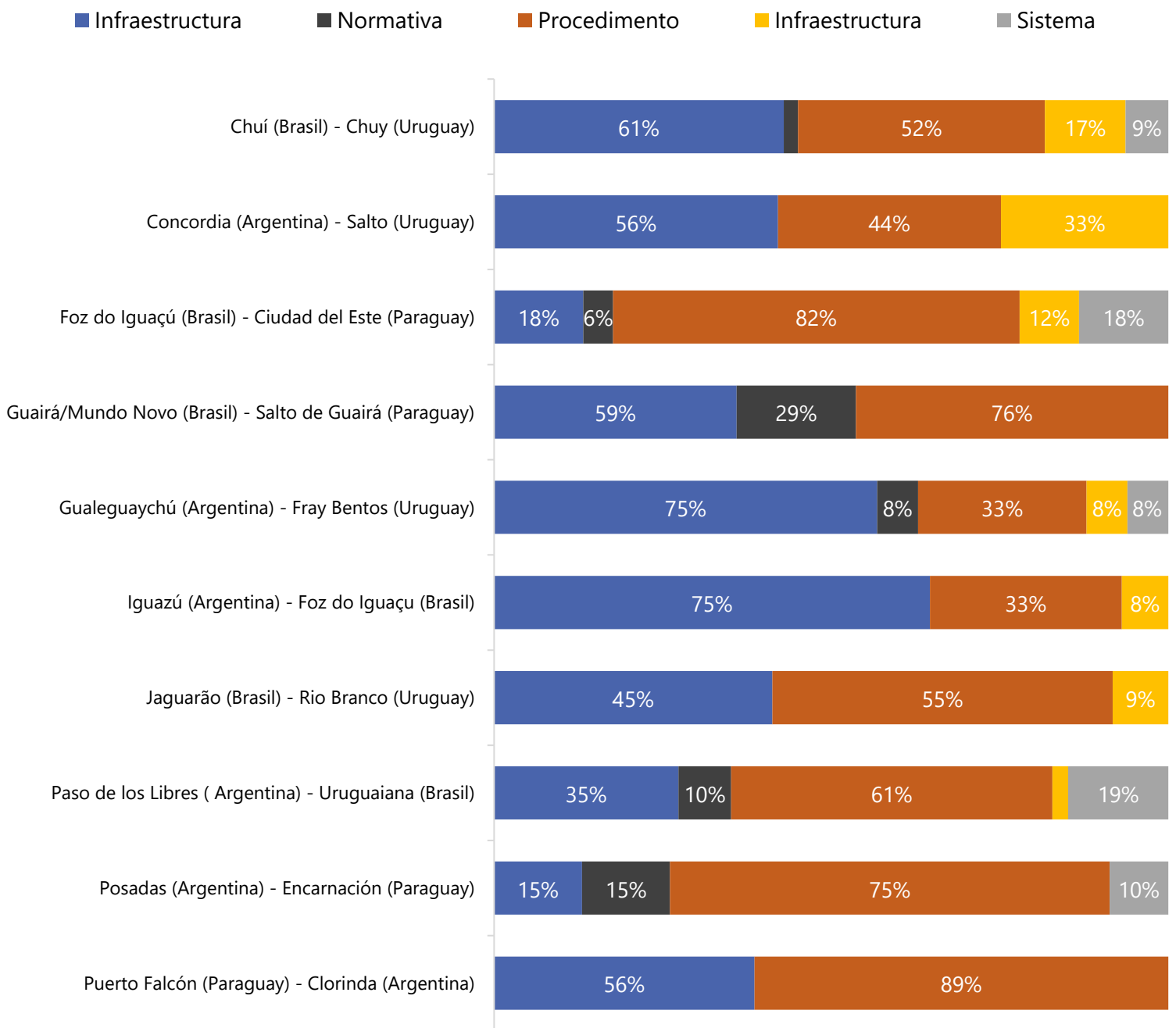
- *Carácter Local de la Infraestructura:* Los desafíos relacionados con la infraestructura suelen ser locales, afectados puntualmente en ciertas fronteras, más que un problema generalizado del país. Las estadísticas reflejan menos impacto de la infraestructura a nivel nacional.
- *Distribución de Recursos Humanos:* Los recursos humanos tienden a estar distribuidos de manera desigual, con mayores concentraciones en capitales o ciudades principales y menos personal en las fronteras. Esto hace que, a nivel nacional, la falta de recursos humanos no aparezca como un desafío significativo en las estadísticas.

Es crucial abordar los desafíos a nivel de armonización de procedimientos y actualización de normativas para mejorar la gestión fronteriza. Sin embargo, aunque la infraestructura y los recursos humanos son esenciales, sus deficiencias no se reflejan significativamente en las estadísticas nacionales debido a su naturaleza más localizada y específica. En el análisis por país, en total, se pudieron identificar los siguientes resultados:



El estudio ha revelado que, a nivel de fronteras específicas, se observa un mayor porcentaje de cuellos de botella cuya causa raíz se debe a una ineficiencia en la infraestructura y una falta de recursos humanos. Esto se contrapone al análisis a nivel nacional, donde estos factores no son tan significativos. En las fronteras, la interdependencia entre la infraestructura y la disponibilidad de personal capacitado es alta. La infraestructura adecuada y la presencia de personal calificado son cruciales para el manejo eficaz y eficiente de cruces fronterizos, y su ausencia puede causar demoras significativas y reducir la capacidad operativa en esas áreas críticas.

A nivel de los puntos de frontera bajo análisis, siendo 10 en total (5 presenciales y 5 virtuales), se observaron los siguientes resultados:



La identificación de 274 oportunidades de mejora y 218 propuestas de solución con 347 acciones en el informe subraya la complejidad y diversidad de los problemas, así como la necesidad de soluciones colaborativas y bien estructuradas. Este informe refleja un análisis holístico de los desafíos y propone soluciones para orientar la toma de decisiones a nivel de política pública, considerando tanto los ítems comunes como aquellos prioritarios.

Los hallazgos de este análisis demuestran que, a pesar de los avances significativos en la modernización de procedimientos y normativas a nivel regional, persisten desafíos críticos. La

implementación desigual de estas mejoras y la persistencia de prácticas documentales obsoletas continúan generando cuellos de botella. Además, la falta de coordinación entre los organismos de control a nivel nacional y bilateral es una barrera crítica para la facilitación del comercio eficiente.

Para abordar estos desafíos, es esencial clasificar y priorizar los temas relevantes a nivel regional, presentando propuestas de solución concretas y viables. Estas soluciones están diseñadas para ser insumos prácticos para los tomadores de decisiones en cada país del MERCOSUR, promoviendo una gestión coordinada y eficiente de las fronteras. El análisis destaca la necesidad de mejorar no solo la infraestructura sino también los procedimientos, normativas y recursos humanos, asegurando una implementación efectiva a todos los niveles.

En resumen, entre las principales recomendaciones que se desarrollan a lo largo del conjunto de desafíos encontrados, es posible destacar siete acciones imprescindibles para el éxito de la Gestión Coordinada de Fronteras en el Mercosur:

**Mejora de Infraestructura en Puntos de Frontera:** La falta de infraestructura adecuada sigue siendo un cuello de botella considerable. Se recomienda que sean definidos requisitos y estándares mínimos comunes a nivel MERCOSUR para que se puedan crear planes de inversiones acordes para su cumplimiento. Estas infraestructuras deben considerar mejoras graduales en los procedimientos y una gestión coordinada que permitan un flujo expedito.

1. **Coordinación de Procesos y Normativas:** Es vital armonizar los procesos y normativas a nivel regional. La falta de armonización es uno de los principales obstáculos identificados. La adopción de estándares comunes puede facilitar el comercio transfronterizo y reducir las barreras operativas.
2. **Formación y Capacitación del Personal:** La disponibilidad de recursos humanos cualificados es crítica. Se recomienda implementar programas de formación y capacitación continua para el personal de los organismos de control, garantizando así que los procedimientos se realicen de forma eficaz y eficiente.
3. **Implementación de Sistemas Tecnológicos Avanzados:** La adopción de tecnología avanzada y la interconexión de sistemas entre los países miembros pueden mejorar significativamente la eficiencia de los procedimientos aduaneros y de control fronterizo. Es fundamental eliminar los procesos en papel y adoptar plataformas digitales integradas, que permitan un intercambio de información rápido y confiable. Esto no solo reduce el riesgo de errores humanos y demoras, sino que también aumenta la transparencia y trazabilidad en el manejo de mercancías.



4. **Focal Points por cada órgano de control de cada País:** Para avanzar en la implementación de las propuestas de solución, se recomienda identificar un punto focal por país por parte del Comité Técnico N° 2 del MERCOSUR. Este punto focal, de cada institución que participa en el control de los procesos de comercio exterior en frontera, será responsable de acompañar la implementación de las propuestas y fomentar las sinergias entre los organismos de control del MERCOSUR.
5. **Trabajo Conjunto con el Sector Privado:** Es fundamental trabajar en colaboración con el sector privado de los países del MERCOSUR para desarrollar propuestas de consenso que aborden los cuellos de botella que afectan tanto al sector público como al privado. Este enfoque colaborativo asegurará que las soluciones sean prácticas y efectivas, beneficiando a todos los actores involucrados en el comercio exterior.
6. **Preparación y Capacitación de Stakeholders Privados de la Cadena Logística:** Es crucial la preparación y capacitación de los diversos stakeholders privados de la cadena logística, quienes tienen una parte importante de responsabilidad en la mejora de los procesos y la eficiencia del flujo de liberación de carga en frontera. Programas de capacitación específicos para estos actores garantizarán que comprendan y puedan colaborar eficazmente en la implementación de mejores prácticas y procedimientos estándar, contribuyendo así a la agilización del comercio transfronterizo.

En conclusión, este trabajo busca ser una herramienta estratégica para avanzar en la facilitación del comercio y en la integración efectiva de los países del MERCOSUR, basándose en un análisis riguroso y en el consenso entre el sector público y privado. La adopción de estas propuestas de solución beneficiará no solo a cada país individualmente sino también fortalecerá la cohesión y competitividad del bloque regional en su conjunto.

Los ejemplos de buenas prácticas internacionales, que aparecen descritos en este informe, como por ejemplo el programa SENTRI entre EE.UU. y México, los Puertos de Entrada Conjuntos entre Canadá y Estados Unidos, o el programa OEA en la Unión Europea, ilustran los beneficios que una iniciativa coordinada y armonizada puede traer al MERCOSUR. La implementación de soluciones tecnológicas avanzadas y la capacitación adecuada del personal, junto con la necesaria inversión en infraestructura, crearán un ambiente más propicio para el comercio exterior eficiente y seguro.

Este informe no sólo pretende señalar los desafíos, sino ofrecer un camino claro hacia la mejora continua y el crecimiento económico sostenido, beneficiando a todos los actores involucrados en el comercio dentro del MERCOSUR.

## ¿Cómo leer este informe?

Este informe se presenta como un esfuerzo exhaustivo para clasificar y analizar los desafíos comunes y las propuestas de solución en las fronteras compartidas por los cuatro países miembros del MERCOSUR: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Este trabajo se llevó a cabo a lo largo de cinco fronteras presenciales: Foz do Iguacu-Ciudad del Este, Fray Bentos-Gualeduaychú, Posadas-Encarnación, Chuí-Chuy y Paso de los Libres-Uruguaiana y cinco fronteras virtuales: Concordia - Salto, Iguazú - Foz do Iguacu, Puerto Falcón - Clorinda, Guaira/Mundo Novo - Salto de Guairá y Jaguarão - Río Branco.

El informe sistematiza los desafíos enfrentados en la gestión de fronteras dentro del MERCOSUR, identificando cuellos de botella que afectan la eficiencia y seguridad en los cruces fronterizos. A partir de esta identificación, se desarrollaron propuestas de solución que buscan estandarizar y mejorar los procesos, promoviendo una gestión más coordinada y efectiva.

El informe está distribuido en los siguientes capítulos y respectivos anexos:

- **Capítulo 1:** Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras en el MERCOSUR
- **Capítulo 2:** Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras por país
- **Capítulo 3:** Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras por punto de frontera
- **Anexo A:** Mapas por punto de frontera
- **Anexo B:** Indicadores de desempeño en frontera
- **Anexo C:** Aplicación de estándares internacionales en operaciones fronterizas
- **Anexo D:** Fotografías Infraestructura en las fronteras

El documento ofrece una descripción detallada de cada desafío identificado y las correspondientes propuestas de solución. Este enfoque permite tener una visión clara y estructurada sobre los pasos necesarios para avanzar en la gestión coordinada de fronteras. La intención es proporcionar a los responsables de la formulación de políticas una guía sobre cómo abordar y resolver los problemas actuales de manera eficiente y eficaz. Siendo que los stakeholders del proceso tienen como idioma el portugués y el español, se han mantenido las descripciones de desafíos y soluciones en portugués cuando el ámbito de aplicación refiera exclusivamente a Brasil.

Dentro de cada capítulo de diagnóstico, con el objetivo de facilitar la lectura, se estructuró cada desafío de la siguiente forma:

## **Título que resume el desafío identificado**

**Problema:** Descripción del problema;

**Clasificación:** Tag donde se coloca la clasificación de la causa raíz del problema (Sistema/Infraestructura/ Procedimiento/Normativa/Recursos Humanos).

**Propuesta de Solución:** Descripción de la solución propuesta al desafío.

**Plazo:** Se identifica el tiempo requerido para para la implementación de la solución, que puede ser a corto, mediano o largo plazo.

**Involucrados:** Entidades responsables por la implementación de la solución propuesta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar toda la información vinculada a una oportunidad de mejora y su propuesta de solución, facilitando su lectura. Es importante mencionar que algunas propuestas de solución desarrolladas por los participantes traen beneficios al proceso como un todo, de modo que se resuelven varios problemas identificados en el proceso.

En lo que se refiere a la forma de clasificar cada una de las oportunidades de mejora por tipo de causa raíz, se siguieron las siguiente premisas:

- ❖ **Sistémica:** Cuando la causa raíz de un problema se identifica como sistémica, se refiere a la deficiencia en el diseño, procesamiento de información, incapacidad para transmitir datos o funcionamiento integral de un sistema. Esto implica que la ineficiencia o ausencia de un sistema adecuado para gestionar ciertos procesos o tareas clave genera problemas recurrentes. La falta de coordinación, integración de tecnologías y la presencia de brechas o fallos de comunicación son indicativos de una causa sistémica.
- ❖ **Infraestructura:** Cuando la causa raíz se atribuye a la infraestructura, se hace referencia a la falta de activos físicos necesarios para llevar a cabo eficazmente ciertas operaciones o procesos. La infraestructura inadecuada puede incluir instalaciones obsoletas, falta de equipos modernos, diseños no optimizados, o carencia de recursos físicos necesarios para satisfacer las demandas operativas.
- ❖ **Normativa:** Cuando la causa raíz es normativa, se refiere a la insuficiencia, inconsistencia o desactualización de las leyes, reglamentos o políticas que rigen ciertos procesos o actividades. Las normativas deficientes pueden crear burocracias, obstáculos legales, reglamentarios o administrativos que impiden la correcta implementación de iniciativas o programas específicos.
- ❖ **Procedimiento:** Cuando la causa raíz se atribuye a los procedimientos, se refiere a la discrepancia entre los procedimientos establecidos y la realidad operativa cotidiana. Los

procedimientos inadecuados, obsoletos o ineficientes pueden generar ineficiencias y obstaculizar el proceso en lugar de facilitarlos. Esto puede derivar en una falta de adaptabilidad a situaciones cambiantes, demoras en la toma de decisiones, redundancias en los pasos operativos y una mayor complejidad en la ejecución de tareas.

- ❖ **Recursos humanos:** Esta causa raíz se asocia a la insuficiencia de personal calificado, capacitado o disponible para cumplir con determinadas responsabilidades o tareas. La falta de recursos humanos adecuados puede acarrear una carga de trabajo excesiva, limitaciones operativas, desgaste en la capacidad de respuesta y dificultades en la ejecución eficaz de actividades.



**Normativa**



**Sistemica**



**Procedimiento**



**Infraestructura**



**Recursos humanos**

Para enriquecer el análisis y las propuestas a nivel del diagnóstico MERCOSUR, el informe incluye ejemplos de buenas prácticas internacionales que han sido exitosas en otros contextos. Estas prácticas no se presentan como las únicas soluciones posibles, sino como ejemplos inspiradores que pueden guiar la implementación de políticas en el MERCOSUR.

## **Power BI**

Adicionalmente, se creó una herramienta con el objetivo de facilitar el análisis del lector debido al volumen de información identificadas en los diagnósticos que permite filtrar las informaciones de forma fácil e intuitiva a través de la plataforma Power BI. La herramienta de Power BI es una plataforma de análisis de datos que permite visualizar y compartir información de manera interactiva.

Por medio de esta herramienta se pueden acceder a los resultados que sean relevantes para los tomadores de decisiones a través de filtros. El link de acceso es:

### **[GCF Dashboard<sup>3</sup>](https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoieYyZOGMyMTctOGUzYy00ZDdhLTg0NzctNjUxZDlmNDQ5MjMzliwidCI6ImE4NzgxM2Y0LWZlN2MtNGJmYi05NzVILWE4NzNhZjA2NjhOSj9)**

En resumen, este informe es una herramienta fundamental para la formulación de políticas públicas en el MERCOSUR, proporcionando una visión integral y detallada de los desafíos y soluciones necesarios para una gestión fronteriza más coordinada y efectiva.

<sup>3</sup>

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoieYyZOGMyMTctOGUzYy00ZDdhLTg0NzctNjUxZDlmNDQ5MjMzliwidCI6ImE4NzgxM2Y0LWZlN2MtNGJmYi05NzVILWE4NzNhZjA2NjhOSj9>

## Metodología

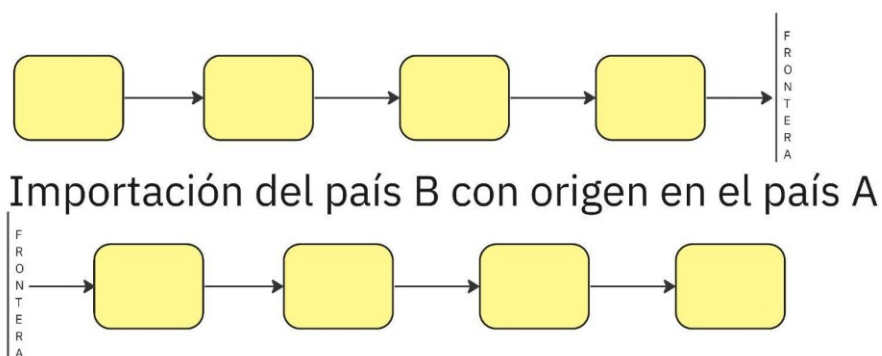
Para el desarrollo del presente proyecto se utilizó la metodología *Procomex Process*, que permite identificar las mejoras necesarias para alcanzar la eficiencia del flujo comercial existente, encarar reformas estructurales en los procesos y modernizar el comercio exterior, partiendo del conocimiento y experiencia de los participantes, es decir, de quienes trabajan con dichos procesos en su día a día. Es por ello por lo que, tanto los responsables por establecer las políticas nacionales en el área de comercio exterior y controlar la implementación de estas, como quienes dentro de estas políticas realizan sus operaciones comerciales, son considerados como la base para la realización de los diagnósticos pertinentes.

La metodología utilizada permitió identificar a los actores relevantes del sector privado que actúan en los procesos que fueron analizados, así como movilizar e involucrar a profesionales del sector privado para participar en reuniones de trabajo. Mediante la utilización de *Business Process Modeling*, con la participación simultánea de los diferentes actores del sector privado, se realizaron reuniones virtuales para diseñar un mapa que ilustre los procesos tal como se realizan actualmente, "As Is", donde es posible:

- Definir cuellos de botella y oportunidades de mejora;
- Registrar las principales normas y legislaciones que dan soporte a los procesos;
- Identificar los sistemas de TI existentes de los que dependen los procesos actuales y sus vínculos con otros sistemas de TI.

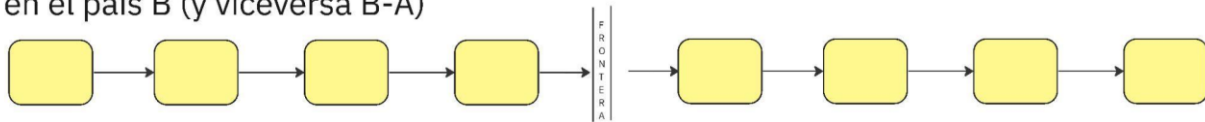
Estos mapas desarrollados de forma virtual, haciendo uso de las herramientas Zoom y Miro, fueron desarrollados para cada uno de los puntos de frontera de los países participantes en el proyecto, considerando el paso por la frontera como el límite entre la exportación y la importación. La imagen que se encuentra a continuación describe la Fase 1.

### Fase 1: Exportación del país A con destino B (y viceversa B-A)



Este material fue utilizado como base, por parte del equipo del proyecto, para crear un mapa conjunto considerando el proceso de exportación del país A e importación del país B, donde la frontera se transformaba en un nexo entre ambos países. La imagen que se encuentra a continuación describe la Fase 2:

### Fase 2: Exportación del país A y nacionalización de la mercadería en el país B (y viceversa B-A)



Estos mapas digitales, fueron transformados en grandes mapas en papel posibilitando así visualizar el proceso de forma holística y sistémica, para discusión de forma conjunta y presencial en cada una de las fronteras. En las reuniones presenciales, los mapas fueron revisados y validados junto al sector privado y al sector público, permitiendo identificar para cada desafío una propuesta de solución consensuada.

A partir de estas informaciones, fue elaborado el presente informe donde se detallan todas las oportunidades de mejora identificadas y el impacto que tienen en los procedimientos, así como la descripción de posibles soluciones identificando el tiempo de implementación y los actores involucrados para la ejecución de ellas. El objetivo de este informe es proporcionar las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.

La metodología *Procomex Process* permitió analizar los procesos fronterizos a partir de una herramienta para la co-construcción, logrando un diálogo estructurado en aspectos operacionales entre el sector público y privado. Este ejercicio se configuró como un ejercicio **ganar-ganar** para todos los interesados, pudiendo identificarse los siguientes aspectos:

#### **Beneficios del uso de *Procomex Process* para el Sector Público:**

- Visión sistémica de los procesos y análisis holístico de los mismos;
- Conocimiento de la operativa de los procesos en vez del modelo legal o teórico sobre los mismos, con un costo menor (proceso cooperativo);
- Representatividad;
- Soluciones consensuadas y que atienden las preocupaciones del sector público y privado;
- Compromiso de todos los involucrados con las soluciones negociadas.

#### **Beneficios para el Sector Privado de participar de los trabajos:**

- Posibilidad de cambiar y mejorar los procesos;

- 
- Mejora de la comunicación con el sector público;
  - Aprendizaje e intercambio de buenas prácticas;
  - Networking;
  - Relación de confianza y trabajo conjunto con las autoridades aduaneras.

**Beneficios para los Profesionales que participaron de las reuniones, de ambos sectores:**

- Aprenden de sus colegas;
- Desarrollan nuevas capacidades profesionales;
- Aumentan su red de contactos.

## Resultados tangibles: trazando una verdadera gestión coordinada de fronteras

Durante el desarrollo del trabajo del proyecto el trabajo conjunto y el sentimiento de pertenencia en el proceso, permitió visualizar de forma rápida algunas propuestas de solución, que ya están siendo implementadas, lo que destaca la importancia del esfuerzo conjunto público-privado. A continuación se presentan algunos de los principales ejemplos de estos avances en la modernización de la gestión coordinada de fronteras:

### *1. Avances y Desafíos en la Frontera entre Chuí y Chuy*

En la frontera entre Chuí y Chuy, la colaboración entre las Aduanas de Uruguay y Brasil ha culminado en un importante avance: la implementación de una cabecera única para los controles bilaterales del lado brasileño. Este logro representa un hito significativo en el proceso de mejora de la eficiencia en el control aduanero y la facilitación del comercio transfronterizo. A pesar de este progreso, aún persisten desafíos por abordar para lograr una operación fronteriza verdaderamente eficiente.

Entre los aspectos que se deben abordar para mejorar aún más la eficiencia en esta frontera se encuentran la armonización de horarios entre los diferentes organismos de control y entre los países, la necesidad de infraestructura básica para los actores tanto del sector público como del privado, la ubicación conjunta de los controles migratorios, la unificación en los sistemas de pesaje y en las balanzas, y la implementación de tecnología para agilizar el Acuerdo de Cooperación Aduanera.

Es vital seguir trabajando en estas áreas para optimizar el flujo de carga y garantizar un proceso fronterizo ágil y efectivo. El esfuerzo conjunto de Uruguay y Brasil en este logro es loable y demuestra el compromiso con la mejora continua en la gestión fronteriza. Este hito es solo el comienzo de futuros avances y beneficios que sin duda enriquecerán esta frontera compartida. Es importante reconocer el papel fundamental de las reuniones de trabajo presenciales en frontera impulsadas por el CT-2 y realizadas a lo largo del presente proyecto financiado por el Banco Mundial, que han permitido una mejor comprensión de la realidad operativa y han acelerado las negociaciones de una manera que antes parecía inimaginable. Hay que felicitar al Sector Público de Uruguay y Brasil por este logro y seguir trabajando juntos para superar los desafíos restantes es clave para avanzar hacia una frontera más eficiente y beneficiosa para todos los involucrados.



## *2. Acuerdo para compartir imágenes e informaciones de los escáneres Argentina y Uruguay*

Este acuerdo representa un avance importante en la transparencia y la eficiencia del control fronterizo entre ambos países, fortaleciendo la seguridad y facilitando el comercio transfronterizo.

En el marco del proyecto, se identificó que uno de los mayores cuellos de botella en la gestión de fronteras del MERCOSUR era la duplicación de procesos no intrusivos de inspección y control de cargas. El acuerdo permitirá que las autoridades aduaneras de Argentina y Uruguay compartan imágenes e información generada por los escáneres de control de cargas en tiempo real. Este intercambio de datos facilita una doble revisión simultánea de las mercancías, eliminando la necesidad de inspecciones repetitivas a ambos lados de la frontera.

La implementación del acuerdo ha significado una reducción notable en los tiempos de espera en las fronteras entre Argentina y Uruguay. Al eliminar la necesidad de inspecciones duplicadas, las mercancías ahora pueden ser liberadas con mayor rapidez, lo que reduce costos para los transportistas y mejora la eficiencia del comercio transfronterizo.

Con ello se fomentará un mayor nivel de confianza y colaboración entre las autoridades aduaneras de Argentina y Uruguay. Este espíritu de cooperación no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también sienta un precedente para futuras colaboraciones en otros aspectos de la gestión fronteriza.

Este Acuerdo es un claro ejemplo de cómo la colaboración y la modernización de la gestión de fronteras pueden traer beneficios tangibles e inmediatos. Este resultado no solo mejora la eficiencia y la seguridad, sino que también sirve como modelo para otras iniciativas de gestión coordinada de fronteras dentro del MERCOSUR y más allá.

## *3. Eliminación de las tasas de ANNP*

A lo largo de este proyecto fue posible identificar un importante desafío a la competitividad de Paraguay que ha sido recientemente solucionado con la eliminación de tarifas portuarias mediante el Decreto Presidencial N° 2.043, que derogó el Decreto N° 1306/2003. Esta medida, promovida por el Gobierno del Paraguay, refleja un compromiso con la competitividad y la facilitación del comercio, eliminando costos, impedimentos y obstáculos innecesarios para el desarrollo del comercio y la actividad logística. La participación activa de ambos sectores ha permitido identificar y abordar eficientemente las barreras que dificultan el flujo comercial, promoviendo el desarrollo económico y el bienestar común de todos los habitantes.

---

Esta decisión ha mejorado significativamente los costos logísticos y comerciales sin perjudicar a la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP). El ahorro estimado de 18 millones de dólares anuales, que antes eran cargados a las empresas importadoras y exportadoras, reduce la burocracia y el tiempo que los camiones pasan en las fronteras. Esto, a su vez, beneficia tanto a los consumidores, quienes encontrarán productos más competitivos en el mercado, como a las exportaciones, que ganarán mayor competitividad. Este tipo de medidas, fruto de la colaboración público-privada, demuestra cómo el trabajo conjunto puede generar cambios estructurales que impulsan la economía y fomentan la inversión en el país, proporcionando mayores incentivos para las industrias y generando más empleo.

---

## CAPÍTULO 1

# **Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras en el MERCOSUR**

# Oportunidades de mejora y propuestas de soluciones en el MERCOSUR

## 1. Control de carga realizado con base en documento en papel genera cuellos de botella en el proceso



El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) establece que el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) y el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) son documentos obligatorios en el transporte de carga. El MIC/DTA puede ser reemplazado por un documento alternativo determinado por cada país para el tramo desde origen a frontera, como una factura comercial o un remito, si el despacho de la mercadería no se realiza en origen. Sin embargo, en la práctica, es el MIC/DTA el documento que se controla a lo largo del trayecto y en los terminales portuarios.

El CRT es un contrato que identifica a las partes involucradas en una operación terrestre (exportador, transportista e importador) y define sus responsabilidades. Ambos documentos se imprimen en numerosas copias, se firman y se transportan junto con la carga, siendo controlados tanto en el país de origen como en el de destino por diversas autoridades, a las cuales se les entrega una copia.

El control basado en documentos en papel genera una serie de problemas:

- Firmas Físicas: Los documentos deben ser firmados por el exportador y el transportista, lo cual genera dificultades logísticas si el lugar de carga está lejos del exportador.
- Errores y pérdida de documentos: El control manual por las autoridades es propenso a errores de tipeo, y existe la posibilidad de pérdida o daño de los documentos.
- Coordinación ineficiente: La coordinación entre los operadores del sector privado consume tiempo, ya que el transportista debe presentar el documento al entrar al terminal portuario, mientras que el despachante lo presenta en la frontera.
- Digitalización informal del CRT: El CRT se digitaliza y se envía de forma informal, lo cual puede generar problemas si las informaciones se alteran en la versión final.
- Control Limitado de Información: Las autoridades aduaneras sólo conocen la información del CRT cuando reciben el documento en papel, lo que impide un análisis anticipado.
- Imposibilidad de corrección del CRT de forma eficiente: Siendo este documento en papel, una vez que este tiene intervención aduanera y necesita ser corregido, es necesario realizar una nota en papel, firmada en origen para poder proceder a la corrección del mismo, la cual sucede con una firma al dorso del documento.

- **Uso desmedido de copias:** La práctica común es imprimir numerosas copias del MIC/DTA y CRT, ya que cada entidad que lo firma necesita una copia como resguardo. Los mapeos permitieron identificar que son impresas hasta 25 copias del MIC/DTA y más de 15 del CRT. Además de la Aduana, diversos organismos requieren una copia como los organismos oficiales de control de transporte, migraciones, autoridades portuarias y organismos de control de frontera cuando tienen intervención por tipo de mercadería.

El Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) permite la transmisión electrónica del MIC/DTA entre Argentina, Paraguay y Uruguay, sin embargo Brasil no está vinculado al sistema. Esto impide transmisión de datos de forma anticipada con este país. Por otra parte, aún cuando Argentina, Paraguay y Uruguay transmiten el MIC/DTA de forma sistémica mediante SINTIA, el control aduanero de estos documentos en dichos países continúa siendo realizado a partir de estos documentos en papel.

Si bien el MIC/DTA prevé la firma de la autoridad de transporte y la autoridad aduanera, en las fronteras, este documento es firmado por diversos organismos. Existen procedimientos de control adaptados a esta secuencia de intervenciones, como por ejemplo, solicitar las intervenciones de organismos de control y migraciones, para tener la liberación del mismo por parte de aduana. Cada uno de estos organismos, no previstos en el documento, se quedan con una copia del documento. Esto contribuye al uso excesivo de papel y a los cuellos de botella, ya que el control se realiza tanto en el sistema como en papel.

En resumen, el control basado en documentos en papel en la gestión de fronteras genera múltiples problemas logísticos y administrativos, impidiendo una coordinación eficiente y provocando demoras significativas en el proceso de control de carga.

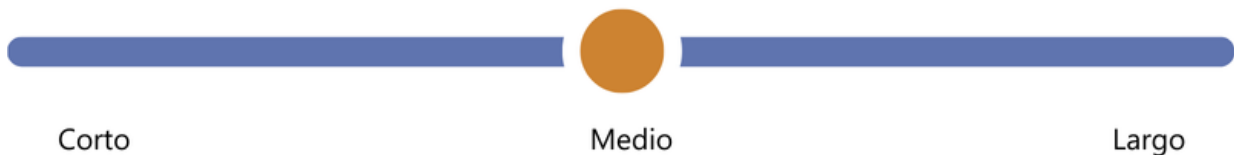
**Propuestas de solución:** Con el objetivo de eliminar los cuellos de botella y eliminar el papel en los procesos de exportación e importación terrestre en el MERCOSUR, se han acordado en la reunión una serie de medidas que buscan transformar al SINTIA en un sistema de control integral de la carga para el cruce de fronteras. A continuación, se describen las propuestas específicas:

- **Incorporación de Brasil al SINTIA:** Es esencial que Brasil se integre al SINTIA. Esto permitirá que todos los países puedan transmitir tanto el MIC/DTA como el CRT de forma electrónica, armonizando los procedimientos entre las aduanas y eliminando la necesidad de documentos en papel.

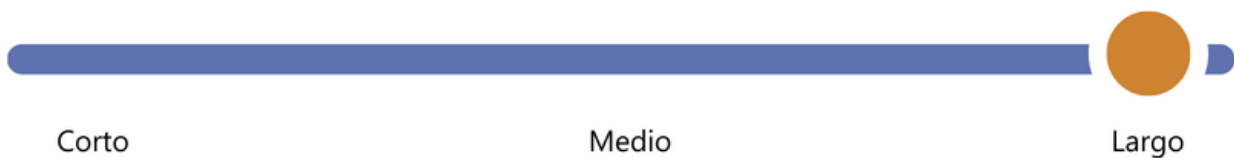


- Digitalización del CRT: Actualmente, el CRT es un documento en papel. Se necesita desarrollar una herramienta que permita la generación del CRT de forma digital, cumpliendo con los requisitos del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Esta herramienta debe garantizar la integridad de la información y puede ser desarrollada tanto por el sector privado como por el sector público, o de forma conjunta.

Esta propuesta se basa en la Modificación de la Resolución GMC N.º 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera", que establece la utilización de medios electrónicos para el control de documentos obligatorios. En el Art. 4, se permite que los documentos de porte obligatorio sean exhibidos en formato digital a través de dispositivos electrónicos con un medio de verificación electrónico, si esto es acordado bilateral o multilateralmente por los Estados Parte involucrados.



- Exclusividad del Control Sistemático: Se propone que el control de los datos del CRT y del MIC/DTA sea exclusivamente sistemático por parte de las aduanas, sin requerir los documentos en papel. Para ello, deben describirse procedimientos actualizados y difundirse entre todos los servidores.



- Integración de Organismos de Control en SINTIA: Los organismos de control competentes que actualmente intervienen el documento en papel deben poder realizar sus controles pertinentes directamente en SINTIA. Esto estructurará y organizará las intervenciones, facilitando el proceso y dejando un registro digital de la entidad que realizó el control, eliminando la necesidad de firmas en papel. Para ello, SINTIA debe incorporar a todos los organismos con un usuario específico para realizar estos controles. Este asunto debe ser elevado al Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros e Informática Aduanera para que se detalle la secuencialidad de los controles dentro de SINTIA de todos los organismos. Para lograr un MIC/DTA completamente digital, SINTIA debe migrar de un sistema exclusivamente aduanero a un sistema de gestión coordinada de fronteras.



Corto

Medio

Largo

Estas medidas permitirán una transición hacia un sistema más eficiente, eliminando la dependencia del papel, reduciendo errores y demoras, y facilitando un control más rápido y efectivo de la carga en las fronteras del MERCOSUR.

**Involucrados:** Aduanas MERCOSUR, Organismos de control MERCOSUR

### **Buena práctica internacional**

#### **La Unión Europea (UE)**

La Unión Europea (UE) ha implementado con éxito un sistema de intercambio electrónico de datos a través del Nuevo Sistema de Tránsito Computarizado (NCTS), que permite la transmisión electrónica de los documentos de tránsito aduanero entre las administraciones aduaneras de los estados miembros. Este sistema ha demostrado ser eficaz en la reducción de tiempos de despacho, mejora de la seguridad y reducción de errores administrativos.

#### **Beneficios de la Implementación del Electronic Data Interchange (EDI)**

- **Reducción de Tiempos y Costos:** Al eliminar la necesidad de documentación en papel y automatizar los procesos, se reducen significativamente los tiempos de espera y los costos asociados.
- **Mejora en la Exactitud y Seguridad de los Datos:** Los datos electrónicos son menos propensos a errores de tipeo y pueden ser verificados automáticamente, mejorando la precisión y la seguridad de la información.
- **Mayor Transparencia y Trazabilidad:** Un sistema EDI proporciona trazabilidad completa del movimiento de mercancías y permite un seguimiento en tiempo real, aumentando la transparencia del proceso.
- **Facilitación del Comercio Internacional:** Al armonizar los procedimientos y simplificar el proceso de control, se facilita el comercio internacional y se promueve la integración regional.

Implementar un sistema de intercambio electrónico de datos integral y coordinado es una práctica internacional recomendada que puede resolver eficazmente los problemas asociados con el control de carga basado en documentos en papel.

## 2. Horarios Divergentes en el MERCOSUR



El desafío de los horarios divergentes en el MERCOSUR afecta considerablemente la eficiencia de los procesos de exportación e importación entre los países miembros. A pesar de la Resolución GCM N.º 77/1999, que establece un horario uniforme de 07:00 a 19:00 horas de lunes a viernes para las áreas de control integrado:

*Art. 1º. Establecer el horario de 07:00 a las 19:00 horas, los días hábiles, de lunes a viernes, como horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado.*

*Art. 2º. Lo precedentemente establecido será sin perjuicio de la extensión del horario hábil que se realice en algún Punto de Frontera.*

La falta de armonización en los horarios operativos entre las aduanas y organismos de control de diferentes países sigue generando cuellos de botella y costos adicionales. A continuación se presentan casos específicos de las divergencias en los horarios:

**Caso 1- Paraguay y Brasil:** un ejemplo claro de este problema se observa en la frontera entre Foz do Iguaçu (Brasil) y Ciudad del Este (Paraguay). Durante el cambio de horario en Paraguay al finalizar el verano, la aduana paraguaya comienza sus operaciones a las 08:00 horas, mientras que la aduana brasileña inicia a las 07:00 horas. Este desajuste de una hora provoca que los camiones tengan que esperar hasta que ambas aduanas estén operativas, generando un cuello de botella significativo en la liberación de la carga, principalmente para los camiones que deben salir con precinto electrónico paraguayo.

**Caso 2-Uruguay y Argentina:** En la frontera entre Uruguay y Argentina, las diferencias horarias también causan demoras. Por ejemplo, mientras la aduana argentina comienza sus operaciones a las 07:00 horas, la aduana uruguaya lo hace a las 09:00 horas. Esto provoca que los camiones que llegan a la frontera deban esperar hasta que la aduana uruguaya comience a operar, incrementando los tiempos de espera y los costos operativos. Además, los sábados, la aduana argentina opera de 07:00 a 13:00 horas, mientras que Uruguay solo libera exportaciones después de que Argentina completa sus procesos de importación, generando más retrasos.

En el caso del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca de Uruguay (MGAP), en la frontera de Fray Bentos, la institución tiene diferentes horarios en función del área técnica que tenga que realizar el procedimiento.

- MGAP animal: permite habilitar horario de atendimento, fuera de horario común, después de las 15h00, pero necesariamente tiene que ser solicitado hasta 13h00, por lo que camiones que lleguen después de este horario deben aguardar al siguiente día útil.



- MGAP vegetal: Solicitar la habilitación de vegetal hasta las 14h30 y se realiza la verificación entre las 15h y 16h30. La solicitud del veterinario debe ser hecha antes de las 12h00.
- MGAP carne: requiere habilitación, se debe solicitar la habilitación hasta las 12h00 y se realiza la revisión entre 12h00 y 15h00.

**Caso 3-Paraguay y Argentina:** Otra situación similar ocurre entre Paraguay y Argentina. Cuando Paraguay cambia su fuso horario al fin del verano, las diferencias horarias con Argentina generan descompaginación en los horarios de operación aduanera, afectando las operaciones transfronterizas y causando demoras similares a las observadas entre Paraguay y Brasil. Esta situación es especialmente crítica considerando que en las operaciones de exportación paraguaya e importación argentina, el proceso ante la aduana argentina solo puede iniciar cuando finalizó el paraguayo. De esta forma, el inicio de operaciones una hora más tarde, limita el tiempo para presentar los documentos en Argentina. Por otra parte los funcionarios de SENAVE, tanto en el ACI Encarnación como en Ciudad del Este, tienen un horario reducido de trabajo siendo solo posible realizar las tramitaciones con ellos hasta las 15h. Después de este horario, no es posible concluir los procedimientos aduaneros para cargas con intervención del organismo, generando demoras y costos adicionales en el proceso.

**Caso 4-Uruguay y Brasil:** La frontera entre Chuí (Brasil) y Chuy (Uruguay) enfrenta problemas debido a la falta de sincronización en los horarios de las aduanas. La aduana uruguaya opera de 09:00 a 19:00 horas de lunes a viernes, mientras que la aduana brasileña (RFB) opera de 07:00 a 11:30 y de 13:30 a 18:00 horas en los mismos días. Esta falta de alineación resulta en tiempos de inactividad forzada para los transportistas, quienes deben esperar hasta que ambas aduanas estén operativas simultáneamente.

En el caso del MGAP, en la frontera de Chuy-Chuí, por ejemplo:

- MGAP (Carne) no necesita habilitación, atiende todo el día.
- MGAP (animal y vegetal): permite habilitar horario de atendimento, fuera de horario común, después de las 15h00, pero necesariamente tiene que ser solicitado hasta 13h00, por lo que camiones que lleguen después de este horario deben aguardar al siguiente día útil.

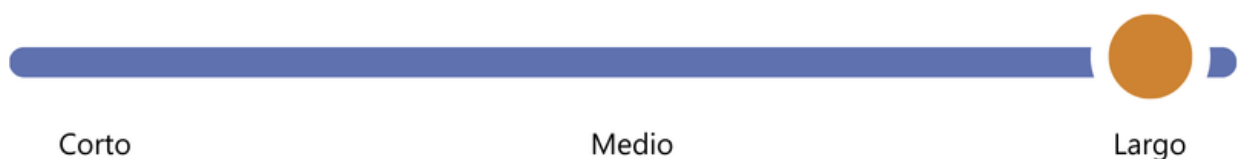
**Caso 5-Argentina y Brasil:** Entre Argentina y Brasil, los horarios de operación también presentan limitaciones. Durante la semana, las operaciones de carga y descarga se realizan de 08:00 a 21:00 horas, pero los domingos solo se permite el cruce de camiones vacíos entre las 08:00 y las 12:00 horas. Esta restricción dominical incrementa los tiempos de espera y los costos operativos, ya que los transportistas deben gestionar tiempos de inactividad prolongados y costos adicionales por almacenamiento y tiempo de inactividad de los conductores. En el caso de los organismos de control se observa una disparidad en los horarios con SENASA, lo que

dificulta la sincronización de las actividades y la firma de documentos necesarios para la liberación de las cargas, en el caso de la Aduana tienen el horario de 7h a 19h de lunes a viernes y en el caso de SENASA inician a las 9am.

La falta de armonización en los horarios de operación aduanera y de los organismos de control entre los países del MERCOSUR tiene un impacto negativo significativo en el comercio transfronterizo. Los desajustes horarios provocan tiempos de espera innecesarios, incrementan los costos operativos, generan congestión en las fronteras y reducen la eficiencia logística. Esto afecta la competitividad de las empresas que dependen del comercio internacional, además de aumentar la carga administrativa y operativa para los transportistas y las autoridades aduaneras. La discrepancia en los horarios no solo causa pérdidas económicas, sino que también contribuye a la incertidumbre y a la falta de previsibilidad en las operaciones de comercio internacional dentro del MERCOSUR.

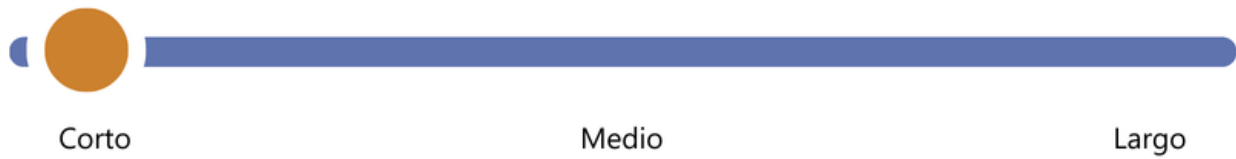
**Propuesta de solución:** Para abordar el desafío de la divergencia de horarios en las operaciones aduaneras y de control en las fronteras del MERCOSUR, se propone una serie de medidas integradas que buscan mejorar la gestión coordinada de frontera y minimizar los cuellos de botella que actualmente afectan el comercio transfronterizo. Estas propuestas incluyen proyectos piloto, reuniones bilaterales, y la implementación de horarios uniformes y sistemas electrónicos de habilitación.

- **Proyecto Piloto de Gestión Coordinada de Horarios:** Se sugiere la implementación de un proyecto piloto en el cual los horarios y feriados del país que realiza el control (país cabecera) sean adoptados como referencia. Esta medida permitiría una mayor sincronización y coordinación en las operaciones transfronterizas. Por ejemplo, en la frontera entre Paraguay y Brasil, durante el cambio de horario estacional en Paraguay, ambos países adoptarían el horario paraguayo como estándar, evitando así desajustes operativos.

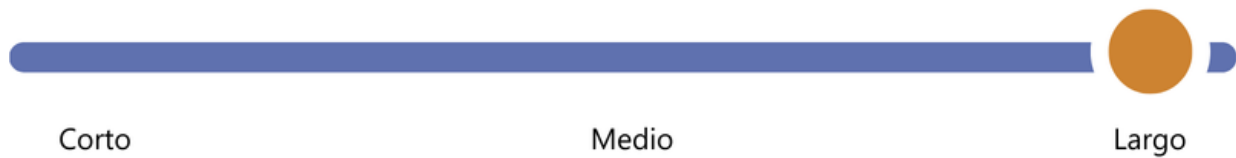


- **Reuniones Bilaterales para Acordar Horarios Extendidos:** En el corto plazo, se propone la realización de reuniones bilaterales con la participación de todas las autoridades que actúan en las fronteras afectadas. El objetivo de estas reuniones es discutir la posibilidad de establecer un horario extendido de 13 horas durante los periodos de divergencia horaria. Por ejemplo, en la frontera entre Uruguay y Argentina, donde actualmente existen diferencias significativas en los horarios de operación, se

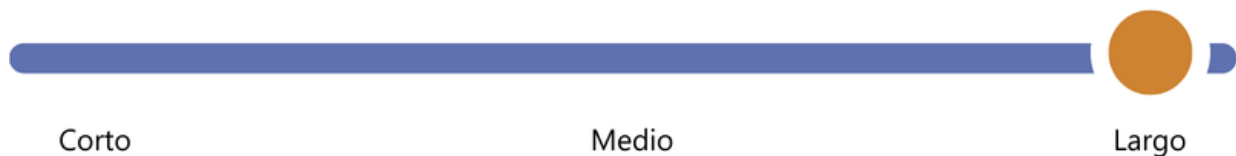
podría acordar un horario extendido de 07:00 a 20:00 horas, alineando mejor las operaciones y reduciendo tiempos de espera.



- **Implementación de Horarios Comunes en Órganos de Control Nacionales:** Para las divergencias de horarios dentro de los órganos de control de un mismo país, se propone definir un horario común basado en los acuerdos del MERCOSUR, específicamente de 07:00 a 19:00 horas. Esta medida asegura que todos los organismos de control en frontera operen simultáneamente, mejorando la eficiencia del proceso de control aduanero. Por ejemplo, en la frontera entre Chuí (Brasil) y Chuy (Uruguay), ambos países operarían bajo este horario común, facilitando el flujo continuo de mercancías.



- **Habilitación Electrónica para Atención Fuera de Horario Hábil:** Adicionalmente, se sugiere que todos los países adopten procedimientos electrónicos para habilitación para atender fuera del horario hábil de los órganos de control. Para facilitar la coordinación entre los diferentes organismos responsables por los controles, se propone que se realice mediante ventanillas únicas. Esto permitiría una mayor flexibilidad y rapidez en la respuesta a las necesidades operativas. Por ejemplo, en casos donde se requiere atención fuera del horario estándar, las solicitudes podrían ser procesadas y aprobadas electrónicamente, minimizando demoras y mejorando la eficiencia.



Para ilustrar cómo las propuestas pueden aplicarse de manera práctica y efectiva, se presentan a continuación varios ejemplos específicos de fronteras dentro del MERCOSUR. Estos casos destacan cómo la implementación de horarios coordinados y la adopción de medidas electrónicas pueden resolver los problemas actuales de divergencia horaria, optimizando las operaciones aduaneras y reduciendo los costos operativos. Estos ejemplos reflejan situaciones reales en las fronteras entre Brasil y Paraguay, Uruguay y Argentina, y Brasil y Uruguay, donde

los desajustes horarios han generado cuellos de botella y retrasos significativos en el flujo de mercancías.

- **Frontera Foz do Iguazu (Brasil) - Ciudad del Este (Paraguay):** Durante el cambio de horario en Paraguay, se adoptaría el horario paraguayo para ambas aduanas, evitando que los camiones deban esperar hasta que ambas aduanas estén operativas.
- **Frontera Fray Bentos (Uruguay) - Gualeguaychú (Argentina):** Las reuniones bilaterales podrían establecer un horario extendido de 07:00 a 20:00 horas durante los periodos de divergencia horaria, asegurando una operación más fluida y reduciendo los tiempos de espera para los transportistas.
- **Frontera Chuí (Brasil) - Chuy (Uruguay):** La implementación de un horario común de 07:00 a 19:00 horas para ambas aduanas aseguraría que no haya periodos de inactividad forzada, permitiendo un flujo continuo de mercancías y reduciendo los costos operativos.

Estas medidas, al ser implementadas, tendrían un impacto positivo significativo en la eficiencia del comercio transfronterizo en el MERCOSUR. La sincronización de horarios y la adopción de procesos electrónicos permitirían una mejor coordinación entre los países, minimizando los tiempos de espera y reduciendo los costos asociados a las demoras. Además, estas iniciativas favorecen una mayor predictibilidad y planificación en las operaciones logísticas, beneficiando a las empresas que dependen del comercio internacional y fortaleciendo la competitividad regional.

**Involucrados:** Aduanas MERCOSUR, Organismos de control MERCOSUR

### **Buena práctica internacional**

#### **Modelo de atención ininterrumpida en pasos fronterizos de Bolivia y Chile**

En un esfuerzo por mejorar la integración y cooperación regional y facilitar el comercio internacional, Bolivia y Chile han implementado un modelo de atención aduanera ininterrumpida, operando 24 horas al día, 7 días a la semana, en los pasos fronterizos de Tambo Quemado – Chungará y Pisiga – Colchane. Esta práctica destaca como un ejemplo de coordinación efectiva entre países para optimizar los procesos aduaneros y reducir los costos logísticos. Este esfuerzo conjunto tiene como objetivo agilizar la tramitación aduanera y los controles fronterizos, contribuyendo a facilitar el flujo comercial de Bolivia hacia mercados internacionales a través de los puertos marítimos chilenos.

Los pasos fronterizos seleccionados, Tambo Quemado – Chungará y Pisiga – Colchane, son puntos estratégicos que concentran la mayor cantidad de trámites de tránsito aduanero de Bolivia, manejando cientos de camiones con mercancías cada día, además de un significativo flujo de viajeros en vehículos particulares y buses de transporte internacional. La ampliación de los horarios de atención aduanera es el resultado de las negociaciones entre Bolivia y Chile durante la XV Reunión del Comité de Fronteras e Integración Chile – Bolivia, celebrada en septiembre de 2023.

Para ejecutar esta medida, ambos países han desplegado una serie de organismos que trabajarán de manera coordinada: Bolivia ha involucrado a la Aduana Nacional (AN), la Dirección General de Migración, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (Senasag), el Servicio Nacional de Registro y Control de la Comercialización de Minerales y Metales (Senarecom) y la Policía Boliviana, mientras que Chile ha asignado al Servicio Nacional de Aduanas, la Policía de Investigaciones (PDI), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y Carabineros. Esta coordinación requiere la compenetración de ambas partes, la asignación de personal adicional para cubrir los turnos necesarios y la sincronización de los trámites migratorios, sanitarios y aduaneros.

La implementación de un sistema de atención ininterrumpida en estos pasos fronterizos tiene varios beneficios clave: facilita el comercio al reducir los tiempos de espera para los transportistas y agilizar la tramitación de mercancías, permite un flujo más rápido y eficiente del comercio internacional, y reduce los costos logísticos al eliminar los cuellos de botella y las demoras asociadas a los horarios restringidos. Además, Bolivia obtiene un acceso mejorado a los puertos chilenos, crucial para el movimiento de carga desde y hacia ultramar, ampliando las oportunidades comerciales y fortaleciendo la economía boliviana.

La distribución de turnos continuos permite una mejor utilización del personal aduanero y de control, asegurando una presencia constante y efectiva en los puntos de frontera. Con la presencia constante de organismos como el Senasag y el SAG, se asegura un control sanitario riguroso y continuo, protegiendo la salud pública y garantizando la calidad de los productos que ingresan y salen de cada país.

Implementar esta práctica no está exento de desafíos. La adquisición y mantenimiento de equipos, la adaptación de la infraestructura y la aceptación por parte de los usuarios son aspectos críticos a manejar. Para superarlos, se han tomado varias medidas: inversión en tecnología avanzada para facilitar el monitoreo y control continuo, programas de formación y adaptación para el personal involucrado, asegurando un manejo eficiente de los nuevos sistemas y procesos, y campañas de información dirigidas a los transportistas y usuarios de los servicios fronterizos para asegurar la comprensión y cooperación con las nuevas medidas.

La iniciativa de atención aduanera ininterrumpida en los pasos fronterizos de Tambo Quemado – Chungará y Pisiga – Colchane es un ejemplo de cómo la cooperación bilateral y la modernización de los procesos pueden mejorar significativamente la eficiencia y eficacia del comercio transfronterizo. Este modelo puede servir de referencia para otros países del MERCOSUR y regiones que buscan optimizar sus operaciones aduaneras y facilitar el comercio internacional. La experiencia de Bolivia y Chile demuestra que, con la correcta coordinación y compromiso, es posible superar los desafíos y lograr una integración regional más profunda y beneficiosa para todos los involucrados.

### 3. Falta de gestión coordinada de fronteras en las áreas de control integrado establecidas en el Acuerdo de Recife del MERCOSUR



El Acuerdo de Recife es un marco normativo establecido por los países miembros del MERCOSUR para regular y facilitar la integración de los controles aduaneros y fronterizos. Su objetivo principal es la creación e implementación de Áreas de Control Integrado (ACI) en las fronteras compartidas entre los países miembros. Este acuerdo, celebrado en el año 2000, permitió avanzar en la consolidación del concepto del ACI desde una perspectiva de infraestructura. Sin embargo, no ha sucedido lo mismo con respecto a los procedimientos de control integrados y simultáneos.

En el acuerdo se establece que el “Control Integrado” se refiere a “actividades utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y similares en forma secuencial y, siempre que sea posible, simultánea, por los funcionarios de los distintos organismos que intervienen en el control”. En las operaciones de frontera, los controles de cada país son realizados de forma separada tanto internamente, es decir, la aduana realiza sus controles y los demás organismos los propios; como internacionalmente, es decir, sin coordinación entre los organismos del país vecino.

La realidad de los puntos de frontera requiere de una gestión coordinada de fronteras que va mucho más allá de un Área de Control Integrado donde no se contempla un accionar conjunto y coordinado de los organismos de control, sino un espacio compartido que en muchos casos no permite una ejecución eficiente de los procesos en la frontera.

En los puntos de frontera trabajados se identificaron procedimientos en los ACIs que no se adecuan a la realidad de lo establecido en el Acuerdo. A continuación, se presentan las características específicas de cada punto de frontera:

- **ACI Encarnación (Cabecera única):** En toda operación realizada en el ACI Encarnación, sea de exportación de Paraguay o de Argentina, los controles de cada país son realizados de forma separada tanto internamente, es decir Aduana realiza sus controles y los demás

organismos los propios; como internacionalmente, es decir sin coordinación entre los organismos de diferentes países. Además, no todas las operaciones de la aduana argentina se encuentran integradas en el ACI, siendo necesario documentar en Posadas y volver al ACI para liberar la carga. Esto impacta en los tiempos de liberación de las fronteras y así en la competitividad de la región

- **ACI Fray Bentos (Cabecera única):** Inicialmente, se proyectó que el control integrado se llevaría a cabo del lado uruguayo, con servidores argentinos operando desde allí, con el objetivo de evitar controles duplicados y mejorar la eficiencia operativa. Sin embargo, en la práctica, el control se realiza principalmente desde el lado argentino, en el antiguo obrador del puente, lo que ha generado demoras y complicaciones en las operaciones, contraviniendo el espíritu del acuerdo original.
- **ACI Chuy (Cabecera única):** Se proyectó el ACI de cabecera única del lado Uruguayo pero no se ha avanzado en el desarrollo de la infraestructura apropiada para realizar de forma efectiva el control integrado. Como ya descrito al inicio de este informe, a lo largo de las reuniones de trabajo se avanzó en el acuerdo para el traslado del área de control de carga de Uruguay al terminal del lado de Brasil. sin embargo, hoy por hoy, los organismos que intervienen en la frontera para el control de carga (MTO, Migraciones y Aduana), transporte y transportista, en el caso de la frontera del Chuy, aún se encuentran divididos en dos localidades, el estar separados hace que el transportista deba detener el vehículo en momentos diferentes para presentar informaciones a las autoridades nacionales.
- **ACI Paso de los Libres - Uruguiana (Cabecera dupla para cargas no integrada):** Según el Acuerdo de Recife, debería existir una ACI de doble cabecera para el control de carga, funcionando de manera integrada. No obstante, la realidad es que esta estructura está desintegrada. Ambos países deberían actuar como anfitriones de sus importaciones en una zona aduanera conjunta, pero la falta de cumplimiento efectivo ha provocado problemas de coordinación y control de carga, así como afectaciones parciales en el control de turistas. La RFB reconoce la necesidad de integración en la ACI en Paso de los Libres, pero aún se requiere de más negociaciones y ajustes.
- **ACI Foz de Iguazú- Ciudad del Este (Cabecera dupla para cargas integrada):** Existe una integración apenas de MAPA y SENAVE, los cuales realizan un trabajo conjunto y coordinado. Sin embargo este trabajo se restringe a un grupo específico de productos (graneles). Los controles realizados por el MAPA de los demás productos, así como de embalajes de madera no están integrados y se realizan exclusivamente del lado brasilero. En relación a la actuación de la aduana de Paraguay en Brasil, en la exportación existe la colocación del precinto electrónico para las cargas en tránsito, operación que no está integrada ni coordinada con la colocación del lacre que realiza la aduana de Brasil. En

relación a la importación, la aduana realiza la firma y sello del MIC/DTA de los camiones que ingresan a Multilog, debido a que se trabaja con documentos en papel y no se reconoce el control realizado por la RFB como suficiente para cerrar las operaciones.

- **ACI Concordia - Salto (Cabecera única):** El área de control integrado se encuentra del lado Argentino donde se realizan todos los controles de exportación e importación por parte de todos los organismos de control. Este punto funciona de forma eficiente cuando el volumen de camiones es moderado, pero en épocas en que el flujo de carga aumenta, por ejemplo en la zafra de Paraguay (que utiliza este punto de frontera para realizar este tránsito entre Montevideo y Paraguay), se generan demoras y costos adicionales al proceso como consecuencia de la falta de infraestructura que permita atender a las necesidades de esta frontera, lo que puede llegar a impedir el crecimiento del flujo de comercio.
- **Iguazú - Foz do Iguazu (Doble cabecera):** Según el Acuerdo de Recife, debería existir un ACI de doble cabecera para el control de carga en Iguazú - Foz do Iguazu, funcionando de manera integrada. Actualmente, todos los procesos y controles relacionados con la carga y los conductores se realizan en ambos lados de la frontera, lo que hace que el proceso sea lento y redundante. La ausencia de un puente directo entre Argentina y Paraguay resulta en un problema logístico significativo que afecta no solo a los dos países mencionados, sino también a Brasil. Los camiones de exportación de Argentina, al no tener acceso directo a Paraguay, deben pasar obligatoriamente por Foz do Iguazu, en Brasil, para llegar a su destino. Aunque existen esfuerzos para integrar las operaciones aduaneras, se necesita más trabajo para lograr una verdadera coordinación y eficiencia en los procesos de control fronterizo.
- **Puerto Falcón - Clorinda (doble cabecera):** En Puerto Falcón - Clorinda, los controles se realizan de manera separada por cada país. Tanto la Aduana de Paraguay como la de Argentina realizan sus propios controles. En el punto de frontera se presentan desafíos a nivel de infraestructura que afectan significativamente la eficiencia del comercio transfronterizo. Esto genera demoras en los procesos y afecta la eficiencia de las operaciones de comercio exterior. La falta de una infraestructura adecuada para realizar un control integrado impacta negativamente en la competitividad regional, aumentando los tiempos de liberación de carga y las complicaciones logísticas.
- **Guaíra/Mundo Novo - Salto de Guairá (Cabecera única):** Según el Acuerdo de Recife, debería existir un ACI de cabecera única en el lado de Paraguay para el control de carga. Sin embargo, los controles no están integrados, ya que los procesos de exportación e importación se realizan en cada lado de la frontera. La RFB ha invertido considerablemente en desarrollar la zona primaria en Mundo Novo. La ANNP, en Paraguay, está realizando una mejora de la infraestructura del terminal público en Salto



---

de Guairá. El hecho de no existir un ACI (de cabecera única o doble) conlleva duplicidad en los trámites aduaneros y migratorios, escasez de recursos, ineficiencia en los controles y la carencia de la infraestructura adecuada que usualmente se encuentra en un ACI. Además, en determinadas fechas como puede ser durante la época de cosecha, se generan largas filas fuera del puerto tanto del lado de Paraguay como del lado de Brasil, lo que se suma a los problemas existentes de proceso moroso, congestión y restricciones horarias.

- **Jaguarão - Rio Branco (Cabecera única):** el ACI es de cabecera única del lado brasileño, pero no se ha avanzado significativamente en el desarrollo de la infraestructura necesaria para realizar un control integrado de manera efectiva. Los organismos encargados del control de carga y aduanas en esta frontera operan del lado brasileño menos migraciones. Esta separación obliga a los transportistas a detener sus vehículos en varios puntos para presentar la documentación requerida, lo que reduce la eficiencia del proceso y aumenta los tiempos de espera en la frontera. La falta de integración de los organismos de migración tanto de Brasil como de Uruguay en el Área de Control Integrado (ACI) de la frontera Jaguarão-Río Branco es un tema crítico.

Estas situaciones reflejan la complejidad y los desafíos de implementar de manera efectiva las ACI según lo estipulado en el Acuerdo de Recife del MERCOSUR. La falta de ejecución adecuada no solo afecta la eficiencia operativa y aumenta los tiempos de espera, sino que también representa un obstáculo significativo para el comercio y la integración regional.

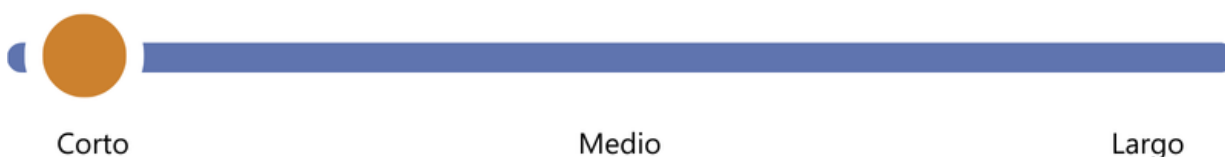
**Propuesta de Solución:** Para lograr una gestión coordinada de las fronteras de forma efectiva en el marco del Acuerdo de Recife del MERCOSUR, es fundamental establecer condiciones básicas de infraestructura y procedimientos coordinados entre las aduanas y los organismos de control de los países miembros.

- Para superar las barreras regulatorias y operativas, es necesario realizar tratativas y adecuaciones. Un ejemplo concreto es la falta de la figura del depositario en Argentina, un requisito esencial para que la Receita Federal do Brasil (RFB) acepte el aduanamiento de un área. Es fundamental implementar los mecanismos necesarios para establecer esta figura en Argentina. Además, se debe viabilizar la integración de los organismos de control en los ACI, asegurando el cumplimiento de los horarios y lugares de atención establecidos en el acuerdo. Esto implica la creación de procedimientos y protocolos claros para la coordinación efectiva entre todas las partes involucradas en el control e inspección de carga en la frontera.



- La coordinación y colaboración efectiva se pueden lograr estableciendo reuniones periódicas entre los organismos de control de los países miembros para discutir y resolver problemas operativos, garantizando la participación del sector privado en estas discusiones. Además, desarrollar y aplicar protocolos de acción conjunta para la inspección y control de mercaderías asegurará una respuesta rápida y coordinada en los puntos de frontera.

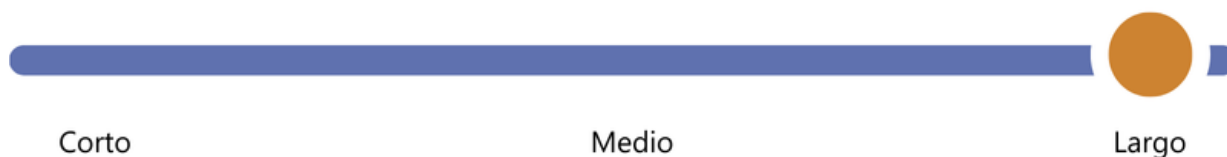
Adicionalmente se deberá contar con la participación de todas las partes interesadas en el diseño e implementación de estas soluciones. Esto incluye a las autoridades locales, operadores de transporte, asociaciones de camioneros y otros actores relevantes. La colaboración entre estas partes garantizará que las soluciones propuestas sean efectivas, aceptadas y sostenibles.



- Adicionalmente se deberán considerar medidas que busquen la mejora de la infraestructura y servicios en las áreas de control integrado considerando sus particularidades por medio de la construcción de infraestructura adecuada. Se deberá priorizar la construcción de instalaciones que cumplan con los estándares necesarios para el procesamiento eficiente de la carga y que puedan ser habilitadas por las aduanas como Zonas Primarias Aduaneras. Para esto, es necesario que se definan estándares comunes en lo que se refiere a infraestructura a nivel MERCOSUR, con el objetivo de garantizar una gestión coordinada de fronteras de forma efectiva. A la vez es importante que a partir de estos estándares se identifiquen las necesidades de inversión para que los recursos financieros atiendan las necesidades prioritarias. Esto incluiría la creación de un ACI equipada, con instalaciones para el procesamiento de documentos, zonas de inspección, y áreas de estacionamiento amplias y seguras para los camiones.
  - Para el ACI Fray Bentos (Cabecera única), se debe establecer un control integrado en el lado uruguayo con la operación conjunta de servidores argentinos, reduciendo demoras y complicaciones operativas y mejorando la eficiencia operativa.

- En el ACI Chuí (Cabecera única), como descrito al inicio de este informe, ya es una realidad que los controles del lado de Uruguay serán trasladados al ACI del lado de Brasil. Sin embargo, es crucial desarrollar una infraestructura adecuada para el control integrado y centralizar los organismos de control.
- En el ACI Paso de los Libres-Uruguaiana (Cabecera dupla para cargas no integrada), es esencial completar la integración de los controles aduaneros y de carga, cumpliendo con el modelo de doble cabecera, lo que mejorará la coordinación y el control de carga y facilitará el comercio entre Argentina y Brasil.
- En el ACI Foz de Iguazu-Ciudad del Este (Cabecera dupla para cargas integrada), se debe ampliar la integración de los controles a todos los productos y no solo a los graneles, mejorando la coordinación aduanera y reduciendo los tiempos de control para una mayor variedad de productos.
- En el ACI Concordia - Salto (cabecera única): es crucial desarrollar infraestructura que permita atender a las necesidades de esta frontera, para atender las épocas de crecimiento del flujo de comercio.
- En el ACI Iguazú - Foz do Iguazu (cabecera dupla): será necesario evaluar la posible migración de Argentina a Brasil para tener una única cabecera entre los dos países lo que agilizaría el comercio en este punto de frontera, para esto será necesario adaptar la infraestructura.
- En el ACI Puerto Falcón - Clorinda (doble cabecera): se deberá realizar una reingeniería integral del puerto con una inversión significativa del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM). Siendo necesarias mejoras sustanciales en la infraestructura portuaria por parte de Paraguay. Esto incluirá la expansión y modernización de las instalaciones para aumentar la capacidad de manejo de camiones y mercancías y la construcción de un nuevo puente que facilitará el tránsito de camiones y vehículos, respetando la doble cabecera.
- En el ACI Guaira/Mundo Novo - Salto de Guairá: La solución propuesta para abordar de manera integral los problemas identificados en la frontera entre Brasil y Paraguay es la construcción de un Área de Control Integrado (ACI) con una cabecera única o doble. Esta decisión sobre el tipo de cabecera a implementar debe tener en cuenta la integración de procedimientos de control fronterizo para garantizar una coordinación efectiva entre ambas partes. La infraestructura a construir en el ACI debe considerar la posibilidad de implementar procedimientos de control integrados que optimicen la eficiencia y la efectividad de los controles en la frontera.
- En el ACI Jaguarão - Rio Branco: se deberá avanzar en la modernización de la infraestructura, ya existe la propuesta de desarrollo del ACI con mejores condiciones para las operaciones. Además, es imprescindible la integración de los organismos de migración de Brasil y Uruguay dentro del Área de Control Integrado. A corto plazo, se sugiere seguir el ejemplo de las aduanas y otros

organismos integrados, centralizando las actividades de migración en el terminal de Multilog.



Corto

Medio

Largo

Estas propuestas buscan superar las barreras identificadas y mejorar la eficiencia y efectividad de los controles fronterizos, facilitando el comercio entre los países del MERCOSUR y promoviendo una mayor cooperación.

**Involucrados:** Aduanas MERCOSUR, Organismos de control mercosur, miembros del CT2

### **Buena práctica internacional: Modelo de gestión de fronteras delegada entre Finlandia, Suecia y Noruega**

El modelo de gestión de fronteras delegada entre Finlandia, Suecia y Noruega es un sistema de cooperación transfronteriza eficiente y coordinado. Ambos países forman parte del Acuerdo de Schengen, lo que permite la libre circulación y cooperación en seguridad, además de contar con acuerdos específicos que permiten la delegación de responsabilidades fronterizas. Los guardias fronterizos realizan patrullas conjuntas y los funcionarios de un país pueden realizar controles en nombre del otro. Comparten datos en tiempo real y utilizan tecnologías avanzadas de vigilancia, así como sistemas electrónicos que facilitan declaraciones aduaneras y controles de pasaporte. Los procedimientos aduaneros y de control de pasaportes están unificados y el personal fronterizo recibe formación conjunta. Los puntos fronterizos están diseñados para ser eficientes, reduciendo los tiempos de espera y facilitando tanto el comercio como el turismo, con programas de despacho simplificado para viajeros regulares y comercio. En caso de incidentes y emergencias, hay operaciones coordinadas y comunicación abierta para manejar situaciones eficientemente. En cuanto a la protección medioambiental, ambos países cooperan en la gestión de ecosistemas naturales en zonas fronterizas. Los procedimientos y recursos se adaptan según las necesidades locales y el volumen de tráfico, permitiendo una gestión segura y fluida de personas y mercancías entre Suecia y Noruega.

La experiencia nórdica de Puestos Fronterizos de Parada Única entre Noruega, Finlandia y Suecia permite una gestión fronteriza más eficiente y coordinada, resultando en numerosos ahorros. Siendo algunos de los principales:

#### **1. Ahorro en Recursos Humanos:**

- a. Patrullas Conjuntas: La realización de patrullas conjuntas ha disminuido la necesidad de personal adicional en cada país, optimizando el uso del personal disponible.
- b. Funcionarios Compartidos: En algunos puntos fronterizos, los funcionarios de un país pueden realizar controles en nombre del otro, reduciendo la duplicación de tareas y personal.

## **2. Ahorro en Infraestructura:**

- a. Instalaciones Compartidas: La construcción y el mantenimiento de instalaciones fronterizas compartidas han permitido reducir importantes costos de infraestructura. Un solo puesto fronterizo con personal y equipamiento conjunto es más económico que mantener instalaciones separadas.
- b. Tecnología Común: El uso compartido de tecnologías avanzadas de vigilancia, sistemas de información y bases de datos reduce los costos tecnológicos y de mantenimiento.

## **3. Ahorro en Operaciones y Administración:**

- a. Procedimientos Unificados: La unificación de procedimientos aduaneros y de control de pasaportes ha reducido la burocracia y evitado redundancias, disminuyendo los costos administrativos.
- b. Sistemas Electrónicos: El uso de sistemas electrónicos comunes para declaraciones aduaneras y controles pasaportes ha simplificado los procesos y reducido los tiempos y costos administrativos.

## **4. Ahorro en Transporte y Logística:**

- a. Reducción de Tiempos de Espera: Puntos fronterizos más eficientes reducen los tiempos de espera para transportistas y comerciantes, lo que disminuye costos logísticos y de transporte, incluyendo consumo de combustible y desgaste de los vehículos.

## **5. Ahorro en Formación y Capacitación:**

- a. Formación Conjunta: La formación conjunta del personal fronterizo ha permitido mejorar la eficiencia y reducir los costos de capacitación al centralizar los programas de entrenamiento, evitando la necesidad de formaciones separadas en cada país.

## **6. Ahorro en Respuesta a Emergencias:**

- a. Protocolos Coordinados: Protocolos integrados para la respuesta a emergencias han permitido un manejo más eficiente de recursos y personal, minimizando costos asociados con la gestión de incidentes transfronterizos.

#### 7. Ahorro resultante de tiempo y costos:

- a. Habría sido necesario abrir 10 nuevas oficinas de aduanas en el lado noruego de la frontera.
- b. Se habría tenido que contratar a 100 nuevos funcionarios de aduanas.
- c. Aproximadamente 8 millones de dólares ahorrados al no invertir en nueva infraestructura y personal. Aproximadamente 8 millones de dólares son ahorrados anualmente en costos operativos. Aproximadamente 39 millones de dólares son ahorrados anualmente en costos adicionales para los operadores económicos, mayor tiempo de espera y paradas dobles en la frontera.

#### 4. Falta de armonización en el entendimiento sobre la tara del vehículo a nivel nacional y MERCOSUR

**Oportunidad de mejora:** La tara de un vehículo, que se refiere al "peso muerto" del mismo, es la suma de los pesos del chasis, motor, componentes mecánicos y carrocería. Aunque la definición y regulación de la tara están establecidas en la Resolución GMC 65/08 "Acuerdo sobre pesos y dimensiones de transporte por carretera de pasajeros y cargas", persiste una falta de armonización en la comprensión y registro de este peso a nivel nacional y en el ámbito del MERCOSUR. Esta situación se agrava por la considerable variabilidad en las tolerancias de divergencia debido a la ausencia de un registro estandarizado a nivel nacional, lo que conlleva disparidades en los pesajes y problemas en los procedimientos de control.

Uno de los principales problemas es la falta de estandarización sobre el peso de la carga, lo cual genera divergencias evitables con un adecuado registro de las taras. Esta falta de uniformidad puede resultar en discrepancias de hasta un 4% desde el punto de vista aduanero, creando desafíos significativos en la evaluación precisa del peso de la carga.

El proceso de pesaje de camiones se complica aún más debido a la carencia de información precisa sobre el peso del vehículo vacío. Este problema se agrava por prácticas como la carga de combustible en diferentes etapas del viaje, lo que puede ocasionar variaciones de hasta una tonelada en el peso total del vehículo. Por ejemplo, en Santa Fe, los camiones cargan combustible, pero al llegar a la frontera no se dispone del peso del camión vacío. Luego, al ingresar a Uruguay, se carga nuevamente combustible debido a los precios más bajos, incrementando aún más las diferencias de peso. En contraste, algunas regiones como Mendoza



han implementado sistemas similares a los de Brasil, donde se pesa el vehículo vacío primero y luego lleno, calculando la diferencia de manera más precisa.

La falta de armonización en el entendimiento de la tara del vehículo y la variabilidad en las tolerancias de divergencia están generando discrepancias significativas en los pesajes de los vehículos en la región del MERCOSUR.

**Propuesta de solución:** En respuesta a los desafíos planteados por la falta de armonización en el entendimiento sobre la tara del vehículo a nivel del MERCOSUR y la variabilidad de tolerancias de divergencia, se propone la implementación de un sistema unificado de registro de taras a nivel regional, en concordancia con la Resolución GMC 65/08 "Acuerdo sobre pesos y dimensiones de transporte por carretera de pasajeros y cargas". Este sistema abordaría las disparidades en los pesajes y los problemas resultantes en los procedimientos de control, promoviendo una mayor coherencia y eficiencia en el transporte de mercancías dentro del bloque.

Para esto se propone una estrategia de implementación que contempla las siguientes acciones:

- **Presentación de la Propuesta al SGT 5 - Transporte MERCOSUR:** La estrategia clave para la implementación de esta solución es llevar la propuesta al Subgrupo de Trabajo N° 5 (SGT 5) de Transporte del MERCOSUR. Este subgrupo es el foro adecuado para discutir y promover iniciativas de armonización en el transporte regional.
- **Participación del Sector de Transporte en el CT 2:** Se sugiere permitir la participación activa del sector de transporte en el Comité Técnico N° 2 (CT 2). Esta inclusión permitirá una mayor representación del sector y aportará perspectivas prácticas a las discusiones sobre esta cuestión crucial. La participación de transportistas, operadores logísticos y otros actores relevantes es fundamental para asegurar que las soluciones propuestas sean prácticas y aplicables en el terreno.
- **Colaboración con Organismos Clave:** Se espera que la Receita Federal de Brasil, AFIP (Administración Federal de Ingresos Públicos) de Argentina, la Aduana Uruguay y la Aduana Paraguaya desempeñen un papel fundamental en facilitar la participación necesaria para la creación e implementación exitosa del sistema unificado de registro de taras a nivel del MERCOSUR, así como los organismos responsables por el control del transporte. Estos organismos, al colaborar estrechamente con otros organismos pertinentes en la región, pueden avanzar hacia la adopción de estándares comunes y procedimientos armonizados que mejoren la eficiencia y la transparencia en el transporte de mercancías en todo el bloque.

Con la implementación de un sistema estructurados y compartido entre los países se esperan los siguientes beneficios:

- **Mejora en la Gestión de Riesgos:** La estandarización y armonización del registro de taras contribuirá significativamente a la gestión de riesgos en el transporte de mercancías. Al contar con datos precisos y uniformes sobre la tara de los vehículos, se podrán minimizar las discrepancias en los pesajes y mejorar los controles aduaneros, reduciendo los riesgos asociados a la sobrecarga y otros problemas operativos.
- **Eficiencia y Transparencia:** La implementación de un sistema unificado de registro de taras aumentará la eficiencia en los procesos de transporte y aduaneros, al tiempo que promoverá una mayor transparencia en las operaciones. Esto se traducirá en una reducción de costos y tiempos, beneficiando a todos los actores involucrados en la cadena de suministro.

La armonización en el entendimiento y registro de la tara del vehículo es crucial para mejorar la eficiencia y transparencia en el transporte de mercancías en el MERCOSUR. La implementación de un sistema unificado de registro de taras, respaldado por la Resolución GMC 65/08, y la colaboración estrecha entre las agencias aduaneras y el sector de transporte, son pasos esenciales para alcanzar este objetivo. La propuesta, presentada al SGT 5 y con la participación del CT 2, busca no sólo resolver los problemas actuales sino también sentar las bases para un futuro más integrado y eficiente en el transporte regional.



**Involucrados:** Aduanas de los países del MERCOSUR, los organismos de transporte y los sectores privados involucrados en el comercio internacional.

### **Buena práctica internacional**

#### **El Sistema de Pesaje y Registro de la Unión Europea**

Una buena práctica internacional que puede servir de referencia para la situación del MERCOSUR es el sistema de pesaje y registro implementado en la Unión Europea (UE). En la UE, la regulación sobre pesos y dimensiones de los vehículos está armonizada a través de directivas específicas que buscan garantizar la coherencia y eficiencia en el transporte por carretera.

#### **Directiva 96/53/EC**

La Unión Europea dio, a finales de 2023, el visto bueno a la modificación de la Directiva



96/53/CE, que sirve como nuevo marco normativo para establecer los pesos y dimensiones máximos permitidos para vehículos pesados que circulan por las carreteras del continente. Esta revisión tuvo varios objetivos fundamentales:

- **Eliminación de Barreras Reglamentarias y Técnicas:** Incentivar la adopción de tecnologías de cero emisiones y dispositivos de ahorro de energía en vehículos pesados; Permitir un peso adicional de 4 toneladas para vehículos de cero emisiones, compensando el peso de la tecnología y aumentando la capacidad de carga y aumentar el límite de peso de los vehículos de emisión cero de 42 a 44 toneladas.
- **Facilitación de Operaciones Intermodales:** Permitir una altura adicional para acomodar contenedores de mayor tamaño y otorgar beneficios adicionales a vehículos utilizados en operaciones intermodales, incluyendo un peso adicional de 4 toneladas.
- **Clarificación y Eficiencia en Normas Transfronterizas:** Simplificar el proceso de solicitud de permisos para el transporte de cargas especiales o vehículos más largos o pesados, establecer un nivel mínimo común de controles para garantizar el cumplimiento de los límites de peso y Promover la instalación obligatoria de mecanismos de pesaje en la infraestructura vial para detectar vehículos sobrecargados en movimiento.

### **Impacto y Beneficios Esperados**

La revisión aborda, entre otras cosas, la mejora de la seguridad vial, estableciendo requisitos técnicos y de control para garantizar una operación segura de los vehículos pesados en la red de carreteras, así como armonizando los procedimientos de solicitud de permisos para el transporte de cargas especiales, lo que reducirá las cargas administrativas para los operadores. Además, al aclarar las regulaciones aplicables a las operaciones transfronterizas llevadas a cabo por vehículos más extensos o pesados, la revisión eliminará las diferentes interpretaciones nacionales y las prácticas de control divergentes, lo que contribuirá a lograr una aplicación más coherente de las normas en el ámbito transfronterizo.

La armonización en el entendimiento y registro de la tara del vehículo es crucial para mejorar la eficiencia y transparencia en el transporte de mercancías en el MERCOSUR. La implementación de un sistema unificado de registro de taras, respaldado por la Resolución GMC 65/08, y la colaboración estrecha entre las agencias aduaneras y el sector de transporte, son pasos esenciales para alcanzar este objetivo. Adoptar prácticas similares a las de la Unión Europea en cuanto a la armonización de normas de pesaje y registro puede ser altamente beneficioso para el MERCOSUR, contribuyendo a un transporte más sostenible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente.

## 5. Sistemas INDIRA y SINTIA infrautilizadas, obstaculizando el aprovechamiento de información anticipada



**Oportunidad de mejora:** En el marco del MERCOSUR, existen desarrollos sistémicos que permiten realizar intercambios de información permitiendo que las Aduanas puedan trabajar con informaciones anticipadas:

- El Sistema de Intercambio de Información de los Registros Aduaneros (INDIRA) data de 2004 cuando en el ámbito del MERCOSUR, Decisión CMC N° 54/04, se instruyó a los Estados Parte a realizar una interconexión en línea de los sistemas informáticos de gestión aduanera existentes y a acordar un conjunto de datos comunes de las operaciones aduaneras de exportación e importación. La XXVI Reunión Ordinaria del Consejo del Mercado Común del MERCOSUR se aprobó la Decisión N.º 13/04 (CMC) referida al «Intercambio de Información a través de Sistemas Informáticos». De esta forma, las operaciones registradas en los sistemas de los Estados Parte (Sistema MALVINA en Argentina, el Portal SISCOMEX en Brasil, el Sistema SOFIA en Paraguay y el Sistema LUCIA en Uruguay), pueden ser consultadas por el Sistema INDIRA, ya que la aplicación Web se conecta con el web service del país requerido a través de internet utilizando HTTPS con Servicio Web de Autenticación y autorización y la respuesta es recibida en tiempo real y los datos son encriptados en formato XML.
- El Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), tuvo su origen en el año 2004 mediante la Resolución GMC N.º. 17/04 Norma Relativa a La Informatización del Manifiesto Internacional De Cargas / Declaración De Tránsito Aduanero y al seguimiento de la operación entre los Estados Parte del MERCOSUR". La implementación de dicho sistema inició entre Argentina y Paraguay en el año 2009, teniendo en la actualidad integrados a Uruguay, Chile y Bolivia. Este sistema permite disponer de información en tiempo real sobre los tránsitos, además de traer transparencia y seguridad a los procesos.

A pesar de los grandes esfuerzos realizados para estos desarrollos tecnológicos, no se han visto avances en el trabajo con informaciones anticipadas que permitan aplicar una gestión de riesgo que agilice el paso por las fronteras o que se trabaje de forma conjunta y coordinada entre las autoridades de los países. El control e intervención del MIC/DTA en papel es un ejemplo de esta situación, así como el traslado de una carpeta con documentos impresos instructivos del despacho que debe presentarse en las aduanas de ambos países. Procedimientos de control basados en papel, sin el aprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles, generan demoras lo cual sobrecargan los terminales de frontera, aumentando y profundizando las falencias existentes de infraestructura en las fronteras.

**Propuesta de Solución:** Para lograr una gestión coordinada de las fronteras de forma efectiva, es importante que existan las condiciones básicas de infraestructura, así como procedimientos coordinados entre Aduanas y organismos de control. Para ello, es fundamental modernizar los procedimientos de control en los países MERCOSUR considerando las informaciones disponibles en los sistemas INDIRA y SINTIA, de forma de viabilizar el trabajo conjunto y simultáneo dentro de los ACI. Actualmente, en los procesos de control en una exportación de Paraguay con destino Argentina en el ACI, las autoridades Argentinas inician el proceso cuando los documentos en papel son presentados ante Aduana, sin embargo es posible conocer estas operaciones de forma anticipada y promover un accionar conjunto, realizando inspecciones de forma coordinada en el caso de los Canales Rojos o facilitando el levante de la mercadería cuando ambas Aduanas consideran que la misma es de bajo riesgo, teniendo un canal de selectividad Verde. De igual manera podría suceder en las demás fronteras del MERCOSUR.

Es importante destacar que ya existe un mecanismo que podría facilitar el intercambio de datos entre los miembros del MERCOSUR. Los países acordaron la implementación del Documento Único Aduanero del MERCOSUR (DUAM) para registrar las declaraciones de destinaciones y operaciones aduaneras según las Decisiones CMC N.º 50/04 y 54/04, aunque esta medida aún no se ha llevado a la práctica. El GMC aprobó una resolución para alinear el modelo de datos DUAM con el Modelo de Datos de la OMA. Para preparar el DUAM, los países del MERCOSUR tuvieron que 1) ponerse de acuerdo sobre los datos a intercambiar, 2) acordar un lenguaje común, y 3) armonizar la presentación de los datos solicitados. Esto condujo a la creación de un modelo de datos aduaneros para garantizar la interoperabilidad de los sistemas a nivel regional. La efectiva implementación de esta herramienta abre nuevas posibilidades en el intercambio de datos. Los países del MERCOSUR, a través del Modelo de Datos de la OMA, podrán acceder a los datos almacenados en el sistema INDIRA o proporcionar datos a otros miembros del MERCOSUR, siempre que el marco jurídico lo permita. Por este motivo se deberá reforzar la implementación de esta herramienta sistémica a nivel MERCOSUR para facilitar el control integrado de forma sistémica.

El uso de informaciones anticipadas entre los países del bloque podría permitir que se trabaje de forma más ágil, favoreciendo el paso de camiones cuyas operaciones se encuentran en canal verde y no tengan intervención de organismos de control, reduciendo los costos de la operación.



**Involucrados:** Aduanas y Organismos de control del MERCOSUR

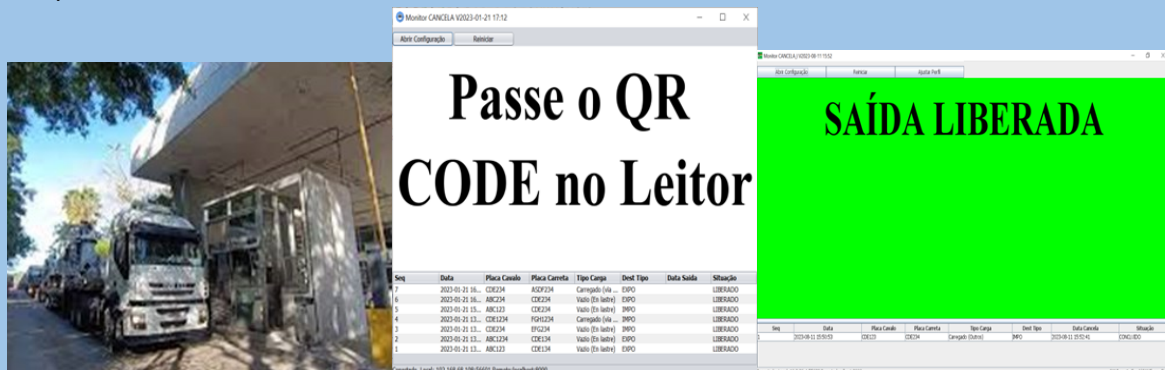
## Avance en Brasil: Sistema de Vigilancia Aduanera Inteligente (VAI) en Uruguiana

La frontera de Uruguiana ya ha dado los primeros pasos para la transformación digital con la implementación por parte de la Receita Federal do Brasil (RFB) del Sistema de Vigilancia Aduanera Inteligente (VAI) con el objetivo de mejorar la eficiencia y efectividad del control aduanero. A pesar de no ser la solución para los documentos de carga físicos, permite avanzar en el proceso de modernización sistémica necesaria para el envío de datos de forma electrónica sin la necesidad de verificación física, ya que la tecnología aplicada por el VAI permitirá la integración de los datos de la carga y transporte de forma electrónica.

El recinto administrado por la RFB en Uruguiana se caracteriza por un flujo diario promedio de más de 600 vehículos de carga, alcanzando picos diarios de hasta 1000 camiones. Históricamente, el 95% de este flujo consiste en vehículos en Tránsito Aduanero Simplificado (TAS) o vacíos, lo que demanda una alta dependencia de intervención manual por parte de los servidores aduaneros. Esta situación generaba cuellos de botella en las actividades de tránsito aduanero y una falta de organización de datos, creando fragilidades en los controles.

El funcionamiento del VAI en la frontera de Uruguiana se estructura de la siguiente manera: primero, el vehículo entrega el MIC/DTA y recibe un ticket con un código QR. Si el vehículo está en TAS o vacío, se dirige directamente a la salida y el conductor escanea el código QR en una cabina automatizada. Una pantalla muestra si el vehículo está liberado o bloqueado. Si está liberado, la barrera se abre y el vehículo sigue su destino. En caso de TAS, el sistema abre automáticamente el tiempo para el cumplimiento del tránsito simplificado. Si está bloqueado, la barrera no se abre y el vehículo es sometido a una verificación manual.

La implementación del VAI presentó varios desafíos. Fue necesario adquirir equipos avanzados y crear un sistema robusto para su funcionamiento, además de mantener constantemente la tecnología para asegurar su efectividad. La implementación del VAI modificó significativamente las actividades diarias del equipo del Servicio de Actividades Complementarias e Integradas de Tránsito (SACIT) y fue crucial asegurar la aceptación y adaptación de los conductores de camiones al nuevo sistema.



The image displays two screenshots of the VAI system interface. The left screenshot shows a QR code reader screen with the text "Passe o QR CODE no Leitor" (Pass or QR Code not in Reader). The right screenshot shows a green screen with the text "SAÍDA LIBERADA" (Exit Released). Below the screenshots is a table with columns: Seq, Data, Placa Camião, Placa Carreta, Tipo Carga, Dest Tipo, Data Saída, and Situação.

Seq	Data	Placa Camião	Placa Carreta	Tipo Carga	Dest Tipo	Data Saída	Situação
7	2023-02-21 08:00	CEZ24	822724	Camionão (V)	EPFO		LIBERADO
6	2023-02-21 08:00	ABC24	CEZ24	Vazio (V) (V)	EPFO		LIBERADO
5	2023-02-21 08:00	ABC22	CEZ24	Vazio (V) (V)	EPFO		LIBERADO
4	2023-02-21 08:00	CEZ24	FG2224	Camionão (V)	EPFO		LIBERADO
3	2023-02-21 08:00	CEZ24	822724	Vazio (V) (V)	EPFO		LIBERADO
2	2023-02-21 08:00	ABC24	CEZ24	Vazio (V) (V)	EPFO		LIBERADO
1	2023-02-21 08:00	ABC22	CEZ24	Vazio (V) (V)	EPFO		LIBERADO

La implementación del VAI ha generado múltiples beneficios. Se ha incrementado la rigurosidad y eficiencia del control aduanero, optimizando la fuerza de trabajo del personal del SACIT, que ahora puede concentrarse en tareas más críticas. Los conductores experimentan una reducción significativa en los tiempos de espera y mayor facilidad en los trámites. Además, la RFB tiene acceso instantáneo a datos críticos, mejorando la toma de decisiones. Este proyecto sienta las bases para la creación de fronteras inteligentes en el país, con la posibilidad de ampliar su uso a otras fronteras.

La versión 2.0 del VAI contempla mejoras adicionales, como el video monitoreo del tramo PSR-TABR290 y la anticipación de la información de los vehículos antes de su llegada al país, lo que promete una mayor eficiencia y seguridad.

La implementación del Sistema de Vigilancia Aduanera Inteligente (VAI) en la frontera de Uruguiana representa una buena práctica internacional que puede ser adaptada y replicada en otros puntos de frontera del MERCOSUR. Su enfoque en la tecnología y la automatización no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también ofrece una solución robusta para la coordinación de horarios y la gestión del flujo de comercio transfronterizo, contribuyendo significativamente a la modernización de las fronteras y la facilitación del comercio internacional.

### **BUENA PRÁCTICA REGIONAL - MODAL MARÍTIMO**

El despacho sobre aguas es una modalidad de despacho de importación dirigida a importadores acreditados como Operadores Económicos Autorizados (OEA) en la modalidad de Conformidad Nivel 2 (OEA C-2), que permite el registro de declaraciones de importación de mercancías transportadas por vía acuática antes de la llegada de la carga y su descarga en el puerto de destino final.

La idea es utilizar la información proporcionada por el agente de carga al CE Mercante, un documento electrónico generado por la compañía naviera que refleja la información del conocimiento de embarque (B/L), para iniciar el proceso de despacho con este nuevo recurso y así agilizar la parametrización de la DI.

En el despacho sobre aguas OEA, la selección parametrizada para el canal de inspección aduanera ocurre inmediatamente después del registro de la DI de la siguiente manera:

- CANAL VERDE: con despacho automático de la DI.
- CANAL AMARILLO: con análisis documental justo después de la vinculación del expediente electrónico a la DI antes de la llegada de la carga.

- CANAL ROJO: con análisis documental y verificación física, que se realizará después de la llegada de la mercancía y su almacenamiento por parte del depositario. El programa de verificación física también se agiliza, considerando la prioridad que tiene el importador certificado como OEA-C2 y OEA-Pleno.

¿Cuáles son los requisitos?

El despacho sobre aguas OEA (Organización Económica Autorizada) comenzó a ser válido en el país a partir de noviembre de 2017, cuando se publicó en el Diario Oficial de la Unión la Instrucción Normativa RFB nº 1.759. Cada empresa importadora que desee utilizar esta modalidad de despacho debe poseer el certificado OEA en la modalidad "Conformidad Nivel 2" o "Pleno", que se obtiene a través de la Receita Federal do Brasil.

Respecto a los requisitos necesarios para el registro en la modalidad de despacho sobre aguas, se destacan los siguientes:

- La operación de importación debe realizarse exclusivamente por vía acuática.
- La persona jurídica debe estar registrada como OEA-C nivel 2.
- Si hay una Licencia de Importación (LI), esta debe estar aprobada en el momento del registro de la DI.
- La Declaración de Importación (DI) debe ser del tipo "Consumo" o "Admisión en la Zona Franca de Manaus (ZFM)".
- La Unidad Local (UL) de despacho y la UL de entrada al país deben ser las mismas.
- La DI no puede tener una Declaración de Tránsito Aduanero asociada a ella.
- Después de registrar la DI en la modalidad "Despacho Sobre Aguas OEA", la declaración no puede cambiarse a otra modalidad.
- No se pueden someter a esta modalidad de despacho mercancías sujetas a inspección física de organismos anuentes como la Anvisa, la Vigilancia Agropecuaria (Vigiagro/MAPA) y el Comando del Ejército.
- En presencia de embalajes o soportes de madera, después de la verificación por parte del Vigiagro, es responsabilidad del importador informar al depositario para que, de acuerdo con la legislación específica de este organismo aprobado, se puedan incluir las informaciones en el SIGVIG.

¿Cuáles son las ventajas del despacho sobre aguas?

El despacho sobre aguas ofrece varias ventajas para las empresas, entre las que se incluyen:

- Almacenamiento: No hay costos de almacenamiento ya que la mercancía se entrega poco después de la llegada. El depositario mantiene la mercancía en el área del patio

por 48 horas hábiles, lo que garantiza que no haya gastos de almacenamiento. Después de este período, si no se ha retirado, la carga debe ser almacenada.

- **Agilidad:** La posibilidad de anticipar la entrega de la mercancía antes de la fecha prevista permite que todo el flujo logístico y burocrático de la importación sea más rápido.
- **Competencia:** Tener la certificación es, sin duda, una gran ventaja para la empresa, ya que puede adelantar las etapas del proceso, a diferencia de aquellos que aún no son operadores OEA.
- **Reducción de costos:** El despacho sobre aguas tiene como objetivo agilizar el flujo de importaciones incluso antes de la llegada de la mercancía. De esta manera, además de ahorrar tiempo, se minimiza el riesgo de costos adicionales, ya que es posible liberar la carga más rápidamente, evitando almacenamiento, movimiento, horas de mano de obra y transporte hasta que las mercancías estén disponibles.

El despacho sobre aguas ha traído mayor rapidez en la liberación de las mercancías marítimas para empresas con certificación OEA, teniendo en cuenta el registro de las Declaraciones de Importación (DI) y la configuración del canal de inspección realizado incluso antes de la llegada de las mercancías al puerto.

- Además, ha permitido el avance del comercio exterior en Brasil y, cada vez más, permite a las empresas expandir su presencia en el mercado internacional, generando más ingresos, oportunidades y estimulando la economía nacional.

## 6. Desafíos en la armonización de sistemas de escáner y software: Impacto en los controles aduaneros y la integración en el MERCOSUR

**Oportunidad de mejora:** La falta de armonización en los sistemas de escáner y software utilizados por los países miembros del MERCOSUR representa un desafío significativo para la integración y eficiencia de los controles aduaneros en la región. Este problema afecta no solo la fluidez del comercio, sino también la capacidad de los países para combatir el contrabando y otras actividades ilícitas. A continuación, se presenta un análisis detallado del problema, centrándose en el caso específico entre Argentina y Paraguay, así como sus implicaciones.

Los países del MERCOSUR participantes en este estudio (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) utilizan diferentes tecnologías y software para el control aduanero mediante tecnología de escáner. Esta falta de armonización dificulta el intercambio de datos en tiempo real, afectando la eficiencia de los controles y la capacidad de respuesta coordinada ante posibles amenazas.

Un ejemplo práctico de esta realidad es el de la frontera entre Argentina y Paraguay, en Posadas-Encarnación. La Aduana de Argentina en Posadas dispone de un escáner para realizar controles





no intrusivos de camiones. El 100% de los medios de transporte que ingresan a Argentina desde Encarnación-Paraguay son sometidos a este control no intrusivo. Además, se analizan camiones de exportación de Argentina y/o tránsitos que posean algún Advertencia de Despacho Operativo (ADO), alerta o pedido específico que podría ser un canal rojo. Mediante rayos X, la unidad genera una imagen que es analizada y evaluada por operadores locales, determinando si el transporte puede continuar o requiere un control suplementario.

Sin embargo, las imágenes obtenidas a partir de este escáner no están integradas en las operaciones de control realizadas en el Área de Control Integrado (ACI) de Encarnación, donde ambas aduanas realizan los controles de las cargas. Las imágenes obtenidas por Argentina no son compartidas con Paraguay, lo que limita la eficacia del control conjunto. En el ACI de Encarnación no existe escáner, por lo que solo aquellas cargas que reciben un canal de selectividad rojo son inspeccionadas.

Principales desafíos específicos identificados:

- **Falta de Integración de Sistemas:** Las imágenes y datos obtenidos de los controles no intrusivos no se comparten entre las aduanas de los países miembros.
- **Incompatibilidad de formato de datos electrónicos:** Falta de homogeneización de los formatos en los cuales se generan los datos en los softwares de los escáneres. Esto limita la cooperación y la eficacia de las operaciones conjuntas, ya que cada país analiza la información de manera aislada, reduciendo la capacidad de detección de actividades ilícitas transfronterizas.
- **Procesos Descoordinados:** La ausencia de protocolos comunes y la falta de integración de sistemas dificultan la realización de controles conjuntos y la coordinación de esfuerzos en los puntos fronterizos. Esto resulta en procedimientos duplicados y en una mayor complejidad para los operadores logísticos y transportistas.
- **Falta de Armonización Normativa para Sistemas de Medición de Radiación:** No existe una normativa armonizada en el MERCOSUR que regule los sistemas de medición de radiación utilizados en los escáneres. Esto genera disparidades en los niveles de seguridad y en los estándares de operación, lo que puede afectar la salud de los operadores y la seguridad de las cargas.
- **Cobertura Inadecuada de Salud para funcionarios en Fronteras:** Los sistemas de salud en los países del MERCOSUR no garantizan la cobertura necesaria para los funcionarios aduaneros que operan en zonas fronterizas, especialmente en los ACI (Áreas de Control Integrado) situados en el país vecino. Esto incluye la falta de garantías de cobertura de salud para riesgos asociados a la exposición a radiación por el uso de escáneres. La falta de cobertura adecuada puede resultar en una menor protección y bienestar para los funcionarios, afectando su desempeño y seguridad.



- **Aumento de Costos:** el control no intrusivo en las fronteras hoy demanda que cada país tenga su propio escáner debido a la falta de intercambio de informaciones y datos de forma bilateral. Esto duplica los costos de adquisición, mantenimiento y operación de los equipos, además de los recursos humanos necesarios para operar los sistemas en ambos lados de la frontera.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de mejorar los controles y considerando la importancia de la incorporación de tecnología para agilizar los procesos, se propuso trabajar a nivel del CT2 para que sean identificados formatos padronizados en el MERCOSUR de uso de escáner e imágenes, que permitan compartir los resultados entre los países de la región. Los representantes de la Aduana de Paraguay presentes en la reunión informaron que existe interés por parte de Paraguay de adquirir equipamientos de escáner. En este sentido, es importante considerar que los diferentes equipamientos poseen un formato de imagen y de tecnología diferente, lo que puede impedir compartir las imágenes. La Organización Mundial de las Aduanas ha elaborado una serie de lineamientos que deberían ser considerados en la adquisición y renovación de equipamientos, buscando siempre la coordinación de esfuerzos para mejorar los controles fronterizos. Existen experiencias en la región, en la frontera de Brasil (Uruguiana) - Argentina (Paso de los Libres), donde las imágenes son compartidas y están integradas en el control aduanero de ambos países. Si bien este intercambio de imagen es en formato normal de foto, no permitiendo realizar controles específicos de acuerdo con el interés de quien lo recibe usando herramientas de zoom y corte, es un antecedente relevante de intercambio de información. La definición a nivel de MERCOSUR de especificaciones técnicas de escáner permitirá trabajar de forma coordinada y aunar esfuerzos en pos de los controles aduaneros fronterizos.

En general, son diversas las actuaciones que pueden y deben ser realizadas por el MERCOSUR para aumentar la eficiencia en el uso de escáner en frontera, así como garantizar un uso adecuado de los recursos y una mayor integración de los procesos que requieren de actuación física en frontera. Algunos aspectos a ser considerados son:

- **Armonización de Sistemas:** Implementar un esfuerzo regional para armonizar los sistemas de escáneres y software utilizados por los países miembros del MERCOSUR. Esto podría incluir la adquisición de tecnología compatible y el desarrollo de un software común para el análisis de imágenes.
- **Intercambio de Información:** Establecer protocolos para el intercambio de imágenes y datos obtenidos de controles no intrusivos entre las aduanas de los países miembros. Esto podría facilitarse mediante la creación de una plataforma digital compartida.
- **Protocolos Comunes:** Desarrollar y acordar protocolos comunes para los procedimientos de control aduanero en las fronteras, lo que incluiría criterios de selectividad y estándares de inspección.



de escáneres y tecnología de control.

b. **Soluciones Implementadas:**

- Escáneres de Rayos X y Gamma: Utilizados en pasos fronterizos clave para inspeccionar vehículos de carga y automóviles de manera no intrusiva. Estos sistemas pueden detectar contrabando y amenazas de seguridad sin necesidad de una inspección manual completa.
- Pre-inspección en Canadá: En algunos puntos, Estados Unidos ha implementado estaciones de pre-inspección en el lado canadiense de la frontera. Esto permite que los oficiales estadounidenses realicen inspecciones antes de que los vehículos crucen la frontera, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la eficiencia.
- Intercambio de Información: Ambos países comparten datos de seguridad y resultados de escáneres en tiempo real, lo que facilita una respuesta coordinada y eficiente.

## 2. Hong Kong y China: Control Fronterizo en Shenzhen Bay

a. **Descripción:** La frontera entre Hong Kong y China es una de las más tecnológicamente avanzadas debido al alto volumen de tráfico comercial y de pasajeros.

b. **Soluciones Implementadas:**

- **Escáneres de Contenedores:** Utilizados para inspeccionar contenedores de carga en puertos y pasos fronterizos. Estos escáneres de alta energía pueden penetrar a través de los contenedores para detectar objetos sospechosos.
- **Sistema de Reconocimiento Automático de Matrículas (ANPR):** Implementado para identificar vehículos que cruzan la frontera. Este sistema permite una rápida verificación y reduce el tiempo de espera.
- **Intercambio de Datos en Tiempo Real:** Las autoridades de Hong Kong y China comparten información de seguridad y datos de escáneres para mejorar la vigilancia y el control de contrabando.

## 3. Unión Europea: Sistema de Controles Aduaneros Coordinados

a. **Descripción:** La Unión Europea ha desarrollado un sistema integrado para gestionar el control aduanero en sus fronteras exteriores, lo que incluye la implementación de tecnología avanzada para inspecciones. Este sistema tiene como objetivo armonizar las prácticas aduaneras, mejorar la seguridad, facilitar el comercio legítimo y proteger los ingresos fiscales de los Estados miembros.

b. **Soluciones Implementadas:** Escáneres Móviles y Fijos: Utilizados en puertos y pasos fronterizos clave para inspeccionar camiones y contenedores. Estos sistemas permiten una rápida evaluación de las cargas.

- c. **Sistema de Control de Importaciones (ICS):** Un sistema de gestión de riesgos que utiliza datos de declaración previa a la llegada para evaluar y seleccionar envíos de alto riesgo para inspección.
- d. **Sistemas de Información Compartidos:** Plataformas como el Sistema de Control de Exportaciones (ECS) y el Sistema de Gestión de Tránsito (NCTS) permiten el intercambio de información en tiempo real entre las autoridades aduaneras de los diferentes Estados miembros.
- e. **Análisis de Datos:** Los datos recopilados se analizan para identificar patrones de riesgo y mejorar continuamente las estrategias de control aduanero.
- f. **Cooperación y Armonización Normativa:** Los países miembros de la UE han trabajado para armonizar sus procedimientos y normativas aduaneras, facilitando la cooperación y el intercambio de información.

#### 4. Noruega y Suecia: Colaboración Fronteriza Escandinava

- a. **Descripción:** Noruega y Suecia, aunque no tienen una frontera tan transitada como otros ejemplos, han implementado sistemas efectivos de control aduanero en sus puntos de cruce.
- b. **Soluciones Implementadas:**
  - **Escáneres de Alta Energía:** Utilizados en puntos estratégicos para inspeccionar vehículos de carga de manera eficiente.
  - **Sistemas de Información Compartidos:** Las autoridades aduaneras de Noruega y Suecia comparten datos de escáneres y otra información relevante para mejorar la vigilancia y el control.
  - **Controles Coordinados:** A menudo, las inspecciones se coordinan entre ambos países para evitar duplicaciones y mejorar la eficiencia del proceso de control.

#### 5. Australia y Nueva Zelanda: Sistema de Gestión Fronteriza Integrado

- a. **Descripción:** Australia y Nueva Zelanda han adoptado un enfoque cooperativo para la gestión integral de sus fronteras.
- b. **Soluciones Implementadas:**
  - **Compartición de Escáneres:** En ciertos puntos fronterizos, los escáneres para el control de carga y vehículos son compartidos entre ambos países, reduciendo costos y mejorando la eficiencia.
  - **Centro Conjunto de Información:** Un centro de datos conjunto donde se recopila y analiza la información de escáneres, permitiendo compartir alertas y resultados en tiempo real.
  - **Protocolos Unificados:** Adoptaron protocolos unificados para las operaciones de control aduanero, garantizando estándares y procedimientos homogéneos.

## 6. Proyectos Piloto en África: Corredores de Comercio

- a. **Descripción:** Algunos países africanos participan en proyectos piloto para mejorar la eficiencia de sus controles fronterizos y luchar contra el contrabando.
- b. **Ejemplos de proyectos que incluyen uso compartido de imágenes y/o escáner en África:**
  - Kenia y Uganda: Corredor del Norte
  - Ruanda y Tanzania: Punto de Control Fronterizo Integrado en Rusumo
  - Etiopía y Jibuti: Corredor de Comercio
  - Sudáfrica y Mozambique: Corredor de Desarrollo Maputo
- c. **Soluciones Implementadas:**
  - **Corredores Comerciales Facilidades:** Creación de corredores comerciales con facilidades aduaneras compartidas, incluyendo la instalación conjunta de escáneres de cargas y vehículos.
  - **Integración Digital:** Uso de plataformas digitales para el intercambio de datos de escáner entre países vecinos, permitiendo un monitoreo continuo de las cargas desde el origen hasta el destino.

## 7. Singapur y Malasia: Enfoque de Control Dual

- a. **Descripción:** Singapur y Malasia han implementado sistemas duales en algunos de sus puntos de control fronterizo.
- b. **Soluciones Implementadas:**
  - **Centros Binacionales:** Establecimiento de centros binacionales de control fronterizo, donde las inspecciones son realizadas de manera cooperativa utilizando tecnologías compartidas.
  - **Integración de Sistemas:** Desarrollo de un sistema integrado que permite el intercambio de imágenes y datos en tiempo real, utilizando tecnologías avanzadas de escaneo y reconocimiento.
  - **Colaboración Tecnológica:** Alianzas tecnológicas para el desarrollo conjunto de nuevas soluciones y actualizaciones de sistemas existentes, optimizando recursos y conocimientos.

### 7. Falta de un sistema unificado y electrónico de migraciones para transportistas de carga

**Oportunidad de mejora:** Como se ha evidenciado en el trabajo de campo realizado a lo largo del proyecto en diversas fronteras de la región que comprenden el MERCOSUR, la ausencia de un sistema unificado y electrónico para gestionar el control migratorio de los transportistas de carga genera múltiples problemas logísticos y de seguridad. Este déficit se manifiesta a lo largo de varios puntos fronterizos clave, tales como Foz do Iguaçu-Ciudad del Este, Fray Bentos-



Guaileguaychú, Posadas-Encarnación, Chuí-Chuy y Paso de los Libres-Uruguaiana, resultando en una serie de desafíos comunes:

- **Falta de Control Migratorio Formal:** En el transcurso de este proyecto, se ha observado una preocupación significativa relacionada con la falta de control migratorio formal en ciertos puntos fronterizos del MERCOSUR. Específicamente, en las fronteras de Foz do Iguazu-Ciudad del Este y Chuí-Chuy, no se exige formalmente el proceso migratorio al entrar o salir de Brasil. Esta ausencia de procedimientos migratorios formales facilita el tránsito rápido de camiones, pero pone en riesgo la seguridad y la integridad de las fronteras debido a la falta de documentación y control adecuado. Además, se ha constatado una disparidad considerable en los procedimientos migratorios a lo largo de las fronteras del MERCOSUR. Esta variabilidad genera confusión entre los transportistas y dificulta la coherencia en la aplicación de las normativas migratorias. La falta de un sistema unificado y electrónico para gestionar el control migratorio de los transportistas de carga genera múltiples problemas logísticos y de seguridad, afectando negativamente la eficiencia del transporte de carga en la región y aumentando el riesgo de actividades ilícitas, como el contrabando y el tráfico de personas, al dificultar la identificación y el seguimiento de los transportistas.
- **Trámites Manuales y Presenciales:** El control migratorio realizado por Argentina de choferes de carga demanda pagos manuales y en efectivo para las tasas migratorias. Este proceso manual agrega una carga administrativa, genera demoras y puede causar congestión, afectando la fluidez del tráfico fronterizo. Además, esta práctica es diferente de los demás países del MERCOSUR.
- **Incremento de Costos Operativos:** Los transportistas enfrentan mayores costos operativos debido a los tiempos de espera para realizar los trámites migratorios y la necesidad de completar procesos administrativos redundantes en cada punto fronterizo.
- **Duplicación de Esfuerzos:** A pesar de que los datos del conductor ya están contenidos en el MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga/Documento de Transporte Aduanero), los conductores deben detenerse y completar los trámites migratorios, provocando retrasos adicionales y disputas con otros usuarios de la frontera.
- **Cuellos de Botella y Congestión:** En lugares como Paso de los Libres-Uruguaiana, los controles migratorios se realizan en puntos que generan largas filas y congestión. Antes de la pandemia, existían procesos más ágiles, pero los cambios han provocado retrasos significativos en la logística del transporte.

El impacto de la falta de un sistema unificado y electrónico para gestionar el control migratorio de los transportistas de carga en el MERCOSUR es multifacético y significativo. En primer lugar, esta carencia afecta directamente la eficiencia logística, ya que los trámites manuales y la duplicación de esfuerzos en los distintos puntos fronterizos provocan demoras y congestión, incrementando los costos operativos para los transportistas, quienes deben enfrentar tiempos de espera prolongados y procesos administrativos redundantes.

Desde una perspectiva de seguridad, la falta de control migratorio formal y de documentación adecuada en ciertos puntos fronterizos facilita el tránsito de camiones, pero también incrementa el riesgo de actividades ilícitas como el contrabando y el tráfico de personas. Adicionalmente, la ausencia de un enfoque unificado socava los esfuerzos para establecer procedimientos eficientes y coherentes, limitando el potencial del MERCOSUR para funcionar como un bloque económico cohesionado y competitivo.

En resumen, la falta de un sistema unificado y electrónico de control migratorio en el MERCOSUR tiene un impacto negativo en la eficiencia logística, la seguridad fronteriza, los costos operativos y la cooperación internacional, subrayando la necesidad urgente de abordar este desafío para mejorar la integración y el desarrollo económico en la región.

**Propuesta de solución:** La solución propuesta para abordar los problemas de gestión migratoria en las fronteras del MERCOSUR se basa en la integración tecnológica y la colaboración entre los sectores público y privado de los países del MERCOSUR. Este enfoque busca minimizar la burocracia, aumentar la eficiencia del tránsito de camiones y mejorar la seguridad en las fronteras. Algunas propuestas que van en esta línea y pueden ser contempladas son:

1. Intercambio de Datos Previa a la Llegada:

- Integración de Documentos Online: Se utilizarán datos disponibles en el MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga/Documento de Transporte Aduanero) para anticipar el control migratorio. La información será compartida entre los sectores público y privado antes de la llegada del conductor a la frontera. Para ello el uso del SINTIA por todos los países es fundamental
- Uso de Tecnología Avanzada: Empleando smartphones, códigos QR y biometría, se gestionará la operación de manera eficiente, reduciendo el tiempo obligatorio en los trámites migratorios.

2. Ampliación del Sistema VAI para Control Migratorio:

- Integración de Datos Migratorios: Ampliar el alcance del VAI para incluir datos migratorios, aprovechando la infraestructura existente para gestionar tanto los trámites aduaneros como los migratorios en una única plataforma.
- Sincronización de Documentos: Incorporar documentos necesarios para el control migratorio (pasaporte, MIC/DTA, etc.) en el VAI, permitiendo que los trámites migratorios se realicen electrónicamente antes de llegar a la frontera.

3. Automatización en el Área de Control Integrado (ACI):

- Trámites Migratorios Automatizados: Al llegar al ACI, los camiones serían dirigidos a un área específica donde se realizarán los trámites migratorios de



manera automatizada, con verificación de documentos y captura de datos mediante tecnología avanzada.

4. Proceso Automatizado en el Área de Control Integrado (ACI):

- Compatibilidad con el VAI: Caso sea posible avanzar en la expansión del VAI, es importante asegurar que los ACIs en las fronteras del MERCOSUR tengan compatibilidad con el VAI ampliado, permitiendo a los transportistas realizar trámites aduaneros y migratorios de forma automatizada a través de quioscos electrónicos.
- Verificación Biométrica y Electrónica: Añadir módulos de verificación biométrica y de lectura de documentos electrónicos al VAI en los ACIs, facilitando un proceso rápido y seguro para los transportistas.

5. Implementación del Sistema SINMO (Uruguay) en colaboración con el VAI (Brasil):

- Verificación Biométrica y Precarga de Datos: Los datos biométricos y la información se precargarán en el sistema SINMO, permitiendo una verificación rápida y precisa en los puntos de frontera del MERCOSUR que cuenten con esta tecnología. Este proceso incluirá la captura de huellas dactilares, registro biométrico facial y lectura de documentos con chip.
- Pago Sin Contacto: Aprovechando la capacidad de precarga del SINMO, se promoverá el pago anticipado de la tasa migratoria, eliminando la necesidad de gestionarla en la frontera.

6. Proyecto Piloto y Expansión:

- Proyecto Piloto en STG 18: La propuesta de solución será llevada al Subgrupo de Trabajo sobre Integración Fronteriza (STG 18) para implementarla como un proyecto piloto para los operadores económicos. Si la iniciativa tiene éxito, se extenderá a todos los conductores, optimizando aún más los procedimientos migratorios en la frontera.

En resumen, la implementación de un sistema unificado y electrónico para la gestión migratoria de transportistas de carga en las fronteras del MERCOSUR, utilizando tecnologías modernas y facilitando la anticipación y automatización de trámites, posibilitará una notable mejora en la eficiencia, seguridad y fluidez del tránsito fronterizo. Esta mejora para el transporte de carga en el MERCOSUR traerá una automatización y anticipación de trámites que disminuirán significativamente los tiempos de espera en las fronteras. La utilización de tecnología avanzada y biometría aumentará la seguridad y la trazabilidad del proceso migratorio posibilitará una gestión más fluida y mejorará la eficiencia del transporte de mercancías, beneficiando la economía regional.





Corto

Medio

Largo

### **Buena práctica internacional:**

#### **1. Programa Free and Secure Trade (FAST)**

Es una iniciativa tripartita entre Estados Unidos, Canadá y México diseñada para facilitar el comercio transfronterizo y mejorar la seguridad en las fronteras. El programa se enfoca en el transporte de carga y está dirigido a empresas y transportistas de bajo riesgo que cumplen con estrictos criterios de seguridad establecidos por las autoridades aduaneras y migratorias de los tres países.

#### **Objetivos Principales del Programa FAST**

1. **Acelerar el Procesamiento Fronterizo:** El programa permite un despacho rápido y eficiente de los transportistas de bajo riesgo, reduciendo significativamente los tiempos de espera en los puntos fronterizos.
2. **Mejorar la Seguridad Fronteriza:** A través de controles rigurosos y el intercambio de información entre las autoridades aduaneras y migratorias, el programa busca prevenir actividades ilícitas como el contrabando y el terrorismo.
3. **Facilitar el Comercio Internacional:** Al simplificar los procedimientos aduaneros y migratorios, FAST promueve un comercio fluido y eficiente entre los países miembros.

#### **Relevancia del programa FAST**

El programa FAST utiliza sistemas electrónicos unificados para el procesamiento de información y la gestión de trámites aduaneros y migratorios. Esta integración facilita el intercambio de datos en tiempo real entre las autoridades de los tres países, mejorando la eficiencia y la coordinación en los controles fronterizos. Este enfoque podría ser adoptado por el MERCOSUR para mejorar la eficiencia y seguridad en las fronteras, asegurando una gestión unificada y electrónica del control migratorio de los transportistas de carga.

En lo que se refiere al control migratorio, FAST asegura que solo los transportistas de bajo riesgo participen en el programa, lo cual es verificado mediante inspecciones y auditorías periódicas. Este enfoque podría ser adaptado para el MERCOSUR, asegurando que los

transportistas que cruzan las fronteras cumplan con los estándares de seguridad migratoria establecidos. La implementación de un control migratorio formal y riguroso en puntos fronterizos claves reduciría los riesgos asociados a la falta de documentación y control adecuado.

Adicionalmente, el despacho rápido proporcionado por el programa FAST reduce significativamente los tiempos de espera y los costos operativos para los transportistas. Implementar un sistema similar en el MERCOSUR podría aliviar los problemas de congestión y demoras en los trámites migratorios, optimizando el flujo de comercio en la región y mejorando la experiencia de los transportistas al cruzar las fronteras.

El éxito del programa FAST se debe en gran parte a la estrecha cooperación y coordinación entre las autoridades aduaneras y migratorias de Estados Unidos, Canadá y México. Este nivel de colaboración internacional podría servir como un modelo para el MERCOSUR, fomentando la implementación de acuerdos y procedimientos armonizados que beneficien a todos los países miembros. La coordinación eficiente aseguraría una aplicación coherente de las normativas migratorias y reduciría la disparidad en los procedimientos entre los diferentes puntos fronterizos.

## 2. eTIR en la Región ECE de la ONU

El proyecto eTIR (Electronic TIR) de la Comisión Económica para Europa (ECE) busca modernizar y digitalizar el sistema TIR (Transport International Routier), que permite el tránsito de mercancías bajo un régimen común sin la necesidad de controles aduaneros en cada frontera.

- a. **Contexto:** Antes de profundizar en el eTIR, es importante conocer a su antecesor, el Sistema TIR Tradicional. El régimen TIR es una convención aduanera que permite el tránsito de mercancías a través de múltiples fronteras bajo un único procedimiento aduanero. Los camiones que transportan mercancías bajo el régimen TIR llevan un cuaderno TIR, que debe ser sellado y verificado en cada frontera.
- b. **Implementación del eTIR:** Combina la transmisión electrónica de datos previos al tránsito, verificaciones electrónicas en las fronteras y el uso de dispositivos de seguimiento GPS para monitorear los vehículos. El eTIR facilita el tránsito de camiones de carga entre múltiples fronteras con un sistema unificado.
- c. **Ejemplos de Uso del Sistema eTIR:**
  - i. Corredor Turquía-Irán: Un ejemplo destacado es el uso del eTIR en el corredor entre Turquía e Irán, que ha demostrado mejoras significativas en la eficiencia de los tránsitos de mercancías.

- ii. Proyectos en Asia Central: Se han desarrollado y probado proyectos piloto en países de Asia Central como Kirguistán, Kazajistán y Uzbekistán, mejorando el comercio transfronterizo en esa región.

### 3. Green Lanes en la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)

- a. En el marco de la ASEAN, se han implementado mecanismos para facilitar el comercio y el tránsito de mercancías con el uso de tecnologías electrónicas.
- b. **ASEAN Customs Transit System (ACTS):** Un sistema regional que permite que la declaración aduanera y el tránsito de mercancías se realicen electrónicamente. Los transportistas pueden presentar su declaración aduanera, obtener un número de tránsito y utilizar corredores verdes para pasar más rápidamente a través de puntos fronterizos.
- c. **Características y Funcionamiento:**
  - i. Corredores Rápidos: Las Green Lanes permiten un procesamiento acelerado de los procedimientos aduaneros y migratorios para los transportistas y las mercancías.
  - ii. Priorización de Carga Crítica: Se da prioridad a determinadas mercancías críticas o esenciales para garantizar un flujo ininterrumpido a través de los puntos fronterizos.
  - iii. Coordinación Interinstitucional: Requiere una estrecha colaboración entre las autoridades aduaneras, de migraciones, de transporte y otras entidades involucradas para garantizar la eficacia de las Green Lanes.
- d. **Ejemplos de Implementación Exitosa:**
  - i. Corredor entre Tailandia y Malasia: Se han establecido Green Lanes y procesos acelerados en la frontera entre Tailandia y Malasia para facilitar el tránsito de mercancías.

### 8. Limitación en la aplicación de los beneficios del Operador Económico Autorizado (OEA) en la frontera

**Oportunidad de mejora:** A pesar de que el OEA/OEC ofrece beneficios en la agilización de trámites aduaneros, estos no se reflejan efectivamente en los puntos fronterizos, reduciendo su utilidad para las empresas. La falta de incorporación efectiva de otros órganos de control limita la competitividad del sector privado. Además, hay esfuerzos adicionales necesarios para la adecuada identificación como operador OEA/OEC, por ejemplo como la falta de aplicación del Número TIN afecta la competitividad con otros países del Acuerdo. Adicionalmente, la infraestructura aduanera inadecuada en muchos puntos de frontera impide aprovechar los beneficios del OEA/OEC, lo cual afecta áreas cruciales como la seguridad sanitaria y el transporte de mercancías.



La falta de aplicación efectiva del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) del MERCOSUR está profundamente vinculada a los problemas con la infraestructura aduanera y la falta de coordinación con otros órganos de control en los países del MERCOSUR. Esta situación impide que los beneficios del OEA/OEC se apliquen de manera integral y efectiva, afectando la logística transfronteriza y la competitividad de Uruguay, Argentina, Brasil y Paraguay. Abordar estas deficiencias y la plena implementación del ARM es esencial para mejorar la cooperación regional, facilitar el comercio y potenciar el crecimiento económico en la región.

Algunas de las principales dificultades en la Aplicación de los Beneficios del OEA/OEC identificadas en las reuniones de trabajo son:

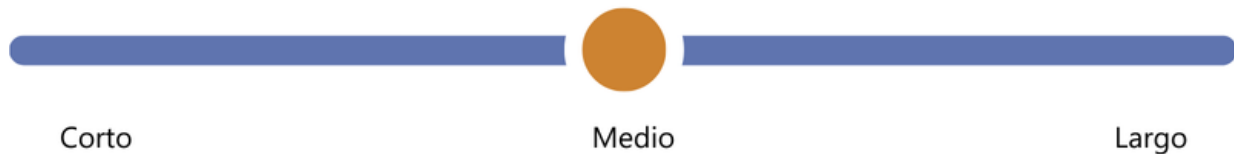
- 1. Falta de Infraestructura Adecuada en las Fronteras:** La insuficiente infraestructura en las fronteras es un obstáculo clave para la implementación efectiva de los beneficios del OEA/OEC en los países del MERCOSUR. Este problema afecta la capacidad de los países para aprovechar plenamente las ventajas que el OEA/OEC ofrece en términos de agilización de trámites aduaneros, seguridad sanitaria y transporte de mercancías.
- 2. Falta de implementación del Programa OEA integrado:** La no incorporación y falta de coordinación de otros órganos de control, como los de salud y agropecuarios, en el sistema OEA reduce la efectividad de este esquema y limita considerablemente sus beneficios potenciales. A pesar de los beneficios potenciales del OEA para mejorar la seguridad sanitaria y el control agropecuario, la falta de una implementación coordinada con estos órganos de control limita la verdadera efectividad, reduciendo así su impacto positivo en la competitividad del comercio transfronterizo.

En resumen, la implementación efectiva del Operador Económico Autorizado (OEA) y del Operador Económico Confiable (OEC) en los países del MERCOSUR enfrenta desafíos significativos que impiden que las empresas aprovechen plenamente sus beneficios. La falta de infraestructura adecuada en los puntos fronterizos, la falta de coordinación con otros órganos de control y la insuficiente aplicación del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) limitan la competitividad y la eficiencia logística en la región.

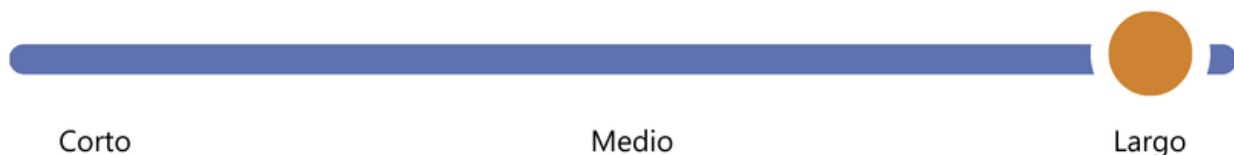
**Propuesta de solución:** Para abordar los desafíos relacionados con la falta de infraestructura adecuada en las fronteras y la falta de aplicación de los beneficios del OEA/OEC en otros órganos de control, es fundamental implementar soluciones integrales y coordinadas. Estas soluciones deben considerar tanto la modernización de la infraestructura como la integración efectiva de todos los actores involucrados.

- **Implementación del OEC/OEA Integrado y Testes Pilotos:** Es necesario que los esfuerzos para la implementación del OEA/OEC Integrado avancen junto a los órganos de control. Para esto se propone:

- a. Testes Pilotos con el Sector Privado: Realizar pruebas piloto con determinados actores del sector privado para evaluar los procedimientos a ser aplicados a los OEC por parte de los órganos de control. Estos test ayudarán a identificar áreas de mejora y garantizarán que los procedimientos sean prácticos y efectivos.
- b. Colaboración Interinstitucional: Fomentar una estrecha colaboración entre las autoridades aduaneras y otros órganos de control (salud, agropecuarios, etc.) para desarrollar procedimientos integrados y coordinados.

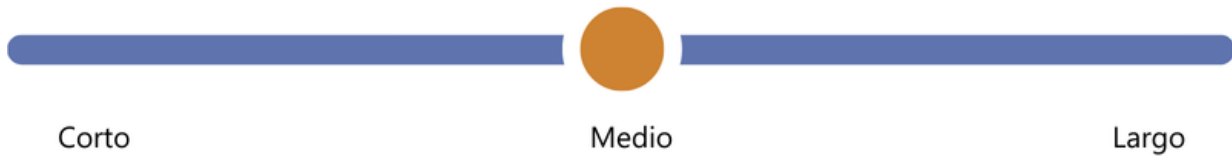


- **Modernización de la Infraestructura Fronteriza:** Para abordar los problemas de infraestructura, se propone un esfuerzo conjunto entre todas las instituciones implicadas para:
  - a. Modernizar las instalaciones aduaneras en estos puntos críticos, asegurando que se implementen mejoras necesarias, como la creación de carriles de control de liberación/inspección de carga diferenciados para el OEC.
  - b. Fondos y Recursos: Asignar fondos y recursos adecuados para la modernización y mantenimiento de la infraestructura, priorizando las necesidades identificadas en el proyecto de evaluación y análisis.

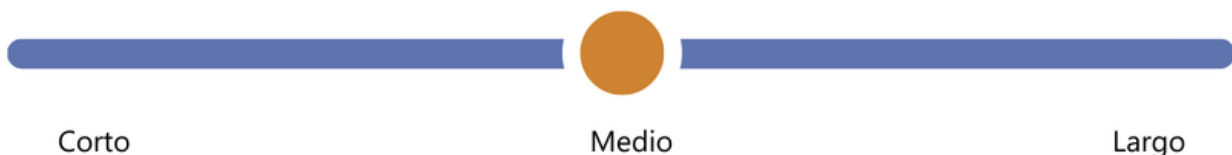


- **Implementación y Aplicación del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) del MERCOSUR:** La efectiva implementación del ARM del MERCOSUR es esencial para maximizar los beneficios del OEA/OEC. Para ello se sugiere:
  - a. Coordinación Regional: Aumentar la cooperación y coordinación entre las aduanas de los países del MERCOSUR para asegurar la implementación efectiva del ARM.
  - b. Reconocimiento Mutuo de Certificaciones: Asegurar que los programas OEA sean reconocidos mutuamente entre los países del MERCOSUR, facilitando el comercio y reduciendo las barreras administrativas.

- c. Monitoreo y Evaluación Continua: Establecer mecanismos de monitoreo y evaluación continua de la implementación del ARM, identificando y resolviendo obstáculos a medida que surgen.



- **Proyecto de Evaluación y Análisis en Colaboración con la Aduana de cada país del MERCOSUR:** Se propone iniciar un proyecto de evaluación y análisis en colaboración con cada una de las Aduanas del MERCOSUR para abordar la limitación del OEA/OEC en los puntos fronterizos. Este proyecto incluiría:
  - a. Recopilación de Datos y Análisis Detallado: Evaluar los desafíos operativos y necesidades específicas de los puntos fronterizos en relación con la aplicación del OEA/OEC.
  - b. Consulta con Actores Clave: Involucrar a autoridades aduaneras, operadores económicos y otras partes interesadas para obtener una visión completa de la situación.
  - c. Elaboración de Recomendaciones: Desarrollar recomendaciones específicas para mejorar la infraestructura, los procedimientos y las políticas, con el objetivo de optimizar la aplicación del OEA/OEC y mejorar la eficiencia y seguridad en el comercio internacional.



La implementación de estas soluciones requiere un enfoque integrado y coordinado para abordar los desafíos existentes en la aplicación de los beneficios del OEA/OEC en las fronteras del MERCOSUR. Al mejorar la infraestructura, involucrar a todos los órganos de control, y aplicar de manera efectiva el ARM del MERCOSUR, se pueden maximizar los beneficios del OEA/OEC, mejorando así la eficiencia logística transfronteriza y la competitividad de los países del MERCOSUR.

**Involucrados:** Aduanas de los países del MERCOSUR, Organismos de control MERCOSUR

## **Buena práctica internacional:**

### **1. Estados Unidos - Programa C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)**

En el marco del programa C-TPAT, Estados Unidos ha implementado carriles rápidos para socios certificados en este programa. Los puntos fronterizos clave entre Estados Unidos y Canadá, así como entre Estados Unidos y México, cuentan con carriles específicos para vehículos y mercancías que forman parte de este programa, permitiendo una inspección más rápida y prioritaria.

Además, el programa C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) se ha ampliado para incluir la colaboración con otros organismos reguladores como el Departamento de Agricultura (USDA) y la Administración de Alimentos y Medicamentos (FDA).

- FDA: La FDA reconoce los beneficios del C-TPAT y proporciona prioridades especiales en los procedimientos de inspección y liberación de productos alimentarios para operadores certificados bajo el programa. Esto se traduce en tiempos de procesamiento más cortos y una gestión más eficaz del riesgo.
- USDA: El Departamento de Agricultura también colabora con el programa C-TPAT, facilitando el movimiento de productos agrícolas y animales a través de la frontera con menos interrupciones y demoras.

### **2. Unión Europea - Operador Económico Autorizado (AEO)**

En relación a la facilitación del flujo de transporte de carga con certificación OEA/OEC, Diversos países de la Unión Europea han adoptado carriles específicos en algunos de sus puntos fronterizos para los operadores económicos que cuentan con la certificación OEA. Esto facilita el comercio interno dentro de la UE y también con terceros países. Un ejemplo notable es la frontera entre España y Marruecos en el puerto de Algeciras, donde existen carriles prioritarios para las mercancías OEA. En la Unión Europea, el programa de Operador Económico Autorizado (OEA) ha sido expandido para incluir la colaboración con otros órganos de control, como las agencias de seguridad alimentaria y fitosanitaria. Algunos ejemplos exitosos incluyen:

- Alemania: Las autoridades aduaneras alemanas han trabajado estrechamente con la Oficina Federal para la Protección del Consumidor y Seguridad Alimentaria (BVL) y con el Instituto Federal para Evaluación de Riesgos (BfR) para asegurar que los operadores OEA reciban un trato prioritario en los controles de salud y seguridad alimentaria. Esto ha permitido una mayor agilidad en el comercio, especialmente para productos agrícolas y alimentarios.

- Países Bajos: La Aduana holandesa colabora con la Autoridad de Seguridad Alimentaria y Productos de Consumo (NVWA) para garantizar que los operadores OEA experimenten menos inspecciones físicas y obtengan liberaciones más rápidas en controles fitosanitarios y veterinarios.

### **3. Japón - Programa AEO**

Japón también cuenta con carriles específicos en sus principales puertos para operadores certificados bajo su programa AEO. Los beneficios incluyen tiempos de procesamiento más rápidos y reducción de inspecciones físicas para las mercancías transportadas por operadores autorizados.

Japón ha implementado un sistema robusto de OEA que incluye una estrecha colaboración con el Ministerio de Agricultura, Silvicultura y Pesca (MAFF). Los operadores AEO experimentan menos inspecciones físicas y procesos aduaneros más rápidos debido a la integración de controles sanitarios y fitosanitarios en el programa OEA.

- MAFF: Este ministerio coordina sus inspecciones y procesos de liberación con la Aduana japonesa para garantizar que los operadores AEO puedan transportar sus productos alimentarios y agrícolas de manera más eficiente, reduciendo costos y tiempos de espera.

### **4. China - Programa AEO**

China ha implementado el programa AEO y cuenta con carriles específicos en sus principales puertos y cruces fronterizos para operadores económicos autorizados. Esto facilita el comercio y simplifica los procesos aduaneros para los operadores certificados, reduciendo significativamente los tiempos de espera.

### **5. Canadá - Programa Partners in Protection (PIP)**

En Canadá, el programa PIP, similar al C-TPAT, cuenta con carriles específicos en algunas fronteras terrestres y puertos para facilitar el comercio de los operadores económicos autorizados. Esto se da especialmente en puertos de entrada que son claves para el comercio entre Canadá y Estados Unidos.

### **6. Australia - AEO y el Departamento de Agricultura**

En Australia, el programa Trusted Trader, equivalente al OEA, se ha expandido para incluir la colaboración con el Departamento de Agricultura. Este programa permite que los operadores certificados obtengan beneficios adicionales como:



- Inspecciones Prioritarias: Los operadores Trusted Trader reciben un trato prioritario en las inspecciones fitosanitarias y de bioseguridad.
- Procedimientos Simplificados: Se han implementado procedimientos simplificados de liberación y documentación para operadores Trusted Trader, lo cual mejora el flujo de comercio y la eficiencia logística.

#### 9. La falta de un proceso migratorio estandarizado en las fronteras del MERCOSUR causa inseguridad a los actores fronterizos



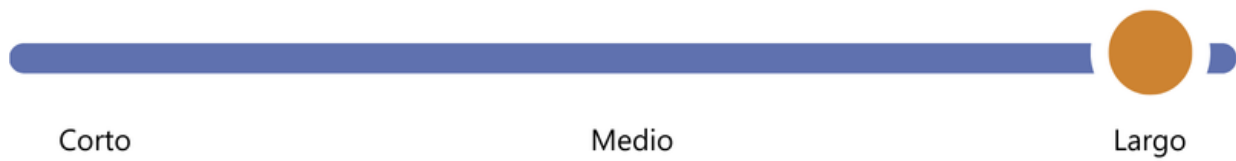
**Oportunidad de mejora:** La inmigración es un procedimiento esencial, respaldado por la ley, para gestionar la entrada y salida de individuos en los países, especialmente en viajes internacionales. Al cruzar una frontera terrestre, es necesario pasar por el control de inmigración del país de destino o del país que se está dejando. Durante este proceso, los oficiales pueden verificar documentos de viaje, como pasaporte, visa (si es necesario) y formularios de inmigración, además de realizar preguntas sobre el propósito del viaje, la duración de la estancia y otros detalles pertinentes.

Durante discusiones con el sector privado, se observó un desafío en el proceso migratorio en los cuatro países del Mercosur, específicamente en las fronteras de Foz do Iguazu (BR)/Ciudad del Este (PY), Uruguiana (BR)/Paso de los Libres (AR) y Chuí (BR)/Chuy (UY). Se informó que, en estos lugares, en algunos casos, el proceso migratorio al salir de un país no se realiza de forma obligatoria, aunque sea un procedimiento reglamentado. De la misma manera, el ingreso tampoco sigue un procedimiento estandarizado debido a las prácticas y costumbres de los actores en la frontera.

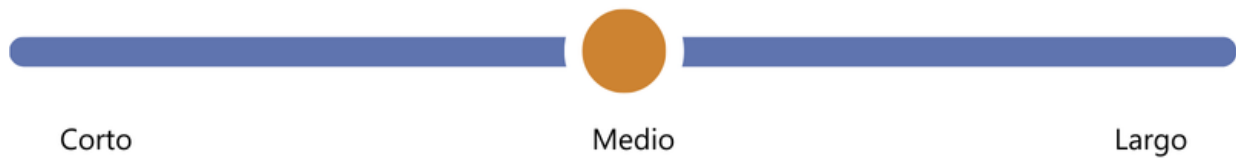
Esta situación revela una falta de integración y coordinación en el control migratorio entre los países del MERCOSUR. La ausencia de un control estandarizado no solo compromete la seguridad de los países involucrados, sino que también puede facilitar actividades ilícitas, como el contrabando, la contaminación de cargas y el tráfico de personas. Aunque la no interrupción del camión en la frontera para el proceso migratorio agiliza el transporte internacional, el sector privado reconoce que la falta de control del proceso migratorio representa un riesgo para la integridad de los involucrados en la frontera, así como una deficiencia en el control por parte de los órganos responsables de la gestión pública del paso fronterizo.

**Propuesta de Solución:** Se propone el intercambio de datos entre los sectores público y privado antes de la llegada del conductor a la frontera. Mucha información crucial para el proceso migratorio está disponible en documentos en línea que acompañan el tránsito y al conductor, como el MIC/DTA. Al compartir y utilizar estos datos con anticipación, se hace posible controlar la situación de manera más eficiente, aprovechando tecnologías como los teléfonos inteligentes

y la biometría para gestionar la operación. De esta forma, se evitan demoras en el proceso de migración, al mismo tiempo que se aumenta la seguridad y la rastreabilidad del procedimiento.



De igual forma, el sector privado destaca la importancia de llevar esta propuesta de solución al Subgrupo de Trabajo sobre Integración Fronteriza (STG 18) para implementarla como un proyecto piloto para los Operadores Económicos Autorizados (OEA). Si esta iniciativa tiene éxito, la solución podrá extenderse a todos los conductores, optimizando aún más los procedimientos de migración en la frontera.



**Involucrados:** Aduanas del MERCOSUR, Organismos de control migratorio del MERCOSUR y sector privado

**Buena práctica internacional:**

**Proceso de Migración en la Unión Europea**

- Una buena práctica internacional en relación con el proceso de migración se observa en la Unión Europea (UE). La UE ha implementado un sistema integrado y eficiente para el control de la inmigración entre sus estados miembros, facilitando el movimiento seguro y regulado de personas dentro del bloque. Uno de los principales ejemplos de este sistema es el Acuerdo de Schengen.

**Acuerdo de Schengen**

- El Acuerdo de Schengen, implementado en 1995, permite la libre circulación de personas entre los países signatarios, aboliendo los controles de frontera interna entre estos países. Sin embargo, para garantizar la seguridad y el control adecuado de la inmigración, se han establecido diversas medidas:
  - **Sistema de Información Schengen (SIS):** El SIS es una base de datos que permite el intercambio de información entre autoridades nacionales sobre

personas y bienes. Esto ayuda en la cooperación policial y judicial en asuntos criminales y de seguridad.

- **Reglas Armonizadas de Visado:** La UE establece normas comunes para la emisión de visados de corta duración, facilitando el proceso para viajeros legítimos y aumentando la seguridad.
- **Frontex:** La Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) coordina la cooperación entre las autoridades fronterizas de los estados miembros, promoviendo la gestión de las fronteras externas de la UE.
- **Controles de Seguridad:** Aunque no hay controles en las fronteras internas, los estados miembros realizan controles de seguridad en aeropuertos y puntos de entrada externos. Esto incluye la verificación de documentos de viaje como pasaportes y visas, así como preguntas sobre el propósito y la duración de la estancia.
- **Cooperación entre Estados Miembros:** Existe una fuerte cooperación entre las autoridades de inmigración, policía y seguridad de los estados miembros, facilitando el intercambio rápido de información y la coordinación de acciones.
- **Beneficios Facilitación del Comercio y Turismo:** La libre circulación de personas dentro del espacio Schengen facilita el comercio y el turismo, beneficiando las economías de los estados miembros.
- **Seguridad Reforzada:** La integración de sistemas de información y la cooperación entre autoridades de diferentes países aumentan la seguridad y la capacidad de respuesta a amenazas transnacionales.
- **Eficiencia Administrativa:** Procedimientos armonizados y compartición de recursos reducen la burocracia y aumentan la eficiencia administrativa.

#### **Aplicabilidad al Mercosur**

- La implementación de un sistema similar en el Mercosur podría traer beneficios significativos. La integración de controles migratorios, la creación de un sistema de información compartido y la cooperación entre los países miembros pueden mejorar la seguridad, agilizar el tránsito de mercancías y personas, y fortalecer la gestión de las fronteras.
- Este modelo demuestra que es posible combinar la facilitación de la libre circulación con medidas rigurosas de seguridad y control, promoviendo tanto la eficiencia como la protección en las fronteras.

---

## CAPÍTULO 2

# Principales oportunidades de mejora específicas por país

# Principales oportunidades de mejora específicas para Argentina

1. **Aviso de Carga necesario para todos los canales impacta en los tiempos de levante de las mercaderías.**



**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución General de Aduanas N.º 1800 relativa a los Avisos de Carga, establece en que el trámite para realizarlo. La validación de este deberá ser solicitada con una antelación no menor a dos horas al horario previsto para la carga. Cuando se realiza el registro, el sistema asigna automáticamente un número secuencial de registro. Este procedimiento fue establecido para que ese tiempo sea utilizado para realizar controles a nivel de Aduana Central. En el proceso de importación, luego de que se presentan los documentos a la oficina de tránsito en Posadas, es necesario realizar el aviso de carga. En estos casos, la mercadería se encuentra dentro del ACI, acaba de terminar de realizar los procesos de control de la exportación paraguaya y el despachante ha tenido que trasladarse hasta Posadas para poder realizar este procedimiento. La necesidad de esperar dos horas, además de los traslados, impacta de forma considerable en el horario disponible para proceder con los controles lo que puede llevar a tener que permanecer un día más dentro del ACI, con los consecuentes costos portuarios. El aviso de carga, descrito en la Resolución General de Aduanas N.º 1800, refiere que el mismo tiene un estado de "Vigente" cuando se solicita y "Autorizado" cuando efectivamente se puede cargar la mercadería, esta situación, en el proceso anteriormente descrito realizado en el ACI Encarnación no refleja la realidad operacional, ya que la mercadería está en Zona Primaria Aduanera, cargada en el medio de transporte desde su llegada para realizar los controles paraguayos de exportación. Esta práctica realizada por la Aduana de Argentina se encuentra desestandarizada en relación con los demás países de la región, los cuales no tienen que esperar dos horas para poder dar seguimiento con los controles correspondientes al canal.

**Propuesta de Solución:** La propuesta para este problema es realizar una revisión normativa y procedimental del proceso de Gestión de Riesgo por parte de la Aduana, que contemple el tratamiento de informaciones de forma anticipada, específicamente en los casos en que se utiliza el SINTIA, para que no exista una demora de dos horas en el proceso de levante de las mercaderías. Es importante considerar un análisis de buenas prácticas con los miembros del MERCOSUR, ya que todos los países poseen procesos estructurados de gestión de riesgo sin necesidad de esperas.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

## 2. Cobro de multa por arribo fuera de término aun cuando existe un SITA de Aviso de Detención

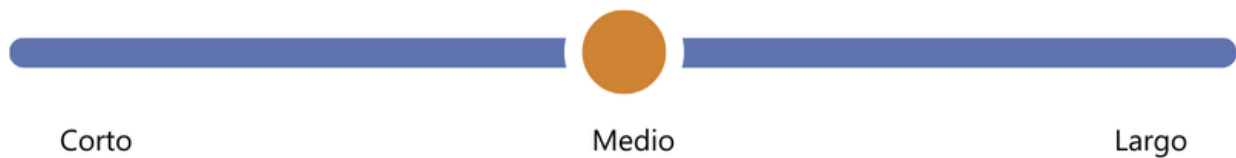


**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** En las operaciones que ingresan por Posadas y realizan tránsito por Argentina, es necesario registrar el Manifiesto de Tránsito para que la Aduana argentina de estado presentado. De esta forma, el transportista debe realizar la ruta establecida en el MIC/DTA. En el caso de eventuales problemas a lo largo del trayecto que demanden parar para realizar reparaciones que impliquen en un tiempo mayor del tiempo estimado para el tránsito, es necesario que se realice un "Aviso de detención de un tránsito/traslado" mediante el servicio disponible en el portal de AFIP, Sistema informático de Trámites Aduaneros (SITA). Este aviso puede ser realizado por un ATA o despachante aduanero informando la detención del medio de transporte de un tránsito/traslado en su recorrido para que la Aduana de jurisdicción gestione el mismo efectuando las comunicaciones y acciones correspondientes, teniendo que dar el estado de Recibido y Aprobado. Fue identificado por parte de los operadores, que en los casos que los tránsitos demoran más de los 4 días (96 horas) establecidos para llegar a Mendoza, por más que exista el registro mediante SITA en estado aprobado por la Aduana de Jurisdicción se cobra la multa por arribo fuera de término del 0,001 del valor de la mercadería. Esta situación deja en evidencia dos problemas que impactan a los operadores, por un lado, que no existe un accionar procedimiento y homogéneo por parte de las Aduanas respecto a los estados de evaluación de los SITA, siendo que algunas de ellas solo dan el estado de "recibido" y no "aprobado". Esto demanda accionar a un representante que actúe en dicha localidad para que se dirija a la Aduana de jurisdicción y del estado "aprobado". Por otra parte, el cobro de la multa por arribo fuera de término por parte de la Aduana de Mendoza cuando el trámite tiene el estado recibido.

**Propuesta de Solución:** Frente a la situación descrita fue propuesto que se realice una alteración del SITA de Aviso de detención de un tránsito/traslado con el objetivo que mediante el mismo la Aduana de registro, jurisdicción y destino sean informadas al mismo tiempo. De esta forma, la información podrá ser consultada por la Aduana de destino de forma electrónica y tendrá conocimiento de la situación desde el momento que la misma ocurre. De forma complementaria, es importante que se realice una armonización y capacitación respecto de los

procedimientos de comunicaciones y acciones correspondientes que deben ser realizadas tanto por la Aduana de jurisdicción como la de destino, evitando acciones discrecionales. Es importante que el procedimiento que debe ser realizado por las Aduanas de jurisdicción no demande el accionar de personas que deban presentarse ante las autoridades aduaneras para la actualización de los estados sistémicos sean realizados de forma oportuna, sino que el tratamiento sea realizado mediante el sistema de forma ágil y expedita.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

### 3. Cobro sin contraprestación de servicio por parte de Gendarmería

**Proceso:** Exportación



**Oportunidad de mejora:** Todas las cargas de exportación, antes de cruzar el puente para entrar al ACI deben realizar el procedimiento de control ante Migraciones y Transporte. La Gendarmería controla que el conductor esté en posesión de los documentos obligatorios, así como las condiciones de los vehículos. Cuando con motivo de los operativos de control y/o fiscalización se dispone la retención de vehículos (previsto en el Artículo 74 del Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor), se debe realizar la liberación ante Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). La restitución de la unidad sobre la cual se dispuso la retención sólo podrá realizarse una vez que se haya sustanciado el presente procedimiento y/o cuando se haya abonado el arancel previsto en la normativa vigente en aquellas ocasiones que se establezcan en adelante y se hubieran cumplido los recaudos previstos para ello. Para todos los trámites de liberación, se deberá pagar el arancel de Guardia y Custodia. El Anexo Nuevo Proyecto de Procedimiento de Liberación, del 2017, establece que el vehículo deberá ingresar al predio determinado para la efectivización de la medida preventiva y será custodiado por la autoridad competente.

Aranceles vigentes a partir del 18 de abril de 2024\*

Transporte	Guardia y Custodia
Cargas A	\$168.600
Cargas B	\$252.900
Cargas C	\$ 337.200

En la frontera de Posadas, el servicio de Guardia y Custodia no es prestado, ya que los camiones que han sido retenidos no cuentan con ningún servicio de seguridad de Gendarmería, porque permanecen en el mismo local donde fue determinada la retención. De esta forma, el pago de este servicio representa un gasto en el proceso y un procedimiento burocrático. Además, es importante resaltar que este cobro se encuentra desestandarizado en relación con los demás países del MERCOSUR, donde los controles y eventuales retenciones, no implican en un gasto para custodiar el medio de transporte

### **Propuesta de Solución:**

**Nota:** *Por más que fueron cursadas las invitaciones a nivel nacional, no se contó con participación de Gendarmería en la reunión, por lo que la solución propuesta refleja las discusiones y consensos generados en las otras fronteras de Argentina.*

Con el objetivo de estandarizar los procedimientos entre los organismos de control de transporte, se propone que se dé curso a la revisión de este cobro y al procedimiento establecido por la CNRT. Fue expuesto en la reunión que este asunto ya ha sido abordado en el marco del SGT05 - Transporte y que es en dicho ámbito donde podrían identificarse buenas prácticas para el control y la facilitación del comercio.



**Involucrados:** Gendarmería y CNRT

#### 4. Deficiencias en la infraestructura de COTECAR

**Proceso:** Importación/ Exportación



**Oportunidad de mejora:** El complejo terminal de cargas de Paso de los Libres, conocido como COTECAR, no satisface las demandas de los procesos de exportación e importación en la frontera. Originalmente concebido para gestionar únicamente las cargas de importación, su infraestructura no se adapta adecuadamente a las necesidades de los procesos de exportación e importación en su totalidad. Entre las deficiencias se encuentran:

- La falta de box numerados, lo que resulta en una situación en la que se ve reflejada una falta de organización específica, donde los camiones se estacionan en cualquier lugar



disponible dentro del complejo, sin un orden establecido. Esta situación contribuye a la congestión y al retraso en los procesos de carga y descarga.

- La capacidad del complejo, estimada en alrededor de 1200 camiones, se ve comprometida debido a esta falta de organización y a la ausencia de una playa exclusiva para trámites específicos. Esta falta de espacio exclusivo para realizar ciertos trámites dificulta aún más la eficiencia operativa y aumenta la probabilidad de errores y demoras.
- Existe una limitada movilidad de terceros organismos como SENASA, que se ven afectados por la falta de espacio y la congestión dentro del complejo. Esto puede generar retrasos significativos en la inspección y certificación de productos, lo que a su vez impacta negativamente en los plazos de entrega y en la calidad de los productos importados y exportados.
- La ausencia de una entrada a la zona primaria en la infraestructura del COTECAR ha generado una serie de desafíos operativos. Actualmente, los camiones se ven obligados a formar filas fuera del complejo, especialmente los lunes, lo que resulta en una organización deficiente y congestión en el área. Estas filas se dividen en tres categorías distintas: una para el tránsito, otra para el depósito fiscal y una tercera para los lastres. Esta falta de ordenamiento claro puede causar confusión y dificultades para los choferes, especialmente para aquellos que no están familiarizados con el complejo aduanero.

En resumen, la infraestructura actual de COTECAR no está diseñada para satisfacer las necesidades de los procesos de exportación e importación en la frontera de Paso de los Libres.

**Propuesta de Solución:** Se propone modernizar las instalaciones y volver a enfocar su propósito original, que es el tratamiento de cargas de importación. Se requieren mejoras significativas en la organización del espacio, la asignación de áreas exclusivas para trámites específicos y la mejora de la movilidad de los organismos involucrados para garantizar la eficiencia y la fluidez de las operaciones comerciales en la región.

Para lograr esto, se sugiere realizar una modernización completa de la infraestructura de COTECAR. Esto incluiría la implementación de box numerados para un estacionamiento organizado de camiones, la creación de áreas exclusivas para trámites específicos y la expansión de la capacidad del complejo para satisfacer la creciente demanda.

Además, se propone volver a enfocar el propósito de COTECAR en el tratamiento de cargas de importación, alineando su infraestructura y operaciones con este objetivo. Esto implicaría la optimización de los procesos relacionados con la importación, tales como la descarga, el despacho aduanero y la inspección de productos, para garantizar una operación eficiente y fluida.

Al modernizar la infraestructura de COTECAR y alinearlo con su propósito original de tratar cargas de importación, se espera mejorar significativamente la eficiencia y la efectividad de las

operaciones en la frontera de Paso de los Libres. Esto contribuirá a reducir los tiempos de espera, aumentar la capacidad operativa del complejo y mejorar la calidad de los servicios prestados a los importadores y exportadores que utilizan estas instalaciones.



**Involucrados:** Ministerio del Interior, Aduana, Organismos de Control

## 5. Demoras en el proceso de retención y liberación de camiones en la frontera Argentina



**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La falta de coordinación y estándares claros entre la Gendarmería Nacional y la CNRT genera confusión entre los actores privados, quienes expresan conocer diferentes procedimientos para el mismo proceso. Existe una dificultad para el registro de las actas de retención, que pueden demorar algunas horas, lo que puede imposibilitar a la tramitación y consecuente liberación dentro del horario operativo, dejando así el vehículo retenido por más de 24h, caso sea en un día hábil, si sucede próximo del fin de semana puede demorar 72h.

Otra situación destacada por el sector privado que pone en evidencia esta desestandarización es cuando la Gendarmería Nacional encuentra alguna irregularidad en un camión durante su tránsito. En tales casos, se realiza un acta y el camión queda retenido, debiendo pagar una guarda y custodia a través de la plataforma TAD, lo que puede demorar hasta 48 horas. El camión no puede ser liberado hasta que el representante sea notificado de la multa y realice el pago correspondiente. Una vez efectuado el pago, se debe comunicar a la CNRT para proceder con la liberación, lo cual también puede ser un proceso demorado. Este problema de comunicación afecta a varias fronteras debido a la falta de estandarización a nivel nacional, a continuación se citan ejemplos concretos en dos fronteras:

- En Gualeguaychú, cuando se registran retrasos considerables, ya que no existe una comunicación vía sistema de forma eficiente de la liberación, CNRT comunica vía sistema (TAD) a Gendarmería Central (Centinela) que debe comunicar a la unidad específica lo que puede demorar de 3 horas hasta tres días para efectuar la liberación del camión, dependiendo del caso. Esta comunicación es por medios internos y propios de Gendarmería (via radio). No son aceptados otros documentos comprobatorios como la

Orden de liberación de CNRT a Gendarmería Central y/o la vista de cargos y la notificación de liberación.

- En Posadas fueron mencionadas situaciones que la comunicación se realizó a otra jurisdicción, demorando aún más el proceso de liberación.

## 6. Divergencia en los procedimientos de retención y liberación de camiones en la frontera argentina



**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La situación se presenta cuando la Gendarmería Nacional al encontrar alguna irregularidad en un camión durante su tránsito, realiza un acta quedando el camión retenido. En este momento, el chofer es conducido a pagar la tasa de “guarda y custodia” a través de cualquier método de pago bancario habilitado (transferencia bancaria, Mercado Pago o de forma presencial en BAPRO o en Banco Nación), siempre en una cuenta oficial de la CNRT, y mediante la presentación del comprobante, el vehículo es liberado sin el debido trámite en CNRT cuando debería ser el representante legal debidamente notificado de la posible infracción y realizada la debida tramitación de liberación.

Este procedimiento es justificado por Gendarmería informando que la tramitación de una liberación puede llegar a demorar de 48 hasta 72 horas y que de esta forma agilizaría la liberación. Este método no excluye la multa y todavía impide la posibilidad de subsanación, imposibilita el acceso al descuento de pago voluntario, e incluso, en caso de una retención indebida y/o subsanación en tiempo, no cabría el pago de la tasa de guarda y custodia.

**Propuesta de Solución para las oportunidades de mejora 05 y 06:** Se propone continuar con los esfuerzos de la Gendarmería Nacional para agilizar los flujos de retención y liberación de camiones en la frontera. Aunque los tiempos de retención pueden variar según el lugar, se ha observado una disminución promedio en los mismos gracias a las acciones implementadas por la Gendarmería.

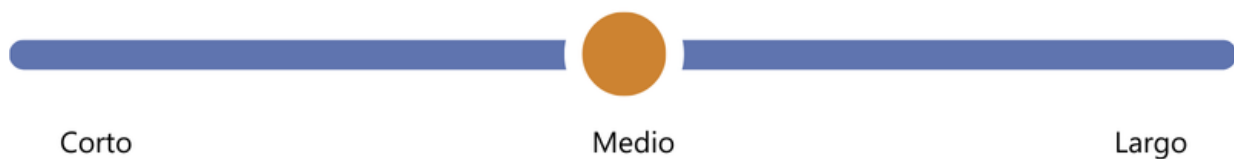
Para mejorar aún más la eficiencia de estos procesos, se podrían considerar las siguientes medidas:

- **Optimización de Procedimientos:** Revisar y optimizar los procedimientos internos de la Gendarmería Nacional para identificar posibles cuellos de botella y áreas de mejora. Esto podría incluir la simplificación de trámites, la estandarización de procesos y la implementación de tecnologías que faciliten la gestión de la información.
- **Coordinación con la CNRT:** Establecer mecanismos de coordinación más efectivos entre la Gendarmería Nacional y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para garantizar una comunicación fluida y una colaboración estrecha en los procesos de

retención y liberación de camiones. Esto podría ayudar a reducir los tiempos de espera al agilizar la transferencia de información y la toma de decisiones entre ambas entidades.

- **Monitoreo y Evaluación Continua:** Implementar un sistema de monitoreo y evaluación continua para medir el desempeño de los procesos de retención y liberación de camiones. Esto permitiría identificar áreas de mejora adicionales y ajustar las estrategias según sea necesario para garantizar una mayor eficiencia en el futuro.

En resumen, la propuesta de solución se basa en aprovechar los avances ya realizados por la Gendarmería Nacional para agilizar los flujos de retención y liberación de camiones, mientras se continúa trabajando en la optimización de procesos, la capacitación del personal y la mejora de la coordinación con otras entidades relevantes.



Adicionalmente, se propone avanzar en el control de los documentos de forma electrónica, por medio del desarrollo de herramientas y sistemas que permitan su control por parte de Gendarmería y la CNRT a través de esta modalidad, evitando demoras, agilizando los procesos de verificación y permitiendo compartir los datos. Es importante resaltar que esta propuesta se sustenta en la Modificación de la Resolución GMC N.º 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera" donde se establece que se deberá avanzar en la utilización de medios electrónicos para el control de los documentos obligatorios para el transporte. En el Art. 4 se establece lo siguiente:

*Art. 4 - Los documentos de porte obligatorio, en el transporte de pasajeros y de cargas por carretera, podrán ser exhibidos en formato papel impreso o digital a través de dispositivos electrónicos -siempre que incluyan un medio de verificación electrónico-, en la medida en que ello sea acordado en forma bilateral o multilateral por los Estados Parte involucrados.*

Reflejando la necesidad de avanzar en herramientas y controles electrónicos para facilitar la fiscalización de estos por las autoridades correspondientes de forma célere y efectiva.



**Involucrados:** CNRT y Gendarmería

## 7. Demoras en las aprobaciones del SEDI



**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y la Secretaría de Comercio formalizaron la derogación del Sistema de Importaciones de la República Argentina (SIRA) y la licencia de importación vigentes y su reemplazo por el nuevo Sistema Estadístico de Importaciones (SEDI), que es el sistema mediante el que los importadores anticipan la información relativa a sus destinaciones de importación para consumo a fin de normalizar y facilitar el comercio exterior (Art. 1, Resolución General Conjunta 5466/2023). La aprobación de la SEDI enfrenta retrasos significativos, especialmente cuando se requieren aprobaciones de organismos de control relacionados con normativas técnicas. Es importante resaltar que la implementación de este sistema, bajo la gestión del nuevo gobierno, aún se encuentra en una etapa inicial. La demora en la aprobación de los expedientes varía entre 15 y 30 días, y en algunos casos, la falta de aprobación no viene acompañada de justificaciones claras, lo que podría estar relacionado con medidas arancelarias no especificadas.

La situación se agrava cuando los expedientes implican el cumplimiento de normativas técnicas específicas por parte de los organismos de control. Con un gran número de expedientes en proceso de análisis, resulta difícil prever los tiempos de aprobación, particularmente en casos donde se requieren aprobaciones adicionales de organismos de control. Aunque se ha observado que algunos expedientes pueden ser procesados de manera rápida cuando no se involucran normativas técnicas, aquellos que sí las requieren pueden enfrentar demoras considerables. Esta incertidumbre afecta a sectores como la industria automotriz, donde la certificación de materiales, como el acero, está sujeta a procesos de lote y a la espera de la aprobación del sistema SEDI para autorizar el embarque. En resumen, la implementación y operatividad del sistema SEDI impacta las operaciones por la falta de previsibilidad y eficiencia en el proceso de aprobación, impidiendo la planificación logística de las empresas.

**Propuesta de Solución:** Para abordar la problemática se propone:

### **Promoción de discusiones entre los organismos de control**

Promover discusiones y reuniones entre los organismos de control pertinentes para analizar y verificar los tiempos que actualmente llevan las aprobaciones relacionadas con la SEDI. Estas reuniones permitirán identificar los cuellos de botella y los puntos críticos en el proceso de aprobación, así como discutir posibles mejoras y soluciones para agilizar los trámites.

En este sentido, se podrían establecer mesas de trabajo o comités específicos dentro de la VUCE, donde representantes de los diferentes organismos de control puedan colaborar de manera coordinada para evaluar y optimizar los procedimientos relacionados con la SEDI. Estas

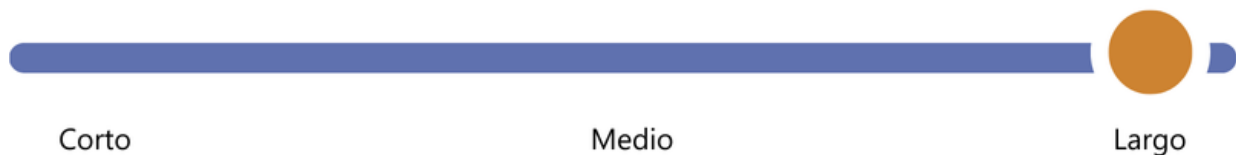
instancias de diálogo facilitan la identificación de obstáculos comunes y la implementación de medidas concretas para reducir los tiempos de aprobación y mejorar la eficiencia del sistema.



Adicionalmente se propone:

### **Implementación de herramientas tecnológicas dentro de la VUCE**

Se propone considerar la implementación de herramientas tecnológicas dentro de la VUCE que permitan monitorear y gestionar de manera más efectiva los procesos de aprobación de la SEDI. Esto incluiría sistemas de seguimiento en tiempo real, notificaciones automáticas de avances y alertas sobre posibles retrasos, lo que contribuiría a una mayor transparencia y agilidad en el proceso.



**Involucrados:** Aduana de Argentina y organismos de control

#### 8. Discrecionalidad en el control de registro de contenedores genera cuellos de botella en el proceso

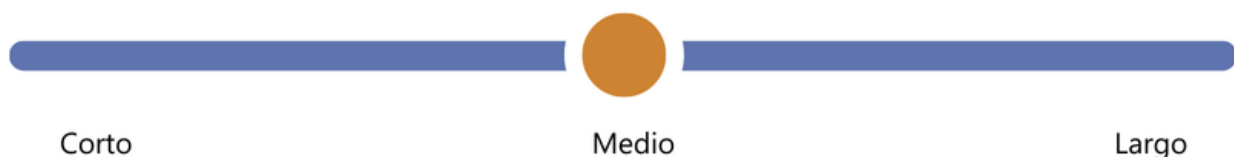
**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución General 3615/2014 establece en el Art. 4° que los ATA que presenten el manifiesto de carga del medio de transporte que arribe al territorio aduanero por la vía terrestre deberán encontrarse inscriptos, sin excepción, como Operadores de Contenedores en los Registros Especiales Aduaneros. El Registro de Contenedores operativos, se realiza mediante Servicio Web "Registro de Contenedores". La información suministrada por los ATA tiene carácter de declaración jurada y deben ser actualizados los registros cada vez que se produzca una modificación de la información, considerando los siguientes plazos: Las altas, con una antelación no inferior a 24 horas, del arribo del contenedor al territorio aduanero; Las bajas y las transferencias, dentro de las 48 horas de producidas.



A los efectos de poder realizar la transferencia de los contenedores el operador habilitado deberá llenar los datos en el sistema y así el Contenedor será puesto a disposición del cesionario para su aceptación o rechazo. Hasta tanto se formalice la aceptación, el operador cedente seguirá siendo el titular responsable del Contenedor en trato. Este procedimiento de transferencia y la necesidad de la aceptación, genera un cuello de botella en el proceso ya que muchas veces el sector privado no realiza el procedimiento obligatorio dispuesto en la normativa. Por citar un ejemplo, pueden existir contenedores que están en pose de operadores que ya no operan o que en el plazo estipulado no se actualizan los estados en el sistema. Esta falta de organización por parte del sector privado deriva a su vez de una discrecionalidad de control por parte de la Aduana argentina, ya que existen jurisdicciones que, siguiendo la normativa, solicitan las informaciones con antelación, como es el caso de Posadas, mientras que muchas otras no lo solicitan ni controlan, con lo cual el sector privado no acostumbra a actualizar los registros en el sistema. Así, en las jurisdicciones que realizan el control conforme la normativa vigente se generan cuellos de botella por la imposibilidad de tener las transferencias confirmadas en el sistema con 24h de antelación.

**Propuesta de Solución:** La solución a esta situación demanda un análisis integral y actualización del procedimiento vinculado al registro de contenedores. En primer lugar, es necesario que se realice una actualización del sistema que garantice que todos los contenedores están en pose de usuarios activos y aquellos que no registren usuarios activos queden automáticamente liberados. De esta manera, se garantiza que las autorizaciones de transferencia no quedarán paradas en función de falta de acción por un usuario que no está activo. Para evitar que esta situación se repita en el futuro, debe ser considerado un procedimiento que permita desactivar operadores o dar un plazo adecuado a la operatoria para que los mismos respondan en el sistema, de lo contrario la transferencia se realiza de forma automática. En segundo lugar, es importante actualizar a los servidores de la Aduana sobre los procedimientos de control de los registros de contenedores, considerando la posibilidad de que el sistema realice este control en el 100% de los casos de forma automática, eliminando la discrecionalidad y haciendo cumplir las normativas vigentes. En tercer lugar, se sugiere revisar los plazos de antelaciones previstos, considerando si los mismos se adaptan a la realidad operacional. Para ello, se sugiere consultar al sector privado, a partir de las cámaras empresariales correspondientes, para que la normativa se encuentre alineada con la realidad y sea de fácil cumplimiento.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

## 9. Utilización de diversos sistemas para los trámites de importación y exportación



**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La problemática radica en la falta de integración entre los diversos módulos de la aduana, lo que dificulta las operaciones de importación y exportación para los usuarios. Actualmente, existen trámites dispersos entre TAD (Trámite a Distancia), SITA (Sistema Informático de Trámites Aduaneros), AFIP (Administración Federal de Ingresos Públicos), y MALVINA (Módulo de Asistente Logístico de Ventanilla Única de Comercio Exterior), esta última siendo exclusiva para despachantes de aduana. Cada uno de estos sistemas requiere ser accedido de forma individual para obtener la información necesaria, lo que genera duplicación de esfuerzos y retrasos en los procesos.

Por un lado, el sistema TAD ofrece la posibilidad de realizar trámites ante organismos públicos nacionales de manera remota, sin embargo, no está integrado con los demás sistemas aduaneros. Por otro lado, existen trámites directos a través de AFIP y SITA, que tampoco están vinculados entre sí, obligando a los usuarios a realizar cada trámite por separado. Además, MALVINA, el sistema utilizado por los despachantes de aduana para oficializar las operaciones, no está accesible para importadores y exportadores, limitando su participación en el proceso, además se observa una falta de integración entre los sistemas de la aduana argentina y los procesos de despacho de importación realizados por los despachantes. Cuando un despachante oficializa el despacho de importación, se enfrenta a la necesidad de volver a cargar toda la información en el sistema de la aduana argentina debido a esta falta de integración. En el caso específico, cuando un camión llega a Argentina, se manifiesta y se genera un documento en el sistema Malvina. Sin embargo, este documento generado en el sistema debe presentarse físicamente a la aduana, lo que conlleva una carga adicional de trabajo y burocratización del proceso de ingreso de carga y manifiesto. Adicionalmente existen diferentes aplicativos como "Mis Operaciones Aduaneras" y "MOA Reingeniería", que brindan información al usuario, pero no están completamente integrados ni ofrecen una solución integral a la problemática.

## 10. VUCE no permite llevar a cabo las gestiones completas solo proporciona informaciones



**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** Actualmente la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) actualmente opera únicamente como un medio para obtener información, sin ofrecer la funcionalidad necesaria para llevar a cabo las gestiones completas de las operaciones comerciales. Además, no existe una concentración de documentos digitales o digitalizados que abarque la totalidad de la operación de manera integral. Esto genera dificultades para los usuarios, ya que deben recurrir a múltiples plataformas y sistemas para completar los trámites y obtener la documentación necesaria para sus operaciones de comercio exterior. En resumen, la



VUCE no está cumpliendo su potencial como una herramienta integral para simplificar y agilizar los procesos comerciales, lo que afecta la eficiencia y la transparencia en el intercambio comercial.

### 11. Falta de acceso virtual a ciertos certificados necesarios para la importación, lo que requiere trámites físicos y presenciales adicionales



**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** La falta de coordinación e integración entre los organismos de control genera dificultades en las operaciones de importación que requieren la intervención y aprobación de múltiples entidades debido a tiempos diferenciados. En estos casos, las solicitudes deben realizarse por separado, lo que implica proporcionar información repetida y enfrentar diferentes tiempos de emisión de permisos, lo que puede afectar la operación. Además, algunos certificados tienen una validez específica que puede vencer antes de obtener la segunda aprobación, lo que añade complejidad al proceso.

Existe una divergencia en los tiempos de aprobación de los organismos, ya que la aduana debería aprobar automáticamente vía sistema, lo que en ocasiones ha resultado en retrasos significativos de hasta 30 días debido a la falta de aprobación de los certificados de los organismos anuentes. La aduana no tiene acceso virtual a ciertos certificados necesarios para la importación, lo que requiere trámites físicos y presenciales adicionales. Además, la falta de una plataforma centralizada o herramienta que proporcione claridad sobre los trámites de despacho complica aún más el proceso.

### 12. Falta de integración de los Trámites de Exportación en la VUCE



**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) no funciona de forma integrada en Argentina. En lugar de operar de manera coordinada, cada organismo requiere intervención individual para la gestión de trámites, lo que resulta en una gestión fragmentada ante cada entidad. Aunque se inició la digitalización de ciertos procesos, como por ejemplo los relacionados con pilas y baterías, esta tarea experimentó demoras. La implementación de la VUCE se inició en 2017/18, logrando la incorporación de los organismos más complejos el año pasado. Sin embargo, se destaca que la VUCE funciona más como una plataforma de consulta que como un sistema integral de gestión de procesos. En resumen, para gestionar los trámites de exportación, es necesario interactuar con cada organismo de control por separado, lo que genera una falta de eficiencia y coordinación en el proceso.



**Propuesta de solución a las oportunidades de mejora 09, 10, 11, 12:** Para abordar la problemática de la falta de integración entre los diversos sistemas aduaneros se propone la implementación efectiva de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que englobe todos los trámites relacionados con el comercio exterior, siguiendo los principios y estándares establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Actualmente la VUCE Argentina se encuentra en desarrollo, la misma va a actuar como un punto centralizado donde los importadores, exportadores y despachantes de aduana puedan realizar todos los trámites necesarios para sus operaciones de comercio exterior de manera integrada y eficiente. Esta plataforma estaría diseñada para cumplir con los estándares internacionales de la OMA en términos de facilitación del comercio, transparencia, eficiencia y seguridad en los procesos aduaneros.

Entre las características clave de esta VUCE se incluirían:

- Integración de sistemas: La plataforma estaría diseñada para integrar todos los sistemas aduaneros existentes, incluyendo TAD, SITA, AFIP, MALVINA, así como los sistemas de otros organismos de control, permitiendo a los usuarios acceder a todas las funcionalidades necesarias desde un único punto de acceso.
  - Interoperabilidad: Los sistemas integrados en la VUCE serían interoperables, lo que significa que podrían comunicarse entre sí y compartir información de manera eficiente, evitando la duplicación de esfuerzos y simplificando los procesos para los usuarios.
  - Transparencia y seguimiento: La VUCE proporcionará a los usuarios visibilidad completa sobre el estado de sus trámites y operaciones, permitiendo un seguimiento en tiempo real y facilitando la identificación de posibles obstáculos o retrasos.
  - Simplificación de procedimientos: Se implementarían medidas para simplificar y estandarizar los procedimientos aduaneros, reduciendo la carga administrativa y acelerando el tiempo de procesamiento de los trámites.
  - Cumplimiento normativo: La VUCE garantizará el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales en materia de comercio exterior, asegurando que todas las operaciones se realicen de acuerdo con la legislación vigente y los estándares internacionales.
- Un ejemplo que debe considerar la VUCE es el conjunto de herramientas para los sistemas de emisión electrónica de permisos de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES), o eCITES, que apoyan la ecologización mundial de los procesos comerciales.

En resumen, la implementación de una VUCE integral y conforme a los principios de la OMA sería una solución efectiva para mejorar la eficiencia y la transparencia en los procesos de comercio exterior, así como para facilitar el intercambio comercial entre Argentina y otros países.



**Involucrados:** Aduana Argentina y Organismos de control

### 13. Falta de coordinación e integración entre los organismos de control para la solicitud de permisos de importación

**Proceso:** Importación



**Oportunidad de mejora:** En el proceso de importación, la intervención y aprobación de múltiples organismos de control son esenciales para asegurar el cumplimiento de normativas y estándares. Sin embargo, la falta de coordinación e integración entre estos organismos genera diversos desafíos que afectan la eficiencia y la eficacia de las operaciones. Cada entidad opera de manera independiente, lo que significa que las solicitudes de aprobación deben realizarse por separado. Este proceso implica la duplicación de esfuerzos, ya que los importadores deben solicitar permisos por separado a cada organismo, proporcionando la misma información en múltiples ocasiones debido a que se trabaja con documentos y no con datos. Además, los tiempos para la emisión de permisos pueden variar significativamente entre organismos, lo que puede retrasar las operaciones. Esta situación puede generar el riesgo de vencimiento de certificados, dado que algunos de estos tienen una validez específica y pueden expirar antes de obtener todas las aprobaciones necesarias, lo que podría obligar a reiniciar el proceso.

Actualmente no existe un intercambio completo de información entre los organismos. Por ejemplo, si existiera una comunicación directa entre SENASA y el MGAP, se podría compartir información de manera más eficiente. Sin embargo, en la práctica, esta integración es limitada, lo que exacerba los problemas de coordinación. Otro caso, es el proceso para obtener permisos específicos como el de transporte y vialidad, obtener estos permisos puede llevar un mes. En comparación, el registro de transportadores (Renpre) presenta tiempos de emisión variados dependiendo del país: en Argentina toma aproximadamente 30 días, mientras que en Uruguay puede tardar hasta 90 días. Para los transportadores extranjeros, el proceso es aún más largo, requiriendo de 4 a 5 meses para emitir el Renpre.

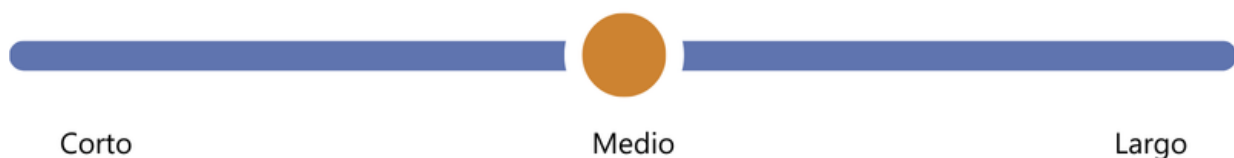
Para ilustrar, consideremos una operación de importación que requiere la aprobación de SENASA y de una entidad de transporte vial. La falta de un vínculo efectivo entre estos organismos significa que el importador debe enviar solicitudes por separado a cada organismo, duplicando la información proporcionada. Además, los tiempos de emisión pueden no coincidir,

lo que puede generar retrasos significativos. Si un certificado vence antes de obtener la segunda aprobación, el proceso debe reiniciarse, aumentando los costos y los tiempos de operación.

**Propuesta de solución:** Para abordar los desafíos de falta de coordinación e integración entre los organismos de control en el proceso de importación, se propone una solución que se desglosa en acciones a medio y largo plazo.

En primer lugar, se sugiere llevar esta problemática al MERCOSUR para que se evalúen los permisos y plazos de cada país miembro. Es esencial propiciar un diálogo entre los países del bloque para armonizar los requerimientos y vencimientos de los permisos y autorizaciones previas, estableciendo así estándares comunes y reduciendo las discrepancias que actualmente generan retrasos y duplicaciones de esfuerzo. Además, se debe identificar cuáles son los certificados prioritarios y críticos para el proceso de importación y asegurarse de que estos se gestionen de manera eficiente, incluyendo estos certificados directamente en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE Arg). Un ejemplo de un certificado prioritario es el e-phyto, que debe ser tratado con especial atención para agilizar su emisión y validación. En el caso de los permisos de transporte se debe llevar a la Comisión del Art 16 del ATIT en ALADI.

Puede hacerse multilateralmente entre todos los países. O de manera bilateral si 2 países estuvieran de acuerdo en darle una nueva modalidad (siempre respetando el espíritu del Acuerdo).



A largo plazo, se propone evaluar la posibilidad de que cada país miembro del MERCOSUR reconozca como válidos los permisos emitidos por los organismos nacionales de otros países miembros, dependiendo del tipo de mercancía. Este reconocimiento mutuo de permisos puede simplificar significativamente el proceso de importación, eliminando la necesidad de duplicar trámites y acelerando los tiempos de aprobación. Por ejemplo, evaluar la eliminación del requisito de apostillado de documentos, que actualmente genera demoras de hasta un mes y medio. Esta medida busca simplificar y agilizar el intercambio de documentos y su validación entre los países miembros del MERCOSUR, implementando mecanismos alternativos de verificación y validación de documentos que sean más rápidos y eficientes, sin comprometer la seguridad y la fiabilidad del proceso.

Corto

Medio

Largo

**Involucrados:** Aduanas Uruguay y Argentina, Organismos de Control de Uruguay y Argentina

#### 14. Falta de coordinación en los procedimientos de habilitación por Horario Extraordinario en Organismos de Control



**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La falta de coordinación en los procedimientos para solicitar la habilitación por horario extraordinario de cada organismo de control, incluida la aduana, genera desafíos en la operación. Actualmente, estos procedimientos se llevan a cabo de forma independiente con cada uno de los organismos, lo que dificulta la coordinación y la facilitación de la operación en su conjunto. Esta falta de coordinación tiene como resultado demoras en el proceso y un aumento en los costos operativos. Al no existir un proceso unificado para solicitar horarios extraordinarios de funcionamiento que abarque a todos los organismos de control de forma integrada, produciendo discrepancias y dificultades logísticas que afectan la eficiencia del proceso aduanero. Por ejemplo, entra un camión tarde a las 18h, considerando que la aduana trabaja de 7h a 19h de lunes a viernes, el mismo tiene que solicitar servicio extraordinario de la aduana, ya que cuando se presenta el manifiesto para que se pueda hacer el despacho de importación o el permiso de embarque se necesitan 2 horas, lo mismo ocurre con SENASA que trabaja con solicitud de servicio, se le tiene que solicitar en día y hora específica y es de manera unilateral, es decir por más que haya pedido la solicitud con aduana si no consigue personal de SENASA para una solicitud de servicio no logro sacar el camión porque no están integrados y no se accionan simultáneamente.

**Propuesta de Solución:** Para abordar esta problemática, es fundamental establecer un procedimiento unificado y coordinado de todos los organismos pertinentes. En este sentido se propone a nivel nacional en Argentina se propone la aplicación del Decreto 68 de 2017. El Decreto 68 establece la creación de la Comisión Nacional de Fronteras en Argentina, cuyo objetivo es coordinar las políticas y acciones relacionadas con las zonas fronterizas. Esto ayudaría a optimizar la operación, reducir las demoras y los costos adicionales, y mejorar la eficiencia del proceso aduanero en su conjunto. En este decreto se establece:

*"Que en razón de la necesidad de aumentar la integración fronteriza, facilitar el tránsito de personas, agilizar el comercio internacional y prevenir los delitos transnacionales complejos como el narcotráfico, la trata de personas y el contrabando, se considera necesaria la creación de la*

COMISIÓN NACIONAL DE FRONTERAS en el ámbito de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, como organismo regulador y coordinador del funcionamiento de los Pasos Internacionales y Centros de Frontera, la que estará integrada por los distintos organismos comprendidos en la gestión de los Pasos Internacionales y Centros de Frontera”.

Que conforme a lo establecido en la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) y sus modificatorias, el Jefe de Gabinete de Ministros tiene entre sus competencias la de coordinar y controlar las actividades de los Ministerios y de las distintas áreas a su cargo, realizando su programación y control estratégico, a fin de obtener coherencia en el accionar de la administración e incrementar su eficacia”.

La aplicación efectiva de este decreto proporciona un marco institucional sólido para abordar los desafíos operativos en la frontera, incluida la coordinación de horarios de operación en horarios normales y durante los feriados.

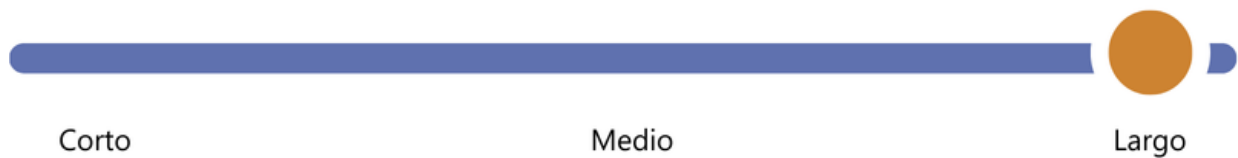


Adicionalmente, se propone implementar un sistema de habilitación de horario extraordinario a través de medios electrónicos, principalmente mediante la futura Ventanilla Única. La adopción de esta propuesta implica varias ventajas. En primer lugar, la implementación de un sistema electrónico, como la Ventanilla Única, permitirá centralizar y simplificar las solicitudes de habilitación por horario extraordinario, eliminando la necesidad de realizar procedimientos independientes para cada organismo. Esto reducirá las demoras y los costos operativos al mejorar la coordinación y la eficiencia del proceso.



Además, se sugiere adoptar el horario MERCOSUR de 07:00 a 19:00 horas, de lunes a viernes, como el horario hábil de funcionamiento para todos los organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado, conforme a lo estipulado en la Resolución 77/1999 del MERCOSUR. Esta resolución establece que el horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes será de 07:00 a 19:00 horas, los días hábiles de lunes a viernes, lo cual facilitará la coordinación y mejorará la eficiencia de las operaciones. Además, se permite la extensión del horario hábil en algún Punto de Frontera si es necesario, proporcionando

flexibilidad adicional. Alinear los horarios de funcionamiento de los organismos intervinientes con el horario MERCOSUR de 07:00 a 19:00 horas garantizará que todos los actores involucrados trabajen de manera sincronizada, facilitando una operación más fluida y eficiente en la frontera. Esta medida también contribuirá a cumplir con los estándares y expectativas regionales establecidos en la Resolución 77/1999.



**Involucrados:** SENASA

### 15. Falta de finalización de las autovías 117 y 14 en el transporte fronterizo de Paso de los Libres-Uruguayana



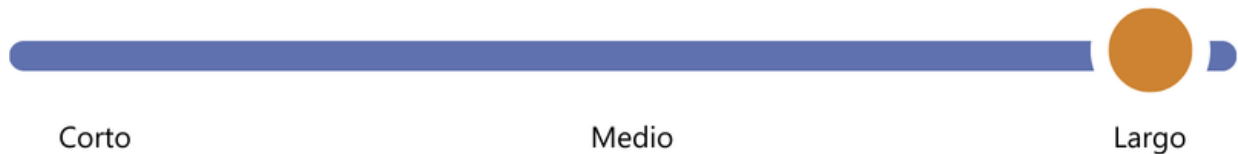
**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La falta de finalización de la Autovía Nacional, es la vía de acceso a la ciudad de Paso de los Libres y además la principal conexión entre la Autovía 14 y el puente internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas, que lo vincula con Uruguayana (Brasil) conectando con la zona primaria de la frontera, esto representa una problemática significativa para el transporte en la región. Estas vías no cuentan con condiciones adecuadas para el transporte debido a su estado deteriorado, lo que impacta negativamente en el tiempo de las operaciones. La Autovía Nacional 117, en particular, que conecta la ciudad con la frontera, aún no ha concluido su construcción, lo que dificulta el flujo eficiente de vehículos y mercancías entre ambos puntos. La falta de finalización de estas obras representa un obstáculo importante para la conectividad y el desarrollo económico de la zona fronteriza.

**Propuesta de Solución:** Se propone la conclusión del tramo de 5 km de la Autovía Nacional 117 es la vía de acceso a la ciudad de Paso de los Libres y además la principal conexión entre la Autovía 14 y el puente internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas, que lo vincula con Uruguayana (Brasil). De allí el importante flujo en el tránsito vehicular. Para llevar a cabo esta propuesta, se deben asignar los recursos necesarios por parte de Vialidad Nacional para finalizar la construcción de este tramo de la autovía. Esto incluiría la realización de obras de infraestructura, como pavimentación, señalización y otros trabajos necesarios para garantizar que la vía esté en condiciones óptimas para el tránsito vehicular.

Además, es importante coordinar con las autoridades pertinentes para asegurar el cumplimiento de los plazos y la calidad de la obra. Esto podría implicar la colaboración entre entidades gubernamentales, contratistas y otros actores involucrados en el proyecto.

El avance en estas obras de infraestructura facilita el movimiento de mercancías y personas, promoviendo el desarrollo económico y fortaleciendo los lazos comerciales entre las localidades cercanas a la frontera.



**Involucrados:** Vialidad Nacional

#### 16. Falta de gestión de riesgo por parte de la Gendarmería en el control de las carpetas documentales

**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** El control de las carpetas documentales por parte de la Gendarmería Nacional en Gualaguaychú-Fray Bentos crea un cuello de botella por las mañanas, especialmente considerando los camiones en tránsito. Durante este procedimiento, se revisa el 100% de las carpetas sin aplicar gestión de riesgo ni selectividad. Esta práctica de revisión exhaustiva contribuye significativamente a los retrasos y demoras en el proceso, especialmente debido al volumen de camiones que requieren inspección, que normalmente oscila entre 20 y 40 conductores. Durante esta revisión matutina, que toma entre 30 y 40 minutos, especialmente cuando hay camiones en tránsito o que se liberan en la frontera, la inspección de documentos se realiza manualmente, lo que ocasiona retrasos considerables al verificar cada documento individualmente. Esta metodología genera demoras, a veces resultando en la pérdida de documentos y la retención del camión hasta que se reemplace el documento extraviado. Se ha observado que las irregularidades en la documentación, como documentos vencidos, falta de presentación o ilegibilidad, generan procedimientos burocráticos que obstaculizan el proceso y contribuyen a los retrasos en la liberación de los camiones. Es importante destacar que este control es llevado a cabo por la Gendarmería Nacional en Argentina debido a la delegación de responsabilidades en materia de transporte.



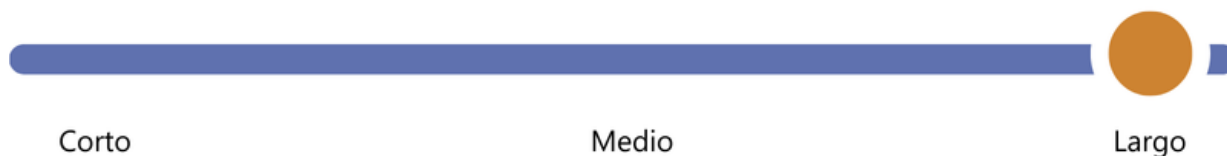


## Propuesta de Solución:

**Nota:** Por más que fueron cursadas las invitaciones a nivel nacional, no se contó con participación de Gendarmería en la reunión, por lo que la solución propuesta refleja las discusiones y consensos generados en las otras fronteras de Argentina.

En el marco del subgrupo de trabajo NR 5 del MERCOSUR, se llevará a cabo una evaluación exhaustiva del desafío relacionado con los controles físicos realizados por los organismos de control en los puntos de frontera, lo cual incluye la participación de entidades como la Gendarmería y CNRT. Como parte de esta evaluación, se propondrá la implementación de la verificación electrónica a través de la gestión de riesgos, con el objetivo de reducir la necesidad de realizar controles físicos exhaustivos del 100%. Es propuesta considerará buenas prácticas e informaciones ya desarrolladas como lo es el Manual para la Fiscalización del Transporte Automotor de la CNRT<sup>4</sup>, entre otros.

Esta propuesta busca modernizar y optimizar los procesos de inspección en los puntos de frontera, al tiempo que se garantiza un nivel adecuado de seguridad y cumplimiento normativo. La verificación electrónica de gestión de riesgos permitirá una evaluación más eficiente y selectiva de las cargas en tránsito, identificando de manera precisa aquellos casos que requieren una inspección física más detallada, mientras se agiliza el flujo de mercancías que cumplen con los requisitos establecidos.



**Involucrados:** Gendarmería y CNRT

### 17. Falta de integración efectiva entre los sistemas de información de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Aduana

**Proceso:** Importación/ Exportación

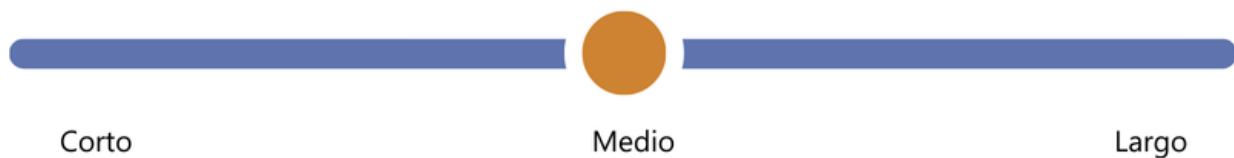
**Oportunidad de mejora:** En el proceso de documentación de operaciones de transporte internacional, se observa la duplicación de esfuerzos y falta de integración efectiva entre los sistemas de información de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Aduana. La CNRT envía diariamente a la Aduana información detallada sobre los camiones registrados, incluyendo datos como el número de chasis, ejes y demás información relevante de



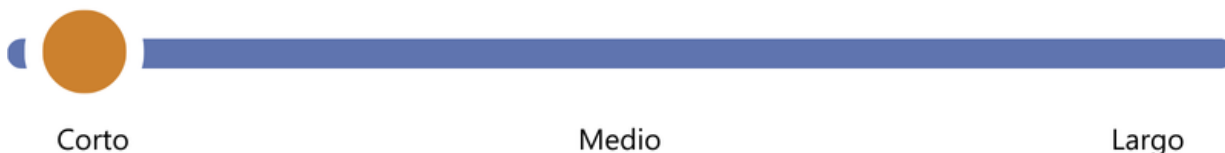
<sup>4</sup> <https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:VA6C2:491889f4-2746-420b-b385-43286ab67b5a>

los permisos. Sin embargo, cada agente de transporte debe cargar nuevamente todos los datos de cada camión para documentar la operación, esto debido a que el sistema Malvina, no trae las informaciones ya disponibles por parte de la aduana, aumentando la carga de trabajo del agente de transporte y aumentando los tiempos de la operación. Aumentando la carga de trabajo del agente de transporte y generando demoras innecesarias. Mientras se realiza este trabajo, los conductores deben esperar con las carpetas de documentación, lo que causa ineficiencias operativas. Adicionalmente la entrada de datos manual puede llevar a errores humanos, afectando la precisión de los datos y potencialmente generando problemas adicionales en la operación.

**Propuesta de Solución:** Para abordar el desafío se propone una solución basada en la automatización y mejora de la transmisión de datos. Actualmente, los Agentes de Transporte Aduanero (ATAs) deben ingresar manualmente en el MANI y el TRAS, información sobre la patente, los chasis, entre otros datos. Por este motivo se propone que al generar el MANI, el sistema Malvina recupere automáticamente esta información de la base de datos del CNRT, evitando la necesidad de reingresar datos y reduciendo significativamente la carga de trabajo y los tiempos de operación. Es esencial que el sistema MARIA, utilizado por la Aduana, pueda tomar directamente la información del MANI, eliminando la redundancia y mejorando la eficiencia. Esta integración debe permitir que, al momento de documentar frontera, toda la información previamente cargada por la CNRT esté disponible automáticamente.



Existe una mesa de trabajo entre los informáticos de Argentina y Uruguay para optimizar la recepción de los MICs (Manifiestos Internacionales de Carga). Este esfuerzo conjunto debe enfocarse en asegurar que los MICs sean procesados de la mejor manera posible y que la información relevante se transmita sin redundancias. Dado que el MIC DTA no permite recuperar información automáticamente, es crucial desarrollar soluciones que permitan integrar estos datos de manera eficiente en el sistema aduanero sin necesidad de duplicar entradas manuales. La Aduana argentina ha expuesto que está trabajando en la mejora de la transmisión de la información del MIC/DTA en sus sistemas aduaneros para eliminar redundancias. Este esfuerzo debe continuar, asegurando que las mejoras se implementan de manera efectiva y que se realicen pruebas exhaustivas para validar la integridad y precisión de los datos transmitidos.



**Involucrados:** CNRT y Aduana

18. **Habilitación de horario extraordinario se realizan para cada organismo de forma independiente, sin coordinación**

**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución MERCOSUR 77/99 establece en su Artículo 1º el horario de 7:00 a 19:00 horas, los días hábiles, de lunes a viernes como horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes en las ACI. De esta forma, se consideran servicios extraordinarios a las funciones y tareas realizadas por servidores públicos en días y/u horas inhábiles, para lo cual es necesario realizar una habilitación de estos servicios y pagar la tasa correspondiente a "Servicios Extraordinarios". Siendo que toda operación de comercio exterior realizada en las fronteras demanda el accionar de diversos organismos, dependiendo del tipo de mercadería que se está comercializando, para poder efectivamente realizar una operación es necesario considerar todos ellos de forma conjunta. Sin embargo, los procedimientos para solicitar la habilitación por horario extraordinario de cada organismo que actúa en la frontera son realizados para cada uno de forma independiente. Esto dificulta la coordinación y la facilitación de la operación, generando demoras y aumento de costos de la operación.



**Involucrados:** Aduana Argentina y Organismos de control

19. **Habilitación de tránsito de SENASA no está integrada con los controles aduaneros**

**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** Cuando una operación de exportación de Paraguay tiene como destino final un tercer país que requiere el tránsito por Argentina, en el caso que la mercadería requiera intervención de SENASA, esta debe tener el permiso Fito zoosanitarios de tránsito a terceros países. Este permiso es una autorización de tránsito emitida por SENASA, siendo Aduana la responsable de dar intervención de acuerdo con el tipo de mercadería. Como la mercadería no será nacionalizada en la Argentina, SENASA procede a verificar el precinto y constatar la hermeticidad de la carga. Para ello el ATA envía por email a SENASA la solicitud de tránsito, MIC/DTA, factura y fitosanitario de origen (emitido en Paraguay). Con estos



documentos se realiza una verificación y se habilita el tránsito mediante documento en papel que debe acompañar al camión. Por otra parte, el ATA debe registrar el tránsito internacional en MALVINA ante la Aduana. Ambos procedimientos, que corren en paralelo, no tienen ninguna integración sistémica, lo que genera un problema a la salida del país. Fue identificado por los participantes que, en los casos de tránsitos hacia Chile, que salen por Mendoza, la Aduana no da intervención a SENASA, siendo así cancelado el tránsito aduanero en MALVINA y permitiendo que el camión salga del país teniendo abierto el trámite de SENASA. Esto muestra que no existe una integración del proceso sistémico ni procedimental que genere alguna traba impidiendo autorizar la salida cuando aún existen controles pendientes, generando una falla del control.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 18 y 19:** Para abordar la problemática de la falta de integración entre los diversos sistemas se propone la implementación efectiva de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que englobe todos los trámites relacionados con el comercio exterior, siguiendo los principios y estándares establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Actualmente la VUCE Argentina se encuentra en desarrollo, la misma va a actuar como un punto centralizado donde los importadores, exportadores y despachantes de Aduana puedan realizar todos los trámites necesarios para sus operaciones de comercio exterior de manera integrada, eficiente y digital. Esta plataforma estaría diseñada para cumplir con los estándares internacionales de la OMA en términos de facilitación del comercio, transparencia, eficiencia y seguridad en los procesos aduaneros.

Entre las características clave de esta VUCE se incluirían:

- Integración de sistemas: La plataforma estaría diseñada para integrar todos los sistemas aduaneros existentes, incluyendo TAD, SITA, AFIP, MALVINA, así como los sistemas de otros organismos de control, permitiendo a los usuarios acceder a todas las funcionalidades necesarias desde un único punto de acceso. A la vez, permitiendo integrar todos los controles realizados por los diversos organismos dentro de un mismo portal.
- Interoperabilidad: Los sistemas integrados en la VUCE serían interoperables, lo que significa que podrían comunicarse entre sí y compartir información de manera eficiente, evitando la duplicación de esfuerzos y simplificando los procesos para los usuarios.
- Transparencia y seguimiento: La VUCE proporcionará a los usuarios visibilidad completa sobre el estado de sus trámites y operaciones, permitiendo un seguimiento en tiempo real y facilitando la identificación de posibles obstáculos o retrasos.
- Simplificación de procedimientos: Se implementarían medidas para simplificar y estandarizar los procedimientos aduaneros, reduciendo la carga administrativa y acelerando el tiempo de procesamiento de los trámites.
- Cumplimiento normativo: La VUCE garantizará el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales en materia de comercio exterior, asegurando que todas las

operaciones se realicen de acuerdo con la legislación vigente y los estándares internacionales.

En resumen, la implementación de una VUCE integral y conforme a los principios de la OMA sería una solución efectiva para mejorar la eficiencia y la transparencia en los procesos de comercio exterior, así como para facilitar el accionar coordinado de todos los organismos responsables por el control y promover el intercambio comercial entre Argentina y otros países.



**Involucrados:** Aduana y Organismos de control de Argentina

## 20. La falta de unificación de criterios en las aduanas para la consolidación de cargas

**Proceso:** Exportación/ Importación

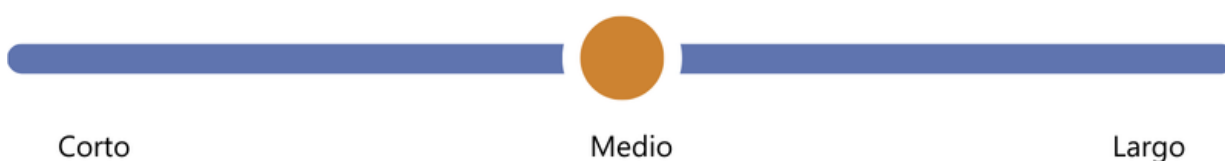


**Oportunidad de mejora:** La falta de unificación de criterios en las aduanas de distintas zonas representa un obstáculo en el proceso de carga de camiones, ya que cada aduana de cada zona trabaja de manera diferente para consolidar las cargas. La autorización para cargar el camión la otorga el guarda de aduana al llegar al sitio, donde verifica la carga en el piso y autoriza la mercancía. Cuentan con una oficina dedicada a estos procesos, preparan el área y tienen acceso a internet para enviar el pasavante al puerto correspondiente, esto en el caso de exportaciones desde la planta, si es un canal verde, solo interviene un guardia; si es naranja o rojo, se requiere una inspección adicional para verificar toda la documentación y colocarla en el sistema en estado "AUTO" para que el guardia pueda completar la cancelación y enviar el pasavante. El desafío radica en la falta de uniformidad en los criterios, impidiendo un proceso de forma automatizada. Por ejemplo, hacen la solicitud de servicio a las 8h y solo se realiza la intervención a las 10h30 por lo que el camión permanece en la planta una vez ingresado.

**Propuesta de Solución:** Basándonos en la referencia positiva de San Tomé, donde el proceso aduanero se ha automatizado con éxito, se propone implementar un sistema similar en la aduana de Paso de los Libres. Esto implicaría modificar las normativas actuales para permitir la autorización automatizada de carga de camiones, siguiendo el mismo modelo que se utiliza en San Tomé.



Para lograr esto, se requeriría una revisión de los procedimientos aduaneros en Paso de los Libres, identificando las regulaciones que deben ajustarse para permitir la automatización del proceso de autorización de carga. Al adoptar este enfoque, se mejora la eficiencia en Paso de los Libres, sino también establecer un estándar uniforme de operaciones aduaneras en toda la región, contribuyendo así a una mayor coherencia y fluidez en el comercio transfronterizo.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

### 21. La inestabilidad de los sistemas en Argentina impacta la operación

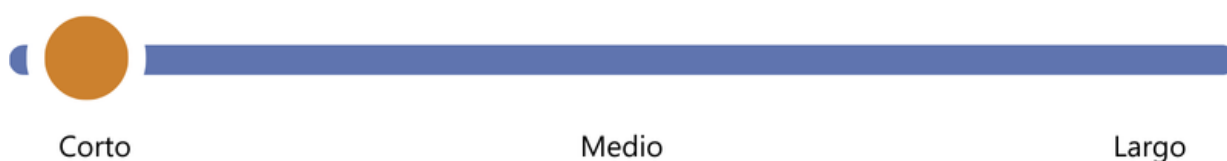
**Proceso:** Exportación/ Importación



**Oportunidad de mejora:** Los esfuerzos por modernizar los procesos en Argentina han permitido desarrollar diversos sistemas y módulos para el registro de las operaciones tanto en Aduana como en los demás organismos de control. Si bien como se mencionó anteriormente, la multiplicidad de sistemas desvinculados trae retrabajos tanto para los órganos responsables por los controles, como para los operadores del sector privado que deben llenar diversos formularios, pasar informaciones de unos para otros y controlar aprobaciones en diversos portales, el registro sistémico de las operaciones en Argentina es una realidad. Estos registros sistémicos, en la actualidad, continúan siendo acompañados de los procesos en papel, generando un doble control de la operación. De esta forma nada se libera ni se gestiona sin el papel, pero todo debe estar liberado en el sistema. Ante esta realidad, la inestabilidad de los sistemas que genera que los mismos se caigan o estén fuera de operación, impide tramitar los procesos. Los participantes del sector privado han enfrentado indisponibilidad de los diversos sistemas de forma recurrente, generando un impacto considerable en la operación ya que no existe alternativa a no ser esperar a que el mismo vuelva a estar activo. Por más que todos los procesos se presentan en papel, estas paradas en el sistema paran de forma completa la operación hasta que vuelvan a estar activos. Si bien se reconoció que la inestabilidad de los sistemas no suele durar por largos periodos, es necesario generar intentos de registros de forma

constante hasta que el mismo vuelve a estar operativo, lo que genera pérdidas de tiempo en los procesos.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de dimensionar el problema y los impactos que esto genera, se propuso que el sector privado realice un levantamiento y registro de las inestabilidades que ocurren con los diversos sistemas que son utilizados para el registro de las operaciones. Este levantamiento deberá identificar el sistema, el tiempo que el mismo ha estado indisponible y el impacto que esto ha generado en términos operacionales. A partir de estas informaciones, será posible dimensionar la situación. Este registro, que podrá ser consolidado a través de las cámaras y asociaciones empresariales, deberá ser presentado a la Aduana con el objetivo que sea elevado a las autoridades competentes.



**Involucrados:** Sector privado y Aduana de Argentina

## 22. Las regulaciones aduaneras exigen la impresión y almacenamiento de los documentos aduaneros de forma física durante un período de mínimo 10 años

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** Actualmente una vez finalizado el proceso de importación se solicita la guarda prolongada de documentos físicos y documentos electrónicos que deben imprimirse en papel con firma. A pesar de que los documentos están disponibles en formato digital, las leyes argentinas exigen su impresión y almacenamiento en papel durante un período de 10 años, lo que genera una carga burocrática y costos adicionales para el sector privado. Esto se ve reflejado en la Ley N° 11.683 Capítulo V- Verificación y Fiscalización, donde se establece que:

*Art. 33- ... Podrá también exigir que los responsables otorguen determinados comprobantes y conserven sus duplicados, así como los demás documentos y comprobantes de sus operaciones por un término de DIEZ (10) años, o excepcionalmente por un plazo mayor, cuando se refieran a operaciones o actos cuyo conocimiento sea indispensable para la determinación cierta de la materia imponible.*

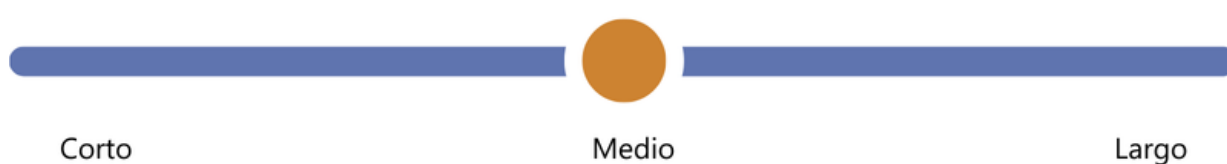
De acuerdo con las normativas aduaneras, en virtud de la Disposición 455/98 y Resoluciones Generales 2573 y 2721 de la AFIP, entre otras normas, la documentación vinculada a las operaciones aduaneras deberá conservarse por el término de hasta CINCO (5) años después de

operada la prescripción de tales acciones. En consecuencia, la documentación de índole aduanera deberá conservarse por el término genérico de al menos 10 años.

El proceso de firma y almacenamiento en papel de documentos electrónicos antes de su digitalización resulta redundante y contraproducente, ya que implica una doble gestión de la misma información. Además, el traslado de la responsabilidad y los costos de la guarda de documentos al sector privado, como resultado del programa de aduana sin papel, representa una carga adicional para las empresas. La necesidad de mantener documentos en papel durante períodos prolongados, a pesar de su disponibilidad digital, añade complejidad y costos innecesarios a los procesos de cumplimiento normativo.

**Propuesta de Solución:** Se propone evaluar medidas de simplificación del proceso de gestión documental en conjunto con la Aduana y otros órganos interesados. Este enfoque se alinea con el régimen de guarda y digitalización de la documentación aduanera establecido por la Resolución General N.º 2721/09 (AFIP). Además, estas medidas se vinculan directamente con la política de "Aduana con Menos Papeles" impulsada por la Organización Mundial de Aduanas, a la cual la Aduana argentina ha decidido incorporar paulatinamente.

Al evaluar estas medidas, se busca simplificar y agilizar el proceso de gestión documental, eliminando la necesidad de imprimir documentos electrónicos para obtener una firma física y luego digitalizarlos. Se podría explorar la posibilidad de establecer un sistema que reconozca y valide directamente los documentos electrónicos, garantizando su autenticidad y trazabilidad, siguiendo los lineamientos establecidos por la normativa internacional y nacional. Esto no solo reduciría la burocracia y los costos asociados para el sector privado, sino que también contribuiría a la eficiencia y modernización de los procesos aduaneros en Argentina.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

23. Permiso de embarque es un documento físico y firmado lo que implica demoras y costos adicionales



**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** El permiso de embarque es un documento físico firmado por el despachante de aduana, el cual una vez presentado se firma por parte de la Aduana Argentina.

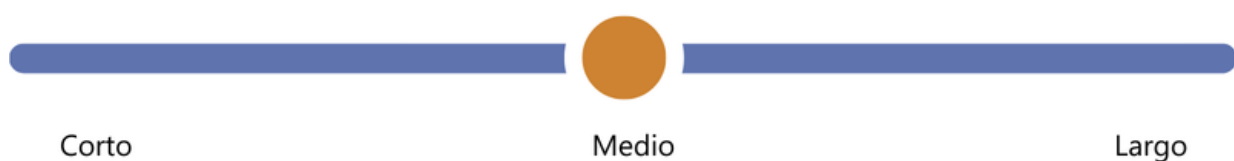


Es un documento que debe ser presentado en cualquier proceso de exportación, esto debido a que por cualquier paso se utiliza el mismo documento. El permiso de embarque es original una vez conformado, cuando se autoriza la retirada de la mercadería y la salida del camión de la zona primaria, hay que retirarlo en 48 horas. Es importante resaltar que el almacenamiento y digitalización del permiso de embarque está bajo la responsabilidad del despachante de aduanas por 10 años, lo que genera costos adicionales que finalmente recaen en el exportador.

Para la entrega del permiso de embarque al despachante, este debe estar en cumplimiento. En caso de omisiones o correcciones, existe un sistema separado al que solo la aduana puede acceder donde se pueden realizar dichas correcciones posterior al pago de una multa por parte del despachante, una vez realizado el pago se subsana en el sistema de la aduana el Permiso de Embarque.

**Propuesta de Solución:** Para abordar los desafíos presentados por la necesidad de documentación en papel y la firma manual del permiso de embarque en el proceso de exportación, se sugiere que este documento no se solicite de forma impresa, reduciendo así la carga administrativa y los costos asociados en su almacenamiento. Además, se debe implementar un sistema de gestión electrónica de documentos que garantice la trazabilidad y la integridad de la información, eliminando la dependencia de los registros en papel y facilitando la verificación futura de los mismos.

Actualmente la aduana está avanzando en la política de Aduana sin papeles, prácticamente todos los documentos son digitales tales como la factura del exportador, carta de porte y el manifiesto del transportador y el certificado de origen, solo faltaría incorporar el permiso de embarque de forma digital.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

#### 24. Requerimiento de Sobre Manila con documentos físicos por parte de la Aduana

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La Aduana Argentina y los organismos de control continúan solicitando el sobre de manila, que contiene documentos físicos (CRT, MIC, copia del permiso de embarque y factura comercial), de acuerdo con las normas Res. 263/1990 que rige el DTA y

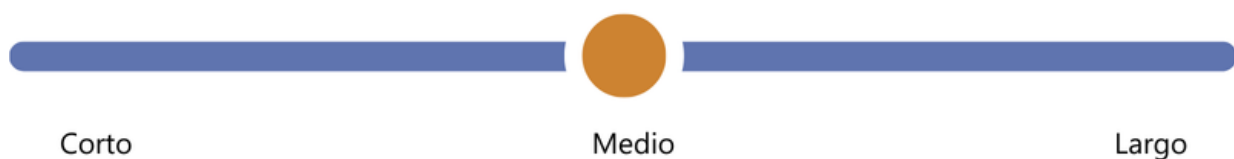


la de los despachos es la 630/1994. Este sobre es cerrado y lacrado, por parte de la aduana a pesar de que estos documentos existen de forma digital. A pesar de que se ha establecido que será gradual la incorporación de documentos electrónicos (Resolución 2619), en la práctica de la aduana continúa exigiendo su presentación física. Esta discrepancia entre las normativas vigentes y la práctica aduanera genera demoras en los procesos y costos adicionales para los operadores.

La tramitación del sobre manila implica que los documentos sean presentados electrónicamente (Sistema MARIA/SINTIA) y luego físicamente, lo que requiere un proceso burocrático adicional. Los despachantes deben llevar consigo el sobre para su presentación física en la aduana, a pesar de que la información ya está disponible de forma digital. Esta duplicación de esfuerzos y la falta de alineación entre los procesos electrónicos y físicos aumentan la carga administrativa y contribuyen a la ineficiencia en Posadas.

Esta situación contrasta con las prácticas adoptadas en otros lugares, donde la presentación de documentos se realiza de manera electrónica y se elimina la necesidad de trámites físicos adicionales, además de no seguir la política de la Aduana sin Papel implementada por Argentina.

**Propuesta de Solución:** Se propone avanzar hacia la digitalización completa del proceso aduanero, eliminando la práctica de solicitar el sobre manila física cuando los documentos ya existen en formato digital, eliminando la necesidad de imprimirlos en papel y reduciendo así la carga administrativa y los costos asociados. Además, se debe implementar un sistema de gestión electrónica de documentos que garantice la trazabilidad y la integridad de la información, eliminando la dependencia de los registros en papel y facilitando la verificación futura de los mismos. Para ello, se sugiere la utilización de herramientas tecnológicas y sistemas de gestión de datos que les permitan acceder a la información de manera electrónica y realizar los controles necesarios sin requerir la presentación física de documentos. Esto no sólo agilizará el proceso y reducirá las demoras, sino que también eliminará los costos adicionales asociados con la gestión de documentos en papel. Además, esta medida estaría en línea con las últimas normativas vigentes, asegurando la coherencia entre las prácticas aduaneras y el marco regulatorio actual. Esta propuesta de solución va en línea con el avance de la VUCE Argentina (ver propuesta de solución 1 y 2)



**Involucrados:** Aduana, Organismos de control

# Principales oportunidades de mejora específicas para Brasil

## 1. SISCOMEX não acusa divergências entre o manifesto no CCT e os dados constantes na DU-E

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** Previamente à entrega da carga no recinto alfandegado, o transportador internacional precisa, via de regra, ter feito a manifestação no Siscomex para que posteriormente possa ser feito o desembarço aduaneiro. Neste cenário, para que uma carga seja manifestada, o transportador precisa fazer a inclusão de todas as informações respectiva à operação no módulo CCT, onde será preenchido dados, como local de embarque/desembarque, número dos DANFEs, dentre outras informações.

Tendo em vista que manifestação dos dados é feita manualmente, é corriqueiro que haja erros em seu preenchimento, sendo necessário que o transportador faça uma retificação. Porém, foi relatado pelo setor privado que quando necessário corrigir um Manifesto, as multas incidentes sobre a retificação são exacerbadas, pois estão previstas por um decreto que declara:

- *Decreto N.º 6.759 de 05 de fevereiro de 2009, art 725 - Nos casos de lançamentos de ofício, relativos a operações de importação ou de exportação, serão aplicadas as seguintes multas, calculadas sobre a totalidade ou a diferença dos impostos ou contribuições de que trata este Decreto:*

*I - de setenta e cinco por cento, nos casos de falta de pagamento, de falta de declaração e nos de declaração inexata, excetuada a hipótese do inciso II; e*

*II - de cento e cinquenta por cento, independentemente de outras penalidades administrativas ou criminais cabíveis, nos casos previstos nos arts. 71, 72 e 73 da Lei 4.502/1964.*

Atualmente, o CCT não faz críticas se a Nota Fiscal Eletrônica (NFe) foi cancelada ou já utilizada, aceitando qualquer NFe. Essa limitação impede que os transportadores obtenham dados essenciais sobre o valor e as informações da carga declarada. Além disso, o CCT não fornece as mesmas informações contidas na DU-E, o que pode levar a declarações inexatas e, conseqüentemente, a multas para o transportador, que podem chegar a R\$5.000,00. Para evitar multas e garantir o cumprimento das regulamentações, os transportadores precisam de um extrato detalhado para comparar as informações e mitigar riscos. Hoje, eles têm acesso apenas a um extrato simplificado, o que os deixa vulneráveis a erros de manifestação. A consulta pública do Portal Único não fornece todos os dados necessários para os transportadores, tornando-os dependentes do despachante ou exportador para obter informações precisas. O sistema não

emite alertas para possíveis divergências entre o manifesto no CCT e os dados constantes na DU-E, aumentando o risco de declarações inexatas.

## 2. Limitação de caracteres no campo de descrição da mercadoria no momento da Manifestação da Carga no CCT



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** Para que um caminhão possa entrar no recinto alfandegado, é necessário que a carga seja previamente manifestada pelo transportador, que fornece todas as informações relevantes sobre a operação no Módulo CCT do Portal Único. No entanto, o setor privado apresentou que há uma limitação significativa na manifestação do CCT, gerada pela limitação de 500 caracteres no campo 38 (declaração de mercadorias), que ao contrário do MIC/DTA, não permite registrar mais informações.

Essa restrição no número de caracteres dificulta a descrição detalhada de certos produtos, obrigando o preenchedor a abreviar palavras durante a declaração, o que é considerado como "inexato" pela Receita Federal. Um exemplo prático exposto pelo setor privado é quando se faz necessário declarar uma carga equivalente a 10 carros em que o espaço disponível não comporta a inclusão dos chassis de todos os veículos, uma informação crucial para a identificação individual de cada carro. Neste cenário a manifestação é dada como incompleta.

O MIC/DTA é um documento fundamental para o transporte de carga, essencial para a circulação de mercadorias nos países da América do Sul. Seus campos foram incluídos no Módulo CCT para facilitar o preenchimento das informações no Portal Anúncio. No entanto, essa inclusão não foi realizada de forma integral, resultando em falhas sistêmicas no Módulo CCT, que não contempla todos os campos do documento. Como consequência, os atores envolvidos passaram a utilizar tanto o preenchimento no CCT quanto no MIC para mitigar os riscos de declarações imprecisas. O setor privado adotou a prática de fornecer uma descrição detalhada da mercadoria no "MIC empresa" para contornar a limitação de espaço na manifestação do CCT. É importante ressaltar que o Módulo CCT deveria conter todos os campos do MIC/DTA, absorvendo-o completamente, mas essa transição não foi concluída conforme o planejado.

## 3. Antes da recepção no CCT, não é possível fazer alteração de todos os campos da manifestação



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** Conforme a IN RFB nº 1702 de 21 de março de 2017, o art. 29 dispõe que "a custódia e a movimentação, inclusive em trânsito aduaneiro, de cargas para exportação por meio de Declaração Única de Exportação (DU-E) serão controladas por meio do

Módulo Controle de Carga e Trânsito (CCT) de exportação do Portal Siscomex. Todas as cargas cujo despacho de exportação seja processado por meio de DU-E deverão ter seu embarque manifestado pelo transportador no Módulo CCT, observado o disposto no art. 87". Esta mesma Instrução Normativa dispõe que a Apresentação da Carga para Despacho (ACD) é dada automaticamente após a DU-E e recepção da carga, independentemente da ordem em que acontecem.

Foi apontado pelos *stakeholders* do modal rodoviário que, antes da recepção da carga no Módulo CCT, o sistema não permite alteração em todos os campos da manifestação. Quando o caminhão está dentro do recinto, é possível alterar somente alguns campos de dados da carga, mas não os dados do veículo, como a placa do caminhão. Quando isso ocorre, é necessário que o transportador cancele a manifestação e reinicie todo o processo.

Um exemplo trazido pelos participantes é que, se um caminhão precisar corrigir a placa na manifestação, é preciso sair com o caminhão, cancelar a manifestação e manifestar de novo. É necessário sair do recinto, pedir uma senha nova de entrada, entrar de novo, pegar filas que podem levar dias. O retorno do processo é muito oneroso e demorado. O mesmo exemplo é aplicado caso ocorra problemas com o motorista, que está atrelado ao caminhão. Se este ator tiver algum problema na estrada, como enfermidades, para corrigir ou mudar o motorista do caminhão, o processo é totalmente voltado ao início como explicado acima.

Portanto, foi levantado pelos participantes das reuniões de mapeamento que quase nenhuma informação é passível de alteração no Módulo CCT, diferentemente da DU-E que pode ser alterada diversas vezes. O CCT não pode ser anterior à fatura comercial, assim, alterações na Nota Fiscal podem acarretar a necessidade de mudanças, que não podem ser feitas pontualmente, sendo necessário o retorno ao início do processo. Este retrabalho envolve grandes quantidades de informação, impactando no desenvolvimento do fluxo e demandando tempo e trabalho manual do transportador.

#### 4. Processo por conta e ordem não é aceito no Módulo CCT

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** A importação por conta e ordem de terceiro é um serviço prestado por uma empresa - a importadora - a qual promove, em seu nome, o Despacho Aduaneiro de Importação de mercadorias adquiridas por outra empresa ou pessoa física - a adquirente - em razão de contrato previamente firmado, que pode compreender ainda a prestação de outros serviços relacionados com a transação comercial, como a realização de cotação de preços e a intermediação comercial (art. 2º da IN RFB nº 1.861/2018).



Foi apontado pelos participantes que o Módulo CCT apresenta limitações quando se trata de operações por conta e ordem, como operações triangulares. Esse tipo de operação não é aceito no CCT, o que impede a identificação do vendedor original e impacta negativamente na precisão e eficiência dos documentos processados. Além disso, o CCT não contém todas as informações necessárias do MIC DTA (Manifesto Internacional de Carga) para operações por conta e ordem. Isso exige a impressão do documento, que, se não for carimbado na fronteira pelo inspetor, não permite a finalização da entrega da carga no destino final e impede a averbação automática.

A situação é agravada pelo fato de o campo 34 (exportador) puxar apenas o CNPJ da pessoa que entregou a mercadoria, sem permitir a inclusão de outro envolvido na operação. Isso exige a criação de um novo MIC para apresentação à Receita Federal. Além disso, o sistema não aceita alterações que incluam o vendedor original. A falta de chancela e carimbo pode levar a atrasos significativos na liberação da carga, com paradas de até uma semana enquanto se busca a liberação manual dentro do contexto de compra e ordem. Isso também resulta em retrabalho, pois é necessário criar dois MICs: um no CCT (MIC-DTA eletrônico) e outro impresso em papel para a aduana na fronteira. Os impactos dessas limitações incluem processos logísticos travados, atrasos na averbação e a necessidade de retornar ao início dos procedimentos para solucionar problemas.

#### 5. A Receita Federal exige que a empresa transportadora brasileira preencha informações no MIC/DTA que não são de seu conhecimento.

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** O MIC/DTA, é um documento essencial para o controle e registro das mercadorias em trânsito internacional, garantindo a conformidade com as regulamentações aduaneiras e a segurança das operações logísticas. O referido documento também foi parcialmente absorvido pelo módulo CCT do PUCOMEX, através do Manifesto de Carga, disponibilizando suas informações de forma online em dois momentos. Na prática, o MIC/DTA é o documento controlado por vários órgãos de fiscalização ao longo de sua rota, sendo usado também por entes privados como os terminais portuários.

Durante as reuniões de trabalho, o setor privado destacou uma série de problemas enfrentados ao preencher o MIC/DTA. Um dos principais desafios discutidos foi a falta de padronização no preenchimento dos campos deste documento. A Receita Federal expandiu a quantidade de campos a serem preenchidos, exigindo que certas informações, como por exemplo a "**rota no país de destino**", sejam fornecidas pela empresa transportadora, que muitas vezes não possui esses dados. Essa informação deveria ser de responsabilidade do país de destino, pois o transportador brasileiro não tem conhecimento suficiente para preencher essas informações.



A inclusão de campos que não são de responsabilidade do país emissário, juntamente com a obrigatoriedade de preenchimento exigida pelo órgão fiscalizador, colocou uma carga adicional sobre o transportador brasileiro, que agora precisa fornecer informações pertinentes ao país de destino. Esses problemas têm resultado em punições para os transportadores devido à possíveis inexactidões nas informações declaradas no MIC/DTA.

6. Falta de acesso a informações da DUE torna o processo de liberação do caminhão demorado.



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** A Multilog é uma empresa brasileira que atua no segmento de logística, oferecendo serviços de armazenagem, transporte, gestão de estoque e operações aduaneiras. Em Foz do Iguaçu e Uruguaiana, a Multilog é reconhecida como uma das principais operadoras logísticas da região devido à sua infraestrutura moderna e sua atuação estratégica na fronteira entre Brasil, Paraguai e Argentina. Suas unidades fronteiriças desempenham um papel fundamental no comércio internacional, especialmente no que diz respeito ao desembarço aduaneiro e à movimentação e armazenagem de mercadorias entre os países vizinhos.

No entanto, um desafio enfrentado pela empresa é a dificuldade de acesso a todas as informações do módulo CCT, como os dados da DUE, o que resulta em atrasos na liberação dos caminhões. Para que a empresa acesse as informações constantes no módulo, é necessário que a transportadora faça um pré-cadastro da Multilog dando-a acesso assim a algumas informações do CCT. Devido à ausência de integração entre o sistema do terminal e o Portal Único, os transportadores são obrigados a inserir informações adicionais no sistema interno do terminal, o Genius. Essas informações já estão registradas no módulo CCT e poderiam ser facilmente compartilhadas, resultando em retrabalho e aumentando a burocracia para ambas as partes envolvidas.

7. O transportador não tem visibilidade sistêmica sobre o vencimento da DUE fazendo com que o processo seja paralisado quando entra no recinto alfandegado.



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** Um desafio levantado pelo setor privado em Foz do Iguaçu, mas ocorre em âmbito nacional, está relacionado à expiração da DUE enquanto o veículo está dentro da estação aduaneira. Atualmente o transportador não tem a visão sistêmica no módulo CCT sobre o status de vencimento da DUE, fazendo com que este ator dê entrada ao recinto aduaneiro sem saber se o documento sofreu alteração ou se está vencido. Quando vem a ocorrer este cenário, a Multilog é impedida pela Receita de liberar o veículo com DUE expirada mesmo

que a nova DUE seja parametrizada no canal verde. Isso obriga o transportador e o despachante a fazer um requerimento detalhado explicando a situação da DUE expirada, o que adiciona tempo e complexidade ao processo de desembaraço aduaneiro.

Nota-se que o despachante aduaneiro consegue cancelar a DUE vencida antes de entrar na estação aduaneira, contudo, se o documento não for cancelado antes de sua recepção e parametrização, o fluxo é interrompido e o despachante precisa se direcionar até o local da Receita para dar explicações sobre o vencimento. Essa complexidade resulta em atrasos significativos e dificuldades operacionais no desembaraço aduaneiro.

#### 8. Falta de integração sistêmica entre a Multilog e o Portal Único resulta em retrabalho ao transportador



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** O processo de entrada do transportador na Multilog envolve a solicitação de uma senha de acesso ao recinto alfandegado da empresa. Essa senha é necessária para que o transportador possa realizar operações de desembaraço aduaneiro e logística dentro das instalações da concessionária. Para obter essa senha, o transportador precisa seguir alguns passos. Primeiramente, ele deve acessar o sistema Genius da Multilog e inserir todas as informações e documentos da operação, como o valor da mercadoria, a rota planejada, o país de destino, o país de origem e os dados do transportador. Essas informações são exigidas pela Receita Federal através da Multilog e são essenciais para a gestão eficiente das operações dentro do recinto alfandegado.

No entanto, um desafio nesse processo é que todas as informações exigidas pela Receita Federal através da Multilog já estão disponíveis no módulo CCT pois foram previamente registradas no MIC, durante o embarque da mercadoria. O problema surge devido ao sistema da Multilog não possuir comunicação direta com o Portal Único, o que dificulta a extração automática desses dados por meio de API

Devido a essa falta de integração sistêmica, os transportadores muitas vezes recorrem a métodos manuais para inserir as informações no sistema Genius, como imprimir o MIC e digitar os campos manualmente. Esse processo manual acaba gerando demoras e burocracias desnecessárias, impactando a eficiência e a agilidade das operações na concessionária.

#### 9. No modal rodoviário, a parametrização é iniciada manualmente para cargas não manifestadas



**Processo:** Exportação



**Oportunidade de melhoria:** Conforme a IN RFB nº 1702 de 21 de março de 2017, o art. 29 dispõe que “a custódia e a movimentação, inclusive em trânsito aduaneiro, de cargas para exportação por meio de Declaração Única de Exportação (DU-E) serão controladas por meio do Módulo Controle de Carga e Trânsito (CCT) de exportação do Portal Siscomex. Todas as cargas cujo despacho de exportação seja processado por meio de DU-E deverão ter seu embarque manifestado pelo transportador no Módulo CCT, observado o disposto no art. 87”. Esta mesma Instrução Normativa dispõe que a *Apresentação da Carga para Despacho* (ACD) é dada automaticamente após a DU-E e recepção da carga, independentemente da ordem em que acontecem. Na dinâmica do modal terrestre é comum a recepção posterior à emissão da DU-E, ou seja, o fluxo é tal como se segue:

1. com a DU-E já emitida, o transportador internacional manifesta a carga e os dados do veículo no Módulo CCT;
2. o caminhão entra no recinto com a carga para despacho;
3. o sistema OCR lê a placa do caminhão e a identifica como o veículo manifestado no CCT;
4. a partir desta identificação, o sistema OCR da recepção automática da carga no Módulo CCT;
5. ocorre o evento ACD.

Sendo assim, os participantes informaram durante as reuniões de mapeamento que, em casos de cargas perigosas, a emissão do MIC-DTA e a manifestação da carga no Módulo CCT ocorrem depois do ingresso da carga no terminal - pois, por conta de sua periculosidade, o caminhão não pode permanecer no pátio até concluída a manifestação. Neste caso, o sistema OCR não terá as informações necessárias no Módulo CCT, pois o veículo não foi manifestado e, portanto, não poderá realizar a identificação do caminhão nem a recepção da carga.

Após realizada a manifestação a posteriori, o transportador internacional precisa informá-la ao recinto, que solicitará a ACD manualmente à RFB. A necessidade destes procedimentos manuais, tanto por parte do transportador quanto do recinto, tira a agilidade do processo como um todo e vai de encontro com as premissas do Novo Processo de Exportação, baseadas na digitalização e automatização de processos.

## 10. O Portal Único possui limite de 50 NFs não acusando quando o limite é atingido

**Processo:** Exportação



**Oportunidade de melhoria:** Para ingressar no recinto, onde a DU-E será desembarçada, é necessário que o transportador internacional rodoviário manifeste a carga no módulo CCT. A manifestação é feita através das NFs vinculadas ao MIC-DTA e é a única exigência para que o recinto possa recepcionar a carga.

Contudo, o transportador internacional, atualmente, encontra um limite para a transmissão automática de dados do MIC-DTA ao recinto: cada CRT deve ter no máximo 50 NFs e qualquer

número que ultrapasse este limite exige tanto que o transportador solicite ao recinto a recepção manual das notas quanto que o transportador faça a manifestação com base na DU-E.

Tendo em vista que: (I). todas as NFs têm de ser manifestadas, ou a carga não será parametrizada, e (II). a manifestação manual (além de demandar mais trabalho, tempo e custos) aumenta a margem para a ocorrência de erros e pode impactar no início da parametrização, atrasando-o seja pelo maior tempo gasto até sua conclusão, seja pelos erros ocasionados por trabalho não automatizado.

Além disso, o setor privado informou que não há alerta sistêmico que acuse que o limite de 50 NFs foi atingido de forma antecipada, o que também torna o processo mais demorado.

### 11. RFB utiliza padrões desatualizados da ANTT para definição da tara dos veículos

**Processo:** Exportação/ Importação

**Oportunidade de melhoria:** A RFB continua utilizando os padrões da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) como base para a definição da tara dos veículos, mesmo que esses padrões não sejam mais válidos ou atualizados. Essa abordagem pode resultar em uma diferença significativa entre a tara real dos veículos e a tara considerada pela RFB, gerando atrasos no processo e entraves ao fluxo de mercadorias.

Essa discrepância ocorre porque a RFB leva em conta a tara antigamente informada pela ANTT, que às vezes diverge da declarada pelo transportador. As taras padrão da RFB são frequentemente consideradas como 6 para cavalo mecânico ou 9 toneladas para carreta por costume, mesmo que esses valores não sejam mais utilizados pela ANTT, o que pode não refletir a tara real do veículo e criar dificuldades para entrar no recinto alfandegado. A falta de um padrão nacional para a declaração das taras, juntamente com a ausência de acesso fácil às informações atualizadas, complica ainda mais a situação.

Esses problemas impactam diversas fronteiras e podem resultar em multas de até R\$ 5.000,00 para os transportadores, conforme artigo 107 do Decreto-Lei 37/66 e artigo 77 da Lei 10.833/2003. As multas são aplicadas por divergências de tara, além de gerar insegurança e ineficiências no processo aduaneiro.

### 12. Limitação nos itens da DUE impacta em sua parametrização

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** A Declaração Única de Exportação (DUE) é um documento eletrônico fundamental para formalizar a exportação de mercadorias no Brasil, pois contém



informações detalhadas sobre a operação, incluindo dados sobre a mercadoria, exportador, importador, meio de transporte e valor da operação, entre outros aspectos relevantes.

Atualmente, a Receita Federal exige que os descritivos das cargas sejam completos, incluindo referências, modelos e composição dos produtos a serem exportados. No entanto, ao realizar o processo de uma DUE, o setor privado enfrenta alguns desafios significativos:

- Quanto mais detalhada for a descrição, referência etc., maior será o tamanho em KB da Nota Fiscal Eletrônica, o que limita o tamanho do arquivo a KB e/ou a 990 itens por NFE.
- O Portal Único estabelece um limite de 999 itens para a DUE.

Para ilustrar melhor o cenário no qual ocorre o impasse, foi exemplificado que operações, como a de vestuário, possuem notas excessivamente "longas" por haver a necessidade de separar a mercadoria por cor, modelo, tamanho, referência, tipo de tecido etc., em uma única operação comercial (única compra e venda efetivada por importador e exportador respectivamente), o que obriga, por limitações do Portal Único, a emitir múltiplas DUE's.

Contudo, de acordo com o Art. 17-A da IN 1702/2017, somente é permitido múltiplas DUE'S em operações de exportação para:

1. Em razão ao seu volume ou peso, ao qual obrigue o transporte a ser realizado por vários veículos ou partidas;
2. Formem, em associação, um corpo único ou unidade funcional com classificação própria.

Ainda assim, no início do referido artigo, é informado que *"Um único conhecimento de carga poderá instruir mais de uma DUE e uma DUE poderá ser instruída com mais de um conhecimento de carga, desde que as mercadorias correspondam a uma só operação comercial"*.

No âmbito da livre interpretação da lei, o setor privado entende que, por tratar-se de uma única fatura comercial, a qual possui mais de uma NFE (por limitações impostas pelo sistema conforme mencionado acima), ainda assim classifica-se como uma única operação comercial, sendo assim, permitindo a emissão de mais de uma DUE ao mesmo conhecimento de carga.

A limitação de campos na DUE e a necessidade de criar múltiplas DUE's para um mesmo processo não apenas aumentam a burocracia, mas também afetam diretamente a parametrização feita pela Receita. Se o limite de 500 itens por DUE for ultrapassado, o fiscal do órgão não conseguirá processá-lo automaticamente, resultando em parametrização manual do documento.

### 13. Falta de trava sistêmica que impeça números repetidos no CCT



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** No processo de manifestação de carga no CCT, foi identificada uma falha significativa relacionada à falta de um mecanismo de validação eficaz. O CCT não possui uma trava que impeça a ocorrência de erros, o que permite a inserção de números repetidos ou sequências numéricas idênticas sem alertar o usuário. Esta lacuna no sistema cria uma situação em que o próprio sistema pode induzir o usuário ao erro, pois não sinaliza adequadamente as discrepâncias. Além disso, o único filtro existente relacionado ao MIC é baseado na placa do veículo, o que significa que o número do MIC, que deveria ser único e correspondente ao veículo, é utilizado apenas como uma informação secundária. Essa prática resulta em multas posteriores devido à inadequação dos dados registrados no sistema. Em suma, o sistema não possui um mecanismo de detecção de numeração repetida ou inconsistente. A falta de validação adequada e a ausência de mecanismos de detecção de erros contribuem para uma operação ineficiente e suscetível a falhas

### 14. Falta de informação oficial gera risco de multa para transportadora



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** Após o registro da Declaração Única de Exportação, a empresa de transporte deve realizar a manifestação da carga no Controle de Carga e Trânsito. Para efetuar essa manifestação, devem ser informados dados contidos na Nota Fiscal Eletrônica (NFe), como por exemplo o valor da carga declarada. No entanto, a empresa de transporte não tem acesso ao extrato da NFe. Quando as informações registradas no CCT não coincidem com as da DUE, é aplicada uma multa de R\$5.000 ao transportador. É importante destacar que o sistema não alerta para possíveis divergências entre o manifesto no CCT e as informações contidas na DUE bem como não tem integração com o sistema da SEFAZ para identificar trocas e/ou alterações nas notas fiscais.

Enquanto o Exportador ou seu despachante têm a possibilidade de corrigir ou até mesmo cancelar uma nota em caso de erro sem gerar multas, o transportista é penalizado diretamente. No cotidiano operacional, as empresas transportadoras costumam solicitar o extrato da nota ao exportador ou seu despachante para realizar uma verificação das informações, visando mitigar os riscos e evitar multas. Contudo, há cenários em que a nota fiscal é manifestada antecipadamente, alterada ou teve seus volumes modificados, o sistema Siscomex não reflete essas atualizações ao chegar em Foz do Iguaçu. Isso cria dificuldades para os transportadores, pois eles não conseguem visualizar as mudanças no sistema. O setor privado explicou que, ao lidar com cargas consolidadas, os cálculos precisam ser feitos manualmente, já que o sistema

não reconhece essas alterações automaticamente. Caso houver divergências, pode acarretar prejuízos à operação.

15. O módulo CCT não extrai dados dos documentos existentes, fazendo com que o transportador tenha o trabalho de preenchê-los manualmente.



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** O Módulo CCT apresenta dificuldades em acessar dados de outros documentos, como o MIC/DTA ou a Nota Fiscal. Isso implica que, ao manifestar a carga, o transportador deve inserir manualmente todas as informações necessárias, embora esses dados já estejam disponíveis nos documentos online. O preenchimento manual no CCT aumenta o risco de erros de digitação, levando a informações imprecisas e sujeitas a multas.

16. Falta de automação do processo de presença de carga no terminal portuário: procedimento manual e realizado em lotes



**Processo:** Importação

**Oportunidade de melhoria:** O processo de presença de carga no terminal portuário é manual e realizado em lotes, devido à falta de automação. Isso implica que os documentos precisam ser fisicamente entregues em outro local, e a presença não é registrada na balança de entrada. Para concluir a presença de carga, é necessário que o último caminhão do lote entre no terminal, e o processo depende do CRT. A ausência de um sistema eletrônico como o SINTIA, que já possui essas informações de forma eletrônica, agrava os desafios. Os participantes informaram que o sistema SISCOMEX MANTRA para de operar das 01h00 às 03h00, o que impacta negativamente nas operações noturnas do terminal. A presença de carga precisa ser confirmada com o caminhão dentro do terminal. A prática rotineira de realizar a presença de carga em papel, sem registro eletrônico, contribui para os atrasos no processo. Além disso, como a presença de carga não é registrada na balança de entrada, isso gera problemas para os transportadores que não possuem o CRT.

17. Impossibilidade de alteração do trânsito aduaneiro via sistema



**Processo:** Importação

**Oportunidade de melhoria:** Após o registro do trânsito aduaneiro no sistema Siscomex, não é possível realizar alterações ou cancelamentos sem a intervenção da Receita Federal. Se o trânsito é inserido com informações incorretas, não há mecanismo para retificação. Enquanto na Declaração de Importação é possível corrigir informações erradas, o mesmo não se aplica ao trânsito aduaneiro, tornando o sistema inflexível. Os participantes do setor privado relataram

que, caso um fiscal da aduana lance incorretamente um lacre ou qualquer outra informação no início do trânsito, não é possível fazer alterações posteriormente. Para corrigir essa informação, é necessário enviar uma carta solicitando ao SERPRO que faça a modificação (pode levar até dois dias), e nem mesmo o fiscal tem autoridade para fazer a mudança. Sem a correção dessas informações, não é possível registrar a DI, resultando em atrasos no processo e aumento de custos. A única entidade autorizada a cancelar ou modificar o trânsito aduaneiro após o registro é a Receita Federal. Não há opção para cancelamento direto pelo usuário, e todas as alterações requerem intervenção oficial. Os impactos dessa rigidez no sistema incluem atrasos nos processos de importação, aumento dos custos operacionais e possíveis erros que podem afetar a eficiência e a confiabilidade das operações.

### 18. Demoras da RFB no encerramento do trânsito podem gerar autuações

**Processo:** Importação

**Oportunidade de melhoria:** A RFB tem a competência de dar por encerrado o trânsito aduaneiro. Quando o trânsito não é encerrado dentro do prazo estipulado, podem surgir autuações e punições para o transporte. Além disso, a não conclusão do trânsito impede o registro da DI, deixando a carga parada no processo. Um dos principais obstáculos é o fato de que o encerramento do trânsito é um processo manual realizado através do sistema da RFB, sem a existência de um sistema de alerta para indicar a necessidade de conclusão. Isso significa que, se ocorrerem erros durante o processo, como uma numeração de lacre incorreta, a carga pode ficar parada até que alguém da RFB intervenha para resolver a questão. Esses atrasos são agravados durante os feriados e finais de semana, quando o trânsito de veículos pode ser encerrado apenas no primeiro dia útil subsequente. Por exemplo, se um veículo ingressa em um sábado de manhã e o trânsito só é encerrado na segunda-feira, há um atraso de dois dias no processo. Esse cenário pode resultar em penalidades para o transporte, bem como em atrasos e custos adicionais para todas as partes envolvidas.

### 19. Ineficiência na distribuição para análise fiscal devido à falta de comunicação automatizada

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** No contexto das atividades de distribuição para análise fiscal realizadas pela Receita Federal, há uma falha significativa no sistema de comunicação do Portal Único. Atualmente, o sistema não notifica automaticamente os fiscais quando documentos, como o MIC DTA, são carregados para análise. Essa ausência de alertas automáticos impede que os despachantes saibam se o fiscal recebeu a documentação, obrigando-os a adotar procedimentos manuais para garantir a comunicação. Essa situação ocorre em todas as

fronteiras, e cada uma adota um procedimento próprio para mitigar essa deficiência, com práticas que variam desde o envio de e-mails até o contato direto com colaboradores.

A situação problemática é evidente na falta de comunicação eficaz no Portal Único. Em Uruguiana, por exemplo, a distribuição das demandas é feita manualmente, e os despachantes precisam enviar e-mails e confirmar a recepção dos documentos por telefone com colaboradores da Multilog. Essa falta de automação leva a um processo lento e suscetível a erros, já que os fiscais frequentemente criam filas de análise com intervalos irregulares, acumulando processos por vários dias antes de distribuí-los. Esse procedimento resulta em atrasos significativos e ineficiências operacionais. O processo manual de distribuição, juntamente com a quebra de jurisdição, permite que os transportadores acompanhem apenas parcialmente o andamento de suas solicitações. Em muitos casos, os fiscais analisam e distribuem os processos apenas quando têm disponibilidade, o que não ocorre em horários fixos.

A dependência de comunicação direta entre despachantes e fiscais para a confirmação de recepção de documentos aumenta o risco de falhas na comunicação, gerando atrasos no processamento e na análise fiscal. Isso não apenas afeta a produtividade da Receita Federal, mas também impõe dificuldades adicionais aos operadores logísticos, prejudicando o fluxo de exportações e importações e comprometendo a eficiência operacional nas fronteiras. A falta de um sistema automatizado que notifique os fiscais sobre a recepção de documentos impede a criação de um processo mais ágil e confiável, essencial para a competitividade e eficiência do comércio exterior brasileiro.

## 20. Módulo CCT não acusa o preenchimento errôneo de informações

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** O MIC/DTA é um documento essencial no processo de transporte internacional de mercadorias, pois registra e acompanha o trânsito aduaneiro das cargas entre diferentes países, garantindo a conformidade com normas e regulamentos aduaneiros. Antes de um caminhão entrar no recinto alfandegado, a empresa transportadora deve manifestar a carga no Módulo CCT do Portal Único, apresentando a documentação do processo, incluído o MIC/DTA, que será para ser anuída pelo órgão competente.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado destacou a falta de clareza na Instrução Normativa 56/1991, que estabelece as diretrizes para a criação de um MIC/DTA. Esta norma apenas especifica a sequência lógica do documento, sem definir um prazo de validade para o seu vencimento. Como os números do MIC/DTA são reiniciados no início de cada ano, o processo se torna suscetível a ter documentos com o mesmo número dentro deste período, o que pode gerar confusão e erros na gestão dos trânsitos aduaneiros.



Um dos erros abordados pelo setor privado inerente à duplicação de números do MIC/DTA, é a possibilidade de declará-los na manifestação de carga. Atualmente o Módulo CCT não possui mecanismos para evitar a inserção de números repetidos, sendo que o único filtro de validação de informação existente no sistema para o MIC está diretamente condicionado ao desembaraço da carga. Por exemplo, se uma empresa transportadora registrar um número de MIC no CCT na segunda-feira, com o caminhão ainda não desembaraçado, e tentar registrar o mesmo número de MIC na terça-feira, o sistema alertará que este manifesto já foi iniciado, permitindo apenas que o documento seja complementado ou retificado. No entanto, se o caminhão estiver totalmente desembaraçado, o sistema permite o registro do mesmo número de MIC sem notificar o erro.

Adicionalmente, o módulo não realiza a validação da veracidade da numeração preenchida no momento da manifestação. Se um CPF ou número de telefone for inserido no campo do número do MIC, o sistema permite o preenchimento com informações imprecisas, sem verificar a correção dos dados inseridos.

**Proposta de solução para as oportunidades de melhoria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20:** O Programa Portal Único do Comércio Exterior é uma iniciativa do Governo Federal lançada em 2014 com o objetivo de modernizar e simplificar os processos de exportação e importação no Brasil. Ele visa reduzir burocracia, tempo e custos, tornando os processos mais eficientes e harmonizados. O programa também centraliza a interação entre o governo e os operadores privados envolvidos no comércio exterior.

Os objetivos gerais do Portal Único incluem reduzir o tempo das operações por meio da simplificação, aumentar a transparência e previsibilidade nos processos de exportação e importação. Para atingir esses objetivos, o programa busca oferecer acesso simplificado às normas, melhorar a eficiência processual por meio da paralelização de etapas, permitir a anexação eletrônica de documentos e centralizar a obtenção de autorizações e licenças.

Desta forma, para solucionar as oportunidades de melhoria descritas acima, os participantes das reuniões de mapeamento sugeriram uma série de mudanças sistêmicas que poderiam ser implementadas a médio prazo no **Módulo Controle de Carga e Trânsito - CCT Rodoviário do processo de Exportação Portal Único Siscomex**. Adicionalmente, com o objetivo de implementar as alterações sistêmicas descritas abaixo, o setor privado se colocou à disposição para colaborar com a Equipe gestora do PUCOMEX, fornecendo os insumos necessários para melhoria do módulo CCT.

- 1 - Cruzamento automático de informações no CCT com os dados constantes na DU-E. Essa verificação cruzada pode identificar inconsistências entre as informações dos dois sistemas, evitando que os transportadores façam declarações inexatas, incorrendo em multas desnecessárias;



- 2 - Retirada do limite de caracteres no **campo de descrição das mercadorias** no momento da Manifestação, assim como já é permitido no documento MIC-DTA;
- 3 - Permissão da alteração de todos os campos até o momento da entrada no porto - isto é, antes da leitura da placa do caminhão pelo sistema OCR. As informações da manifestação podem ser passíveis de gerenciamento de risco e envolver campos-chave para os órgãos de fiscalização, entende-se que o sistema dos órgãos possa indicar eventuais alterações na identificação do veículo como pontos de atenção - mas ressalta-se que não deve haver entraves sistêmicos às alterações na manifestação, pois podem ser correções simples e feitas em campos preenchidos manualmente (onde podem ocorrer erros de digitação sem intenções espúrias);
- 4 - Aceitação de operações triangulares no Módulo CCT, atualizar os campos editáveis (como o campo 34) para incluir informações do vendedor original, possibilitando a finalização da entrega da carga no destino e a averbação automática. Com essa melhoria, espera-se aprimorar a eficiência do CCT, eliminar travamentos e atrasos nas operações de exportação por conta e ordem, e proporcionar uma maior precisão e confiabilidade nos processos logísticos.
- 5 - Tornar os campos a partir do 41 na Manifestação no Módulo CCT não obrigatórios, não sendo necessário que a empresa transportadora preste informações que não são de seu conhecimento.
- 6 - Permitir que as concessionárias e os transportadores tenham acesso a todas as informações respectivas a DUE, MIC e NFe no Módulo CCT e possam consultá-las sempre que necessário.
- 7 - Atualização do CCT Rodoviário para que o sistema seja capaz de realizar verificações automáticas quanto à veracidade das informações declaradas nos documentos preenchidos no módulo, como ao tempo de expiração da DUE. O sistema deverá acusar divergências de dados declarados, criticar informações, indicar erros de preenchimento e prazo de validade dos mesmos. Estas informações deverão estar visíveis a todos os atores interessados, permitindo que erros como a utilização de DUEs expiradas sejam mitigados
- 8 - Permitir que as concessionárias e os transportadores tenham acesso a todas as informações respectivas a DUE, MIC e NFe no Módulo CCT e possam consultá-las sempre que necessário.
- 9 - Permissão da manifestação da carga para cargas perigosas também no modal rodoviário, exigindo somente a NFe e, caso necessário, um outro documento comprobatório da periculosidade da carga para a sua manifestação. OCR poderá ler a placa do veículo e relacioná-la à carga manifestada, iniciando a parametrização automaticamente e eliminando as etapas manuais de comunicação entre transportador e recinto e de solicitação da ACD à RFB;
- 10 - Alteração da manifestação no sistema, para que este tenha o mesmo limite no número de NFs que a DU-E, que atualmente é de 2.500 NFs por documento e alerta para quando o limite for atingido. Esta mudança irá automatizar a etapa de manifestação para

casos de exportação com muitas NFs, reduzindo custos, trabalho manual e o tempo despendido para o cumprimento desta atividade.

- 11 - Congelamento da tara dos veículos no Módulo CCT pelo operador, aprimorando o controle nacional de cargas. A partir do momento em que o operador insere a tara pela primeira vez no sistema, ela é mantida constante, exigindo que qualquer alteração futura seja comunicada e aprovada antes de ser registrada. Essa medida visa assegurar consistência nas informações sobre o peso dos veículos, minimizando erros e discrepâncias nas operações de transporte.
- 12 - Exclusão da limitação em relação ao número de itens na DU-E;
- 13 - Implementar um mecanismo de validação mais robusto durante o processo de manifestação de carga. Introdução de verificações automáticas que identifiquem e alertem os usuários sobre possíveis erros, como a repetição de numeração do MIC ou a utilização de sequências numéricas idênticas.
- 14 - Implementação de uma API do Portal Único com a SEFAZ para estabelecer uma comunicação sistêmica entre os atores do setor privado e público que trabalham e dependem diretamente dos dados da Nota Fiscal, facilitando a extração automática e a visualização destas informações do documento. Além disso, o módulo CCT deve ser adequado para permitir a visibilidade do extrato da Nota Fiscal aos atores interessados.
- 15 - Implementação de APIs que extraem automaticamente as informações necessárias dos documentos para preencher os campos do Manifesto de Carga, eliminando a necessidade de inserção manual.
- 16 - Implementação de um sistema de automação para registrar eletronicamente a presença de carga. Isso poderia ser alcançado através do desenvolvimento de um software específico que permitisse o registro digital da presença de cada carga assim que o caminhão chegasse ao terminal. Além disso, seria importante integrar esse sistema com a balança de entrada do terminal, de modo que a presença de carga fosse automaticamente registrada no momento em que o veículo passasse pela balança. Isso eliminaria a necessidade de registros em papel e garantiria uma atualização em tempo real do status de cada carga.
- 17 - Fornecer aos fiscais da aduana a capacidade de fazer correções no sistema, quando necessário, sem depender de solicitações ao SERPRO. Isso agilizaria o processo de retificação de informações incorretas e reduziria o tempo necessário para resolver problemas no registro de trânsito, como já acontece na DUE.
- 18 - Utilizar o CCT Importação para concluir o trânsito com a presença de carga, fazendo com que os transportadores tenham mais autonomia e controle sobre o processo, reduzindo a dependência de intervenções manuais da RFB. Isso ajudaria a evitar atrasos desnecessários e garantiria que o trânsito fosse encerrado dentro do prazo estipulado.
- 19 - Criação de alerta sistêmico que comunique ao fiscal da RFB informações referentes ao despacho que passou por qualquer atualização no fluxo.
- 20 - Criar uma trava sistêmica que avise o preenchimento errado de informações na **manifestação da carga** no Módulo CCT, evitando o preenchimento de MIC/DTA com





## 22. Averbação não é feita de forma automática para cargas rechaçadas



**Processo:** Exportação/Importação Brasil

**Oportunidade de Melhoria:** No contexto do comércio exterior, uma carga averbada no Portal Único refere-se a mercadorias cuja operação de exportação ou importação foi oficialmente registrada e validada pelo sistema integrado do governo. Quando uma carga é averbada, significa que toda a documentação necessária foi apresentada, analisada e aprovada pelas autoridades aduaneiras, conferindo à operação um status de conformidade e legalidade. Este processo garante a rastreabilidade, segurança e eficiência no fluxo de mercadorias através das fronteiras.

No entanto, o setor privado destacou nas reuniões de mapeamento que existem casos em que uma mercadoria recusada pela autoridade aduaneira durante o processo de importação ou exportação (carga rechaçada) demora para ser averbada automaticamente, o que impede sua devolução ao país de origem. Para que ocorra a averbação, é necessário que seja feita manualmente no Portal Único, através do consentimento do fiscal, o que gera demoras significativas.

Para ilustrar melhor esse cenário, há casos em que cargas de peixes passam por anuência e, através de análises laboratoriais, é constatado que a mercadoria está contaminada por bactérias. Nessas situações, a carga deve ser averbada para ser devolvida à origem, podendo demorar até 5 horas e 30 minutos para receber a averbação. Considerando que essas cargas devem voltar ao país de origem, a demora da averbação impede a rápida devolução das mercadorias, resultando em várias consequências negativas como, deterioração de mercadorias no recinto, caminhão ocupando espaço na fronteira e até custos de armazenagem ao exportador.

**Proposta de Solução:** Para resolver o problema supracitado, o setor público sugeriu a integração dos casos de carga rechaçada ao Módulo CCT, de modo que a DUE não seja impactada em sua averbação. Essa integração permitirá um acompanhamento mais eficiente e preciso das mercadorias, facilitando a gestão e a resolução rápida de pendências. Além disso, é essencial avaliar e uniformizar os procedimentos específicos para carga rechaçada. Isso incluirá a definição clara de prazos e processos para a inspeção e liberação dessas cargas, garantindo que todos os fiscais e agentes aduaneiros sigam um protocolo padronizado. Essa uniformização reduzirá a discricionariedade e os atrasos, permitindo uma devolução mais ágil das mercadorias ao país de origem. A combinação dessas medidas contribuirá para uma maior eficiência no processo aduaneiro, minimizando custos adicionais e preservando a confiança dos envolvidos no comércio internacional.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e SERPRO

### 23. Brasil não tem sistema para emissão de e-phyto.

**Processo:** Exportação/ Importação



**Oportunidade de melhoria:** No Brasil, apesar dos avanços na base legal para emissão e recebimento do e-phyto (Certificado Fitossanitário Eletrônico), ainda não foi desenvolvida a ferramenta sistêmica que permita a transmissão e recebimento desses certificados, o desenvolvimento do "Sistema e-Phyto" é uma iniciativa da Convenção Internacional de Proteção Fitossanitária (CIPF) que encoraja sua implementação junto às Organizações Nacionais de Proteção Fitossanitária (ONPF) dos países signatários. No caso do Brasil, a dependência contínua de documentos em papel cria um gargalo no processo de exportação, especialmente na fronteira.

**Proposta de solução:** O setor privado propôs como solução para os desafios enfrentados no processo de certificação fitossanitária e sanitária de produtos animais e vegetais, o avanço no desenvolvimento sistêmico para a emissão e obtenção de soluções tecnológicas como o e-phyto, um certificado que permite assinatura digital, utilizado tanto para produtos vegetais quanto animais. É importante destacar que durante a elaboração deste relatório, foi [anunciado](#) pelo Ministério de Agricultura o lançamento do e-phyto para dia 08 de maio de 2024, o que resolve todos os impasses supracitados com relação a demora para assinatura dos certificados, representando a queda significativa de custos ao longo do processo logístico, além de solucionar problemas relacionados ao bem estar dos servidores públicos do MAPA.

<b>Proposta implementada</b>
8 de maio de 2024

**Envolvidos:** Organizações de controle fitossanitário e sanitário de produtos animais e vegetais dos países do Mercosul







Foi trazida a informação de que, durante as greves, esse processo pode se estender até 30 dias de espera, contrastando com a prática habitual de distribuição a cada hora em tempos normais.

O setor privado informou que o desafio reside na ausência de um procedimento padrão estabelecido pela RFB, deixando a critério das equipes locais ou regionais determinar como conduzir o processo. Isso se reflete na distribuição manual do despacho e na conferência física, sem a utilização de sistemas automatizados. Essa falta de automação não apenas contribui para a lentidão do processo durante as greves, mas também cria obstáculos para eventuais mandados de segurança, uma vez que o conhecimento do fiscal responsável não é relevante, já que o mandato é direcionado ao Delegado, independentemente do fiscal envolvido.

**Proposta de solução:** Para solucionar os desafios descritos acima, os participantes sugeriram mudanças a nível procedimental. Em primeiro lugar, poderia ser desenvolvido e implementado procedimentos padrão para a distribuição de despachos em todas as unidades da Receita Federal. Isso garantirá consistência e transparência em todo o processo, independentemente da localização geográfica ou da situação de greve.



Em segundo lugar, estabelecer um sistema integrado que permita o acesso às informações do pessoal da Receita, facilitando a distribuição automática dos despachos com base na disponibilidade e competência dos fiscais. Isso garantirá uma distribuição mais eficiente e equitativa das demandas.

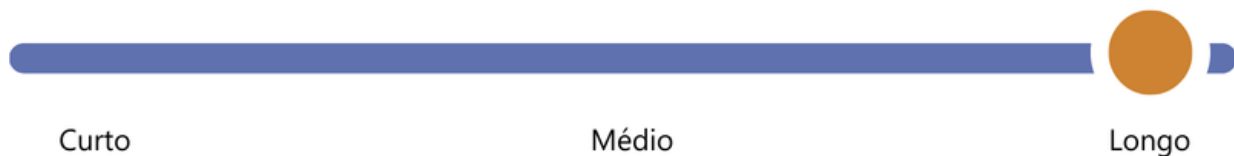


Por fim, os participantes sugeriram a RFB desenvolver um padrão de distribuição que priorize tempos mais curtos para a movimentação dos despachos, especialmente durante os períodos de greve. Isso pode incluir a definição de prazos mais rígidos para a distribuição e a implementação de mecanismos de monitoramento para garantir o cumprimento desses prazos.



visando simplificar os requisitos técnicos e operacionais necessários para a implementação da guarda digital de documentos.

Adicionalmente, com o objetivo de implementar a proposta de solução de alteração normativa, o setor privado se colocou à disposição para colaborar com a Receita Federal fornecendo as informações necessárias para a efetiva melhoria da situação.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e setor privado

### 27. Despadronização no procedimento de lacrar o caminhão gera conflitos entre o transportador e o fiscal da Receita Federal

**Processo:** Importação

**Oportunidade de melhoria:** A abertura do caminhão para inspeção física é um procedimento realizado pela Receita Federal ou por outros órgãos competentes durante o despacho aduaneiro. Essa inspeção pode ocorrer por diversos motivos, como para verificar a veracidade das informações declaradas, para identificar possíveis irregularidades na carga ou para realizar a conferência física dos produtos transportados. Após a conclusão da inspeção física e uma vez verificado que a carga está de acordo com as informações fornecidas, a Receita Federal pode proceder com o lacramento do caminhão. O lacramento é o ato de selar o veículo de transporte de forma a garantir a integridade e a segurança da carga durante o transporte até o destino final.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado levantou uma preocupação relevante: a ausência de legislação que estabeleça claramente os procedimentos para o lacramento do caminhão após a sua inspeção. Essa lacuna legal abre margem para que o transporte seja lacrado de maneira não padronizada, o que pode resultar em situações em que o fiscal não aceite o procedimento realizado, gerando complicações no processo de despacho aduaneiro bem como no atraso no trânsito até o destino.

O impacto dessa falta de regulamentação adequada é significativo. Primeiramente, pode haver inconsistências e divergências na forma como os caminhões são lacrados, o que dificulta a padronização e a segurança do transporte de cargas. Além disso, a falta de um procedimento



claro pode levar a discordâncias entre os transportadores e os fiscais aduaneiros, resultando em impasses que afetam a eficiência e a fluidez das operações de comércio exterior.

**Proposta de solução:** Uma solução de longo prazo apresentada pelo setor privado para abordar a falta de legislação sobre o procedimento de lacrar o caminhão é a criação e implementação de uma Norma Técnica específica. Essa norma seria desenvolvida em colaboração com órgãos competentes, como a Receita Federal, o Ministério da Infraestrutura e representantes do setor privado. O objetivo seria estabelecer padrões claros para o precinto e lacre dos caminhões após a inspeção da carga, com foco na segurança, transparência e eficiência dos processos de transporte e despacho aduaneiro. A dita normativa deverá contemplar aspectos como: Padronização dos tipos de precinto a serem utilizados; Padronização dos procedimentos de lacração; Responsabilidades das partes envolvidas, e Padronização dos requisitos mínimos de segurança que os precintos devem atender.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil, Ministério da Infraestrutura e representantes do setor privado

### 28. Demoras na comprovação de pagamento e/ou exoneração do ICMS pela SEFAZ impedem a saída da carga ao seu destino final

**Processo:** Importação

**Oportunidade de melhoria:** Após o desembaraço da carga pela Receita Federal, que autoriza a entrada da mercadoria no país, o importador é responsável pelo recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Essa responsabilidade é parte integrante do processo de importação e está relacionada à obrigação tributária que o importador possui perante o estado em que a mercadoria será destinada. O importador deve providenciar o pagamento do ICMS devido ao estado correspondente, o qual geralmente é realizado por meio de um documento específico, como a Guia Nacional de Recolhimento de Tributos Estaduais (GNRE) ou outro documento fiscal exigido pelo estado. Essa etapa é fundamental para estar em conformidade com a legislação tributária e evitar problemas legais, como multas e penalidades por não cumprimento das obrigações fiscais, contribuindo assim para a regularização da importação e para a continuidade das atividades comerciais de forma legal e transparente.

Diante da relevância do recolhimento do ICMS, o setor privado constatou que o processo de recolhimento desse imposto pela SEFAZ está enfrentando atrasos significativos, causando

impactos diretos na logística das operações de importação. Os importadores enfrentam dificuldades na emissão da nota fiscal de pagamento/exoneração do ICMS no Siscomex, podendo levar até 10 dias para concluí-la e resultar em penalidades para o importador se não for emitida dentro de 24 horas. Além disso, não apenas a emissão da nota fiscal é demorada, mas também a confirmação do pagamento e/ou exoneração do ICMS pela SEFAZ, podendo levar até 24 horas para a confirmação do pagamento e mais de 72 horas para a exoneração ser comprovada.

Nota-se que, segundo a [Instrução Normativa SRF N.º 680, 02/10/2006](#), para dar a saída do recinto, é necessário a apresentação de quatro documentos (NF de entrada, Comprovante de ICMS, Conhecimento de Carga e Documento de identificação). Contudo, a demora na comprovação de pagamento e/ou exoneração do ICMS bem como emissão da NF, faz com que o caminhão fique no recinto impedido de continuar seu trânsito até o seu destino final. Em um cenário extremo em que a nota fiscal leva 10 dias para ser emitida e a comprovação de pagamento leva 24 horas para ser deferida, o caminhão fica parado 11 dias no recinto até o processo ser concluído. Destaca-se que a Secretaria da Fazenda não é um órgão anuente no processo de importação, logo o mesmo não poderia restringir o caminhão de seguir seu percurso.

Além disso, a falta de integração das Uniões Federativas ao módulo Pagamento Centralizado de Comércio Exterior (PCCE) obriga a Receita Federal a analisar manualmente se a documentação fiscal está em conformidade em cada SEFAZ. Isso faz com que a Receita assuma a responsabilidade da SEFAZ ao conferir a documentação dos impostos, resultando em processos mais demorados e sujeitos a erros, pois o órgão não tem capacidade técnica para assumir o papel do outro.

**Proposta de Solução:** Para resolver a oportunidade de melhoria mencionada, o setor privado identificou duas soluções a longo e médio prazo. A solução a longo prazo envolve uma alteração na [Instrução Normativa SRF N.º 680, de 02/10/2006](#), que estabelece as condições e requisitos para a entrega de mercadorias do recinto alfandegado:

Condições e Requisitos para a Entrega

*Art. 54. Para retirar as mercadorias do recinto alfandegado, o importador deverá apresentar ao depositário os seguintes documentos:*

*II - Comprovante de recolhimento do ICMS ou, se for o caso, comprovante de sua exoneração, exceto se o pagamento ou a solicitação de exoneração for feito por meio do módulo "Pagamento Centralizado", do Portal Único de Comércio Exterior, conforme disposto no art. 53;*

*III - Nota Fiscal de Entrada emitida em seu nome, ou documento equivalente, ressalvados os casos de dispensa previstos na legislação estadual;*

*IV - Via original do conhecimento de carga, ou de documento equivalente, conforme previsto no art. 754 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil; e*

*V - Documentos de identificação da pessoa responsável pela retirada das mercadorias.*

Propõe-se a alteração do artigo 54 da instrução normativa mencionada para que o Comprovante de Recolhimento do ICMS e a Nota Fiscal de Entrada não sejam mais condições obrigatórias para a entrega da carga. Essa mudança permitiria que o importador realizasse a emissão e o pagamento dos tributos da mercadoria durante o trajeto até a sua planta, solucionando assim os problemas relacionados à demora na liberação do caminhão no recinto alfandegado.



A médio prazo, sugere-se que o módulo PCCE do Portal Único seja integrado aos sistemas da SEFAZ de todos os estados da União. Esta melhoria centralizará todos os atores na janela única e permitirá um deferimento mais rápido do pagamento e da exoneração do ICMS, gerando ganhos significativos de tempo no processo. Além disso, é necessário atualizar o Siscomex para tornar o sistema de notas fiscais mais confiável e eficiente, garantindo que os importadores não sejam prejudicados pela necessidade de rapidez na emissão das notas.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e SEFAZ

### 29. Emissão do CSI em papel assinado gera gargalo no processo

**Processo:** Exportação/ Importação



**Oportunidade de melhoria:** O Certificado Sanitário Internacional (CSI) é o documento oficial emitido pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), necessário para o trânsito nacional ou internacional de matérias-primas e produtos de origem animal, em conformidade com os requisitos sanitários, técnicos e legais previstos. Além do CSI, para a

exportação desses produtos, é necessário contar com uma LPCO deferida pelo MAPA, na qual deve ser informado número do CSI.

No contexto da exportação de carne e seus derivados de plantas frigoríficas habilitadas, o CSI é um documento físico assinado pelo fiscal responsável na origem. Sendo que os fiscais do MAPA podem não ter presença de forma constante nas plantas frigoríficas, a assinatura no documento em papel representa um gargalo nas operações. Nesses casos, o caminhão deve esperar na origem até ter o documento assinado ou iniciar o processo de transporte até a aduana de saída, porém sem poder ingressar ao terminal até ter o LPCO deferido, e nesses casos o documento em papel deve ser enviado via courier até a fronteira já que é necessário para processo de importação no Paraguai. Considerando a realidade de produtos perecíveis, as demoras em função da assinatura e deferimento do LPCO e as distâncias que devem ser percorridas até a fronteira, a situação descrita impacta de forma negativa aos exportadores do setor.

### 30. Vinculação do CSI Animal ao LPCO o que impede o deferimento até que a liberação do CSI seja obtida

**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** O processo de liberação de carga para exportação enfrenta diversos obstáculos, principalmente devido à necessidade de vinculação do Certificado Sanitário Animal (CSI Animal) emitido pelo MAPA ao LPCO, o que impede o deferimento até que a liberação do CSI seja obtida. Isso resulta na impossibilidade de o veículo iniciar o percurso, gerando aumento nos tempos de espera e nos custos operacionais.

Além disso, certos produtos, como a carne congelada, em carretas frigoríficas, bovina, suína, precisam aguardar em planta até que o LPCO seja deferido. Mesmo após a obtenção do LPCO e registro da placa do veículo, o caminhão não pode seguir até a fronteira, prejudicando a logística e causando atrasos na entrega. Esse problema afeta as empresas, cujos caminhões internacionais ficam carregados aguardando autorização para sair, resultando em perdas de tempo e recursos.

Embora exista a possibilidade de emissão do CSI na fronteira pelo VIGIAGRO, em situações muito específicas, essa prática pode gerar atrasos e incertezas no processo de exportação.

**Proposta de Solução 29 e 30:** Para o gargalo identificado existem três soluções de curto, médio e longo prazo. No curto prazo, foi proposto que o CSI possa ser assinado na fronteira pelo fiscal do MAPA, permitindo que a carga seja transportada até a fronteira com o documento eletrônico e verificado a partir de QR.











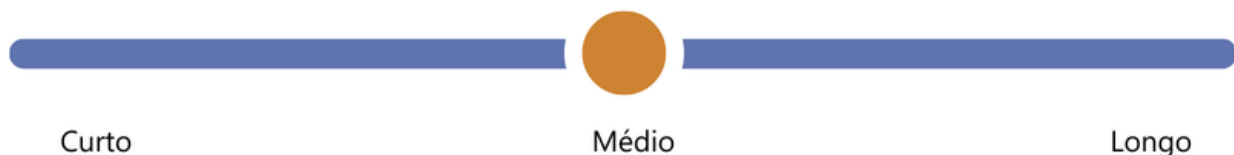




**Oportunidade de melhoria:** O LPCO é um certificado exigido para importar produtos, garantindo conformidade com normas locais de preservação ambiental e controle de pragas. Esse documento é crucial para evitar riscos de disseminação de pragas e doenças florestais contidas em eventuais cargas vegetais e com presença de madeira, protegendo a biodiversidade e atividades agrícolas e florestais do país importador.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado mencionou uma nova diretriz da Receita Federal, conforme a [Nota Siscomex N°008/2024](#), que altera o registro da LPCO: agora, somente o despachante tem permissão para registrá-lo, mesmo em casos envolvendo cargas contendo presença de madeira, o que impossibilita o transportador de realizar esse registro. Com essa mudança, quando o transportador chega à fronteira, ele depende da cooperação do despachante aduaneiro para apresentar o LPCO de madeira, embora seja o responsável pela carga. Apesar de o despachante poder emitir o LPCO antecipadamente, o processo torna-se mais demorado, pois o motorista fica sujeito à prática comercial e à disposição do despachante.

**Proposta de solução:** Para solucionar o problema descrito acima, os participantes sugeriram propostas a médio e longo prazo. Deve ser implementada no Portal Único de Comércio Exterior (PUCOMEX) a habilitação da funcionalidade de registro do LPCO para o Transportador Internacional, permitindo que esse ator possa realizar o registro do documento, como era feito anteriormente. Isso possibilitaria uma maior transparência e controle por parte dos órgãos reguladores, garantindo uma gestão mais ágil, eficaz e centralizada dos processos relacionados à importação e exportação de produtos regulamentados pelo MAPA.



Ademais, o Novo Processo de Importação deve ser atualizado para incluir funcionalidades que solucionem os gargalos atuais no registro do LPCO. Isso inclui a revisão das etapas de registro e validação para garantir que sejam eficientes e sem redundâncias. Primeiramente, é necessário realizar um levantamento detalhado das falhas no sistema que estão exigindo LPCO mesmo para cargas que não possuem pallets de madeira. Com esses dados em mãos, esses gargalos devem ser apresentados à SECEX, responsável pelos órgãos anuentes no Portal Único. Este feedback deve ser contínuo e baseado em dados concretos coletados no campo, garantindo que os ajustes necessários sejam implementados rapidamente.



Por fim, o MAPA deve desenvolver um modelo de documento padrão a ser apresentado antes de todas as inspeções nas quais o órgão tenha interesse. Este modelo deve detalhar explicitamente as exigências do MAPA para diferentes tipos de carga, evitando ambiguidades e declarações indevidas. Esta proposta deve ser integrada no sistema do Portal Único, permitindo que os despachantes possam emitir o LPCO de maneira rápida e precisa, baseada nas exigências explícitas do MAPA. A implementação de uma funcionalidade de automação para a emissão deste documento, onde o sistema valida automaticamente se a carga requer ou não um LPCO baseado nas informações fornecidas e nas diretrizes do MAPA, é destacada como crucial.



**Envolvidos:** Equipe Gestora do PUCOMEX, MAPA

### 36. Multas exacerbadas em correção de Manifesto gera prejuízos ao setor privado

**Processo:** Exportação



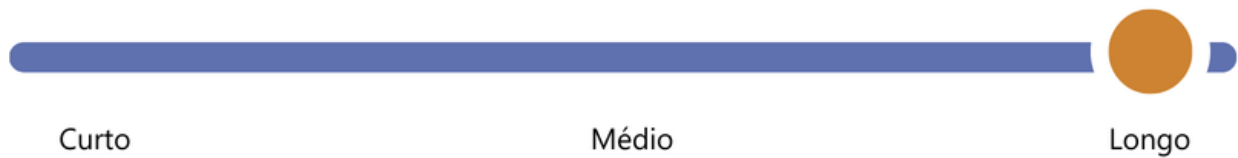
**Oportunidade de melhoria:** Tendo em vista que manifestação dos dados é feita geralmente de forma manual em duplicidade (manifestação própria e no módulo CCT), é corriqueiro que haja erros em seu preenchimento, sendo necessário que o transportador faça uma retificação. geralmente cancelamento e nova manifestação se o erro é constatado antes do ingresso do veículo no recinto aduaneiro, ou se a presença de cargas já foi efetivada, ele precisa arcar ainda com a multa prevista pelo Decreto Lei 37 (que dá o mesmo tratamento para culpa versus dolo, art. 107).

Tendo em mente o cenário descrito, foi relatado pelo setor privado que quando necessário corrigir um Manifesto, as multas incidentes sobre a retificação são exacerbadas, chegando até R\$5.000,00. Um erro no exportador (situação similar) possui uma multa de R\$500,00 a 1% sobre o valor da mercadoria, se comparado o custo é bem menor. Nota-se que esta prática abusiva prejudica o setor pois muitas empresas pequenas sofrem demais ao ter que arcar com este ônus.

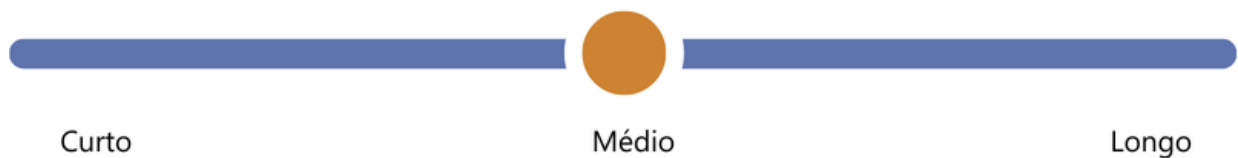
É importante ressaltar que, em muitos casos, todas as informações contidas na declaração do Manifesto Internacional de Carga (MIC) ou no Conhecimento de Transporte Rodoviário (CRT) estão corretas, sendo o equívoco apenas na anexação dos dados no CCT.

**Proposta de Solução:** Para solucionar o impasse mencionado, o setor privado propôs que as multas relacionadas a erros na manifestação sejam identificadas, classificadas de acordo com o

tipo de operador e divulgadas no Portal da Transparência para acesso público. No Portal, também seria disponibilizada a quantidade de multas aplicadas, o que poderia ajudar na identificação de erros frequentes e gargalos locais.



Além disso, o setor privado propôs a implementação de um sistema de codificação separado para cada tipo de infração. Ao criar códigos distintos de recolhimento, seria possível aumentar significativamente a transparência e a visibilidade das multas aplicadas. Isso proporciona uma melhor compreensão das infrações cometidas, facilitando o acompanhamento e a análise dos dados por parte das autoridades, empresas e demais envolvidos no processo aduaneiro.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil, Equipe gestora do Portal Único, SERPRO e setor privado

### 37. Sistema não sinaliza a mudança de Canal de parametrização gerando gargalos aos atores do setor privado



**Processo:** Exportação

**Oportunidade de melhoria:** A apresentação da carga para despacho é o ato de submeter a mercadoria à autoridade aduaneira para iniciar o processo de desembaraço aduaneiro. Isso geralmente envolve a entrega física da carga no local designado pela aduana, juntamente com a documentação necessária para a importação ou exportação da mercadoria. Durante o desembaraço aduaneiro, a carga e a documentação são submetidas à análise de risco, que determina os canais de parametrização: Verde (liberado), laranja (inconformidade documental) e vermelho (inconformidade documental e física).

No entanto, durante reuniões de mapeamento, o setor privado identificou que é comum uma carga parametrizada no canal verde ser alterada para o canal vermelho devido a identificação de divergências pela Receita, como diferença no peso do caminhão em relação ao peso declarado. Esse fenômeno, apelidado pelos envolvidos como "Canal verde melancia", não é detectado de forma sistemática, causando desconforto entre os despachantes aduaneiros e a

Receita, já que o despachante não tem conhecimento de que a carga está seguindo o processo de parametrização do canal vermelho, mesmo com o sistema indicando verde.

O cenário do "Canal verde melancia" causa consideráveis obstáculos para os atores do setor privado, pois suas cargas acabam sendo submetidas a uma vistoria documental e física devido a divergências não sinalizadas, tampouco identificadas quem é o responsável por elas. Cada solicitação de divergência feita pela Receita Federal tem um responsável bem como um custo atrelado ao processo, o que fica difícil de identificar. Além disso, o transportador é informado verbalmente pelo fiscal da Receita que sua carga seguirá pelo canal vermelho, o que deixa o despachante aduaneiro às cegas, já que o sistema não indica essa mudança de canal de forma clara.

**Proposta de solução:** Para solucionar o problema supracitado, o setor privado identificou que deve ser feita uma mudança sistêmica a médio prazo. O sistema deverá ser capaz de detectar sinais de irregularidades quando uma carga está no Canal Verde. Com base na gestão de riscos, se as irregularidades forem confirmadas, o sistema deverá automaticamente mudar o status da carga para o Canal vermelho, tornando essa mudança visível para todos os envolvidos no processo.



Ademais, se faz necessário atualizar o sistema para incluir um histórico detalhado de todas as mudanças de status do processo no histórico da DUE, registrando não apenas a parametrização inicial, mas também quaisquer alterações subsequentes, como a mudança do canal verde para o canal vermelho. Toda modificação no status da carga deve ser registrada automaticamente no sistema, junto com a justificativa para a mudança e a identificação do agente responsável pela alteração.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e SERPRO



# Principales oportunidades de mejora específicas para Paraguay

## 1. Accionar no eficiente y previsor de los importadores/despachantes



**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** Para realizar un proceso de importación, es obligatorio contar con un despachante aduanero con un mandato por cada operación. En la práctica, los despachantes trabajan con una serie de auxiliares que realizan el trabajo de presentar documentos en los puertos. La tramitación de los permisos de importación, cuando así las cargas los requieren, pueden y deben ser solicitados antes del arribo de la mercadería al país ya que son necesarios para la liberación de la carga. Fue mencionado por los representantes del sector público en la reunión, que existen importadores y/o representantes que esperan que la mercadería se encuentre en el puerto para iniciar la gestión de los permisos ante los organismos. Por otra parte, una vez que se han obtenido los permisos y se oficializa el despacho, se registran demoras significativas para la presentación de los documentos del despacho en Registro, lo cual fue constatado en la medición de tiempos del Time Release Study. La falta de previsión y coordinación entre los operadores del sector privado genera problemas de control y gestión, inmovilizando en los puertos a los camiones que transportan estas mercaderías.

**Propuesta de Solución:** Siguiendo las recomendaciones que surgieron en el Time Release Study, se propone que sea realizado un ranking de empresas (importadoras/exportadoras) y despachantes que tienen una actuación adecuada y previsor. Se sugiere la creación de indicadores de desempeño para los despachantes y publicar los resultados en la página web de la Aduana, con el fin de incentivar la ejecución de los trabajos de manera más ágil, además de ampliar la transparencia de los servicios prestados.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

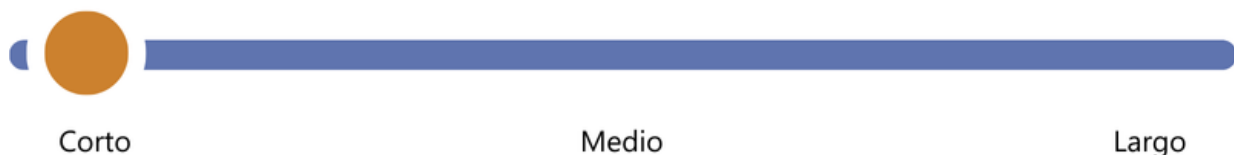
## 2. Cargas en Canal Rojo no inspeccionadas



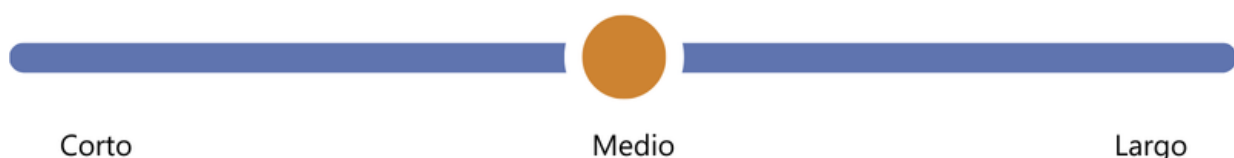
**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución de Aduanas N.º 308 establece que las cargas cuyo Canal selectivo sea Rojo, la Oficina de visturía procederá a la verificación física de la mercadería e ingresará las observaciones correspondientes en los campos de la declaración previstos a tal fin en el Sistema SOFIA. Posteriormente firmarán los funcionarios y otorgarán los estados Verificado y Autorizado a Retiro. Para que los auxiliares de los despachantes de aduana obtengan la firma del Vista al cual le fue asignado su despacho, deben dirigirse hasta la sala de Visturía con una carpeta que contiene la copia del despacho, el MIC/DTA y CRT. Esta carpeta se le entrega al Vista y se aguarda. En la práctica, las cargas no son inspeccionadas en su gran mayoría y es esperada aproximadamente una hora para registrar el control por parte de Visturía en el Sistema SOFIA y así dar Salida. La presentación de documentos en papel, las esperas y el contacto entre el auxiliar y el Vista permite que existan prácticas de agilización y omisión del control. Esta situación fue identificada en el *Time Release Study*, las cuales se encuentran detalladas con registro de tiempos.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de que exista un cumplimiento efectivo de los controles que deben realizarse, se recomienda que se realice un ajuste y control del procedimiento para los Vistas que realizan las inspecciones. La búsqueda de celeridad no debe acarrear pérdida del control necesario para el comercio exterior.



Se recomienda incorporar el intervalo de tiempo de inspección en el Sistema SOFIA, con la posibilidad de comprobar la realización de esta a partir de foto o registro equivalente que muestre el Vista, el medio de transporte y la mercadería inspeccionadas.

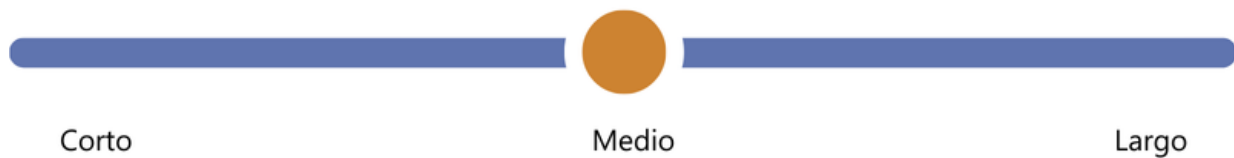


**Involucrados:** Aduana de Paraguay





evaluación normativa para eliminar la presentación de papel en mercaderías en Canal Verde. Esto implica no solo actualizar las normativas referentes a la presentación de papel, sino también al guardado de las informaciones relativas al despacho. Se propone otorgar el beneficio a los operadores OEA de tener una cancelación automática de los despachos, sin necesidad del papel y las firmas.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

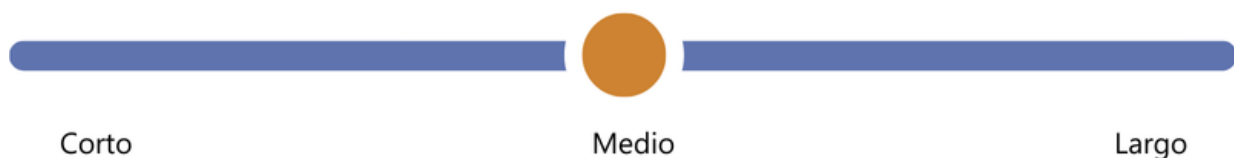
## 6. Documentos nacidos digitales son impresos para control



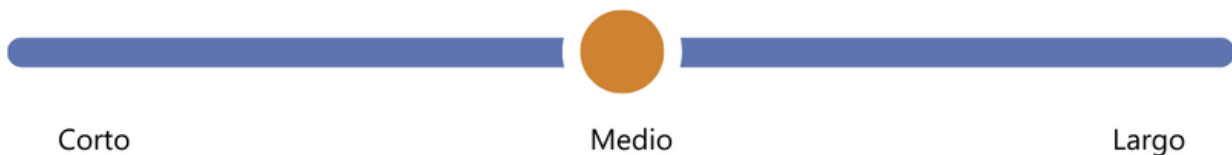
**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** Luego de cargar el despacho provisorio en SOFIA, debe pagarse el canon y oficializarlo. Desde este momento, existe un plazo de 10 días para que se presente el despachante aduanero o su auxiliar en Registro con los documentos instructivos del despacho en papel. La carpeta documental tiene que contener documentos que son generados digitalmente como por ejemplo la factura electrónica, el mandato y declaración de valor. En los casos en que la Nota de Remisión es emitida digitalmente en la página de la SET, está es posible verificarla a través de un QR, sin embargo, también es solicitada impresa. Esta situación deja en evidencia que la digitalización de la burocracia, ya que el procedimiento realizado y las normativas que lo amparan no se ha actualizado a la disponibilidad de las nuevas tecnologías.

**Propuesta de Solución:** Se propuso realizar una revisión normativa en primera instancia para identificar donde consta la necesidad de presentar documentos en papel que en la actualidad son digitales (Factura, Remisión, Despacho, Mandato), para actualizar la misma y establecer el medio digital como único posible.



A partir de esto, se debe actualizar el procedimiento y capacitar a los servidores de la Aduana para que no se soliciten estos documentos en papel.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

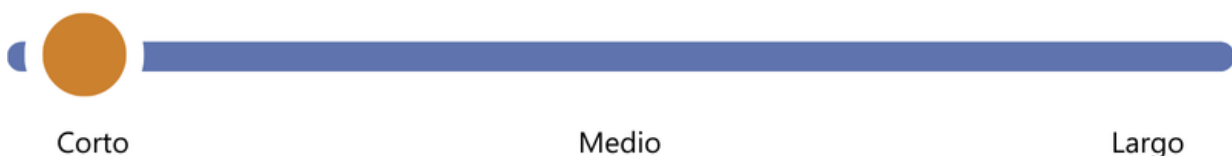
### 7. Extracción de datos automática genera declaraciones incorrectas para realizar el MIC/DTA



**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución DNA N.º 494 de 2017 dispone la utilización obligatoria del SINTIA en las operaciones de exportación por la vía del transporte terrestre, para el Registro del MIC/DTA con destino a los países partes y asociados del MERCOSUR. Para registrar un MIC/DTA, el agente de transporte debe registrar con su usuario y contraseña proporcionados por SOFIA e ingresar al Módulo "Gestionar MIC/DTA". En este momento, algunos de los campos del documento ya están automáticamente llenos a partir de las informaciones del EFC1 y otros deben ser llenados por el usuario. En lo que respecta al Campo 38 del MIC/DTA, el cual refiere a "Marcas y números de los bultos, descripción de las mercaderías" el sistema extrae las informaciones automáticamente del campo "descripción" del EFC1. Tomando como ejemplo una operación que tiene 1000 bolsas en 100 pallets, en el EFC1 se realiza la declaración de pallets, con lo cual el Campo 38 del MIC/DTA completa automáticamente la información con palets, no siendo posible agregar las bolsas y generando de esta forma una declaración incorrecta. Otro problema similar ocurre con el Campo 26, el cual refiere al país de Origen de las mercancías: en los casos de una re-exportación, como puede ser bajo el Régimen EC09 - Reexportación desde Depósito Aduanero, el origen identifica Paraguay de forma automática, sin embargo, las mercaderías provienen de un tercer país. En los casos de reexportación, existe una diferencia entre el país de origen y país de procedencia, que como el MIC/DTA extrae los datos de forma automática no es posible corregir.

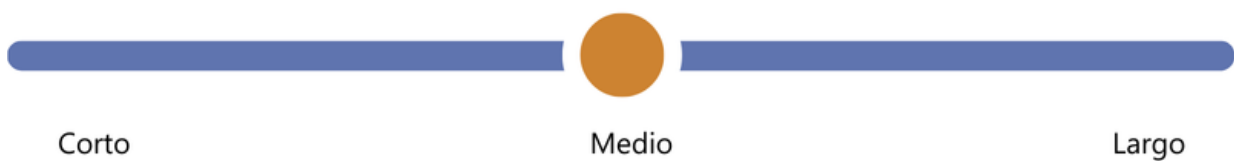
**Propuesta de Solución:** Frente a esta situación y buscando la mejora continua, se propuso que sea realizado un análisis del sistema por parte de la Aduana para identificar los campos que están vinculados y corregirlos para evitar declaraciones erróneas.





puedan ser utilizadas por un plazo de tiempo. De esta forma, las licencias en lugar de controlar efectivamente los productos controlan una operación. Esta situación genera la tramitación a cada operación y la espera de los tiempos correspondientes para obtener las licencias.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de continuar avanzando en la modernización de los procesos de la Ventanilla Única, se propone realizar una revisión de las licencias para identificar aquellas que tienen fines estadísticos y en estos casos, que sea posible la emisión de forma automática después de su registro. Por otra parte, se propone que sean revisados los procedimientos y marcos normativos de los organismos de control, para poder emitir licencias que controlen efectivamente los productos y no las operaciones, siendo posible de esta forma emitir licencias que podrían usarse en más de una operación trayendo agilidad al proceso.



**Involucrados:** Aduana, organismos de control, VUI

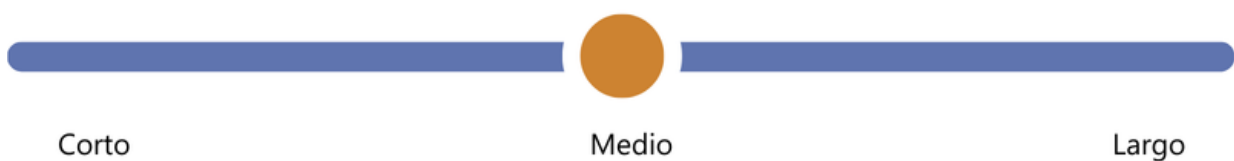
#### 10. Falta de revisión y actualización normativa con relación a las Licencias de Importación

**Proceso:** Importación



**Oportunidad de mejora:** Las intervenciones realizadas por los organismos de control se encuentran especificadas en sus marcos normativos y se corresponden con su misión como entidad pública. Si bien en la actualidad todas las licencias pueden ser tramitadas de forma online a través de la VUI, no existe una gestión coordinada del control de los organismos de frontera, así como tampoco una actualización normativa, lo cual resulta en que existan licencias superpuestas, desactualizadas y obsoletas que aumentan los costos y tiempos del proceso.

**Propuesta de Solución:** La propuesta de solución a este desafío es realizar una revisión normativa con el objetivo que sean depuradas las intervenciones y normativas obsoletas. Existe un trabajo siendo desarrollado por parte de la Aduana en este sentido, como entidad responsable por la VUI, en colaboración con los organismos vinculados a la Ventanilla.



**Involucrados:** Organismos de control de Paraguay, Aduana de Paraguay



## 11. Procedimiento burocrático para importar productos no controlados



**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** Para oficializar un despacho de importación, es necesario informar en el Sistema SOFIA las partidas arancelarias del producto que se desea importar, a partir de lo cual el sistema identifica de forma automática aquellas que tienen intervención de algunos organismos de control. En estos casos, es necesario informar el número de la autorización o licencia emitido por el organismo para que se pueda dar continuidad con el proceso ante Aduana.

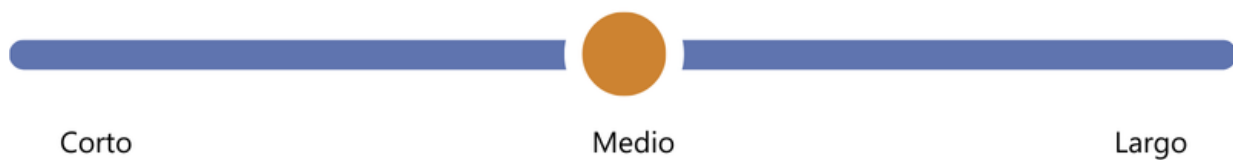
Sin embargo, la falta de actualización de los NCM con intervención de los organismos de control en SOFIA, lleva a identificar ciertos productos como controlados pero que sin embargo que en la práctica no deben solicitar autorizaciones o licencias. Aduana es una entidad de aplicación sin ninguna vinculación al control específico que realizan los demás organismos vinculados al control de los productos, esto quiere decir que en relación a los controles específicos Aduana simplemente comunica cuales son partidas arancelarias controladas.

En los casos en que el sistema indica que el producto es controlado, pero en la práctica dicha entidad no lo controla, el despachante debe tramitar un Trámite Excepcional, para obtener una "Constancia de No Intervención". Esta situación demanda realizar un procedimiento similar al existente para solicitar autorizaciones y licencias, sin embargo, sin mediar control. El trámite requiere la acción del regente, quien debe redactar una nota explicativa detallando el uso de los productos o insumos, especificando para qué y en qué producto serán empleados. Esta nota debe contar con la firma del regente, quien debe estar previamente registrado ante el SENAVE, así como la firma del representante legal de la empresa.

Es importante resaltar que esta nota sea impresa en papel membretado de la empresa para luego ser adjuntada en la Ventanilla Única de Importación (VUI). Es importante destacar que no se aceptan firmas electrónicas, por lo que el proceso debe realizarse en papel y posteriormente escanear el documento para su presentación. La emisión no es realizada de forma automática y en el caso de algunas entidades, son realizadas en papel. Aquellas emitidas de forma digital, como por ejemplo DINAVISA y SENAVE, deben ser impresas para presentarlas junto a los demás documentos al momento del despacho. Este procedimiento debe ser realizado cada vez que se importa el mismo producto, debiendo esperar el tiempo de la institución correspondiente para su emisión y pagar cada vez que se solicita la misma. En el caso de empresas que realizan la importación del mismo producto de forma periódica, no existen históricos que permitan obtener estas No Intervenciones de forma automática ni es posible utilizar una anterior ya emitida por esta entidad.



De forma complementaria, se propone que sea realizada una revisión de los procedimientos de los organismos de control, especialmente de DINAVISA, con el objetivo de simplificar y facilitar el proceso, creando canales digitales para las tramitaciones de las no intervenciones sin necesidad de firmas de documentos en papel



**Involucrados:** Aduana y organismos de control de Paraguay

### 13. Uso intensivo de papel en el despacho de importación

**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** Para oficializar el despacho de importación, es necesario que sea creada una carpeta documental en la Ventanilla Única del Importador, realizar la Pre-declaración y el Mandato. Posteriormente, se oficializa el despacho en SOFIA adjuntando los documentos que instruyen la importación.

Desde 2017, existe el Despacho Aduanero Digital de Importación, por lo cual una vez que se ha oficializado el despacho, el despachante de Aduanas debe presentar en papel en la oficina de Registro los documentos de importación exigibles por la legislación aduanera y el comprobante del DAD (Artículo 6 de la Resolución DNA N.º 704 de 2017). En la práctica, es exigido por las autoridades aduaneras la presentación en papel de todo el despacho, por más que este sea digital y no solo en la oficina de Registro, sino que en todas las oficinas aduaneras por las que ese despacho deba pasar de acuerdo con su canal de selectividad (Vistoría, Valoración, Resguardo, Contraloría). Esto lleva a trabajar con varias copias del despacho completo en papel, lo cual representa un costo considerable en aquellas operaciones de varios ítems. Si bien dentro del sistema se encuentra toda la información del despacho y los documentos que lo acompañan, el control se realiza a partir de los documentos en papel generando burocracias y aumentando el contacto entre los servidores públicos y los auxiliares de los despachantes de forma innecesaria, favoreciendo la desviación de conducta.

Por más que exista una normativa y desarrollos tecnológicos que permiten trabajar solo con algunos documentos en papel, los importadores y sus representantes imprimen varias vías para evitar problemas. Recientemente, se ha aumentado la solicitud de documentos en papel, ya que dependiendo del INCOTERM (FCA y EXW) utilizado en la transacción, se exige que se presenten documentos referidos al contrato de transporte internacional junto a los del despacho. Estos



Siendo que el despacho es generado en el Sistema SOFIA donde están electrónicamente todos los documentos, tanto aquellos que nacieron electrónicos como aquellos que se digitalizan, esto debería ser insumo para los análisis a posteriori por todos los organismos de gobierno que controlan las operaciones. De esta forma, la identificación de las autoridades paraguayas que realizan controles posteriores a la cancelación del despacho es necesaria para identificar cuál es su necesidad y habilitarlas para acceder a las informaciones electrónicas disponibles. En segundo lugar, es necesario realizar una revisión normativa, para identificar aquellas que establecen la guarda de documentos físicos, para actualizarlas a esta nueva realidad.



Por último, y no menos importante, es necesario revisar los procedimientos y realizar capacitaciones a los servidores públicos y al sector privado, con objetivo es eliminar la solicitud de copias por parte de los distintos departamentos de aduana y prescindir del papel timbrado del CDAP, promoviendo así una transición hacia procesos más eficientes y sin papel.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay, Sector Privado, Autoridades paraguayas que controlan las operaciones a posteriori

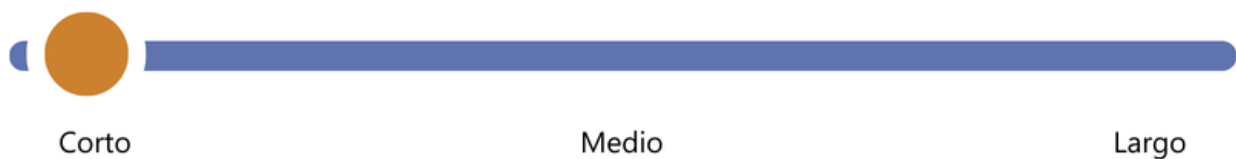
### 15. Horario de trabajo reducido de SENAVE en frontera afecta la operación

**Proceso:** Importación



**Oportunidad de mejora:** Las autorizaciones previas emitidas por SENAVE que requieren de una inspección física de la mercadería (sea de la etiqueta, embalaje o de la propia mercadería) se materializan en un Permiso de Importación que debe contar con la firma en papel de un funcionario de la institución. Este permiso debe ser presentado ante Aduana para concluir los procesos y liberar la mercadería. Los funcionarios de SENAVE en Ciudad del Este, tienen un horario reducido de trabajo siendo solo posible realizar las tramitaciones con ellos hasta las 15h. Después de este horario, no es posible concluir los procedimientos aduaneros para cargas con intervención del organismo, generando demoras y costos adicionales en el proceso.

**Propuesta de Solución:** A partir de la exposición de estas situaciones, los representantes de SENAVE presentes en la reunión concordaron con que es necesario realizar una revisión de los procedimientos del organismo, así como ajustar el horario de estos al Horario MERCOSUR (de 7am a 19pm). Para ello, se sugiere que se realicen capacitaciones al personal que actúa en las fronteras, reforzando el papel de SENAVE en la facilitación del comercio. Para el caso específico de la entrega del comprobante de toma de muestra, el procedimiento debe ser la entrega del mismo junto con el permiso para todos los casos. Los procedimientos de toma de muestra, análisis y entrega de muestra deben ser de público conocimiento para los operadores, trayendo transparencia al proceso y permitiendo identificar prácticas divergentes.



**Involucrados:** SENAVE

#### 16. Impresión y firma del Tránsito disponible en SOFIA

**Proceso:** Importación

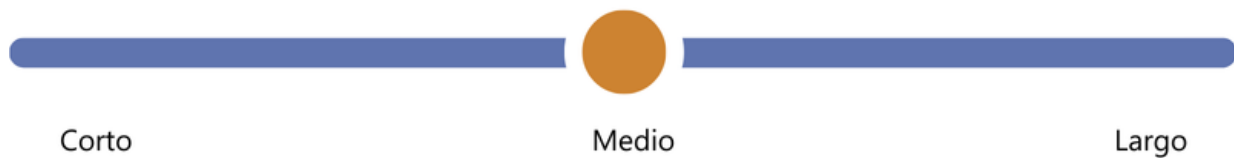


**Oportunidad de mejora:** Cuando se realiza un tránsito, el camión debe realizar el trayecto establecido hasta el puerto de destino final. Cuando llega al puerto e ingresa, el puerto es responsable por pesar la carga y realizar el informe de báscula, con el cual se puede iniciar el proceso ante Resguardo para cancelar el Tránsito. Para ello, el Agente de Transporte debe presentar el tránsito concedido en el Sistema SOFIA impreso con firma del representante de la empresa de transporte, agente de transporte, Resguardo partida y depositario finalización.

Los representantes del sector privado presentes en la reunión mencionaron que esto se debe a que es una práctica que se mantuvo en el tiempo, sin ser alterada conforme los sistemas de la aduana se desarrollaron y perfeccionaron. De esta forma, convive el procedimiento en papel con los controles sistémicos, añadiendo pasos al proceso y haciendo uso innecesario de papel en el proceso que contradice la política Papel Cero.

**Propuesta de Solución:** La solución identificada para esta oportunidad de mejora es una revisión procedimental que permita establecer procedimientos claros y tenga como resultado una capacitación a los involucrados en el proceso de control. Los representantes de la aduana presentes en la reunión enfatizaron la necesidad de utilizar y perfeccionar las soluciones tecnológicas existentes, para que sea posible que en el caso que se requieren firmas estas sean electrónicas y se realice la gestión a partir de las informaciones electrónicas disponibles en el

sistema. El sector privado fue enfático en la necesidad de actualizar a los servidores públicos que prestan servicios en las fronteras para que el uso de las informaciones disponibles en los sistemas sea utilizadas sin necesidad de documentos en papel y que se realicen monitoreo de estos procedimientos. Para que esta solución sea realizada es necesario realizar un análisis de las regulaciones existentes para actualizarlas en el caso que exista en normativa la exigencia de las firmas mencionadas en papel.



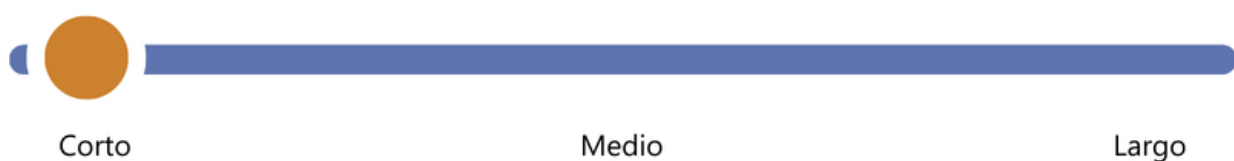
**Involucrados:** Aduana de Paraguay

### 17. Información insuficiente en el EFC1 para control por los puertos

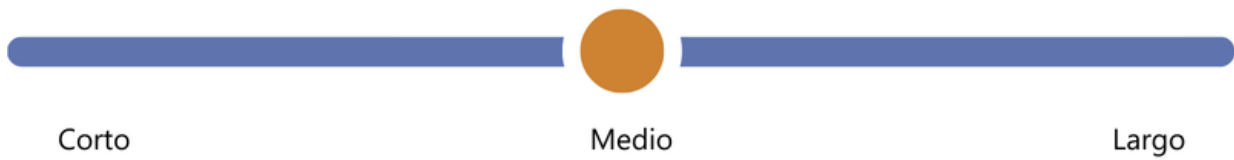
**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** Cuando los camiones ingresan a los puertos, presentan en báscula el EFC1 y la Nota de Remisión a las autoridades portuarias. Es a partir de estos documentos, en conjunto que el Puerto verifica el medio de transporte y registra el ingreso. Siendo la Nota de Remisión es la base para la confección del EFC1, los datos informados en ambos documentos deben ser idénticos y a partir de esto se puede identificar si existe alguna diferencia con el peso de la báscula al ingreso que supere las tolerancias definidas. Si bien ambos documentos son indispensables para el control, no existe vínculo formal entre los mismos registrado en algún campo, es decir que el EFC1 no informa el número de la Nota de Remisión que lo acompaña. Esto demanda que los administradores portuarios deban verificar que ambos refieren a la misma operación, a partir del peso registrado en ambos papeles, aumentando el trabajo y siendo susceptible de errores.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de facilitar y agilizar el control, se propuso que en el corto plazo que sea adicionado un campo en el EFC1 para adicionar el número de la nota de remisión electrónica. Con ello, se deberá habilitar a los puertos para poder acceder a esta información de forma electrónica y actualizar los procedimientos de control para no pedir la nota de remisión en papel.



En un medio-largo plazo, se propuso estudiar la posibilidad de simplificar el proceso ya sea mediante una validación automática de los datos del campo del peso garantizando que este ha sido informado correctamente, no siendo así necesario realizar este cruce de las informaciones por parte del puerto o unificando los documentos del EFC1 y la Nota de Remisión.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay, Puertos

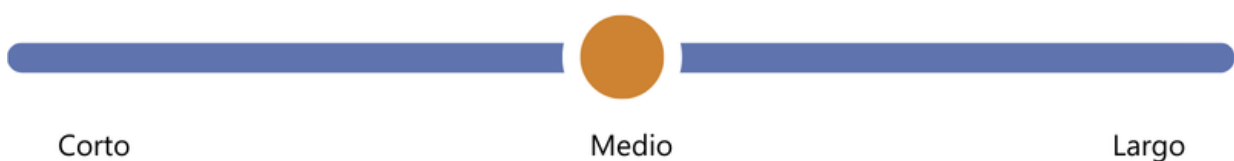
### 18. Informaciones cargadas en la SET no son recuperadas en el Sistema SOFIA



**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** Actualmente está disponible en Paraguay la emisión de la factura electrónica de exportación a partir del Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional (SIFEN). La factura emitida en el SIFEN es un documento electrónico que posee validez jurídica para todos los fines (tributario-comercial y financiero). Está firmada digitalmente por el emisor, lo que garantiza autoría e integridad y es validada y autorizada por la DNIT. Para oficializar el despacho, es necesario presentar la factura de exportación y en el caso de usar una factura electrónica, no es posible informar el número de esta de forma que se recuperen de forma automática los datos para completar las informaciones necesarias para generar el despacho. De esta forma, la factura se debe adicionar como un documento dentro del proceso y los datos del despacho se deben cargar de forma manual. La transcripción de datos consume tiempo en el proceso y es susceptible de errores.

**Propuesta de Solución:** Se propone que sean desarrollados los enlaces correspondientes para que se puedan recuperar todos los datos informados en la factura electrónica de exportación para conformar el despacho. Esto, además de facilitar las declaraciones de los despachantes, favorece el control no siendo necesario controlar la factura electrónica, ya que la misma estaría integrada en el proceso y no sería necesario consecuentemente la impresión de esta.



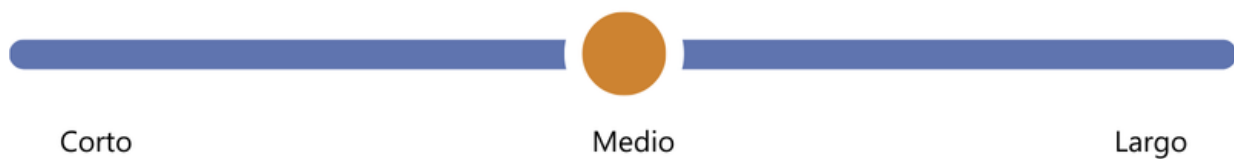
**Involucrados:** DNIT





realizada por la Aduana. Toda exportación inicia con el registro de una EC01- Exportación a Consumo, para la cual posteriormente se debe realizar las EFC1 - Declaraciones de Embarque Fraccionada Complementar correspondientes. De esta forma, el nuevo proceso de exportación considera toda exportación como fraccionada, es decir que, si será realizada una exportación de un único transporte con un CRT y MIC/DTA, es necesario realizar el registro del EFC1. Desde la perspectiva del sector privado, esto representa un aumento de pasos en los procesos. Adicionalmente, los documentos referentes al despacho deben presentarse en dos oportunidades, siendo la primera vez hasta 10 días después de la oficialización del despacho y nuevamente para cada EFC1. Considerando la cancelación de la exportación, cuando la misma tiene tan solo 1 EFC1, deben cerrarse tanto el EFC1, como también el EC01.

**Propuesta de Solución:** A partir de la exposición de esta situación y siguiendo la política de la aduana de modernización continua de los procesos, fue mencionado que se podrá hacer una revisión de este para identificar mejoras que puedan ser implementadas. Una de ellas fue estudiar la posibilidad de perfeccionar la Nota de Remisión Electrónica, para que la misma sea utilizada en el lugar del EFC1, reduciendo así los procesos y el papel, garantizando el control. Esto demandará una revisión normativa y técnica.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

## 21. Pago presencial en DINAVISA de las autorizaciones de exportación

**Proceso:** Exportación



**Oportunidad de mejora:** Los productos cuyo destino es la exportación y son controlados por la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), deben solicitar una autorización de exportación. La Ventanilla Única de Exportación es el portal por el cual pueden realizarse las solicitudes de forma online para este organismo, sin embargo, el pago de estas debe realizarse presencialmente. De esta forma, debe disponibilizar una persona que se dirija hasta la entidad, esperar en la fila de la caja y realizar el pago, retirando el comprobante. Una vez que se paga, se debe esperar que el mismo se procese internamente para dar curso al análisis de la solicitud, demorando este proceso de 24 a 48h. La convivencia de los procesos presenciales y digitales genera entrabes y demoras en las operaciones, restándoles agilidad y adicionando costos. Los representantes de DINAVISA presentes en la reunión informaron que la VUE tiene una limitación

de bancos para poder integrar los pagos, siendo que trabajan tan solo con el Banco Nacional de Fomento. Por su parte DINAVISA tiene su cuenta en BANCAR.

**Propuesta de Solución:** Para que el proceso sea completamente digital, es necesario que tanto la solicitud, como el procesamiento y el pago se realice de forma electrónica. Se propone que sea creada una pasarela de pago en VUE, al igual que existe en VUI, lo que posibilita que todas las instituciones puedan gestionar sus cobros online, sin restricción de bancos.



**Involucrados:** Dinavisa y VUE

## 22. Prácticas ilegales realizadas por despachantes e informalidad en el tratamiento de los despachos



**Proceso:** Importación

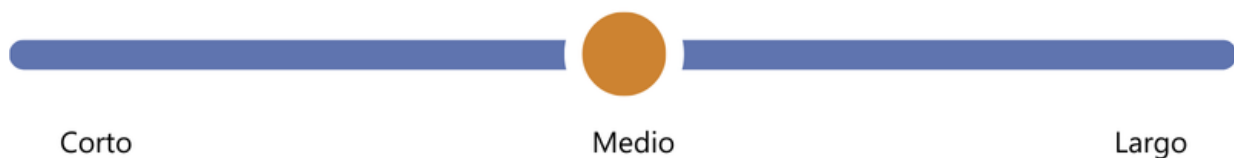
**Oportunidad de mejora:** En Paraguay, el registro de despachos aduaneros está regulado por el Código Aduanero. El artículo 22 del Código Aduanero establece la obligatoriedad de intervención del Despachante de Aduanas. Estos son profesionales autorizados y regulados para llevar a cabo trámites relacionados con la importación y exportación de mercancías. Su función es garantizar que todas las operaciones aduaneras cumplan con las regulaciones y procedimientos establecidos, así como representar a sus clientes ante las autoridades aduaneras.

Sin embargo, existe una práctica ilegal en la que algunos despachantes venden su firma a terceros que no son despachantes autorizados. Estos terceros pueden ser personas o empresas que desean registrar un despacho aduanero sin tener la capacitación ni la autorización legal para hacerlo. Al comprar la firma del despachante, estos terceros obtienen acceso indebido al sistema aduanero y pueden realizar operaciones de importación o exportación sin cumplir con los requisitos legales y regulatorios.

En esta práctica se identifican los siguientes problemas: violación de la ley, fraude aduanero y Riesgo para la seguridad y la integridad de las operaciones comerciales. Estas personas pueden cometer errores o realizar actividades fraudulentas que comprometan la seguridad de las mercancías y la cadena de suministro. Paralelamente a esta situación, la generación del despacho demanda identificar un despachante en el Sistema SOFIA, pero en la práctica quienes realizan las gestiones son los auxiliares de los despachantes. Debido a la necesidad de presentar

documentos en papel en las fronteras, los despachantes cuentan con auxiliares en cada una de ellas que son accionados conforme necesidad. El vínculo entre estas personas no se encuentra establecido formalmente, generando inseguridad a los exportadores e importadores, ya que son estas personas quienes en definitiva tienen en sus manos las informaciones sobre sus operaciones.

**Propuesta de Solución:** La discusión sobre este asunto en la reunión recayó sobre el accionar de los despachantes, siendo propuesto en primera instancia dar más transparencia a la figura del auxiliar del despachante. Siendo ellos los responsables por la gestión de los despachos en las diversas zonas primarias del país, es importante tener un registro de estos vinculados al despachante. Tomando como ejemplo el Sistema de Gestión de Cargas, donde existe un ID principal y sub ID, al momento de generar el Mandato debería realizarse una vinculación del auxiliar correspondiente. Con relación a la venta ilegal de la firma de los despachantes, deberían ser realizadas penalidades ejemplares que sirvan de disuasores de estas prácticas. Ambas propuestas aumentan la formalidad del proceso y la seguridad de las operaciones.



**Involucrados:** Aduana Paraguaya

### 23. Prestación de servicio deficitario por empresas habilitadas por aduana

**Proceso:** Importación



**Oportunidad de mejora:** La Resolución DNA N° 475/2023 por la cual se reglamenta la aplicación y utilización del Sistema de Seguimiento Vehicular, establece en su Artículo 6° que el servicio del Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA) será brindado por operadores habilitados por la Dirección Nacional de Aduanas. Las empresas privadas prestan el servicio a la aduana paraguaya dentro de Multilog. Sin embargo, en la práctica el sector privado no puede elegir qué empresa colocará el precinto. Cuando los camiones se estacionan para que sea colocado el precinto, los funcionarios de la empresa responsables por la colocación realizan esta función. La misma empresa que lo coloca es quien tiene que retirarlo en la aduana de destino. Fue mencionado por diversos representantes del sector privado que existe una diferencia considerable en la calidad del servicio prestado por las empresas habilitadas por la aduana. Mientras que algunas realizan el monitoreo y llegan a la aduana de destino junto con el transporte, otras registran demoras de más de 3 horas para retirar el precinto. Esta situación deja en evidencia dos problemas, por un lado, el incumplimiento con lo previsto en la resolución

una vez que en la práctica no es posible elegir y en segundo lugar, la falta de control y auditoría de los servicios prestados por las empresas responsables por los precintos electrónicos por parte de la aduana.

**Propuesta de Solución:** A partir de entender el impacto que la colocación y retiro de los precintos tiene en las operaciones de la frontera, fue propuesto que se realice una revisión de los procedimientos vinculados a los precintos electrónicos. En primer lugar, una revisión del procedimiento de colocación del precinto y posterior intervención del MIC/DTA que busque disminuir el tiempo que esto lleva dentro de la terminal y facilite la operación, permitiendo la elección de la empresa. Para ello, deberá ser revisado el procedimiento actual e identificar junto a Multilog un nuevo procedimiento que integre el precinto sin adicionar tiempos y maniobras en el proceso. Por otra parte, con el objetivo de que los servicios sean prestados de forma eficiente, facilitando los procesos, se propone que la Aduana realice un control y auditoría de los procesos de las empresas habilitadas. A partir de ello, aquellas que prestan servicios deficitarios podrán ser advertidas, multadas o hasta inhabilitadas.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay y Multilog

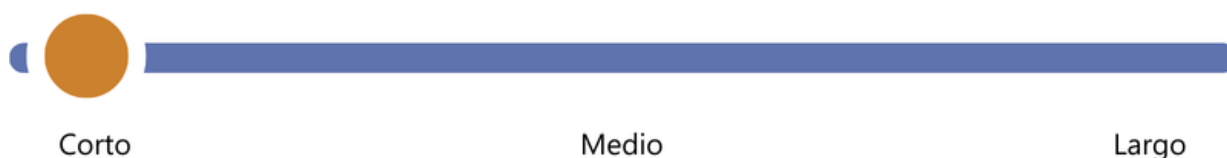
#### 24. Procedimiento burocrático para la corrección de informaciones en el Tránsito

**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución DNA N.º 653 establece que el Agente de Transporte es el responsable por oficializar la operación de tránsito Aduanero Internacional o Nacional a través del Sistema de Gestión de Tránsito (SGT), dándole así el estado OFTAI. A partir de este momento, es responsabilidad del Administrador de la Aduana de Partida, autorizará la operación de tránsito otorgando el Estado Aprobado en el SGT. En el caso que, en este proceso, algunas de las informaciones sean lanzada de forma incorrecta en el sistema, es necesario solicitar una rectificación al Sistema SOFIA central mediante la presentación de una nota en papel. El proceso para análisis y corrección demora aproximadamente 72h. Este procedimiento burocrático y demorado impacta la liberación y nacionalización de la carga.

**Propuesta de Solución:** La solución a este problema ya está siendo evaluada por aduana en relación con la creación de un Módulo de Rectificación dentro del SGT que permita recepcionar

los pedidos de alteración, analizar y autorizar de forma sistémica, eliminando el proceso en papel en la central y trayendo agilidad al proceso.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

### 25. Restricción injustificada de importación del Capítulo 3808

**Proceso:** Importación



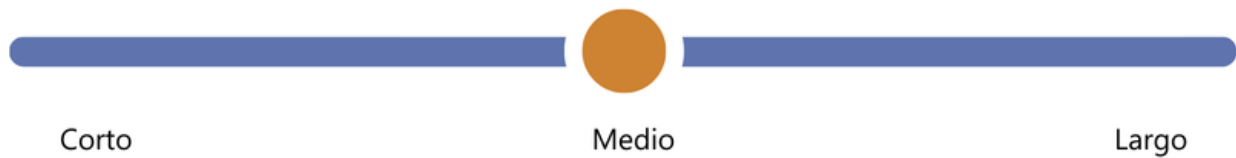
**Oportunidad de mejora:** Las disposiciones vigentes respecto de ingreso y despacho de productos agroquímicos importados de la partida arancelaria 3808 de la Nomenclatura Común del MERCOSUR restringen los puertos que pueden ser utilizados, a saber:

Aduana	Modalidad	Norma
Villeta	Fluvial	Dto. N° 856/13
Pilar	Fluvial	Dto. 1195/14
Ciudad del Este	Terrestre	Nota DIG SENAVE N° 001/13
Encarnación	Terrestre	Nota DIG SENAVE N° 001/13
Puerto José Falcón	Terrestre	Nota DIG SENAVE N° 001/13
Zona Franca Trans Trade	Terrestre	EXP15000074022U
Aeropuerto Guaraní	Aéreo	Nota DIG SENAVE N° 001/13

En el caso específico analizado, el puerto administrado por la ANNP en Ciudad del Este carece de la infraestructura necesaria y las condiciones adecuadas para garantizar el tratamiento adecuado requerido por estos productos, así como no cuenta con los elementos preventivos indispensables referidos en la Resolución N.º 560/13 del SENAVE y el Decreto N.º 856/13. Los camiones que ingresan al puerto de la ANNP en Ciudad del Este son estacionados sin considerar la naturaleza de la carga que transportan, y no existen depósitos de almacenamiento y control específicos para estos productos agroquímicos. Esta falta de medidas específicas no sólo

incumple con los estándares de seguridad necesarios, sino que también aumenta los riesgos para la salud pública y el medio ambiente asociados con el manejo y la manipulación de estos productos. En consecuencia, estas normativas imponen una restricción injustificada al no garantizar un tratamiento adecuado ni condiciones de seguridad específicas, y a la vez limitan la libertad de elección de los importadores de optar por mejores condiciones para el despacho de sus mercancías.

**Propuesta de Solución:** La solución propuesta consiste en la creación de una mesa de trabajo encargada de identificar los mejores puntos de entrada para los productos agroquímicos importados con participación de SENAVE, Aduana y el Sector Privado. El objetivo de esta mesa de trabajo será analizar detalladamente las infraestructuras portuarias disponibles, los procedimientos existentes en cada puerto e identificar aquellos que permitan garantizar el tratamiento adecuado y seguro de los productos agroquímicos, de la partida 3808.



**Involucrados:** Aduana, SENAVE, Sector Privado

# Principales oportunidades de mejora específicas para Uruguay

## 1. Imposibilidad de tratar en periodos distintos carga fitosanitaria parcializada en convoy



**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** Cuando se trata de carga fitosanitaria parcializada en un convoy, surgen problemas debido a la diferencia en los procedimientos aduaneros y sanitarios. Aduanera, es posible parcializar el despacho de la carga, permitiendo que diferentes partes del convoy se despachen por separado. Sin embargo, sanitariamente, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) no permite esta parcialización, lo que crea un conflicto operativo significativo. Algunos impactos son:

- **Exportadores:** Los exportadores enfrentan complicaciones logísticas y financieras cuando algunas unidades del convoy no pueden pasar los controles sanitarios. Esto provoca retrasos y costos adicionales, afectando la eficiencia y la rentabilidad de las exportaciones.
- **Origen:** En el lugar de origen, los productores y exportadores deben cumplir con regulaciones estrictas y enfrentar la incertidumbre de que partes de su producción no sean aceptadas, lo que puede resultar en pérdidas de mercancía y problemas de cumplimiento normativo.

La mayoría de este tipo de carga transita diariamente en grandes volúmenes, lo que amplifica el problema. Por ejemplo, es común que lleguen diez camiones de la misma producción y que dos de ellos no pasen los controles sanitarios debido a la falta de permiso del MGAP para la parcialización del despacho.

Además, los controles que se realizan a la importación en el lado de Uruguay, también se realizan a la exportación en el lado de Argentina. Existen desafíos específicos entre el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y el MGAP, ya que ambos organismos tienen sus propios protocolos y controles, lo que lleva a una duplicidad de esfuerzos y posibles inconsistencias en la aplicación de normas. Esta duplicidad de controles añade complejidad y tiempo al proceso de despacho, perjudicando la fluidez del comercio exterior.

**Propuesta de Solución:** Para abordar el problema de la parcialización de carga fitosanitaria en un convoy y la duplicidad de controles entre SENASA y MGAP, se propone un ajuste en los procedimientos internos del MGAP para permitir la anulación y sustitución del certificado fitosanitario, similar a lo que ya se realiza con Brasil.



Para ello se propone:

#### 1. Estudios de viabilidad:

- **Análisis Conjunto:** Realizar un estudio de viabilidad en colaboración con SENASA y MGAP para evaluar los impactos y beneficios de implementar un procedimiento de anulación y cambio de fitosanitario en el mismo expediente de forma conjunta.
- **Revisión de Procedimientos Existentes:** Analizar los procedimientos ya aplicados por el MGAP, teniendo como base el trabajo realizado en otros países para este mismo asunto, para identificar buenas prácticas y áreas de mejora que puedan ser aplicables en este contexto.



#### 2. Procedimiento de Anulación y Sustitución:

- **Implementación Gradual:** Desarrollar un plan para la implementación gradual de la anulación y sustitución de certificados fitosanitarios en los convoyes, comenzando con un piloto en sectores específicos de exportación.
- **Liberación Parcial:** Permitir que en el expediente de MGAP y/o SENASA, se puedan liberar los primeros camiones del convoy que ya están en frontera y luego proceder con los siguientes, asegurando una verificación continua pero eficiente.
- **Ajuste de Normativas:** Modificar las normativas internas del MGAP para autorizar la anulación y sustitución de fitosanitarios parciales, asegurando la compatibilidad con las regulaciones de SENASA.

Con esto se espera una importante reducción de tiempos de despacho y costos asociados para los exportadores al permitir una parcialización efectiva de la carga fitosanitaria. Además, el trabajo conjunto deberá traer una reducción de Duplicidad de Controles: Minimización de la duplicidad de controles entre SENASA y MGAP, resultando en un proceso más fluido y menos burocrático. Y, por último, una mayor flexibilidad: Aumento de la flexibilidad para los exportadores en el manejo de sus envíos, reduciendo el riesgo de pérdidas y retrasos.

Implementar esta solución requiere una coordinación efectiva entre SENASA y MGAP, así como un compromiso firme para ajustar los procedimientos internos y asegurar que todos los actores involucrados estén alineados con los nuevos métodos operativos.



**Involucrados:** MGAP y SENASA

## 2. Divergencias en el porcentaje de tolerancia de divergencia de pesos en Uruguay con respecto al resto de socios del MERCOSUR

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** El pesaje del camión en la frontera desempeña un papel crucial en los procesos aduaneros y de seguridad, garantizando que el peso de la carga esté dentro de los límites legales y normas internacionales, promoviendo la seguridad en las carreteras y el cumplimiento de las regulaciones. Además, esta etapa es esencial para verificar la precisión de la información en los documentos aduaneros, asegurando la correcta tributación y el control eficaz de las mercancías en tránsito.

No obstante, surgen desafíos operativos debido a las divergencias en la configuración del pesaje entre el país de origen/destino y Uruguay. Mientras Uruguay utiliza básculas dinámicas con una tolerancia del 2% para divergencias en el peso, otros países del MERCOSUR emplean básculas estáticas con una tolerancia del 5%. Esta diferencia está establecida en el Artículo 7º de la Resolución GMC N°65, que define un límite máximo de 45 toneladas para el Peso Bruto Total en el MERCOSUR, dependiendo de las características del vehículo o conjunto de vehículos.

Estas bajas porcentajes de tolerancia resultan en cuellos de botella operacionales, especialmente en la frontera de Chuy, pero también en otras fronteras. El no cumplimiento de las especificaciones de la Resolución del MERCOSUR (tolerancia de hasta 45 toneladas) puede tornar el proceso demorado, con el riesgo de que el transportista necesite descargar toda la carga del camión para solucionar la divergencia de peso. Adicionalmente, el sector privado ha resaltado que el riesgo es aún mayor del lado uruguayo, que tiene solo un 2% de tolerancia, tornando el proceso aún más complejo y sujeto a retrasos significativos en el punto de frontera.

Finalmente, se ha identificado que la heterogeneidad en la tolerancia del peso total del camión también se aplica al peso de los ejes de los camiones. En Uruguay, la tolerancia es de 18 toneladas, mientras en Brasil es de 25,5 toneladas, resultando en retrasos, multas y afectando la capacidad de carga de los vehículos. Se destaca que el MTOP está aplicando multas a camiones "3 marías" (con tres ejes), lo que ha perjudicado a las empresas de transporte.

**Propuesta de Solución:** Será necesaria la unificación de Criterios de Pesaje, teniendo en cuenta:

- Revisión de la Resolución GMCN°65: Proponer una revisión conjunta de la Resolución GMC N°65 para unificar las tolerancias de pesaje en ambos países, estableciendo un estándar común que pueda ser adoptado por Uruguay y el resto de los países del MERCOSUR.
- Ajuste de Normativas Nacionales: Adaptar las normativas nacionales para alinearlas con el nuevo estándar común, facilitando una operación más fluida y menos susceptible a errores y demoras.



Además, como eje central de la propuesta de solución, es de gran importancia que se avance en la implementación de Infraestructura ACI:

- Esta infraestructura permitiría una única báscula de pesaje, reduciendo el riesgo de desperonización del peso.
- Colaboración Binacional: La ACI permitiría que los organismos de los dos países fronterizos trabajen en conjunto, facilitando la consulta y resolución de divergencias de forma colaborativa.
- Básculas Independientes para Importación y Exportación: Crear una ACI en la frontera con básculas independientes para el flujo de importación y exportación, atendiendo a las necesidades de ambos países de manera unificada e integrada.

Por último, es importante destacar que cualquier solución debe pasar por el Subgrupo de Trabajo N.º 5 del MERCOSUR, responsable de los temas de transporte en el bloque.



**Involucrados:** Órganos de control

### 3. Duplicidad de Controles y Exigencia de Documentación en el control de transporte



**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** En Uruguay, el transporte de carga enfrenta varios desafíos debido a la duplicidad de controles por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a lo largo de las rutas hacia las fronteras y en los puntos fronterizos mismos. Este problema genera aumentos significativos en los tiempos y costos del proceso de exportación, afectando la eficiencia del comercio exterior del país.

El MTO realiza controles a lo largo de las rutas hacia la frontera y, nuevamente, en la llegada a los puntos fronterizos donde se llevan a cabo los trámites de exportación. Esta repetición de controles, principalmente documentales, no solo incrementa los tiempos de viaje, sino que también aumenta los costos operativos para los transportistas debido a las paradas frecuentes. En cada parada, el MTO realiza una revisión física de todos los documentos en papel, lo cual es un proceso lento y engorroso. A menudo, el MTO exige documentación que no está en manos del transportador en ese momento, como el Manifiesto Internacional de Carga (MIC), que solo puede emitirse al llegar a la frontera. La exigencia de documentos que el transportador no tiene en el momento de la inspección resulta en la imposición de multas elevadas. Esto no solo incrementa los costos directos para los transportistas, sino que también añade una carga administrativa adicional para resolver estas sanciones.

La duplicidad de controles y la revisión física de documentos retrasan significativamente el tiempo necesario para completar los procesos de exportación. Las multas elevadas y los costos asociados con la resolución de sanciones aumentan la carga financiera para los transportistas.

**Propuesta de solución:** La principal propuesta de solución consensuada por las partes gira entorno a la modernización de los controles mediante tecnología:

- Utilizar *tablets* o celulares equipados con lectores de códigos QR para acceder rápidamente a la información necesaria sobre la carga y los documentos del transportador.
- Crear una base de datos centralizada donde toda la documentación relevante, que no sea electrónica, pueda ser subida y verificada electrónicamente en tiempo real.
- Permitir a los transportistas subir los documentos necesarios antes de llegar a los puntos de control, asegurando que toda la documentación esté disponible para inspección en formato digital.
- Integrar los sistemas del MTO con otros organismos mediante la VUCE para facilitar el intercambio de información y reducir la necesidad de revisiones físicas repetitivas.
- Capacitar al personal del MTO y a los transportistas en el uso de nuevas tecnologías y en los procedimientos digitales para asegurar una transición fluida y efectiva.

La digitalización y el uso de tecnología reducen significativamente el tiempo necesario para realizar controles documentales. Menos paradas y una reducción en las multas disminuyen los costos operativos y administrativos para los transportistas. Una mayor eficiencia en los controles mejora la competitividad del comercio exterior uruguayo, beneficiando la economía nacional. Por último, la digitalización de documentos (que no sea posible hacer de forma electrónica) y el acceso en tiempo real a la información aumentan la transparencia y la trazabilidad de los procesos de transporte y exportación.



**Involucrados:** MTOP y VUCE.

#### 4. Elaboración de Sobre (RASO) para guarda de documentos en papel

**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** En Uruguay, el proceso de comercio exterior se ve enfrentado a una complejidad adicional debido a la obligación de preparar sobres físicos conteniendo documentos impresos referentes al proceso de exportación/importación, a pesar de que estos documentos ya existen en formato electrónico. Esta dualidad de documentos, tanto en formato digital como físico, se debe a la normativa que exige conservar los documentos físicos durante un período mínimo de 5 años, a pesar de que su versión electrónica esté disponible en el Registro Aduanero Electrónico (RADE).

Esta situación conlleva a la coexistencia simultánea de dos sistemas de archivo: el RADE, que almacena los documentos de forma electrónica, y el Registro Aduanero en Soporte Original (RASO), que requiere la conservación física de los documentos en un sobre específico.

La necesidad de imprimir los documentos electrónicos para guardarlos físicamente durante 5 años representa un desafío significativo para las empresas que participan en el comercio exterior en Uruguay. Este proceso de impresión y almacenamiento físico no solo genera un aumento en los costos operativos, sino que también implica una duplicación de esfuerzos y recursos, ya que la información ya existe en formato electrónico.

El impacto en los costos del proceso de comercio exterior debido a esta duplicidad de documentos, y a la impresión y almacenamiento físico en local seguro de los mismos durante



un período prolongado de tiempo es un problema que las empresas uruguayas enfrentan constantemente.

**Propuesta de Solución:** Promover la digitalización integral de los documentos relacionados con el comercio exterior. Esto implica trabajar en estrecha colaboración con las autoridades aduaneras y otras instituciones pertinentes para mejorar la interoperabilidad de los sistemas electrónicos, permitiendo que todos los documentos necesarios puedan ser presentados y almacenados de forma exclusivamente electrónica en el Registro Aduanero Electrónico (RADE). Es fundamental buscar el reconocimiento legal y la aceptación de los documentos electrónicos como equivalentes legales a sus contrapartes físicas. Esto implica la revisión y actualización de la normativa aduanera y comercial para reflejar los avances tecnológicos y la validez jurídica de los documentos electrónicos en el comercio exterior.

Al adoptar estas medidas, las empresas y las autoridades aduaneras en Uruguay pueden optimizar la gestión de documentos en el comercio exterior, reduciendo los costos asociados con la impresión y almacenamiento físico, al tiempo que mejoran la eficiencia y la seguridad de los procesos.



**Involucrados:** Aduana, Órganos de Control y VUCE

#### 5. Falta de aplicación de Gestión de Riesgos en los órganos de control.

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** La falta de aplicación de la Gestión de Riesgos en los órganos de control es evidente. Existe una carencia en la implementación de la Norma (Ley 19924, Artículo 694) que autoriza a los Organismos del Estado a utilizar el Análisis de Riesgo en sus sistemas de control. Este incumplimiento impide que se aprovechen las herramientas y metodologías modernas para identificar, evaluar y mitigar los riesgos asociados a las actividades de control y fiscalización. En consecuencia, se limita la capacidad de los órganos de control para optimizar sus recursos y priorizar sus acciones en función de los riesgos más significativos. Es fundamental que se promueva la aplicación efectiva de la Gestión de Riesgos en todos los niveles de los órganos de control para mejorar su eficiencia y efectividad en la protección de los intereses públicos.

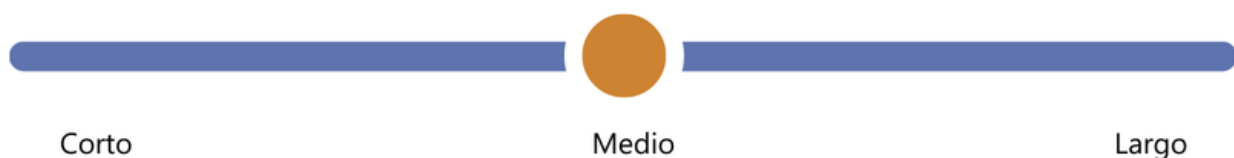


**Propuesta de Solución:** Una solución efectiva para abordar la falta de aplicación de la Gestión de Riesgos en los órganos de control sería compartir el sistema de control de riesgos de la Aduana con la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). La VUCE está actualmente en proceso de adaptación e incorporación con otros organismos de control, lo que la convierte en una plataforma ideal para la gestión coordinada de riesgos.

La base legal para esta iniciativa ya existe, permitiendo la gestión de riesgos compartida entre los diferentes organismos de control. La Aduana, como pionera en la implementación de un sistema de gestión de riesgos, ya ha donado su sistema a la VUCE, permitiendo así que otros organismos se beneficien de su experiencia y tecnología. Además, la Aduana ya está avanzando en la integración de otros organismos de control en su sistema de Gestión de Riesgos, lo que facilitará aún más la colaboración y el intercambio de información entre las diferentes entidades.

Al compartir el sistema de control de riesgos de la Aduana con la VUCE, se logra una mayor eficiencia en la identificación y gestión de riesgos relacionados con el comercio exterior. Esto permitirá optimizar los recursos, reducir los tiempos de inspección y mejorar la seguridad en las operaciones comerciales. Además, facilitará la coordinación entre los diferentes organismos de control, promoviendo una mayor transparencia y eficacia en la fiscalización de las actividades de comercio exterior.

En resumen, compartir el sistema de control de riesgos de la Aduana con la VUCE y la posterior inclusión al sistema por parte de los órganos de control de Uruguay representa una solución innovadora y colaborativa para mejorar la Gestión de Riesgos en los órganos de control, contribuyendo así a un comercio exterior más seguro y eficiente.



**Involucrados:** VUCE, Aduana y órganos de control

## 6. Falta de funcionarios del MTOP para realizar la custodia de carga sobredimensionada

**Proceso:** Exportación/ Importación

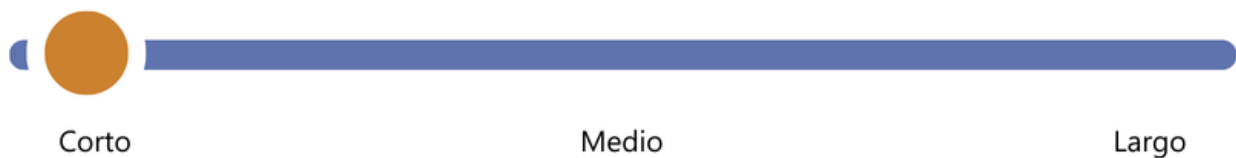
**Oportunidad de mejora:** Para carga sobredimensionada, el MTOP exige que un funcionario acompañe el transporte de la carga hasta el cruce de la frontera y que el funcionario sea trasladado en la ida y, si es posible a la vuelta (hasta un local con acceso a servicios públicos de transporte), encareciendo los costos y aumentando los tiempos por falta de disponibilidad de



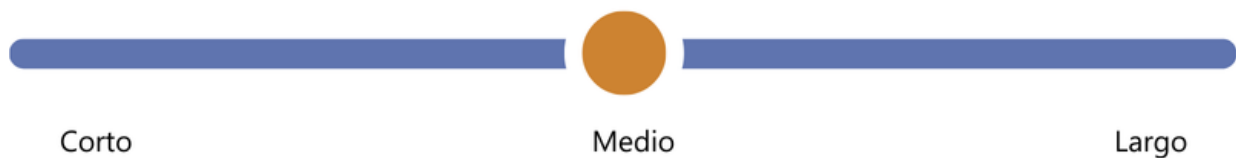
funcionarios (generando tiempos de espera en origen). La falta de funcionarios disponibles para realizar esta actividad lleva al aumento de los tiempos necesarios para cruzar la frontera y, consecuentemente, tiene un impacto en el encarecimiento del proceso.

Además, en épocas de zafra es difícil tener la cantidad de custodias para atender las necesidades del sector privado.

**Propuesta de Solución:** A corto plazo se propone ajustar las medidas máximas que determinan cuándo es necesario llevar custodia junto al transporte de la carga. Para ello será necesaria la revisión de las normas actuales en Uruguay por las que se rige el MTOP. Para iniciar este trabajo, se propone que el sector privado realice un levantamiento de las normas sobre límites de tamaños que deberían estar actualizadas a la realidad del transporte internacional terrestre.



A medio plazo se propone implementar el servicio de custodia privada, llevando en consideración el ejemplo de Brasil y Argentina. Será necesario además considerar que con la propuesta de posibilitar el uso de custodias privadas debe existir un esfuerzo para solucionar el tema de los sobre costos.



**Involucrados:** MTOP

7. Falta de homogeneización de solicitud de informaciones para cumplimiento de exigencias entre los diversos órganos de control en Uruguay

**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** Actualmente una gran cantidad de información de la carga y del medio de transporte deben ser disponibilizadas en formato papel. No es posible crear los documentos de forma electrónica puesto que la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) aún no está totalmente operativa en Uruguay. El hecho de que no exista una unificación de los criterios y datos solicitados al usuario termina creando modelos locales de planillas en función





de la interpretación de cada órgano de control actuante en el proceso, por ejemplo: MGAP, MSP, MTOP, entre otros. Además, dentro de un mismo órgano también pueden existir discrepancias entre la información solicitada. Por ejemplo, dentro de las exigencias entre los diferentes departamentos del MGAP así como en otros órganos de control no existe una padronización de cómo se va a nombrar a cada exigencia.

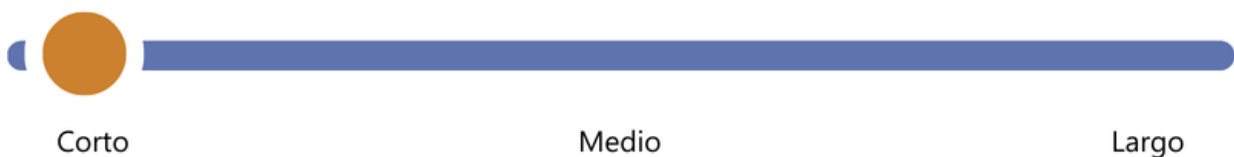
Por ejemplo, en el caso de la patente del transporte:

- MGAP Industria Animal = para leche solicita patente de camión.
- MGAP Industria Animal = para carne solicita patente de tractor y cámara.
- El MIC solicita patente de Tractor y semirremolque. En el anverso del certificado hay una aclaración.

Esta falta de padronización también afecta de forma bilateral y termina generando una inseguridad en el proceso, así como potenciales multas en función de la interpretación de cada órgano de control y de cada país. Por ejemplo, en el caso de Uruguay, el transportador informa al MGAP la patente del Semirremolque y del camión (u otros datos dependiendo del área de control del MGAP). Pero el Certificado Oficial no define cuál placa debe ser informada. En el caso de Brasil, se informa solo la patente del semirremolque.

Además, a nivel operativo para la empresa de transportes, informar la patente del camión/tractor limita el transporte caso exista algún problema con el camión a lo largo del trayecto. O caso el remolque quede parado por un largo periodo de tiempo impidiendo aprovechar el camión/tractor para otro transporte.

**Propuesta de Solución:** Se propone que los órganos de control en Uruguay establezcan un criterio unificado de terminología sobre los datos solicitados a los actores privados. Dentro de los órganos de control, como es el caso del MGAP, se propone la creación de una comisión representada por cada uno de los departamentos con el objetivo de unificar y padronizar los procedimientos vinculados al comercio exterior, así como los datos a ser solicitados por cada departamento. Unificar los procedimientos internos dará mayor transparencia al proceso. Se propone que este trabajo sea hecho en colaboración directa con el sector privado para garantizar que no se realiza una digitalización de la burocracia y que realmente los datos solicitados sean de utilidad al proceso.



Se propone la integración de todos los datos necesarios para la exportación/importación en una única plataforma electrónica, VUCE, con todos los órganos de control integrados. Será necesaria la homogeneización de datos entre los órganos de control en Uruguay y, a mayor alcance, entre los países del MERCOSUR con el objetivo de tener una definición única en el marco del MERCOSUR.



**Involucrados:** Órganos de control, VUCE y MERCOSUR

8. Falta de integración de tecnología de comunicación entre puntos de frontera que impide fluir los datos entre las fronteras

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** Los puntos de frontera entre Argentina y Uruguay (y en el MERCOSUR en general) se enfrentan a una importante falta de integración y comunicación tecnológica que obstaculiza la eficiencia y transparencia en los procesos de comercio exterior. A pesar de la importancia de la colaboración y el intercambio de información entre ambos países, no existe un sistema integrado o datos armonizados que permitan compartir de manera eficaz los datos de transporte y carga, tal como lo indica la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Esta falta de integración tecnológica se traduce en múltiples problemas:

1. Datos fragmentados: Los datos de transporte y carga se encuentran dispersos en diferentes sistemas y bases de datos de las autoridades aduaneras y de transporte de ambos países. Esto dificulta la obtención de una visión completa y precisa de la cadena logística, lo que puede generar retrasos y errores en los procesos aduaneros y de despacho de mercancías.
2. Fallos en la comunicación: La falta de un sistema integrado dificulta la comunicación efectiva entre los funcionarios de aduanas, así como otros órganos de control de Argentina y Uruguay. La información relevante sobre la entrada y salida de carga, el peso del camión vacío y otros detalles importantes del transporte no se comparten de manera oportuna ni completa, lo que puede llevar a errores, retrasos y posibles multas en la gestión de la frontera.
3. Ineficiencia en la inspección: La falta de acceso a datos precisos y actualizados dificulta la realización de inspecciones eficientes en la frontera. Los funcionarios aduaneros

carecen de información completa sobre la carga y los vehículos, lo que puede resultar en inspecciones innecesarias o mal direccionadas, aumentando los tiempos de espera y los costos para los operadores comerciales.

4. Riesgos de seguridad y fraude: La falta de integración y comunicación tecnológica también puede aumentar los riesgos de seguridad y fraude en la frontera. Sin acceso rápido y preciso a la información sobre la carga y los transportistas, las autoridades pueden tener dificultades para detectar y prevenir actividades ilícitas como el contrabando o el tráfico de mercancías prohibidas.

Por ejemplo: Los datos de TARA de camiones (Peso del camión vacío) no es una información registrada electrónicamente para ser aprovechada por todas las fronteras. Con ellos, lo que pasa por Livramento no queda disponible para Fray Bentos, menos aún para el país de destino/origen de la carga.

**Propuesta de Solución:** Ante esta situación problemática, es imperativo que Argentina y Uruguay (y el MERCOSUR como un todo) trabajen en conjunto para desarrollar y consolidar un sistema integrado de datos de transporte y carga que cumpla con los estándares de la OMA. Esto permitirá mejorar la eficiencia, transparencia y seguridad en los procesos de comercio exterior en los puntos de frontera entre ambos países, beneficiando tanto a los operadores comerciales como a las autoridades aduaneras y de transporte. Siguiendo en esta línea, se propone:

1. Mejora de Sintia:

- Argentina y Uruguay deben colaborar estrechamente con los otros países miembros del MERCOSUR para integrar y mejorar la plataforma Sintia como el sistema centralizado para el intercambio de datos de transporte y carga en la región.
- Esto implica la actualización de la plataforma para cumplir con los estándares más recientes de la OMA y otros organismos internacionales relevantes, así como la incorporación de nuevas funcionalidades y mejoras basadas en las necesidades específicas de los usuarios.



## 2. Armonización de Procesos y Normativas:

- Argentina y Uruguay deben trabajar en conjunto con los demás países del MERCOSUR para armonizar los procesos aduaneros y de transporte, así como las normativas relacionadas, con el fin de facilitar el intercambio fluido de datos a través de Sintia u otra plataforma integrada a nivel MERCOSUR.
- Esto incluye la estandarización de los formatos de datos y la definición de protocolos comunes para la actualización y consulta de la información en la plataforma.



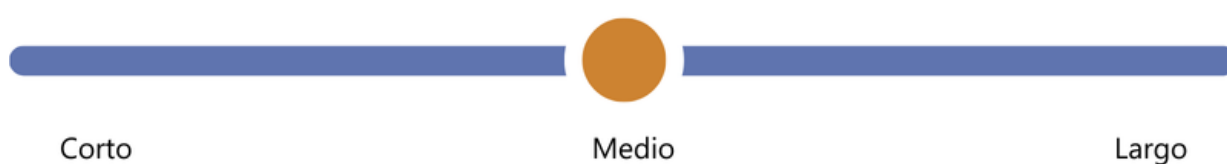
## 3. Desarrollo de una Plataforma Digital Común:

- Se debe desarrollar una plataforma digital común que sirva como punto central para el intercambio de datos entre las autoridades aduaneras y demás órganos de control de ambos países y del MERCOSUR.
- Esta plataforma debe ser accesible para todos los funcionarios relevantes y permitir la consulta y actualización de información en tiempo real sobre la carga y los transportistas que cruzan la frontera.



## 4. Monitoreo y Evaluación Continua:

- Se debe establecer un sistema de monitoreo y evaluación continua para supervisar el desempeño de Sintia y asegurar su efectividad a lo largo del tiempo.
- Esto implica la recopilación de datos sobre el uso de la plataforma, la identificación de posibles problemas o áreas de mejora, y la implementación de acciones correctivas según sea necesario para optimizar su funcionamiento.



Con esta propuesta, Argentina y Uruguay pueden aprovechar la infraestructura existente de la plataforma Sintia para mejorar la integración y comunicación tecnológica entre los puntos de frontera en el comercio exterior, promoviendo así la eficiencia, transparencia y seguridad en los procesos aduaneros y de transporte en la región del MERCOSUR.

**Involucrados:** Aduanas y órganos de control de los países del MERCOSUR.

### 9. Falta de integración de los procesos de los órganos de control a la Ventanilla Única de Comercio Exterior



**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La falta de integración de los órganos de control impacta el proceso de exportación e importación como un todo. Si bien ha sido reconocido por parte del sector privado que la VUCE es un gran avance para el comercio exterior, fueron identificados algunos desafíos que enfrentan los operadores a la hora de utilizar dicha herramienta. En primer lugar, la falta de participación de todos los organismos intervinientes del comercio exterior dentro de VUCE, que impide utilizar dicha herramienta como un único punto de contacto para cumplir con todos los requisitos que las operaciones demandan. Existen organismos, como por ejemplo MGAP, DINAMA, INAVI, MSP y DGI, para los cuales es necesario ingresar en sus sistemas particulares o hasta realizar trámites presenciales. Esta situación genera una dispersión de la información para los exportadores y pérdida de tiempo, y a la vez dificulta el control integrado por parte de las autoridades, ya que impide el acceso a los datos de forma coordinada y la transferencia de información de forma rápida y eficiente. Por otra parte, desde la perspectiva de los usuarios, VUCE congrega algunos organismos de control, pero estos no realizan controles integrados de información, ni aprovechan la información registrada. Existe en la práctica una digitalización de los procedimientos burocráticos sin una modernización de los mismos que permita hacer las operaciones y controles más eficientes.

Algunos de los principales desafíos que conlleva la falta de integración de los órganos de control a la VUCE son:

#### **Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO):**

- Actualmente el Sistema Lucia ya contiene la información determinada al vehículo para garantizar que está habilitado para el transporte. Sin embargo, cuando llega a la frontera el MTO solicita la documentación en papel y revisa pese a que en el sistema ya está registrada toda la información del vehículo de forma electrónica con visibilidad de MTO y Aduana. Cuando se hace un DUA, es necesario declarar el RUT, lo que debe permitir que el MTO realice una gestión de riesgo validando que la unidad de transporte está registrada y en condiciones por parte de este organismo.

- Los transportistas no están ingresando los datos del MIC y CRT en la VUCE, lo que impide que la plataforma tenga una visión completa y actualizada de los movimientos de carga. Esta omisión crea un vacío de información crucial para la gestión aduanera y el control de mercancías. La falta de estos datos resulta en demoras significativas en el proceso de despacho aduanero, ya que la información debe ser ingresada manualmente en etapas posteriores. La ineficiencia generada puede traducirse en tiempos de espera más largos para la liberación de cargas, afectando negativamente la cadena de suministro. Sin la información completa del MIC y CRT, las autoridades aduaneras no pueden realizar un seguimiento adecuado de las mercancías que ingresan y salen del país. Esto incrementa el riesgo de contrabando y otras actividades ilícitas, ya que la falta de datos dificulta la detección de irregularidades.

### **Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP):**

- El MGAP carece de sistemas informáticos adecuados para llevar a cabo su labor en los puntos de frontera de forma ágil, transparente y eficiente. La falta de herramientas y software, junto con la deficiente conectividad tecnológica, especialmente en el ámbito de la exportación, ha dejado al sistema en un estado obsoleto. Los actores privados y los funcionarios de la institución se enfrentan a dificultades significativas debido a la obsolescencia del sistema informático existente.
- En el 100% de los casos, hay que presentar el "carpetin" físico en el MGAP en el punto de frontera de Fray Bentos - Gualeguaychú, para la intervención del ingeniero del MGAP cuando toda la información solicitada está disponible de manera informática.

### **Migraciones:**

- La falta de integración y de intercambio de datos electrónicos entre diferentes organismos, como Migraciones y la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), genera varios inconvenientes que afectan la eficiencia del comercio exterior. Esta falta de coordinación no solo duplica esfuerzos, sino que también incrementa los plazos de liberación de la carga, afectando a los transportistas y a la cadena de suministro en general.
  - Falta de Datos Compartidos: La ausencia de un sistema integrado de datos electrónicos entre Migraciones y DNA provoca que ambos organismos realicen controles similares de manera independiente, duplicando el trabajo y causando demoras innecesarias en la liberación de la carga.
  - Aumento de Plazos: Los procedimientos repetitivos y la necesidad de verificar manualmente la información incrementan significativamente los tiempos de procesamiento en la frontera.
  - Problemas con la documentación del conductor:

- **Licencias Vencidas o Desreguladas:** No es inusual que los camioneros lleguen con licencias de conducir vencidas o desreguladas, lo que impide la liberación de la carga. Esto se debe a que la falta de un sistema de verificación en tiempo real dificulta la identificación de estos problemas antes de que el camión llegue a la frontera.
- **Cambio de Conductores:** En ocasiones, los problemas con la documentación del conductor resultan en cambios de conductores. Este proceso es atípico y puede generar confusión adicional, ya que la aduana no siempre tiene control o información actualizada sobre estos cambios, complicando aún más el proceso de liberación de la carga.
- **Sincronización de Información:** La falta de sincronización de información entre los distintos organismos dificulta una gestión eficiente de la carga y del flujo de transportistas, generando colas y tiempos de espera prolongados.
- **Problemas de Coordinación:** La descoordinación entre los organismos responsables de los controles en la frontera contribuye a la ineficiencia y retrabajo para los conductores, quienes deben cumplir con requisitos redundantes y enfrentan demoras imprevistas.

#### **Dirección General Impositiva (DGI):**

- Los procesos de exoneración por parte de la Dirección General Impositiva (DGI) son lentos y no adecuados a la realidad del comercio exterior. Las solicitudes de exoneraciones de DGI y sus revisiones pasan por dobles revisiones (Por ejemplo. MGAP/MSP/MIEM/MEF emite la exoneración y se genera el documento y posteriormente DGI lo vuelve a revisar) lo que termina afectando al proceso y aumentando los plazos del flujo del comercio exterior. Cuando hay solicitudes de exoneración de mercancía la DGI, que es una unidad ejecutora del ministerio de finanzas, realiza un proceso manual de revisión de la exoneración concedida por el Ministerio competente siendo que su función debería ser ejecutarlas.
- Para la finalización del DUA, determinadas operaciones exigen actuación de DGI. El proceso aún es electrónico por e-mail (no tiene sistema) junto a DGI pero con actuación física (por parte del funcionario) en horario de oficina, distante de la realidad del proceso de comercio exterior. Por ejemplo:
  - Si la casilla del e-mail está llena o el email tiene un tamaño superior al permitido, este rebota y no permite dar entrada en DGI.
  - El pago de IMEBA puede ser realizado durante el fin de semana por ser electrónico, pero al tener que ser tramitado presencialmente junto al DGI impacta en la tramitación final del DUA alargando los plazos del proceso. Entre semana, si no pagas antes de las 15h30, tampoco queda liberado hasta el día útil siguiente.

- Esto puede tener un alto impacto para todo tipo de carga, pero más aún para aquellas cargas consolidadas en las que una de las cargas termina perjudicando al resto de cargas transportadas. Teniendo en cuenta que, si no se libera, el DUA no queda terminado, y al ser un consolidado, por una de las cargas que integran un consolidado de N cargas, el resto de cargas N-1 deben permanecer en el camión aguardando.

**Propuesta de Solución:** Para abordar la problemática de la falta de integración entre los diversos sistemas aduaneros se propone la implementación efectiva de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que englobe todos los trámites relacionados con el comercio exterior, siguiendo los principios y estándares establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Actualmente la VUCE de Uruguay se encuentra en desarrollo, la misma va a actuar como un punto centralizado donde los importadores, exportadores y despachantes de aduana puedan realizar todos los trámites necesarios para sus operaciones de comercio exterior de manera integrada y eficiente. Esta plataforma estaría diseñada para cumplir con los estándares internacionales de la OMA en términos de facilitación del comercio, transparencia, eficiencia y seguridad en los procesos aduaneros.

La integración de todos los órganos de control en la ventanilla única (VUCE) es fundamental para maximizar su eficacia y hacer que el comercio exterior sea más eficiente en Uruguay. Es necesario que el MTOP, MGAP, MSP, DGI, entre otros integren sus procesos dentro de una plataforma electrónica que agilice los trámites y garantice una eficiencia y transparencia en el proceso. Al integrar estos órganos de control en una sola plataforma, se reducen los tiempos y costos asociados a los trámites de comercio exterior, se minimizan los errores y se mejora la coordinación entre las diferentes entidades gubernamentales. Esto no solo beneficia a los importadores y exportadores al simplificar sus procesos, sino que también puede fomentar el crecimiento del comercio internacional al hacerlo más accesible y predecible.

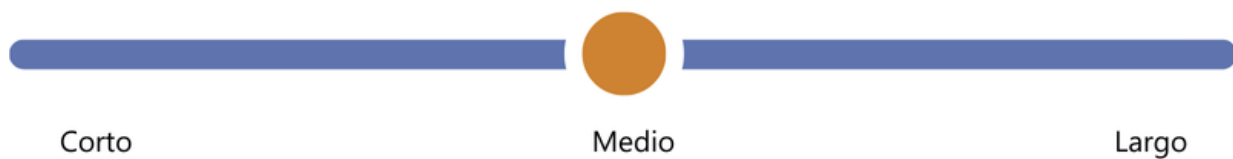
En muchos países, la implementación de una ventanilla única de comercio exterior con integración de todos los órganos de control ha sido parte de una estrategia más amplia de facilitación del comercio y promoción de la competitividad en el mercado internacional. Este enfoque se alinea con las recomendaciones de organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para simplificar y armonizar los procedimientos de comercio exterior a nivel global.

Entre las características clave de esta VUCE deben incluirse:



- **Interoperabilidad:** Los sistemas integrados en la VUCE serán interoperables, lo que significa que podrán comunicarse entre sí y compartir información de manera eficiente, evitando la duplicación de esfuerzos y simplificando los procesos para los usuarios.
- **Transparencia y seguimiento:** La VUCE proporcionará a los usuarios visibilidad completa sobre el estado de sus trámites y operaciones, permitiendo un seguimiento en tiempo real y facilitando la identificación de posibles obstáculos o retrasos.
- **Simplificación de procedimientos:** Se implementarían medidas para simplificar y estandarizar los procedimientos aduaneros, reduciendo la carga administrativa y acelerando el tiempo de procesamiento de los trámites.
- **Cumplimiento normativo:** La VUCE garantizará el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales en materia de comercio exterior, asegurando que todas las operaciones se realicen de acuerdo con la legislación vigente y los estándares internacionales.

En resumen, la implementación de una VUCE integral y conforme a los principios de la OMA sería una solución efectiva para mejorar la eficiencia y la transparencia en los procesos de comercio exterior, así como para facilitar el intercambio comercial entre Argentina y otros países.



En paralelo, una sugerencia hecha por el sector privado para rastreabilidad de la carga puede estar en el desarrollo de una APP para poder interconectar a los despachantes, transportes, aduana, ANP con el fin de tener on line los trámites para las cargas que ingresan y egresan de punto de frontera (esta sugerencia ya está siendo desarrollada para el puerto de Montevideo),

**Involucrados:** Órganos de Control, Aduana, VUCE

### 10. Falta de Personal de Custodia del MTOP en Uruguay para el Transporte de Carga

**Proceso:** Importación

**Oportunidad de mejora:** En Uruguay, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) exige que ciertos tipos de carga sean transportados bajo la custodia de un funcionario de la institución. Esta medida tiene como objetivo garantizar la seguridad y el cumplimiento de las normativas durante el transporte de mercancías sensibles o de alto valor.



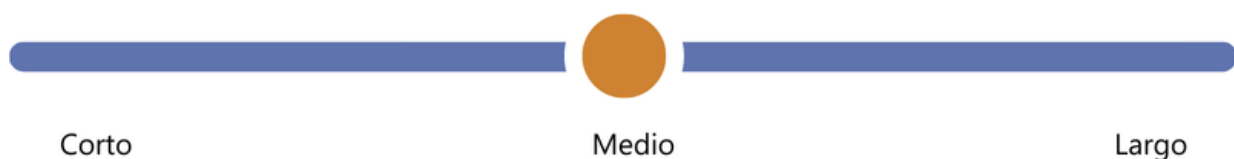
El MTOP exige la necesidad de custodia para carga sensible: materiales peligrosos, bienes de alto valor o mercancías con regulaciones especiales.

El MTOP no cuenta con un número suficiente de funcionarios disponibles para acompañar todos los camiones que requieren custodia. Esta escasez de personal resulta en demoras significativas. La falta de disponibilidad de custodios retrasa la salida de los camiones desde los puntos de origen, afectando la cadena logística y los tiempos de entrega. Además, las demoras en la asignación de custodios incrementan los tiempos de espera para los transportistas, lo que afecta negativamente los plazos de entrega de las mercancías importadas. Las demoras también generan costos adicionales, como el aumento en los costos de almacenamiento, sobreestadía de los camiones y penalizaciones contractuales por retrasos en las entregas. La imprevisibilidad en los tiempos de transporte debido a la falta de custodios genera incertidumbre para los importadores, dificultando la planificación y afectando las relaciones comerciales.

**Propuesta de Solución:** Existen diversas soluciones que fueron planteadas a lo largo de las reuniones entre el sector privado y el sector público. A continuación, se describen las principales propuestas que obtuvieron un importante consenso en las reuniones en frontera:

1. Aumento del Personal de Custódia:

- Reclutamiento y Formación: Incrementar la cantidad de funcionarios del MTOP a través de programas de reclutamiento y formación específicos para cumplir con la demanda de custodia.
- Optimización de Recursos: Implementar una mejor gestión y planificación de los recursos humanos disponibles, optimizando la asignación de custodios para maximizar su eficiencia y cobertura.



2. Uso de Tecnología:

- Monitoreo Electrónico: Utilizar sistemas de monitoreo electrónico y GPS para supervisar el transporte de cargas sensibles, reduciendo la necesidad de acompañamiento físico en algunos casos.
- Sistemas de Gestión: Desarrollar un sistema de gestión y planificación logística que permita programar y asignar custodios de manera más eficiente, considerando las prioridades y urgencias del transporte.



3. Colaboración Público-Privada:

- Acuerdos con Empresas de Seguridad: Establecer acuerdos con empresas privadas de seguridad para que proporcionen servicios de custodia bajo la supervisión del MTOP, ampliando así la capacidad de acompañamiento.
- Flexibilización de Normativas: Evaluar la posibilidad de flexibilizar las normativas de custodia para ciertos tipos de carga o bajo condiciones específicas, reduciendo la carga sobre los recursos del MTOP.



Con la implementación de una o varias de estas propuestas de solución se esperan alcanzar algunos beneficios importantes, destacando entre ellos:

- Reducción de Demoras y Costos: Al aumentar el personal de custodia y optimizar los recursos, se reducirán las demoras y los costos asociados al transporte de carga, mejorando la eficiencia operativa.
- Mayor Competitividad: Una gestión más eficiente y predecible del transporte de mercancías bajo custodia fortalecerá la competitividad de las empresas uruguayas en el comercio exterior.
- Seguridad y Cumplimiento: Mantener altos estándares de seguridad y cumplimiento normativo sin comprometer la eficiencia logística, garantizando la integridad de las mercancías y el cumplimiento de las regulaciones.

Abordar este problema requerirá un enfoque integral que combine la mejora de los recursos humanos, la implementación de tecnología avanzada y la colaboración entre el sector público y privado para garantizar un transporte seguro, eficiente y competitivo.



**Involucrados:** MTOP

## 11. Falta de procedimiento estándar para el pago de tarifas en las fronteras de Uruguay



**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** En Uruguay, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) exige que ciertos pagos relacionados con el comercio exterior sean realizados a través del Banco República. Sin embargo, no existe un procedimiento estandarizado para el pago y la presentación de los comprobantes en las diferentes fronteras del país, lo que genera inconsistencias y complicaciones operativas. Es necesario presentar físicamente el comprobante de pago en las oficinas del MGAP.

### 1. Ejemplos de Procedimientos Diferentes:

- Chuy:
  - Pago Electrónico: En la frontera de Chuy, se permite el pago mediante transferencia electrónica.
  - Verificación de Pago: Existe un flujo de camiones que permite a las autoridades verificar si el pago se ha realizado electrónicamente.
- Fray Bentos:
  - Pago Físico: En Fray Bentos, se exige la presentación física del comprobante de pago.
  - Limitaciones del Flujo: El flujo de camiones en Fray Bentos no permite la verificación electrónica del pago, haciendo más fácil la presentación física del comprobante.

La falta de un procedimiento estandarizado aumenta la ineficiencia operativa, ya que los transportistas deben adaptarse a diferentes requisitos en cada frontera, lo que puede generar retrasos y complicaciones logísticas. La variabilidad en los procedimientos puede causar confusión entre los transportistas y operadores, aumentando la posibilidad de errores y complicaciones en el proceso de importación. Las inconsistencias y la necesidad de cumplir con diferentes procedimientos pueden incrementar los costos operativos para los importadores y exportadores, afectando la competitividad del comercio exterior en Uruguay.

**Propuesta de Solución:** Se propone desarrollar e implementar un procedimiento estandarizado para el pago y la presentación de comprobantes en todas las fronteras del país. Promover el uso de pagos electrónicos y establecer un sistema unificado de verificación electrónica en todas las fronteras para simplificar y agilizar el proceso.

Es importante invertir en la infraestructura tecnológica necesaria para permitir la verificación electrónica de pagos en todas las fronteras, pudiendo ser una alternativa que el pago se centralice dentro de la VUCE, por medio de un sistema de pago electrónico centralizado.

Un procedimiento estandarizado y la posibilidad de verificación electrónica reducirán los tiempos de espera y mejorarán la eficiencia operativa en las fronteras. La homogeneidad en los procedimientos disminuirá la confusión y los errores, facilitando el cumplimiento normativo y mejorando la experiencia de los usuarios. Al reducir los costos operativos y las ineficiencias, Uruguay fortalecerá su competitividad en el comercio exterior, beneficiando a importadores, exportadores y al sector logístico en general.

Implementar estas soluciones requiere un esfuerzo conjunto del MGAP y otros organismos relevantes, así como una inversión en tecnología y capacitación para asegurar una adopción exitosa y efectiva de los nuevos procedimientos estandarizados.



**Involucrados:** MGAP, VUCE

## 12. Falta de uniformidad en la verificación documental del Certificado de Origen en el comercio exterior

**Proceso:** Importación/ Exportación

**Oportunidad de mejora:** El Certificado de Origen es un documento crucial en el comercio exterior, ya que certifica que las mercancías exportadas o importadas cumplen con los criterios de origen establecidos en los acuerdos comerciales, como los del MERCOSUR. Este certificado es fundamental para que las mercancías se beneficien de las preferencias arancelarias del MERCOSUR.

Los verificadores aduaneros en las fronteras del MERCOSUR aplican criterios discrecionales al revisar el Certificado de Origen que acompaña los despachos de importación. Esta falta de uniformidad se debe a interpretaciones individuales y a la falta de adherencia estricta al protocolo de verificación y control descrito en el régimen de origen del MERCOSUR. Puede haber una falta de conocimiento o capacitación adecuada entre los verificadores respecto a las directrices específicas del protocolo de verificación y control, lo que contribuye a la variabilidad en la aplicación de las normas.

El régimen de origen del MERCOSUR establece claramente qué debe y puede hacer un verificador al revisar un Certificado de Origen. Incluye procedimientos detallados que deberían ser seguidos uniformemente para garantizar la consistencia y la transparencia en el proceso de verificación.

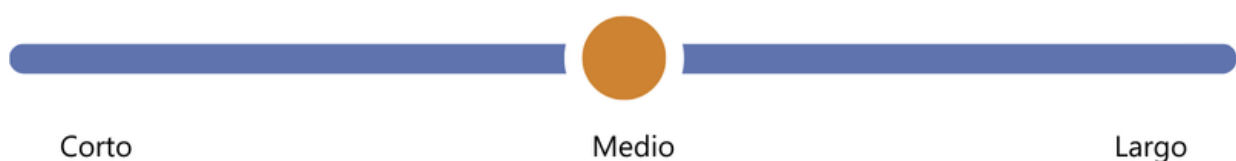
Si un verificador tiene dudas sobre la veracidad del certificado o la autenticidad de las mercancías como originarias, puede exigir la constitución de garantías. Sin embargo, este procedimiento no debería demorar la liberación del despacho de las mercancías.

La situación de discrecionalidad se presenta predominantemente en los canales rojos de aduana, donde se realiza una inspección física y documental exhaustiva. Sin embargo, también puede ocurrir en los canales naranjas, donde la revisión es principalmente documental.

La falta de uniformidad y las interpretaciones discrecionales pueden causar demoras significativas en la liberación de las mercancías, generando costos adicionales para los importadores y exportadores y afectando la eficiencia del comercio exterior en el MERCOSUR.

Los importadores y exportadores enfrentan incertidumbre sobre el tiempo y los costos asociados a la liberación de sus mercancías, lo que puede afectar la planificación y las operaciones comerciales. Además, la variabilidad en la aplicación de las normas aduaneras puede afectar negativamente la competitividad de los países del MERCOSUR al crear un entorno comercial menos predecible y confiable.

**Propuesta de Solución:** Se propone implementar programas de capacitación estandarizados para los verificadores aduaneros en todos los países del MERCOSUR, asegurando que todos comprendan y apliquen correctamente el protocolo de verificación y control del régimen de origen. Establecer un sistema de actualización continua para los verificadores sobre cambios y mejores prácticas en la verificación documental del Certificado de Origen.



Es importante crear un organismo de supervisión centralizado dentro del MERCOSUR que monitoree la aplicación uniforme de los procedimientos de verificación documental en las fronteras. Realizar auditorías regulares en los puntos fronterizos para garantizar que los procedimientos se sigan de manera coherente y uniforme.



Es necesario promover la digitalización y el intercambio electrónico de Certificados de Origen para reducir errores humanos y mejorar la eficiencia en el proceso de verificación.

Además, será muy útil establecer mecanismos de revisión rápida para resolver disputas sobre la verificación del Certificado de Origen sin demorar la liberación de las mercancías, por medio de equipos centralizados dentro de la Aduana.



Y, por último, implementar un sistema de garantías temporales que permita la liberación inmediata de las mercancías mientras se resuelven las dudas sobre el certificado.



Una verificación más uniforme y consistente reducirá las demoras y mejorará la eficiencia operativa en las fronteras del MERCOSUR. La disminución de las demoras y la incertidumbre reducirá los costos asociados al comercio exterior para importadores y exportadores.

Una mayor predictibilidad y confiabilidad en los procedimientos aduaneros fortalecerá el comercio regional y mejorará la competitividad de los países del MERCOSUR en el mercado global.

Implementar estas soluciones requerirá un esfuerzo coordinado entre los países miembros del MERCOSUR, así como un compromiso de inversión en capacitación, tecnología y supervisión para garantizar una aplicación uniforme y eficiente de las normativas aduaneras.

**Involucrados:** Aduanas del MERCOSUR.

### 13. Horario de atención en frontera diferentes entre las áreas del MGAP de Uruguay



**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** La Resolución GCM N.º 77/1999 establece en su Artículo 1º. Establecer el horario de 07:00 a las 19:00 horas, los días hábiles, de lunes a viernes, como horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado del MERCOSUR. Sin embargo, los horarios en frontera no son homogéneos internamente entre los órganos de control de Uruguay. En el caso del MGAP, la institución tiene diferentes horarios en función del área técnica que tenga que realizar el procedimiento.

En Fray Bentos:

- MGAP animal: permite habilitar horario de atendimento, fuera de horario común, después de las 15h00, pero necesariamente tiene que ser solicitado hasta 13h00, por lo que camiones que lleguen después de este horario deben aguardar al siguiente día útil.
- MGAP vegetal: Solicitar la habilitación de vegetal hasta las 14h30 y se realiza la verificación entre las 15h y 16h30. Solicitud del veterinario debe ser hecha antes de las 12h00.
- MGAP carne: requiere habilitación, se debe solicitar la habilitación hasta las 12h00 y se realiza la revisión entre 12h00 y 15h00.

En el caso de la divergencia de horarios dentro de los órganos de control de un mismo país, se propone que sea definido un horario común basado en los acuerdos del MERCOSUR para la definición de horarios de atendimento. El horario de todos los órganos de control en frontera debe ser de 07h00 a 19h00. Además, se propone que el proceso de habilitación para atender fuera de horario hábil del órgano de control sea realizado de forma electrónica por la VUCE.



**Involucrados:** Aduanas y órganos de control.

### 14. MIC-DTA para carga de Zona Franca tiene que ser firmado y sellado por aduana de forma manual en papel.



**Proceso:** Exportación



**Oportunidad de mejora:** Para las cargas con salida desde Zona Franca, es necesario que un funcionario aduanero coloque sello y firma manual en el original del MIC/DTA, lo que genera demoras en el proceso. Hay que disponer de un funcionario aduanero para la firma y sello, en la primera página del MIC/DTA. Sin el MIC/DTA y el CRT el camión no sale de ZF aun cuando hay un DUA y precinto electrónico que debería amparar el tránsito.

El ATIT establece que MIC/DTA es un documento de porte obligatorio en el transporte de la carga, haciendo la salvedad que puede ser utilizado un documento alternativo que determine el organismo de aplicación de cada país para el tramo desde origen a frontera para los casos en los que el despacho de la mercadería no se realiza en origen, entre los que podrían considerarse factura comercial o remito. A pesar de estar descrito de esta forma en el ATIT, en la práctica es el MIC/DTA que es controlado por diversos organismos de control, tanto en el trayecto como en los propios terminales portuarios.

#### 15. Nota de Corrección de MIC-DTA para carga de Zona Franca es un proceso manual en papel.

**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** En Uruguay, las cargas exportadas pueden salir con origen en una Zona Franca (ZF), en cuyo caso la verificación y sellado del MIC-DTA se realiza a la salida de la Zona Franca una vez cargado y precintado el camión. En el caso de una carga que sale de ZF y se constata un error en el MIC-DTA (número de matrícula, por ejemplo) la aduana en frontera solicita una nota de corrección o nueva documentación firmada y sellada por la aduana de origen (ZF).

Esto puede ocurrir cuando los documentos son enviados de forma anticipada al importador/despachante para que pueda agilizar los procesos de control aduanero. Sin embargo, si hay algún cambio, por ejemplo, en el peso, es necesario solicitar las modificaciones mediante una carta de corrección. El proceso es manual no de forma automática y debe ser realizado por la Zona Franca.

El hecho de ser necesario que la Aduana de Origen emita la nota de corrección, en papel, y se elabore un nuevo MIC-DTA con los campos correctos exige que el documento sea llevado físicamente desde la ZF hasta la aduana de frontera donde se encuentra el camión aguardando la documentación correcta. Si no es posible que los documentos sean transportados hasta la frontera, puede llegar a ser necesario que el transporte retorne a la ZF para proceder a la emisión de los documentos correspondientes.

Este proceso manual y en papel tiene un impacto considerable en tiempo y costo logístico al proceso, pudiendo llegar a aumentar en varios días el tiempo de espera del camión en frontera



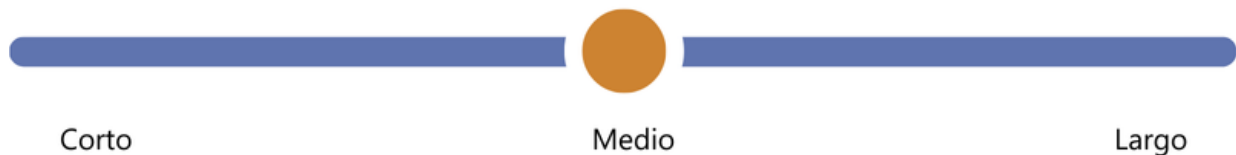
hasta que se tienen en mano todos los documentos en papel necesarios para realizar los trámites fronterizos.

Por ejemplo: cuando el destino no es correcto en el transporte de cargas especiales, tiene que tener una nota firmada y sellada por el funcionario de aduana de la Zona Franca. No existe un procedimiento armonizado que diga cómo se tiene que modificar esta información y qué formatos electrónicos pueden ser utilizados para agilizar el tiempo de espera.

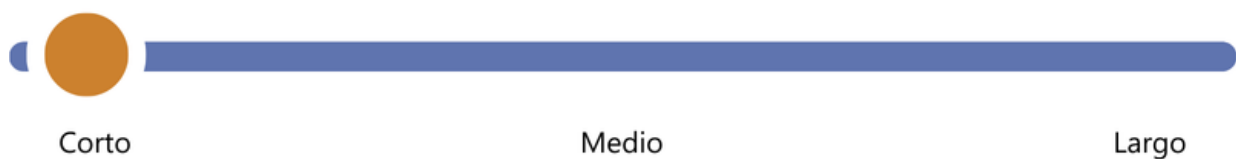
**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de eliminar los cuellos de botella descritos y eliminar el papel en los procesos de exportación e importación terrestre en el MERCOSUR, fueron acordadas en la reunión una serie de medidas:

- Exclusividad del control de los datos del MIC/DTA vía sistémica por parte de las aduanas, sin solicitar los documentos en papel. Para ello, deberán ser descritos procedimientos actualizados y difundidos entre todos los servidores.

Estas soluciones permiten la transmisión y control de forma sistémica, sin embargo, el CRT es actualmente un documento en papel, por lo que es necesario que sea desarrollada una herramienta que permita la generación del conocimiento de forma digital, cumpliendo con los requisitos previstos en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Esta herramienta, que deberá garantizar la integridad de la información, podrá ser desarrollada tanto por el sector privado, como por el sector público o de forma conjunta. Para ello, se propone llevar esta discusión en el marco de las reuniones existentes para la actualización del ATIT.



Además, se propone la posibilidad de que la Aduana acepte el documento electrónico para la carta de corrección, sin requerir el sellado y firmado del documento por parte de la Aduana de ZF, a través de una mejora en la comunicación interna entre aduanas. Por ejemplo: caso de Zona América y Zona Franca de Colonia que no requieren de nota de corrección. Estas Aduanas solo entregan el nuevo documento con la corrección directamente por e-mail.



**Involucrados:** Aduana





**Involucrados:** MTOP

17. Necesidad de enviar el número de patente del camión al MGAP con mucha anticipación.



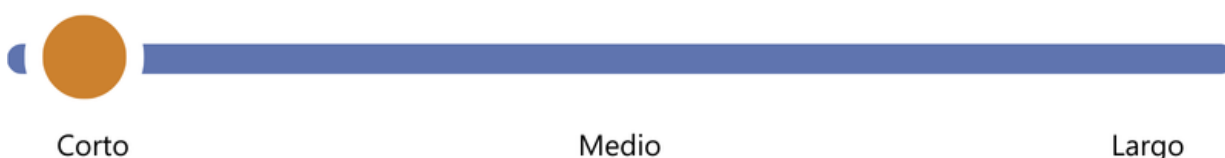
**Proceso:** Exportación

**Oportunidad de mejora:** El MGAP, en determinadas cargas, exige el envío de la patente/matricula con muchos días (pudiendo llegar a 5 días) de anticipación lo que hace casi inviable el proceso puesto que la empresa de transporte no sabe cuál vehículo de la flota estará disponible para ese viaje con tanta anticipación. Esto ocurre para la parte de industria del MGAP, por ejemplo, con productos como la leche en polvo.

Esto termina provocando que sea necesario dejar parado un camión y semirremolque durante días aguardando a que se pueda realizar la carga del mismo lo que impacta de forma directa en las empresas de transporte y, en algunos casos, puede llegar a imposibilitar el transporte de la carga por falta de camiones disponibles con el plazo exigido por el MGAP.

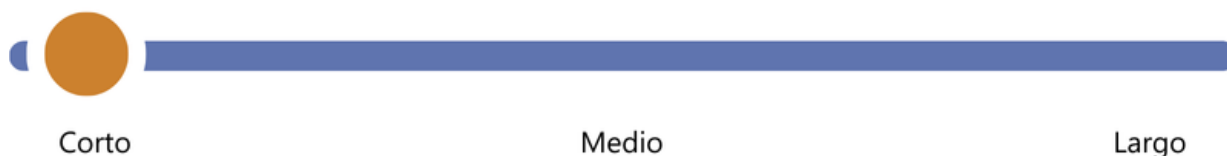
Además, cuando es necesaria la asociación de COTE (certificados oficiales de transferencia de importación) la patente del vehículo es obligatoria y tiene una validez muy corta, siendo necesario que sea realizado/solicitado dentro de las 48 horas previas a la carga del camión y caducando dentro de las 24 horas posteriores a la carga del vehículo. Estos tiempos no se ajustan a la realidad operativa del proceso.

**Propuesta de Solución:** Se propone la revisión de los plazos necesarios para informar los datos del camión por parte del MGAP. Una posibilidad es que se tomen los documentos mínimos necesarios para realizar los trámites, evitando el bloqueo de los transportes por exceso de información requerida. Además, es importante destacar que en el MIC ya se encuentran todos los datos necesarios para el transporte de la carga.

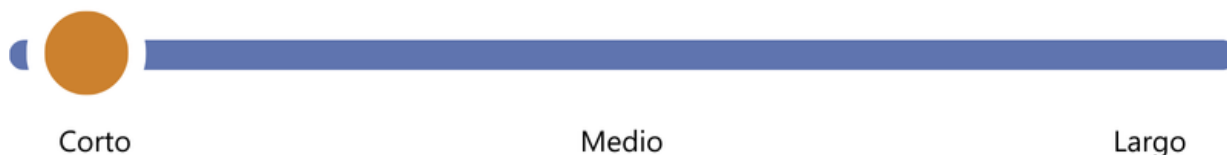


Como solución a corto plazo también se propone que el MGAP solo requiera la patente del semirremolque/zorra que es realmente quién va a llevar la carga.

Se propone la creación de un Grupo de Trabajo Interno en el MGAP que realizará una evaluación interna, con el servicio ganadero, de los requisitos exigidos para el transporte de las cargas en Uruguay.



Por último, será importante convocar una reunión nacional en el SCT-COF, donde está el MGAP, para evaluar esta temática de barreras sanitarias.



**Involucrados:** MGAP

### 18. Valor elevado de las multas aplicadas al transporte terrestre en el MERCOSUR

**Proceso:** Exportación/ Importación

**Oportunidad de mejora:** Las multas aplicadas a los transportistas son una preocupación significativa. En el MERCOSUR, los valores de estas multas son particularmente elevados y se imponen en dólares estadounidenses, lo cual agrava el impacto financiero sobre los transportistas y las empresas de transporte.

Las multas elevadas representan una carga financiera significativa para los transportistas. Esto se ve exacerbado por el hecho de que las multas se calculan y aplican en dólares, una moneda que puede fluctuar considerablemente en comparación con las monedas locales. Los altos costos asociados a estas multas pueden afectar la competitividad del sector del transporte terrestre, encareciendo el costo final de los bienes transportados y afectando negativamente las operaciones comerciales transfronterizas.

Los transportistas están sujetos al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que regula el transporte terrestre entre los países miembros del ALADI (Asociación Latinoamericana



de Integración). El ATIT establece un marco común para facilitar el comercio y la movilidad de mercancías por carretera. Sin embargo, el ALADI establece que cualquier aspecto no regulado explícitamente por el ATIT debe ser regido por la ley de tránsito interna de cada país. Esto crea un entorno regulatorio complejo y a veces incoherente, donde los transportistas deben cumplir con múltiples normativas que pueden ser contradictorias o excesivamente estrictas.

Además, es importante resaltar que el elevado costo de las multas puede llevar a un aumento en los costos operativos de las empresas de transporte, lo que a su vez puede traducirse en precios más altos para los consumidores finales.

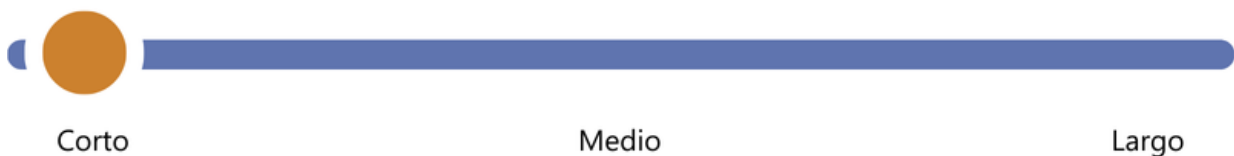
La incertidumbre y la variabilidad en las regulaciones y multas pueden generar ineficiencias operativas y aumentar los riesgos asociados al transporte terrestre.

**Propuesta de Solución:** Se propone realizar una revisión exhaustiva de las políticas de multas para alinearlas mejor con la realidad económica del comercio terrestre. Esto incluiría una evaluación de las multas en comparación con otros países de la región y una posible recalibración de los valores. Considerar la posibilidad de calcular y aplicar las multas en la moneda local (peso argentino) para mitigar el impacto de las fluctuaciones cambiarias.

Fomentar una mayor armonización entre las regulaciones del ATIT y las leyes de tránsito internas, para reducir las discrepancias y simplificar el cumplimiento normativo para los transportistas.

Es importante destacar que por parte de los países del MERCOSUR ya se está solicitando una reducción del 50% en el valor de las multas, argumentando que los costos actuales son desproporcionados y no reflejan la realidad económica del comercio terrestre. La reducción se justifica por la necesidad de aliviar la carga financiera sobre los transportistas y promover un entorno comercial más sostenible y competitivo.

En conclusión, abordar el problema del elevado valor de las multas en el transporte terrestre en MERCOSUR requiere un enfoque multifacético que considere ajustes en las políticas de multas, una mayor armonización regulatoria y el desarrollo de programas de apoyo e incentivos para los transportistas. Esto no solo aliviará la carga financiera sobre el sector, sino que también promoverá un entorno comercial más eficiente y competitivo.



**Involucrados:** Ministerio de Transportes y Aduanas del MERCOSUR

---

## CAPÍTULO 3

# **Sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras por punto de frontera**





## 2. Exigência de documentação adicional para solicitação de senha no recinto alfandegado gera demoras no processo.



**Processo:** Exportação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** No processo de entrada do caminhão na Multilog de Foz do Iguaçu, é necessário solicitar uma senha de acesso ao recinto alfandegado da empresa. Para obter essa senha, a Receita Federal estabelece que a empresa de transporte preencha as informações e documentos necessários no sistema Genius da Multilog. Essas informações são analisadas pelo órgão para verificar a conformidade da operação.

Destaca-se que devido à Multilog ser o maior porto seco em movimentação de carga da América Latina, a Receita Federal exige o preenchimento prévio dos documentos no sistema para mitigar riscos que possam comprometer a fluidez e a operação do recinto, como a entrada de caminhões com documentação pendente ou não emitida. Vale ressaltar que a documentação exigida pode variar conforme a aduana local, não havendo um padrão nacional do que pode ser solicitado pelo órgão.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado apontou que em Foz do Iguaçu havia a situação de pessoas sem vínculo empregatício ou responsabilidade sobre a carga que tinham acesso ao porto seco, pois não havia a identificação clara do despachante ou exportador responsável pela operação. Para resolver essa questão e aumentar a segurança do porto, a Receita Federal começou a exigir documentação adicional, que não está prevista em lei, para solicitar a senha de acesso ao porto, como o print da tela do RADAR<sup>5</sup>.

Nota-se que o processo de solicitação de senha em si já é burocrático, demandando que o transportador insira manualmente documentos no sistema da Multilog. A solicitação de documentação adicional pela Receita Federal apenas agrava a morosidade do processo, uma vez que o órgão possui acesso a diversos sistemas e documentos que poderiam ser utilizados para obter as informações necessárias. Por exemplo, no caso mencionado anteriormente sobre a identificação do despachante aduaneiro, a Receita poderia obter essa informação do sistema de Cadastro Aduaneiro - CAD, do qual o órgão é responsável, eliminando assim a necessidade de solicitar um print da tela do RADAR.

---

<sup>5</sup> O sistema RADAR (Registro e Rastreamento da Atuação dos Intervenientes Aduaneiros) é uma ferramenta da Receita Federal do Brasil que tem como objetivo controlar e monitorar as atividades relacionadas ao comércio exterior no país. Ele foi criado para gerenciar as atividades dos intervenientes aduaneiros, como importadores, exportadores, despachantes aduaneiros, transportadores e agentes de carga. O registro neste sistema é considerado o primeiro passo a se fazer para as empresas que têm intenção de importar e exportar no Brasil.





En caso de tránsito donde el camión no ingresa a la terminal de ANNP, no existe prestación de ninguno de los servicios descritos, consecuentemente no debería existir ese pago. El cobro sin prestación de servicio asociado es contrario a la facilitación del comercio y al tránsito de mercaderías, impactando la competitividad de los importadores paraguayos.

**Comentarios:** Sin propuesta identificada ya que existen negociaciones siendo realizadas en otros niveles. El sector privado se ha manifestado a través de sus gremios contrario a esta disposición y abogando por la efectiva implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio para que no existan cobros sin contraprestación de servicio. Por su parte ANNP, establece que están aplicando lo dispuesto por el Tribunal Superior de Justicia, siendo una práctica legal.

## 5. Infraestructura deficitaria en el puerto de ANNP en Ciudad del Este

**Proceso:** Importación

**País/es:** Paraguay

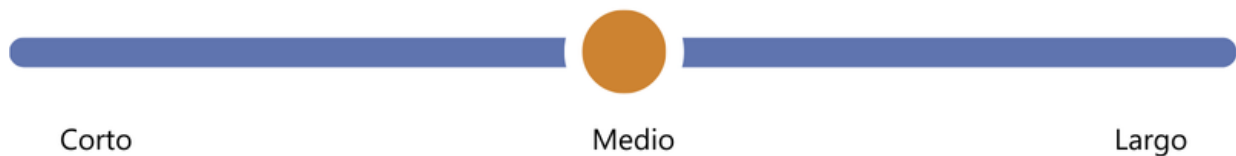
**Oportunidad de mejora:** Cuando los camiones son liberados para cruzar el Puente Internacional de la Amistad, las cargas que tienen como destino final Ciudad del Este deben ingresar al puerto administrado por ANNP para realizar el despacho y la nacionalización de la carga. Este puerto posee tres estacionamientos en un terreno en desnivel, donde los camiones se estacionan de forma libre conforme entran. De esta forma, se generan una serie de inconvenientes:

- Existe una ocupación del espacio de forma desordenada lo que genera que el puerto se llene más rápido, impidiendo la salida de camiones de Brasil o teniendo que derivar camiones a Campestre;
- Falta de información por parte de ANNP de donde se encuentran los camiones;
- No existen estacionamientos específicos para carga viva, carga peligrosa, refrigerada estando todos juntos los camiones en el patio;
- Dificultad para localizar a los camiones para la entrega de documentos para realizar el despacho y para realizar las inspecciones. Es imprescindible que el auxiliar del despachante llame al camión y acompañe a los Vistas hasta el camión;
- Dificultad para desplazar los camiones hasta los andenes de inspección, lo que lleva que las mismas se realicen en cualquier lugar dificultando la operación y pudiendo ser dañada la carga;
- Falta de control sobre la entrada de personas a la zona primaria aduanera, siendo prestados todo tipo de servicio y generando riesgos para mercaderías bajo control aduanero.

La falta de orden e infraestructura impacta negativamente las operaciones, poniendo en riesgo las cargas y generando demoras en el proceso.



**Propuesta de Solución a los problemas 4 y 5:** En vistas del inminente uso del nuevo puente y de que será utilizado un nuevo puerto, se propone que estos desafíos sean considerados para la planificación de la infraestructura y de los procedimientos. Es importante dar un tratamiento y sectorización en el estacionamiento por tipo de carga, orden para el estacionamiento, andenes de inspección de fácil acceso y facilidad tanto para la entrada como para la salida de los camiones. A la vez, es fundamental el control del ingreso y egreso de personas, para que solo aquellas autorizadas tengan acceso a la Zona Primaria Aduanera.



**Involucrados:** ANNP

6. **Informaciones sistémicas no reflejan la operación en los casos que se derivan cargas a Campestre**

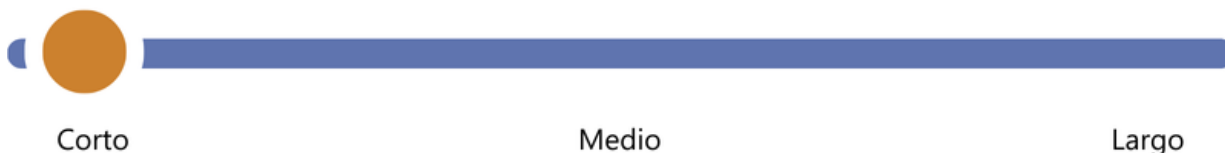


**Proceso:** Importación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Cuando el puerto administrado por ANNP en Ciudad del Este está lleno, a partir de un acuerdo con el Puerto Campestre, las cargas son derivadas a este para realizar los controles correspondientes. En estos casos, la destinación de la importación en el sistema no es alterada lo que lleva a que el camión deba ingresar a Campestre, entregar los documentos al despachante de aduanas que debe presentarlos físicamente a las autoridades aduaneras que se encuentran en el puerto de ANNP, donde se libera el camión y después llevarlo nuevamente al puerto donde efectivamente se encuentra el camión. En el caso que se desee realizar una inspección física es necesario trasladar al Vista desde ANNP hasta Campestre para realizar la misma. Esta situación deja en evidencia una falla de control ya que a partir de las informaciones que constan en el sistema no se ve reflejada efectivamente el local donde se encuentra la carga.

**Propuesta de Solución:** La Aduana de Paraguay ya está en proceso de reglamentar el traslado de PIA con depósito Puerto Campestre, con lo cual esto permitirá que el sistema refleje la realidad de las operaciones, eliminando la necesidad de realizar procedimientos en ambos locales y también eliminando el traslado de personas entre estos establecimientos.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay, ANNP y Puerto Campestre

### 7. Congestión en el cruce impacta el comercio

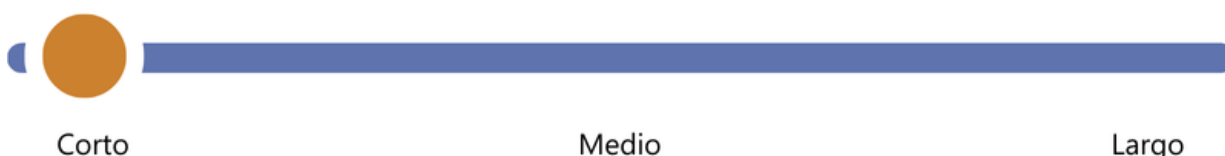


**Proceso:** Exportación Brasil/ Importación Paraguay

**País/es:** Brasil y Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Debido a las restricciones existentes para el cruce de camiones de Foz a Ciudad del Este, es realizado de forma constante un monitoreo de la capacidad del Puerto de ANNP. Esto se debe a que el puerto se encuentra a la salida del puente, con lo que, si se liberan camiones de Brasil y no pueden ingresar a ANNP, el puente queda trabado impactando no solo el comercio bilateral sino también el tránsito urbano entre ambas ciudades. Es por ello, que existe un acuerdo de ANNP para poder derivar carga a Campestre cuando no es posible recibirla más en sus instalaciones. Dadas las situaciones anteriormente mencionadas respecto a la falta de organización del patio para el estacionamiento de los vehículos, esta situación sucede con cierta frecuencia, sin embargo, el proceso para iniciar la derivación de carga no es expedito, ya que ANNP debe avisar a la aduana, lo que lleva a generar congestión en el puente. Es por ello, que Multilog también realiza un monitoreo del puente y no libera las cargas hasta que los camiones puedan efectivamente cruzar. Esta situación genera un cuello de botella en el proceso, impactando negativamente la operación y la logística.

**Propuesta de Solución:** La propuesta de solución ante esta situación surgió a partir de la predisposición de los representantes tanto de ANNP como de Multilog y de las aduanas de ambos países de realizar una mesa de trabajo en corto plazo con el objetivo de identificar un mecanismo de coordinación que permita a todos los involucrados tener un monitoreo de la situación eficiente y realizar la derivación de carga antes que se generen problemas de congestión en el puente.



**Involucrados:** ANNP, Multilog, Aduana de Paraguay, Aduana do Brasil y Puerto Campestre

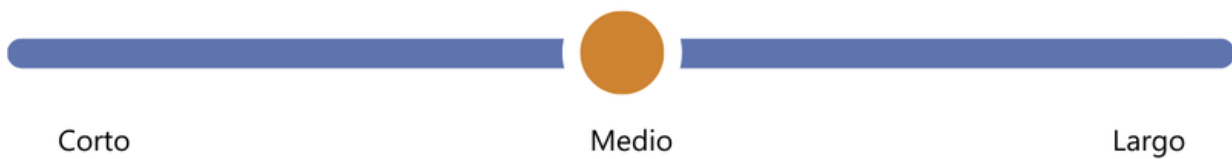


autorización previa, puede estar sujeta a una inspección física de la mercadería para que se permita el ingreso. De esta forma, cuando las mercaderías se encuentran en el puerto, el auxiliar del despachante se dirige hasta el organismo, presenta los documentos del despacho, autorización y Manifiesto y las autoridades deciden si realizarán una inspección de la carga, realizarán una verificación de la etiqueta o si tomarán una muestra. Para todos estos casos, se labra un acta que queda en posesión de SENAVE. Fue relatado por el sector privado una serie de dificultades vinculadas al procedimiento de toma y análisis de muestras:

- En el caso que se toma una muestra, el inspector debe entregar el comprobante de la toma de muestra, el cual debe ser presentado por el despachante al importador. Fue relatado por el sector privado que los comprobantes no son entregados por parte de los inspectores de forma automática, lo que lleva a que los auxiliares deban entrar diversas veces en contacto con el organismo para obtener el comprobante.
- El proceso de análisis de las muestras puede demorar hasta 3 meses, que, si bien no impacta en carga parada en los puertos pagando almacenaje, si impacta con cargas paradas en Stock o riesgos sanitarios en los casos que se autoriza su uso sin el resultado final de la muestra.
- Las muestras que son retiradas pueden volver al importador, el cual muchas veces con mercaderías de alto valor así lo requiere. Para solicitar la devolución de las muestras es necesario hacer un seguimiento del proceso de análisis a partir de la factura que se emite cobrando el análisis. No existe ningún aviso por parte de SENAVE sobre el procedimiento lo que demanda realizar un seguimiento del proceso de forma constante hasta obtenerlas nuevamente.
- Las muestras solo se pueden retirar de SENAVE en el mismo local de donde se extrajeron, presentando el comprobante de toma de muestra en papel. El registro realizado por sistema de SENAVE no permite identificar al despachante para realizar la entrega por lo que es necesario mantener el comprobante hasta la conclusión del proceso de análisis.

**Propuesta de Solución:** La propuesta de solución para una gestión coordinada de los organismos de frontera dentro de Paraguay es crear un mecanismo que permita informar a todos los involucrados de las inspecciones que se deben realizar, viabilizando la coordinación para realizarlas de forma conjunta. Este mecanismo debe ser establecido formalmente por las entidades responsables por el control, por lo que se propone llevar esta discusión al Comité Nacional de Facilitación del Comercio. Se sugiere identificar buenas prácticas regionales que permitan aprovechar las informaciones obtenidas por otros organismos, como por ejemplo de Brasil que en Foz do Iguazú cuando la carga es fitosanitaria, el control se realiza a partir del Scanner y lacre del MAPA, siendo aceptada por la Aduana la verificación realizada por los fiscales del Ministerio de Agricultura.





**Involucrados:** Aduana de Paraguay y Órganos de control de frontera

10. Cobros indebidos en la presentación de documentos del despacho

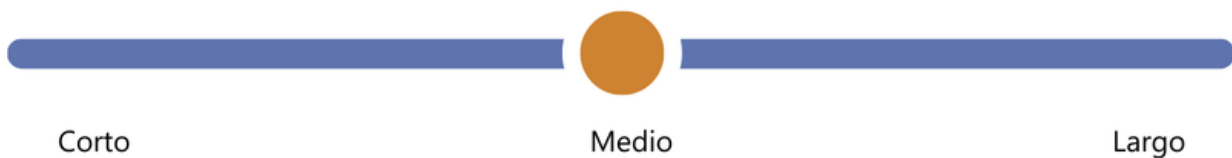


**Proceso:** Exportación

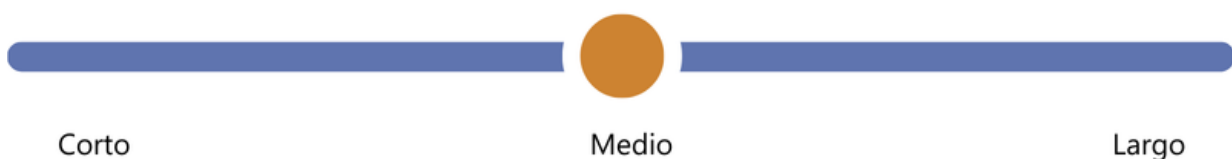
**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** La presentación de los documentos del despacho en Registro demanda que los auxiliares de los despachantes entren en contacto con los servidores de aduana. Este contacto ha generado prácticas que encarecen la operación, ofreciendo agilización o simplemente la recepción de los documentos a cambio de dinero. Si bien no existe un procedimiento formal que encuadre esta práctica, es conocida por todos los operadores, siendo este valor considerado para realizar cualquier despacho. Esta situación mencionada en las reuniones fue identificada también en el *Time Release Study*.

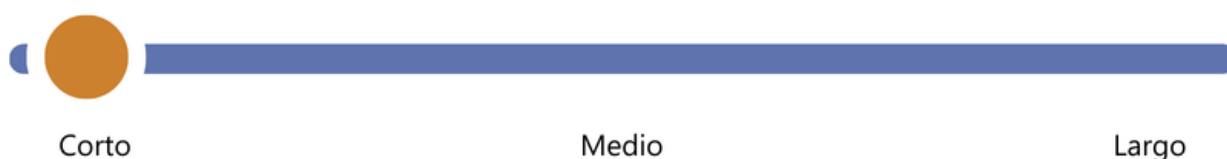
**Propuesta de Solución:** Tanto los representantes de aduana cuanto los del sector privado concordaron que todo contacto entre funcionarios públicos y el sector privado puede generar desviaciones de conducta. En este sentido, la eliminación de documentos en papel del proceso es una forma de evitar los contactos. Se propuso realizar una revisión normativa en primera instancia para identificar donde consta la necesidad de presentar documentos en papel que en la actualidad son digitales (Factura, Remisión, Despacho, Mandato), para actualizar la misma y establecer el medio digital como único posible.



A partir de esto, se debe actualizar el procedimiento y capacitar a los servidores de la Aduana para que no se soliciten estos documentos en papel.



Por último, realizar una campaña de difusión con el sector privado de los Canales existentes para denuncias de prácticas corruptas, resguardando la identidad de los denunciantes, para que sean tomadas medidas correctivas por las autoridades aduaneras.



**involucrados:** Aduana de Paraguay

### 11. Tasa cobrada por DINATRAM para que los camiones crucen en horario habilitado

**Proceso:** Exportación

**País/es:** Paraguay



**Oportunidad de mejora:** Para que los camiones puedan salir del puerto y atravesar el puente con destino Brasil, deben obtener las firmas del MIC/DTA tanto de Aduana como de DINATRAM. Para realizar este procedimiento, el agente de carga debe dirigirse hasta la oficina del organismo con el MIC/DTA y solicitar a los servidores la firma. Para obtener dicha firma, se cobra una tasa de Gs. 10.000, bajo el concepto de horario extraordinario. Dicho cobro está previsto en la Resolución del Consejo N.º 471/08 Por la cual se establece el canon de medio jornal mínimo diario para actividades diversas no especificadas en la capital de la República, en concepto de cobro por atención en horario extraordinario en la División de Control en Puestos de Frontera de Ciudad del Este, dependiente de la Dirección de Transporte Terrestre de la DINATRAM. Los representantes del sector privado identificaron una serie de desafíos vinculados a este cobro:

- La tasa es cobrada en 100% de los casos, independientemente del horario y sin entrega del comprobante;
- En esta frontera existe una restricción de horario de cruce, lo que lleva a que gran parte de las operaciones se realicen fuera del horario MERCOSUR;
- No existe este cobro por organismos homólogos en el MERCOSUR por la misma tarea, adicionando costos tan sólo para el sector privado paraguayo.

**Propuesta de Solución:** Dado que existe el Subgrupo de Trabajo N.º 5; Transportes del MERCOSUR, se propone que sea posible discutir esta situación en el marco de este, con el objetivo de analizar e idealmente eliminar el cobro de dicha tasa. Se propone verificar la posibilidad de extender el horario a 24h en el MERCOSUR, considerando el accionar de los organismos fiscalizadores.



**Involucrados:** DINATRAN

### 12. Restricción de horario de cruce genera filas de camiones fuera de los puertos sin infraestructura



**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Brasil

**País/es:** Paraguay y Brasil

**Oportunidad de mejora:** El Puente Internacional de la Amistad, que conecta a Foz do Iguaçu con Ciudad del Este, es destinado al tránsito tanto de locales, turistas y carga. Debido a la congestión existente, existen acuerdos que establecieron un horario de cruce de camiones de carga. Respetando dicho horario, los puertos paraguayos en Ciudad del Este comienzan a liberar a los camiones a partir de las 16:30 y estos se dirigen en dirección al puente, estacionando a un lado de la ruta. Esta situación, además de impactar el tránsito regional y vecinal, también representa un problema para los exportadores y prestadores de servicios paraguayos por diversos motivos, entre ellos: riesgo de carga en tránsito estar fuera de los recintos aduaneros esperando para cruzar, demoras para el cruce, necesidad de habilitar horarios extraordinarios de servidores, falta de infraestructura para choferes, estacionamiento sin consideración de tipo de carga (peligrosa, viva, perecible) etc.

### 13. Los camiones vacíos tienen dificultades para cruzar, pudiendo demorar más de 48h



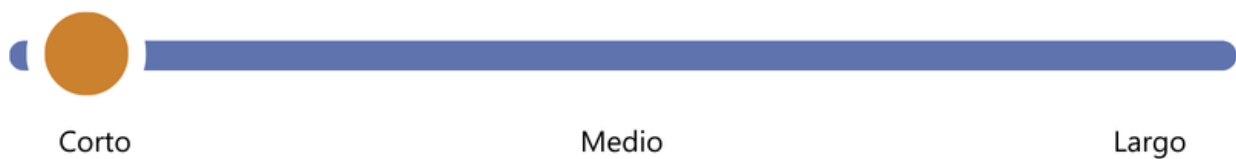
**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Brasil

**País/es:** Paraguay y Brasil

**Oportunidad de mejora:** Para que los camiones vacíos, que deben retornar a Brasil, existen restricciones de cruce más restrictas en términos de horarios, ya que los mismos solo pueden cruzar a partir de la media noche hasta las 6am, siempre que todos los camiones cargados hayan pasado. Estos camiones deben pasar por el Scanner de la RFB en suelo brasilero y es por ello que existe una restricción para su cruce. En los casos en que existe un gran flujo de carga de exportación, la prioridad es para los camiones llenos, por lo que estos camiones pueden demorar más de 48 horas para cruzar. De esta forma, los camiones se estacionan al lado de la ruta sin ninguna infraestructura disponible para aseo o abrigo, quedando expuestos a situaciones de inseguridad y sin previsión de cruce. El estacionamiento de los camiones al costado de la ruta se realiza de forma desorganizada, a medida que se liberan los camiones, estando en la misma

fila camiones llenos y vacíos, generando demora en las operaciones, problemas de seguridad vial y confusiones entre los prestadores de servicios.

**Propuesta de Solución a los problemas 12 y 13:** La propuesta de solución para descongestionar el tránsito en el puente, disminuir las filas y favorecer el retorno de camiones vacíos discutida fue analizar de forma bilateral entre las aduanas los requerimientos y necesidades de control para que los camiones vacíos usen el puente nuevo de Presidente Franco. Siendo que los camiones vacíos son controlados en suelo brasilero para garantizar que no se estén cometiendo ilícitos, esto demanda un trabajo entre ambas Aduanas. La aduana de Paraguay está dispuesta a asumir la responsabilidad de control en la cabecera de Paraguay sobre camiones vacíos y los riesgos que existen, así como ofrecer de forma provisoria un espacio para que un representante de la RFB de Brasil pueda controlar los camiones vacíos. De forma complementar, fue propuesto que sea incorporado el sector privado, que opera en la región con transporte de carga, en las discusiones para auxiliar con la identificación de la situación actual y para que las soluciones sean adherentes a las necesidades de los prestadores de servicio. Esta solución no resuelve el problema de raíz, ya que el mismo será solucionado con la habilitación para el transporte de carga en el puente nuevo que está siendo finalizado.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay y Aduana de Brasil

#### 14. Cuello de botella generado por la firma del MIC/DTA en Brasil por parte de la Aduana paraguaya

**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Brasil

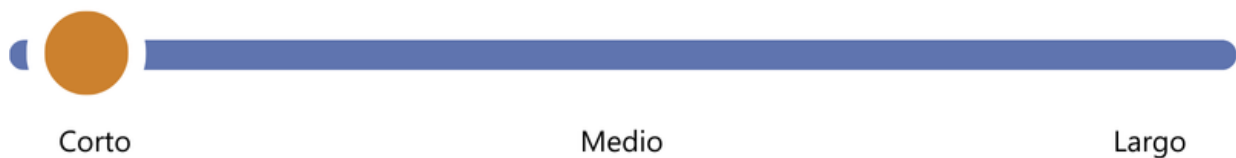
**País/es:** Paraguay y Brasil



**Oportunidad de mejora:** Cuando los camiones cargados salen de los puertos para atravesar el Puente Internacional de la Amistad, existe una casilla del lado paraguayo donde el transportista facilita una copia del MIC/DTA y a partir del número de este, se registra en el Sistema SOFIA la Partida (PATAI) del país, sin embargo, no es firmado el documento y devuelto al chofer. Concluida esa parada, el camión puede seguir su tránsito hasta ingresar en el Recinto de Multilog del lado brasilero. La Aduana de Paraguay tiene presencia física dentro de Multilog, y en el caso de la exportación paraguaya, son firmados los MIC/DTA en papel, siendo esta una intervención en el documento que respalda la conclusión del tránsito. La firma de estos documentos es necesaria para vincular el MIC/DTA al despacho de importación en Brasil y así liberar la tercera vía de este que recibe por primera vez la intervención de la aduana del país de

destino, de acuerdo con lo establecido en la Instrucción Normativa DPRF 56/91. El procedimiento para que se obtengan estas firmas, es que Multilog recepcione los MIC/DTA y los lleve hasta donde se encuentra la Aduana de Paraguay y ahí se debe aguardar hasta obtener las firmas y sellos correspondientes. Fue mencionado por el sector privado brasilero que existen demoras para obtención de las firmas del MIC/DTA. La falta de integración de Brasil al SINTIA y la imposibilidad de verificar las intervenciones del documento de forma electrónica, genera un cuello de botella, donde un Canal Verde en una importación en Brasil que podría salir en 5 minutos, puede demorar más de dos horas para obtención del documento firmado.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de fomentar el intercambio de información y la gestión coordinada de las fronteras, en Vistas de que la continuidad de la operación no demande un sello y firma, para que de esta forma se pueda dar lugar a los controles brasileños, se propone que en el corto plazo se cambie el procedimiento y se considere el sello de la Aduana de Brasil como confirmación de llegada. De esta forma, es posible cerrar la operación para los controles de la Aduana de Paraguay sin generar un cuello de botella en el proceso. Para que esta información sea enviada entre las administraciones aduaneras, deberá ser realizado un acuerdo para el envío de los MIC/DTA. Multilog ofreció crear un usuario para la Aduana de Paraguay que permita visualizar en su sistema todos los camiones que efectivamente han ingresado en el puerto. Esta solución es una propuesta de corto plazo, ya que se encuentra en proceso la adhesión de Brasil a SINTIA, con lo cual el documento en papel no debería ser necesario para los controles de las administraciones aduaneras y si los estados registrados en el mismo.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay y Receita Federal do Brasil

### 15. Restricción de accionar conjunto SENAVE-MAPA a cierta categoría de productos

**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Brasil

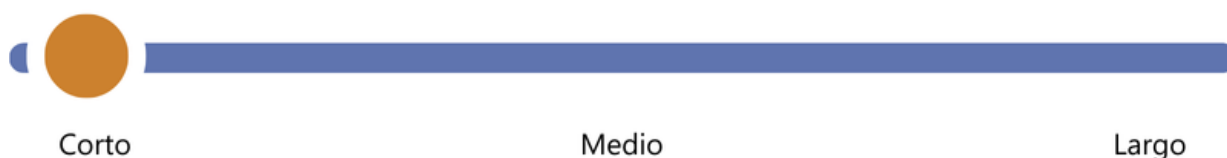
**País/es:** Paraguay y Brasil

**Oportunidad de mejora:** Para el caso de las exportaciones de Paraguay con destino a Brasil, existe un accionar coordinado del SENAVE y MAPA para inspeccionar graneles. De esta forma, servidores públicos de ambos organismos trabajan en el ACI, agilizando las operaciones en dicha frontera. Si bien el sector privado considera este accionar conjunto un trabajo excelente que debería replicarse a todas las fronteras, también considera que debería ampliarse el acuerdo para que sean inspeccionadas la totalidad de las mercaderías controladas por el MAPA,



considerando también los embalajes de madera. La integración de todas las inspecciones es una oportunidad para agilizar aún más los procesos.

**Propuesta de Solución:** La propuesta acordada fue evaluar la posibilidad de ampliar las atribuciones del equipo de MAPA que se encuentra en Paraguay para que el control total de productos y embalajes sea realizado en el ACI. Para ello, deberán ser evaluados los requisitos de infraestructura y normativos. Adicionalmente, se debería considerar el sistema que será utilizado para seleccionar las cargas, ya que en la actualidad el MAPA utiliza el sistema Genius de Multilog. Es importante mencionar que en lo que respecta a la inspección de embalaje de madera, se encuentra en fase final de desarrollo por parte del MAPA, con lo que se facilita la inspección en territorio paraguayo. Esta propuesta debe ser considerada para que los terminales portuarios que vayan a actuar en el nuevo puente ya incorporen los requerimientos necesarios. Si bien fue mencionado que existen negociaciones internacionales que definirán el funcionamiento del nuevo puente, se refuerza la importancia de incorporar de forma estructurada la opinión del sector privado para el funcionamiento del nuevo puente.



**Involucrados:** MAPA, SENAVE

## 16. Entrada desnecessária de cargas que não precisam de verificação do MAPA no porto

**Proceso:** Importação

**País/es:** Brasil



**Oportunidade de melhoria:** O processo de entrada no terminal portuário está enfrentando desafios significativos devido aos procedimentos atuais de controle de carga, mesmo para os trânsitos que não requerem verificação do MAPA. Para mitigar o risco de infestação, garantindo que os importadores não usem a desculpa de falta de inspeção do MAPA para serem automaticamente liberados no primeiro ponto de fronteira (Foz do Iguaçu), todos os caminhões são obrigados a passar pelo Multilog.

Anteriormente, havia casos em que os caminhões alegavam não possuir a inspeção e seguiam direto até o local do importador no Brasil, liberando na zona secundária, aumentando consideravelmente o risco de disseminação de pragas. Sendo assim, o setor privado relatou que todas as cargas, independentemente da necessidade de controle do MAPA, são obrigadas a entrar no porto seco para realizar os procedimentos de verificação. Mesmo quando se trata de







## FRONTERA: Gualeguaychú (Argentina) y Fray Bentos (Uruguay)

### 1. Falta de infraestructura adecuada en el punto de frontera de Fray Bentos

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay y Argentina



**Oportunidad de mejora:** Un importante cuello de botella en la frontera entre Fray Bentos y Gualeguaychú radica en la falta de infraestructura adecuada en el punto de control del comercio exterior del lado uruguayo para atender las necesidades de los transportistas. Esta carencia se manifiesta en la ausencia de espacio para atender las necesidades básicas de los transportistas que afecta directamente la eficiencia y comodidad de las operaciones comerciales en la frontera. Esta limitación puede tener diversas implicaciones negativas:

1. Falta de infraestructura en Gualeguaychú, para cargas peligrosas: Se tiene que ir a Buenos Aires para hacer el depósito fiscal, si se tiene un producto químico, por ejemplo. Además, es importante tener en cuenta que hay muchas pymes que no tienen aduana domiciliaria.
2. Falta de pavimentación en el área de carga de Fray Bentos. Durante la época de lluvias, el área se convierte en barro, complicando tanto el acceso como las operaciones logísticas para el sector público y privado.
3. Falta de división 24h, entre transporte de carga y turismo, en los trámites migratorios: Existe una falta de división del flujo de migración de los puestos argentinos, en Fray Bento, entre Turistas y comercio exterior. Migración de Argentina atiende al transporte de carga en el área de carga de 09h00 a 17h00, aunque sigue siendo necesario bajar del camión y realizar el trámite de forma presencial. Sin embargo, entre las 17h00 y las 09h00 la situación se complica puesto que no hay servicio de migración en la zona de carga, siendo necesario que el transportador se desplace hasta la zona de atención a la migración del turista.
4. Estacionamiento insuficiente: La falta de espacio adecuado para estacionamiento dificulta que los transportistas encuentren lugares seguros y convenientes para detenerse mientras realizan los trámites aduaneros.
5. Áreas de descanso limitadas: Los transportistas necesitan espacios donde puedan descansar mientras esperan la realización de trámites o la carga y descarga de mercancías. La falta de áreas de descanso adecuadas aumenta el riesgo de accidentes y afecta su bienestar general.
6. Instalaciones sanitarias deficientes: La ausencia de baños y otras instalaciones sanitarias adecuadas puede representar un problema significativo para los transportistas que pasan largas horas en la frontera.

## 2. Falta implementación efectiva del área de control integrado en Gualeguaychú-Fray Bentos



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Uruguay



**Oportunidad de mejora:** Falta implementación efectiva del área de control integrado en Gualeguaychú-Fray Bentos. Aunque inicialmente se proyectó que el control integrado estaría del lado uruguayo, con servidores argentinos operando desde allí, la realidad actual es diferente. Actualmente, el control se realiza principalmente desde el lado argentino, donde se encuentra el antiguo obrador del puente. La idea original de establecer un cruce integrado buscaba evitar controles duplicados y mejorar la eficiencia operativa. Sin embargo, la falta de ejecución del ACI, con las autoridades argentinas operando predominantemente desde su lado de la frontera, ha generado una situación compleja impactando las operaciones y generando demoras en los procesos.

## 3. Infraestructura del terminal/obrador es precaria y no atiende la realidad operacional



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La infraestructura en el obrador, previamente utilizado por los trabajadores que construyeron el puente en Gualeguaychú, presenta un desafío significativo para las operaciones aduaneras actuales. Este espacio, ahora funcionando como terminal, carece de las instalaciones necesarias para el manejo adecuado de los camiones. En lugar de contar con un patio adecuado, los transportistas y autoridades deben operar en el antiguo obrador, lo cual es inadecuado para las necesidades como se expone a continuación:

- Falta de pavimentación en los alrededores del obrador. Durante la época de lluvias, el área se convierte en barro, complicando tanto el acceso como las operaciones logísticas para el sector público y privado.
- Al llegar a esta terminal, los camiones deben presentar su documentación en un entorno que no está preparado para realizar inspecciones físicas ni para ofrecer un estacionamiento seguro para los vehículos, ya que no existen cámaras de seguridad.
- Los camiones deben estacionar a 300-400 metros de la entrada a la zona primaria aduanera, lo que es particularmente problemático en condiciones climáticas desfavorables, considerando que los choferes deben entregar sus documentos de forma presencial.
- Adicionalmente, no existen filas exclusivas para los transportistas de carga internacional, los vehículos particulares y los camiones con carga entran en la misma

fila lo que resulta en una congestión significativa en ciertos momentos debido al flujo de tráfico en la región.

- En el caso de carga peligrosa hay una falta de infraestructura adecuada para el manejo de este tipo de carga. A pesar de la necesidad de procedimientos diferenciados y medidas de seguridad adicionales para estos vehículos, la carencia de un lugar designado los obliga a estacionarse junto con los demás camiones.
- Adicionalmente, no es posible realizar operaciones aduaneras durante la noche, a pesar de contar con la habilitación necesaria. La zona primaria carece de la estructura mínima requerida, lo que dificulta trabajar más allá de las 20 horas.

Es importante resaltar que el crecimiento exponencial del flujo de camiones en comparación con la capacidad proyectada del Área de Control Integrado (ACI) es otro aspecto crítico del desafío. Inicialmente, hace 40 años, se proyectó que el ACI manejaría 150 camiones, pero en la actualidad llegan hasta 400 camiones diariamente, y durante la pandemia, el número superó los 800 camiones en algunos días. Esta discrepancia entre la capacidad planificada y la demanda real genera problemas logísticos significativos y aumenta los costos operativos para todas las partes involucradas.

#### 4. Ausencia de una entrada controlada y delimitada a la Zona Primaria en el terminal/obrador



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La ausencia de una entrada a la zona primaria constituye un desafío significativo en las operaciones aduaneras. Los camiones se ven obligados a formar filas en la ruta hasta llegar al obrador, lo que no solo genera congestión de tráfico, sino que también expone la carga a riesgos de seguridad. La falta de infraestructura adecuada para la entrada a la zona primaria resulta en una falta de seguridad para la carga, ya que el espacio es abierto y vulnerable. Además, el área designada para la detención de camiones por situaciones de contrabando es limitada y solo está protegida por un alambrado. Este sistema de funcionamiento, controlado por la Gendarmería, carece de una supervisión efectiva y genera incertidumbre sobre el control de lo que entra y sale de la zona aduanera, dependiendo únicamente de la cantidad de camiones en fila.

#### 5. Falta de infraestructura apropiada para la inspección de carga consolidada



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** En el caso de carga consolidada, la exigencia de inspección para una de las cargas impacta negativamente en los tiempos y costos de las demás, ya que no es posible retirar la carga que ha sido requerida en el punto de frontera debido a la falta de infraestructura adecuada. Esta situación tiene un alto impacto en las pequeñas y medianas empresas (PYMES) que suelen utilizar el servicio de carga consolidada para enviar sus mercancías. Es importante destacar que los consolidados son especialmente relevantes en el caso de las cargas provenientes de Argentina, en comparación con las que provienen de Brasil. Esta limitación afecta la eficiencia y competitividad de las PYMES, que enfrentan mayores costos y retrasos en sus operaciones comerciales.

## 6. Oficinas de aduana argentina y SENASA físicamente en lados opuestos de la frontera

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Actualmente se presenta un desafío logístico y operativo debido a la falta de integración completa entre las oficinas de aduana argentina y SENASA siendo que estos organismos están en lados del puente internacional entre Argentina y Uruguay. La oficina de la aduana está en el lado argentino, el control de SENASA se realiza del lado uruguayo, lo que no sigue un protocolo estandarizado. Esta discrepancia se agrava ya que en el caso de una inspección es necesario buscar al inspector de SENASA en Fray Bentos para realizar la inspección en Gualeguaychú, lo que añade complejidad y retrasos al proceso. La ubicación física de la oficina sanitaria en el lado uruguayo y la necesidad de solicitar al inspector que cruce el puente para realizar la inspección contribuyen a la complejidad logística y operativa de las operaciones en la zona fronteriza, por ejemplo, Si la carga llega después que el inspector cruzó (aproximadamente 10h00 am), es necesario solicitar que retorne al lado argentino para realizar la inspección.

**Propuesta de solución para las oportunidades de mejora 2, 3, 4, 5 y 6:** Considerando los desafíos identificados en el punto de frontera, especialmente en cuanto a la infraestructura precaria y la falta de seguridad, se propone la implementación de una serie de medidas teniendo en cuenta que Fray Bentos ya tiene una empresa que ha ganado la licitación para el desarrollo del ACI, para mejorar la situación y garantizar un flujo más eficiente y seguro de la carga:

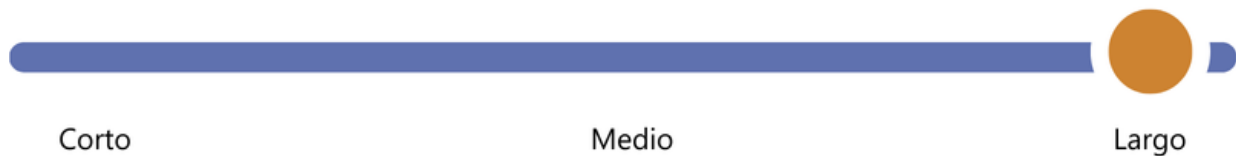
1. Construcción de infraestructura adecuada: se debería priorizar la construcción de instalaciones adecuadas que cumplan con los estándares necesarios para el procesamiento eficiente de la carga. Esto incluiría la creación de un área de control integrado adecuadamente equipada, con instalaciones para el procesamiento de documentos, zonas de inspección, y áreas de estacionamiento amplias y seguras para los camiones.
2. Mejora de los servicios para los transportistas: Se deben establecer áreas de descanso equipadas con servicios sanitarios y facilidades para comer, así como zonas de espera



cómodas para los conductores. Estas medidas mejorarán las condiciones para los transportistas que deben permanecer en el punto de frontera durante largos períodos de tiempo, contribuyendo a su bienestar y comodidad.

3. Implementación de medidas de seguridad: Es crucial implementar medidas de seguridad efectivas para proteger tanto la carga como a los trabajadores y transportistas en el área de control integrado. Esto puede incluir la instalación de sistemas de videovigilancia y la implementación de controles de acceso adecuados para prevenir la intrusión no autorizada.
4. Participación de todas las partes interesadas: Es fundamental involucrar a todas las partes interesadas en el diseño e implementación de estas soluciones. Esto incluye a las autoridades locales, operadores de transporte, asociaciones de camioneros, y otros actores relevantes. La colaboración entre estas partes garantizará que las soluciones propuestas sean efectivas, aceptadas y sostenibles a largo plazo.

En resumen, la mejora de la infraestructura y los servicios en el área de control integrado, junto con la implementación de medidas de seguridad adecuadas y la participación de todas las partes interesadas, contribuirá significativamente a superar los desafíos actuales en el punto de frontera y garantizar un proceso más eficiente y seguro para el comercio de carga.



**Involucrados:** Ministerio de Defensa de Uruguay, Empresa responsable por la licitación del ACI, Organismos de control de Argentina y Uruguay

### 7. Condiciones deficientes de los tramos de la ruta provincial 136 para llegar a la zona primaria de Gualeguaychú

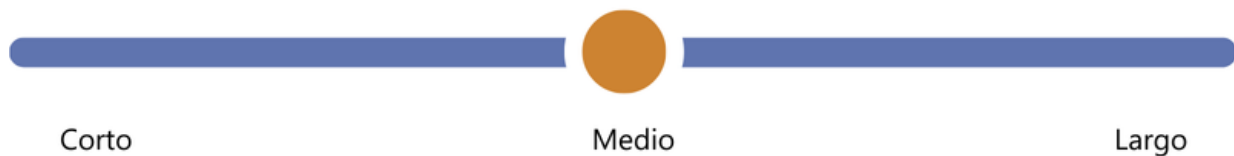


**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Actualmente se observan condiciones deficientes de los tramos de la ruta provincial 136 antes de llegar a la zona primaria en Gualeguaychú. Estas vías, que abarcan aproximadamente 20 a 30 kilómetros, están en un estado de deterioro significativo, lo que repercute directamente en el tiempo requerido para completar las operaciones de transporte. La falta de adecuadas condiciones viales dificulta el desplazamiento eficiente de los vehículos de carga que se dirigen hacia la zona primaria, lo que resulta en retrasos y demoras en el proceso. La infraestructura vial en mal estado puede causar daños a los vehículos y equipos, aumentando los costos operativos para los transportistas y generando un impacto negativo en la cadena logística en su conjunto.

**Propuesta de solución:** Para abordar el desafío de las deficientes condiciones de los tramos de la ruta provincial antes de llegar a la zona primaria en Gualeguaychú, es crucial desarrollar una propuesta de solución que involucre a Vialidad Nacional. Se debe realizar una evaluación exhaustiva del estado actual de los tramos de la ruta provincial 136 en colaboración con Vialidad y otros organismos relevantes y se deberá desarrollar un plan integral de mantenimiento vial que aborde tanto las necesidades de reparación a corto plazo como las medidas de mantenimiento preventivo a largo plazo.



**Involucrados:** Vialidad Nacional

#### 8. Falta de coordinación entre los horarios de los organismos de control argentinos

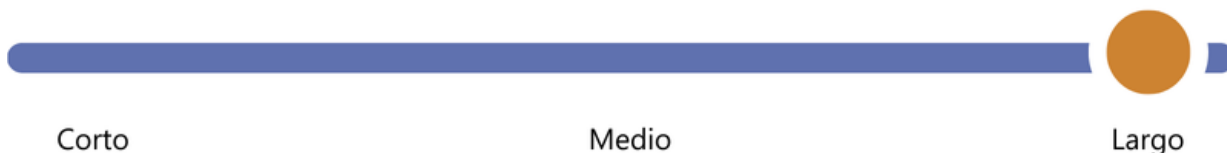
**Proceso:** Importación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** Actualmente se observa una falta de coordinación entre los organismos de control argentinos en Gualeguaychú, esta situación está generando problemas operativos. Uno de los principales desafíos radica en los horarios de funcionamiento dispares entre SENASA y la aduana, lo que dificulta la sincronización de las actividades y la firma de documentos necesarios para la liberación de las cargas, en el caso de la Aduana tienen el horario de 7h a 19h de lunes a viernes y en el caso de SENASA inician a las 9h. Por ejemplo, SENASA y la aduana tienen horarios diferentes de intervención y de firma de documentos, lo que crea una discrepancia en los procesos. Esta falta de alineación en los horarios genera en algunos casos retrasos en la liberación de las mercancías. Se observa una falta de protocolos claros y horarios coordinados para que las actividades de inspección y liberación de cargas se realicen de manera oportuna y sin contratiempos.

**Propuesta de Solución:** Se propone implementar un sistema de habilitación de horario extraordinario a través de medios electrónicos, principalmente mediante la futura Ventanilla Única. La adopción de esta propuesta implica varias ventajas. En primer lugar, la implementación de un sistema electrónico, como la Ventanilla Única, permitirá centralizar y simplificar las solicitudes de habilitación por horario extraordinario, eliminando la necesidad de realizar procedimientos independientes para cada organismo. Esto reducirá las demoras y los costos operativos al mejorar la coordinación y la eficiencia del proceso.



Además, se sugiere adoptar el horario MERCOSUR de 07:00 a 19:00 horas, de lunes a viernes, como el horario hábil de funcionamiento para todos los organismos intervinientes en las Áreas de Control Integrado, conforme a lo estipulado en la Resolución 77/1999 del MERCOSUR. Esta resolución establece que el horario hábil de funcionamiento de las reparticiones de los distintos organismos intervinientes será de 07:00 a 19:00 horas, los días hábiles de lunes a viernes, lo cual facilitará la coordinación y mejorará la eficiencia de las operaciones. Además, se permite la extensión del horario hábil en algún Punto de Frontera si es necesario, proporcionando flexibilidad adicional. Alinear los horarios de funcionamiento de los organismos intervinientes con el horario MERCOSUR de 07:00 a 19:00 horas garantizará que todos los actores involucrados trabajen de manera sincronizada, facilitando una operación más fluida y eficiente en la frontera. Esta medida también contribuirá a cumplir con los estándares y expectativas regionales establecidos en la Resolución 77/1999<sup>6</sup>.



### 9. Falta de implementación de Certificados Fitosanitarios Electrónicos entre Argentina y Uruguay

**Proceso:** Exportación Argentina/Importación Uruguay - Exportación de Uruguay/ Importación Argentina

**País/es:** Argentina y Uruguay

**Oportunidad de mejora:** En las exportaciones e importaciones de Argentina con Uruguay se presenta una problemática significativa relacionada con la emisión de certificados fitosanitarios electrónicos (e-Phyto). Mientras que SENASA (Argentina) cuenta con la capacidad de emitir y recibir estos certificados de forma electrónica con algunos países<sup>7</sup> el MGAP de Uruguay aún no posee la infraestructura sistémica para emitir este certificado, por lo que continúa emitiendo los certificados en formato papel. Esto genera una discrepancia en la gestión de los documentos fitosanitarios entre ambos países.

<sup>6</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-68-2017-271198/texto>

<sup>7</sup> <https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-inicia-certificacion-fitosanitaria-electronica-en-el-comercio-de-vegetales-con-la>

En el caso de los exportadores argentinos que necesitan enviar productos a Uruguay, deben elaborar un documento denominado Autorización Fitosanitaria de Importación (AFIDI). Este documento es utilizado por el SENASA argentino para tramitar el certificado sanitario correspondiente. Sin embargo, este proceso carece de una plataforma electrónica que facilite la emisión y recepción de certificados fitosanitarios entre ambos países de manera eficiente.

Esta ausencia de una solución digitalizada obliga a los países a depender de procesos manuales y acuerdos ad hoc para la gestión de los documentos fitosanitarios, lo que puede generar retrasos y dificultades en el comercio de productos agrícolas entre Argentina y Uruguay.

**Propuesta de Solución:** Para abordar los desafíos del proceso de certificación fitosanitaria y sanitaria de productos animales y vegetales, se propone avanzar en el desarrollo sistémico para la emisión y obtención de soluciones tecnológicas como el e-phyto. Este certificado, que permite la firma digital, será implementado por los países del MERCOSUR, facilitando el intercambio de información y agilizando los procesos entre los organismos pertinentes.



Por último, se sugirió la inclusión de esta discusión en el foro correspondiente del MERCOSUR, específicamente en el Subcomité N.º 8, que trata sobre asuntos como el Agroalimentario de manera conjunta entre el sector público y el sector privado de los países del bloque. Al presentar los beneficios y las posibilidades ofrecidas por el e-phyto, teniendo en cuenta su aplicación en Argentina, sería posible fomentar la adopción de esta tecnología en todo el bloque del MERCOSUR, promoviendo una mayor eficiencia en los procesos de certificación fitosanitaria y sanitaria entre los países de la región, y reduciendo la dependencia de firmas manuales y agilizando el flujo logístico en las fronteras.



**Involucrados:** Organismos de control fitosanitario y sanitario de productos animales y vegetales de los países del MERCOSUR



## 10. Falta de personal de guarda y verificadores en las operaciones aduaneras



**Proceso:** Exportación

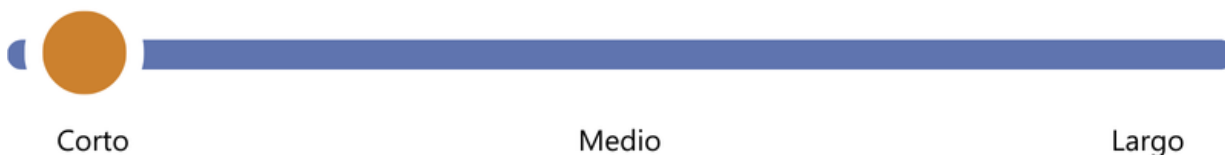
**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Se enfrenta un desafío debido a la escasez de personal de guarda y verificadores, lo que conlleva a demoras considerables en los procesos de exportación, especialmente exportaciones con aduana en origen Buenos Aires capital, esto dependiendo del canal. Existe una falta de disponibilidad de verificadores ya que estos son por ramo específico, por ejemplo: textil, eléctricos, etc., particularmente en situaciones que requieren un canal rojo, genera la necesidad de esperar hasta el día siguiente para la verificación de la carga, prolongando así el proceso en un día adicional, esto se debe a que como existen distintas zonas se deben agrupar operaciones por zona para realizar las verificaciones pertinentes. Aunque se solicita automáticamente un guarda en los casos de asignación de canal verde, la disponibilidad de personal no siempre está garantizada, lo que también contribuye a retrasos operativos. Esta carencia de personal se extiende hasta la frontera, donde la escasez de verificadores puede resultar en demoras adicionales.

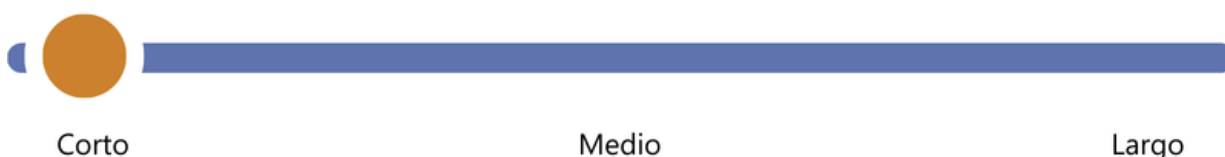
Además de la falta de personal, se enfrentan limitaciones en cuanto a la estructura y los recursos disponibles. Se ha implementado un procedimiento específico de frontera entre el sector privado y público, donde se requiere una autorización primaria para operar. Sin embargo, muchas de estas solicitudes están siendo denegadas, especialmente para empresas nuevas o para mercancías a granel o refrigeradas. La presentación escrita al administrador es un requisito, y la autorización solo se otorga para ciertos tipos de mercancías. Importaciones de productos refrigerados están siendo afectadas debido a la reducción en el número de verificadores disponibles.

En resumen, la insuficiencia de personal de guarda y verificadores, junto con las limitaciones en la estructura y los recursos, representan un desafío significativo en las operaciones aduaneras, lo que impacta negativamente en la eficiencia y competitividad del comercio exterior.

**Propuesta de Solución:** Para atender esta situación la Aduana Argentina indicó en primer lugar, que se ha realizado una importante incorporación de 14 nuevos profesionales, con planes adicionales para incorporar 3 verificadores más antes de fin de año. Esta medida ayudará a aumentar la capacidad de verificación y control en las operaciones aduaneras, reduciendo así las demoras asociadas a la falta de personal lo que va a permitir aumentar la capacidad operativa. También se están realizando esfuerzos para abordar la falta de verificadores en ciertos ramos, buscando soluciones específicas para garantizar una cobertura adecuada en todas las áreas. Esto incluye la identificación de áreas con mayor demanda de personal y la implementación de estrategias para cubrir esas necesidades de manera efectiva.



Además, se está trabajando en reducir la selectividad del canal rojo mediante la implementación de criterios más precisos y específicos, lo que permitirá una asignación más eficiente de recursos y una mayor agilidad en el proceso de verificación. Se busca mejorar la eficacia del sistema aduanero al enfocar los esfuerzos en aquellos envíos que presenten un mayor riesgo o necesiten una atención especial.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

### 11. Limitación de un escáner para el control de las cargas por parte de la Aduana Argentina

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Uruguay



**Oportunidad de mejora:** En el punto fronterizo de Gualeguaychú y Uruguayana y Paso de los Libres, la presencia de un único escáner para la verificación de cargas por parte de la Aduana Argentina genera demoras significativas debido a su ubicación y la infraestructura limitada. Los camiones deben dar una vuelta para acceder al escáner, ya que hay dos filas distintas: una para el pesaje en la balanza y otra para el escaneo de las cargas. Estos controles no se llevan a cabo en todas las cargas, ya que la Aduana Argentina implementa una gestión de riesgos. Para las cargas que requieren verificación a través del escáner después de pesar, los camiones deben dar una vuelta completa en el terminal para volver a la fila, lo que resulta en demoras adicionales. Además, el escáner tiene horarios de atención limitados y no funciona las 24 horas del día, lo que contribuye a las demoras en la operación.

El escáner se encuentra ubicado en un galpón abierto, en el caso de detectar la necesidad de inspección física, se estaciona el camión y se coloca la carga en una plataforma de madera para proceder con la descarga, lo que no ofrece las condiciones de infraestructura adecuadas. Esto añade tiempo adicional al proceso. Además, el personal encargado de operar el escáner es

limitado, con solo 3 o 4 verificadores disponibles, y esta cantidad disminuye aún más cuando algunos de ellos están de vacaciones.

**Propuesta de Solución:** La implementación de escáneres en los puntos de frontera es crucial para mejorar la eficiencia y la seguridad en el comercio transfronterizo. La solución propuesta para abordar esta situación en el punto fronterizo de Gualeguaychú - Fray Bentos es avanzar en la efectiva implementación del ACI con los recursos de infraestructura necesarios entre Uruguay y Argentina (lo mismo ocurre con Brasil y Argentina - Uruguayana y Paso de los Libres). Esto implica garantizar la adecuada disponibilidad de escáneres aduaneros y otros equipos de inspección para agilizar los procesos de control de carga. Además, se deben asignar suficientes recursos humanos capacitados para operar estos equipos de manera eficiente y continua, asegurando que el punto fronterizo funcione de manera óptima durante todo el día. Esta medida permitirá reducir las filas y demoras en la operación, mejorando así la fluidez del tráfico y la eficiencia en el intercambio comercial en el punto fronterizo.

A continuación, se presentan soluciones centradas en la homogeneización de datos, el uso compartido de escáneres y la armonización de sistemas de medición de radiación y protección a la salud.

#### 1. Homogeneización de los Formatos de Almacenamiento de Datos

- Objetivo: Asegurar que los datos generados por los escáneres sean compatibles y accesibles para todos los países del MERCOSUR.
- Acciones Propuestas:
  - Establecimiento de Estándares Comunes: Desarrollar y adoptar un estándar regional para el almacenamiento y transmisión de datos generados por escáneres. Esto incluye formatos de archivos, protocolos de comunicación y estructuras de bases de datos.
  - Colaboración Técnica: Crear un comité técnico compuesto por expertos en tecnología de la información de cada país miembro del MERCOSUR para supervisar y coordinar la implementación de estos estándares.
- Beneficios:
  - Facilita el intercambio de información entre los países del MERCOSUR.
  - Aumenta la eficiencia y la rapidez en el análisis de datos aduaneros.
  - Reduce la duplicación de esfuerzos y mejora la interoperabilidad de los sistemas.

#### 2. Uso Compartido de Escáneres en Frontera Conjunta (ACI)

- Objetivo: Reducir los costes de adquisición y mantenimiento de escáneres mediante su uso compartido en Áreas de Control Integrado (ACI).

- Acciones Propuestas:
  - Implementación de Escáneres Compartidos: Instalar escáneres en puntos de control integrados donde las autoridades de ambos países puedan acceder y utilizar los mismos equipos.
  - Acuerdos Bilaterales: Firmar acuerdos entre Uruguay y Argentina, o entre los países del MERCOSUR como un bloque, para el uso conjunto y el mantenimiento de los escáneres en las fronteras, especificando responsabilidades y costes compartidos.
- Beneficios:
  - Reducción significativa de los costes asociados con la adquisición y mantenimiento de escáneres.
  - Mayor colaboración y coordinación entre las autoridades aduaneras de ambos países.
  - Mejora de la eficiencia en el proceso de control fronterizo, reduciendo los tiempos de espera y facilitando el comercio.

### 3. Armonización de los Sistemas de Medición de Radiación y Protección a la Salud

- Objetivo: Garantizar que los escáneres utilizados en las fronteras cumplan con las normas de seguridad y salud establecidas por los países del MERCOSUR de forma armonizada.
- Acciones Propuestas:
  - Desarrollo de Normas Comunes: Crear y adoptar normas regionales para la medición de radiación y protección a la salud, asegurando que todos los escáneres cumplan con estos estándares.
  - Monitoreo y Control: Establecer un sistema de monitoreo continuo para medir los niveles de radiación en los puntos de frontera y asegurar que se mantengan dentro de los límites seguros.
- Beneficios:
  - Asegura la protección de la salud de los trabajadores en los puntos de frontera.
  - Homogeneiza los niveles de seguridad y salud en toda la región del MERCOSUR.
  - Genera confianza en el uso de tecnología avanzada para el control fronterizo.

Implementar estas soluciones permitirá una gestión más eficiente y segura en los puntos de frontera entre Fray Bentos y Gualeguaychú, y en los demás puntos de frontera del MERCOSUR puesto que esta solución engloba al bloque como un todo. La homogeneización de datos, el uso compartido de escáneres y la armonización de los sistemas de medición de radiación y protección a la salud son pasos clave para mejorar la cooperación regional y facilitar el comercio en el MERCOSUR.



**Involucrados:** Aduanas del MERCOSUR y otros Órganos de control competentes

## 12. Discrepancias en la inspección de carga entre SENASA (Argentina) y MGAP (Uruguay) en el Puente Fray Bentos - Gualeguaychú



**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Uruguay y Argentina

**Oportunidad de mejora:** En el comercio internacional entre Argentina y Uruguay, las mercancías deben pasar por una serie de controles aduaneros y sanitarios en ambos países. El Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) en Argentina y el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) en Uruguay son responsables de garantizar que las mercancías cumplan con las normativas sanitarias respectivas antes de ser liberadas para su importación.

Las mercancías que pasan los controles de SENASA y la Aduana en Argentina son liberadas para su exportación a Uruguay. Esto implica que cumplen con los requisitos sanitarios y aduaneros argentinos. Al llegar a Uruguay, las mercancías son sometidas a una nueva inspección por parte del MGAP para asegurar que cumplen con las normativas sanitarias uruguayas. Existe la posibilidad de que el MGAP tenga un parecer contrario al de SENASA y determine que las mercancías no cumplen con los requisitos sanitarios uruguayos. En estos casos, la carga puede ser rechazada o, en el peor de los casos, destruida, lo que genera consecuencias graves para los exportadores e importadores.

Esta situación tiene un impacto directo en el exportador e importador, así como en la cadena logística en general. Algunos de los costos asociados a esta situación son:

- Costos del Puente Fray Bentos - Gualeguaychú: Los costos de transporte incluyen el peaje del puente que conecta Fray Bentos (Uruguay) con Gualeguaychú (Argentina).
- Costos Adicionales: Además de los costos del peaje, el rechazo o destrucción de la carga implica pérdida de mercancías, costos adicionales de logística, almacenamiento y posiblemente multas o penalizaciones.

Los exportadores e importadores enfrentan pérdidas económicas significativas debido a la destrucción de la mercancía y los costos adicionales de transporte y logística.

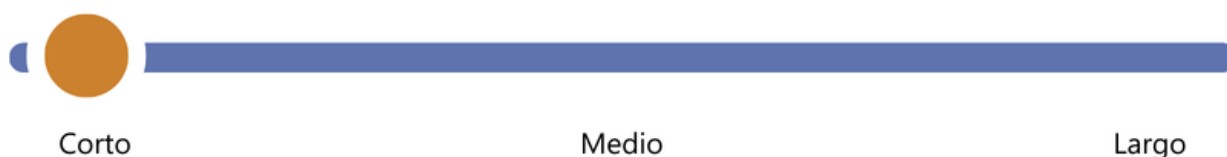
**Propuesta de Solución:** En primer lugar, la principal solución pasa por la construcción del Área de Control Integrado en Fray Bentos, lo que permitirá la integración de todos los órganos de control en un único punto de frontera.



Aun así, de manera rápida, se recomienda establecer protocolos sanitarios y aduaneros conjuntos entre SENASA y MGAP para armonizar los criterios de evaluación y reducir las discrepancias en la aprobación de cargas. Será útil crear un sistema de intercambio de información en tiempo real entre las dos instituciones para que los datos y resultados de las inspecciones en Argentina sean accesibles a las autoridades uruguayas antes de que la carga cruce la frontera.

Otra alternativa, hasta que las instituciones estén integradas completa y definitivamente en el ACI de Fray Bentos, es implementar un programa de pre-verificación en origen, donde funcionarios del MGAP puedan realizar inspecciones en Argentina antes de que la carga sea despachada, asegurando que cumpla con los requisitos uruguayos.

Además, será importante que se establezcan procedimientos de revisión y apelación rápidos para los casos en que el MGAP tenga un parecer contrario, permitiendo una reevaluación antes de decidir el rechazo o la destrucción de la carga y se cree un comité técnico binacional para resolver discrepancias y brindar asesoría en casos complejos, facilitando decisiones más informadas y consensuadas.



**Involucrados:** MGAP y SENASA

## FRONTERA: Posadas (Argentina) - Encarnación (Paraguay)

### 1. Presentación de documentos y control de cargas en ciudades diferentes



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** El Área de Control Integrado (ACI) que se encuentra en Encarnación, en el puerto administrado por ANNP, es el local destinado al control de la carga tanto por parte de las autoridades paraguayas como argentinas. Sin embargo, la Aduana argentina, tiene en Posadas la Oficina Central Inspección Simultánea donde se realiza la presentación de documentos, tanto para la importación como para la exportación, sin embargo, el control físico se realiza en el ACI en Encarnación. Cuando a una carga se le asigna canal de selectividad rojo, los Verificadores aduaneros que se encuentran en Posadas deben atravesar el puente para llegar al ACI y así poder realizar los controles correspondientes. No existe presencia de forma permanente en el ACI de Verificadores argentinos, por más que el control de las cargas es realizado en este local. Además, solo es posible presentar las carpetas en la oficina de Posadas hasta las 15h, con lo cual estos no trabajan en horario MERCOSUR, impactando en las operaciones. En la importación de argentina, existe un cuello de botella cuando es necesario presenta documentos en Aduana de posadas, ya que para ello en primer lugar debe haber concluido el proceso de control de la exportación paraguaya para que los Despachantes/ATA tengan en su poder los documentos correspondientes. Es necesario que una persona cruce el puente y se dirija a la Oficina Central Inspección Simultánea en Posadas y retorne con los documentos firmados al ACI. Este procedimiento y el trayecto que demanda pueden implicar en un día más de estadía en el Puerto, aumentando los costos de la operación e impidiendo la liberación en el mismo día.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de facilitar las operaciones y los controles por parte de la Aduana Argentina, se propone que la misma cumpla el horario MERCOSUR, para lo cual será necesario que se habilite un doble turno de Verificadores. De forma complementaria, considerando que el control de cargas es realizado exclusivamente en el ACI, un Verificador deberá tener presencia de forma constante en el mismo pudiendo realizar la presentación de documentación de las operaciones en este local. Ambas propuestas traen agilidad a las operaciones favoreciendo, facilitando el comercio por esta frontera. Las nuevas obras que se están realizando en el ACI permitirán que los funcionarios argentinos tengan oficinas que les permitan realizar sus trabajos desde esta localidad.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

## 2. Gendarmería no respeta el horario MERCOSUR en frontera

**Proceso:** Importación/Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) es la entidad responsable por el control de cargas en todo el territorio nacional, teniendo convenios para desempeñar estos controles las fuerzas de seguridad (Gendarmería Nacional, Prefectura Naval y Policía Federal Argentina). En el caso de la frontera de Posadas-Encarnación, lleva adelante esta tarea la Gendarmería Nacional, la cual controla los camiones nacionales, internacionales y conductores según corresponda con los documentos obligatorios para realizar el transporte. El horario de trabajo de Gendarmería es de 8h a 12h y de 14h a 17h, no siendo respetado el horario MERCOSUR. Siendo que la intervención de Gendarmería se realiza para el 100% de las operaciones, la restricción del horario impacta en la operación de la frontera. Además, fue informado que la atención realizada por Gendarmería Nacional es realizada en una sala a puertas cerradas, oscura y desestandarizada del resto de los organismos de frontera, donde los servidores permanecen por largos periodos sin salir teniendo un accionar poco transparente. Los transportistas deben dirigirse a esa sala para realizar los controles de documentos de transporte tanto a la entrada como a la salida de Argentina. Estas situaciones descritas dejan en evidencia que el accionar de los servidores públicos Gendarmería Nacional en la frontera de Posadas-Encarnación generan cuellos de botella en el proceso y distan de cumplir con cualquier código de ética que la función pública requiere.

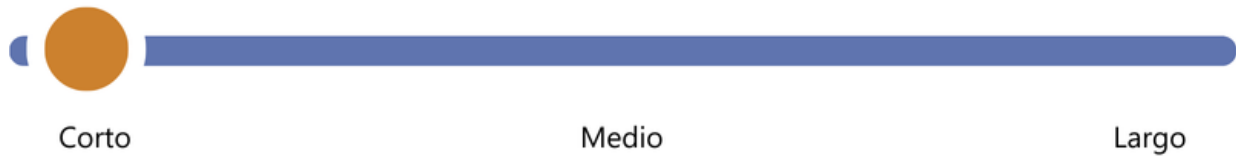
### **Propuesta de Solución:**

**Nota:** *Por más que fueron cursadas las invitaciones a nivel nacional, no se contó con participación de Gendarmería en la reunión, por lo que la solución propuesta refleja las discusiones y consensos generados en las otras fronteras de Argentina.*

La facilitación de los procesos de control de frontera demanda el cumplimiento del horario MERCOSUR para todos los organismos que tienen presencia en dicho local. En este sentido, es importante que tanto la CNRT como Gendarmería Nacional a partir del convenio que existe entre ambas, instruyan a sus servidores a respetar dicho horario. De forma complementaria, es



importante que todas las autoridades nacionales actúen de forma transparente en los procesos, siendo sus oficinas de trabajo salas que deben contar con la debida infraestructura para recibir las demandas de los operadores.



**Involucrados:** CNRT y Gendarmería Nacional

### 3. Imposibilidad de documentar en frontera por deficiencia de infraestructura

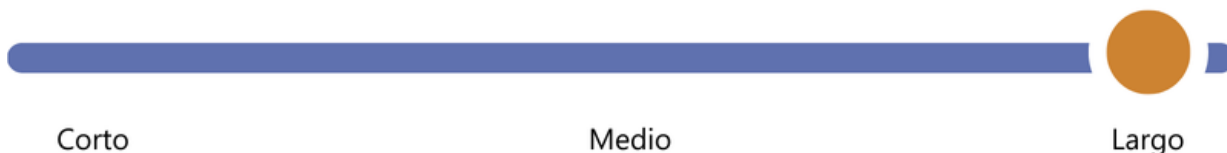


**Proceso:** Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La mayor parte de las operaciones de exportación de Argentina llegan a las fronteras realizando un tránsito interno, esto quiere decir que todo el control de la operación ha sido realizado en las plantas o depósitos habilitados. Esta modalidad, que facilita el control para las autoridades, trae aparejados un aumento de tiempos y costos en la operación. A la vez, los prestadores de servicios locales consideran que esta situación impacta en el desarrollo de las regiones fronterizas. La documentación de la operación en frontera demanda que existan condiciones de infraestructura que permitan realizar los controles correspondientes. La Resolución General 2977 de la AFIP, establece en su Artículo 11, inciso B “La exportación de mercaderías documentadas a granel —en estado líquido o sólido— podrán ser cargadas en la planta del exportador —habilitada en los términos de la presente— que posea la infraestructura adecuada para su manipulación y conservación o, en un depósito fiscal habilitado o en zona primaria aduanera que reúna las condiciones necesarias para efectuar el control”. Debido a las condiciones deficientes de infraestructura del ACI y la falta de un depósito fiscal en la jurisdicción, las mercaderías a granel sólo pueden exportarse desde una planta o depósito habilitado.

**Propuesta de Solución:** La propuesta consensuada para superar este desafío es que la infraestructura del ACI reúna las condiciones necesarias para efectuar el control de los productos que transitan por dicha frontera. Habiendo sido expuesto el plan de ANNP de realizar importantes obras de infraestructura para acondicionar el puerto, se sugiere considerar esta situación para mejorar la prestación de servicios a los usuarios.



**Involucrados:** ANNP

4. Falta de control en la asignación de canales de selectividad en operaciones de exportación no consolidadas en planta

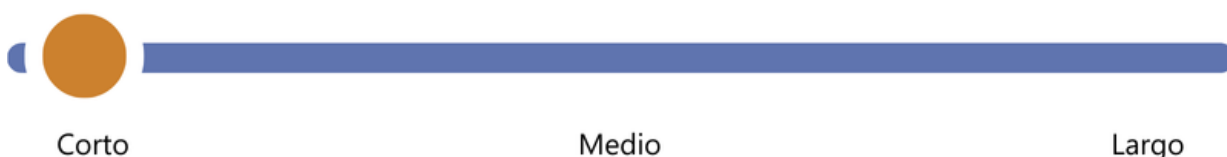


**Proceso:** Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Las operaciones de exportación, cuando estas no son consolidadas en planta, es decir que serán documentadas en frontera, el despachante debe solicitar permiso de embarque de exportación definitiva a la Aduana por medio del sistema y luego presentar en papel en la Aduana de salida los mismos documentos: despacho, factura, lista de empaque CRT, aviso de carga. En este momento, se asigna el canal de selectividad, sin necesidad que el camión esté dentro del ACI. El conocimiento del canal de selectividad antes de que la carga esté en zona primaria aduanera representa una falla de control grave y gestión, ya que alerta de forma previa a los exportadores sobre el tratamiento que tendrá la carga.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de evitar que existan operadores que, obrando de mala fe, cuando existe un conocimiento previo del canal, realicen prácticas indebidas, deberá ser realizada una modificación en el Sistema María para que en el momento que se asigna el canal este no sea visible para los despachantes. Solo después de que el medio de transporte se encuentra en zona primaria y se confirma la presencia de carga, los despachantes y exportadores tendrían acceso a esta información.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

5. Deficiencias en el ACI en Encarnación genera cuellos de botella en la operación



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Paraguay



**Oportunidad de mejora:** La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) es la administradora de la Terminal Portuaria ANNP-Encarnación, en la cual se encuentra el ACI donde el control de cargas se realiza tanto por parte de las autoridades paraguayas y argentinas. Todos los transportistas de carga de exportación e importación entre ambos países por dicha frontera deben usar estas instalaciones. Fueron identificados diversos problemas vinculados a infraestructura y procedimiento en dicho establecimiento:

- Los accesos para entrada y salida son estrechos generando congestión;
- No existe orden en el patio para el estacionamiento de camiones, lo que lleva a que estos se estacionen de forma desordenada, limitando el espacio destinado al estacionamiento;
- No existe una separación de los camiones en el patio que se corresponda con el tipo de carga que transportan (carga viva, peligrosa, inflamable, perecible) estando todos los camiones juntos en el patio;
- No existe una sectorización por tipo de operación: exportación / importación
- Existen dificultades para identificar los camiones al momento de tener que realizar las inspecciones físicas tanto aduaneras como de órganos de control;
- No existe control ni restricción al ingreso de personas que no operan con carga dentro del puerto, siendo prestados todo tipo de servicios dentro del mismo donde se encuentran cargas en control aduanero;
- Tan solo un 40% del patio tiene pavimento, siendo la mayor extensión de tierra lo que en condiciones climáticas desfavorables dificulta los movimientos y reduce la capacidad del patio.
- No existen garantías de seguridad para las cargas, transportistas y operadores dentro del terminal, donde los robos son comunes.
- Los andenes/dársenas de verificación son pequeños y de difícil acceso.
- Los depósitos no son de fácil acceso, la descarga de todo tipo de carga es de forma conjunta, las condiciones del depósito no ofrecen ninguna garantía para la carga (posibilidad de contaminación, humedad, etc.);
- No existen cámaras de frío que permitan realizar inspección de mercaderías que requieran cadena de frío, con lo cual existe una restricción para realizar estas operaciones en el ACI, limitando la competitividad de las empresas de la región.
- Dificultad para la identificación de los camiones con el objetivo de colocar los precintos electrónicos, demorando el proceso.
- Existen robos a los choferes, los cuales muchas veces han decidido esperar afuera para entrar en la terminal. No existe garantías para los camioneros;
- Imposibilidad de utilizar la Grúa ya que la misma no tiene capacidad para levantar un contenedor de 40 pies lleno, esto impacta la operación ya que, en el caso de necesidad de bajar el contenedor, debe primero bajar la carga para luego usar la grúa;

- La salida de camiones es la misma para camiones llenos y vacíos, existen dificultades para salir del terminal por la falta de organización del patio lo que lleva a que camiones vacíos permanezcan más tiempo de lo necesario demorando la liberación del espacio para camiones cargados. También los camiones cargados que ya han sido liberados encuentran dificultades para llegar a la salida.

La habilitación de Zonas Primarias Aduaneras es responsabilidad de la Aduana. Esta situación del Área de Control Integrado, la cual es una Zona Primaria Aduanera, deja en evidencia también una falta de control de la Aduana, ya que las situaciones anteriormente descritas perjudican su control y ponen en riesgo tanto a las cargas, como a los operadores logísticos del comercio exterior.

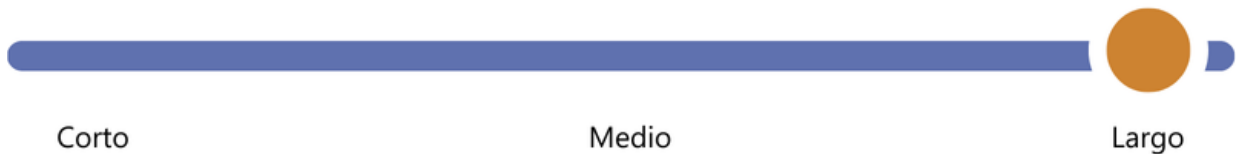
En la reunión bilateral fue mencionado por parte de las representantes de ANNP que existen conductas inapropiadas por parte de los transportistas, los cuales dificultan la gestión y organización del puerto.

**Propuesta de Solución:** Las situaciones expuestas demandan una mejora en la infraestructura y en los procesos de gestión de las instalaciones portuarias. Para mejorar la situación y garantizar un flujo más eficiente y seguro de la carga:

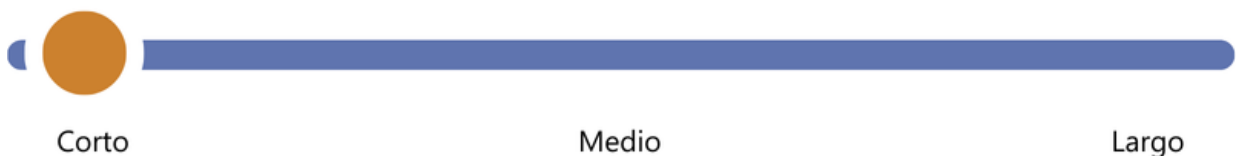
- En primer lugar, con el objetivo de garantizar la seguridad de las cargas, es imprescindible realizar un control estricto del ingreso de personas dentro de la terminal portuaria. A la vez, los límites del puerto deben ser lo suficientemente seguros para evitar otras formas de ingreso. El control de las personas que trabajan dentro del puerto, así como despachantes, ATA y auxiliares debe realizarse a partir de una identificación para facilitar el control.
- En términos de infraestructura, fue mencionado que existe una previsión de obras que serán llevadas a cabo para mejorar el local. En este sentido se propone considerar dentro de las mismas la pavimentación de la totalidad del patio, ampliación de los espacios de circulación y maniobra de camiones, delimitación del espacio de forma visible y clara para exportación e importación, ampliar los andenes de verificación y mejorar la infraestructura de los depósitos para garantizar la integridad de la carga, sectorización en el patio de camiones con carga peligrosa y todos aquellos que requieran tratamiento específico, y por último considerar el uso de tecnología para la fácil identificación de los camiones dentro del patio de forma de facilitar los controles de los organismos de ambos países.
- Mejora de los servicios para los transportistas y personal operacional: Se deben establecer áreas de descanso equipadas con servicios sanitarios y facilidades para comer, así como zonas de espera cómodas para los conductores. Estas medidas mejorarán las condiciones para los transportistas que deben permanecer en el punto

de frontera durante largos períodos de tiempo, contribuyendo a su bienestar y comodidad.

- Participación de todas las partes interesadas: Es fundamental involucrar a todas las partes interesadas en el diseño e implementación de estas soluciones. Esto incluye a las autoridades locales, operadores de transporte, asociaciones de transportistas, y otros actores relevantes. La colaboración entre estas partes garantizará que las soluciones propuestas sean efectivas, aceptadas y sostenibles a largo plazo.



Por otra parte, es importante que se garanticen las Zonas Primarias Aduaneras como un local que permita realizar el control correspondiente para mercaderías bajo control aduanero. El Capítulo 3, Artículo 4 del Código Aduanero del MERCOSUR define a las Zona Primaria Aduanera como: área terrestre o acuática, ocupada por los puertos, aeropuertos, puntos de frontera y sus áreas adyacentes, y otras áreas del territorio aduanero, delimitadas y habilitadas por la Administración Aduanera, donde se efectúa el control de la entrada, permanencia, salida o circulación de mercaderías, medios de transporte y personas. Frente a la situación del ACI, es importante que la Aduana evalúe si se cumplen las garantías necesarias para operar.



**Involucrados:** ANNP, Aduana de Argentina y Aduana de Paraguay

#### 6. Falta de espacio para operadores argentinos en el ACI

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay y Argentina



**Oportunidad de mejora:** Las operaciones realizadas en el ACI Encarnación integran tanto a las autoridades paraguayas como argentinas y de esta forma, los prestadores de servicio como despachantes y agentes de transporte/carga de ambas nacionalidades trabajan de forma permanente en dicho local. Existe dentro de las instalaciones, espacios que son ocupados por los operadores paraguayos, sin embargo, no existe este tipo de infraestructura para los argentinos. Siendo un Área Integrada, esta situación denota un trato no igualitario y perjudica

el trabajo de quienes a diario deben recurrir al local para realizar su trabajo. Estas salas existen en diversos puertos privados en Paraguay y en los países del MERCOSUR y son consideradas como un punto de apoyo que facilita el comercio y el trabajo de los operadores.

**Propuesta de Solución:** En función de las obras que están siendo planeadas para ejecutar en el corto plazo, se propone que los operadores argentinos realicen un pedido formal para que sean disponibilizadas estas salas. Se propone de igual manera que la ANNP contemple dentro de las instalaciones nuevas salas de apoyo para facilitar el trabajo de los operadores debidamente identificados.



**Involucrados:** ANNP, Sector Privado Argentino

#### 7. Los camiones no pasan por la báscula

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay y Argentina



**Oportunidad de mejora:** Todas las operaciones de exportación e importación de Argentina y Paraguay por la frontera de Posadas-Encarnación deben pasar por el ACI en Encarnación. Es responsabilidad del operador portuario tener una báscula que permita mensurar el peso del camión con el objetivo de que el mismo sea contrastado con el declarado en el despacho y en los documentos de transporte. Fue informado que en la ANNP es posible obtener el ticket de báscula sin pasar por las mismas, siendo generado a partir de la nota de remisión y el MIC/DTA que es entregado al puerto. Este procedimiento agiliza la operación para los transportistas y demanda el pago de tasas no previstas por ley. Independientemente que los camiones pasen por la báscula o no, a todos se les cobra dentro de los servicios prestados por ANNP "acceso y báscula". La falta de control de la totalidad de los camiones que se encuentran en la Zona Primaria Aduanera representa un riesgo significativo en las operaciones.

#### 8. Registro de ingreso en papel con cobro sin emisión de comprobante

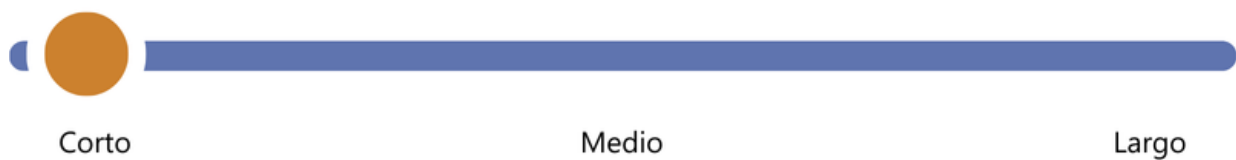
**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay y Argentina

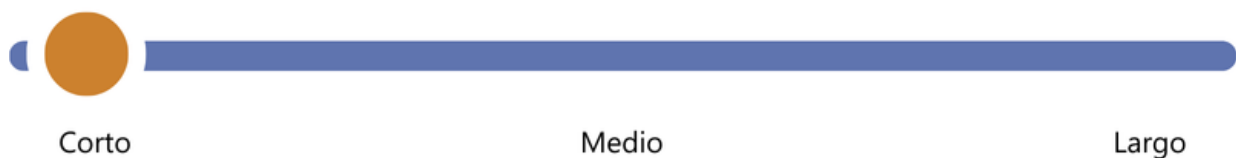


**Oportunidad de mejora:** Cuando los camiones ingresan al ACI, deben registrar la placa del camión en una lista en papel al momento de presentar la Nota de Remisión y el EFC1 a ANNP. El control de ingreso es realizado con base en esta lista, sin existir un registro sistémico, siendo desestandarizado de otras terminales portuarias. Fue mencionado por parte de los operadores del sector privado, que para poder registrar los camiones en dicha lista es pago un valor sin mediar comprobante.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 7 y 8:** Para garantizar que los controles aduaneros son realizados con informaciones reales y que se garantiza la seguridad de las operaciones, se propone que la ANNP realice una revisión interna de los procedimientos adoptados por sus servidores. Esta revisión debe tener por objetivo identificar acciones fuera de los procedimientos correctos, trabajos redundantes y registros en papel que pueden ser sistematizados. El registro de ingreso al ACI es una información fundamental para los controles aduaneros, al igual que el peso de báscula, con lo cual ambos procedimientos deben desarrollarse de manera correcta para garantizar el control



En relación con los cobros realizados sin comprobantes, se propone que el sector privado organizado a partir de sus cámaras realice un levantamiento de estos, registrando el momento en los cuales estos son solicitados, el motivo por el cual se lo piden y que realice de forma conjunta una denuncia formal ante ANNP para que puedan ser tomadas las medidas correspondientes. De igual manera, se sugiere que la ANNP realice una investigación de oficio hasta tener la formalización del reclamo, como forma proactiva de mejorar los procesos y evitar prácticas corruptas.



**Involucrados:** ANNP

## 9. Imposibilidad de emitir el Certificado Fitosanitario en frontera para ciertos productos

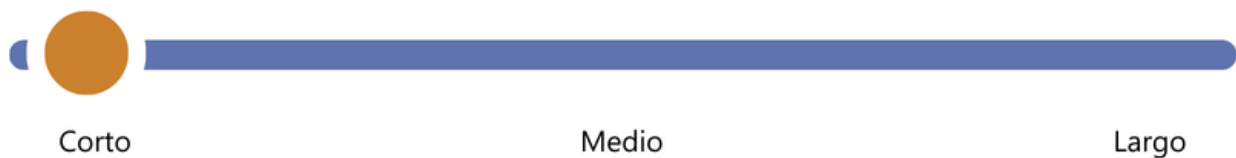
**Proceso:** Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** La Certificación Fitosanitaria es la aplicación de procedimientos destinados a dar cumplimiento a requisitos fitosanitarios establecidos por el Organismo Nacional de Protección Fitosanitaria (ONPF) del país importador para el ingreso de productos y subproductos de origen vegetal y otros artículos reglamentados. El organismo emisor en Argentina es el SENASA. En el caso de exportación de cebollas frescas, la Resolución de SENASA 42/98 establece la obligatoriedad del Certificado de Origen en zona de producción, para la cebolla fresca que se comercialice en el mercado interno y de exportación. Esta situación demanda a los exportadores adicionar operadores logísticos en otras localidades, contratar un depósito habilitado previamente por SENASA y tramitar el Certificado. Esta situación es vista como perjudicial para los operadores de la región, ya que el aumento de los costos derivados de la contratación del depósito, trasbordo, selección y flete los coloca por encima del precio de sus pares en Clorinda, que por una excepción de SENASA pueden realizar el Certificado en frontera.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar este problema existe un mecanismo institucional vigente, el cual demanda que se accione a la Dirección Nacional de Certificación para que se habilite una excepción en la frontera por la que se desea exportar, siempre que se cumplan los requisitos establecidos por el organismo y Aduana con relación al producto. Siendo que esta situación puede repetirse para otros productos, se recomienda a SENASA difundir los mecanismos existentes para que el sector privado pueda dirigir estas demandas.



**Involucrados:** SENASA, Sector Privado de Argentina

#### 10. Las autorizaciones de fiscalización demandan un proceso manual y burocrático

**Proceso:** Importación

**País/es:** Paraguay

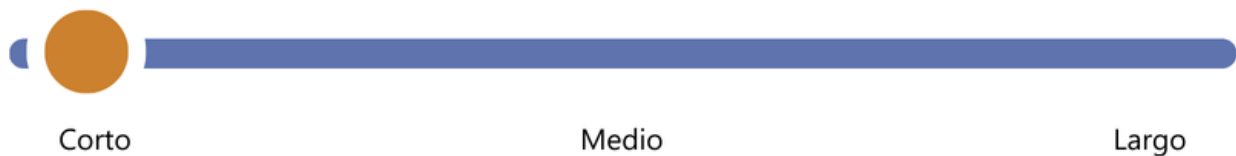


**Oportunidad de mejora:** La frontera de Posadas-Encarnación recibe además de productos argentinos, una gran cantidad de productos que llegan en tránsito de terceros países, especialmente electrónicos. Dada esta condición específica, el proceso de control aduanero incorpora el accionar del área Fiscalización de Aduanas para el control y autorización de los tránsitos internos en Paraguay. Esta área realiza el control desde Asunción, para lo cual Resguardo envía de forma consolidada, en diversos momentos del día, la lista de camiones que han ingresado al ACI y que realizarán el tránsito interno. De esta forma, el control y autorización



realizado por Fiscalización no se realiza a partir de las informaciones registradas en SOFIA y el envío de información para análisis adiciona pasos en el proceso y genera demoras en la aprobación.

**Propuesta de Solución:** Siendo fundamental garantizar el control del ingreso de productos a Paraguay y buscando siempre la facilitación del comercio, se propone que sea revisado el procedimiento realizado por Fiscalización de revisión del área de fiscalización, para identificar si es necesario mantenerlo y modernizarlo o alterarlo.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

#### 11. Falta de actualización de procedimientos a los recursos sistémicos existentes



**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Los desarrollos sistémicos realizados por la Aduana de Paraguay han permitido que los controles realizados por los diversos departamentos que deben intervenir se registren en el sistema SOFIA. Si bien esto es un avance extremadamente positivo en términos de digitalización, es posible identificar una falta de adaptación de los procedimientos a esta realidad. El uso de documentos en papel, la firma de estos y el traslado entre diferentes departamentos continúa siendo una realidad en todas las fronteras. Esto lleva a que se adicione pasos al proceso, se dupliquen esfuerzos y existan contactos innecesarios entre servidores y prestadores de servicios. En el proceso mapeado fue posible identificar este tipo de situaciones en diversos momentos, por ejemplo:

- Cuando es autorizado el tránsito por parte de Fiscalización, el agente de transporte debe llevar una copia impresa del tránsito a jefe de Resguardo con su firma para que esté a su vez la firme y este documento ser presentado nuevamente a Resguardo en la puerta de salida. La impresión de documentos disponibles en el sistema por parte de autoridades aduaneras convierte a estos documentos en originales teniendo que ser transportados y siguiendo los mismos pasos que se realizan en el sistema, duplicando esfuerzo, aumentando costos y tiempos y haciendo un uso ineficiente de los recursos informáticos y humanos disponibles.

- Otro ejemplo es el control del MIC/DTA, el cual se encuentra de forma digital en SINTIA. Este documento se presenta en el ingreso a Resguardo, sin embargo, es necesario recorrer un trayecto de 500 metros para presentarlo nuevamente en papel y con las firmas en Registro.
- En el caso de la exportación, para obtener la firma del MIC/DTA por parte de Resguardo, este solicita dos copias del EFC1 que se encuentra en el Sistema SOFIA. En este momento, el servidor de Resguardo, además de firmar manualmente más de 15 copias del MIC/DTA y de quedarse en papel con dos de ellas, también se queda con una copia del EFC01. Tanto el MIC/DTA como el EFC1 son documentos que el servidor tiene acceso a partir de sistema SINTIA y SOFIA.

**Propuesta de Solución:** Se propone que se realice internamente una revisión de los procedimientos realizados por las diferentes secciones de la Aduana, considerando las jerarquías correspondientes, con el objetivo de reforzar el uso de las informaciones disponibles en el sistema. Aquellos procedimientos que demandan la impresión de documentos emitidos por la Aduana para ser entregados a servidores de la Aduana representan una oportunidad de mejora, que si se elimina traerá consigo un uso más eficiente de los recursos humanos disponibles. A la vez, el control de la autenticidad de los documentos deberá ser realizado tan solo por un departamento de la Aduana, permitiendo que los demás controles sucedan en el Sistema SOFIA o SINTIA (para el caso del MIC/DTA). El control del MIC/DTA podría ser realizado por Resguardo al ingreso y no ser necesario presentar nuevamente el documento en papel a las demás autoridades aduaneras que podrán verificarlo digitalmente. Por otra parte, la firma del MIC/DTA por parte de Resguardo, no debería demandar que se le entregue un documento original con su firma, ya que el control realizado por el solo deberá constar en el sistema SINTIA.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

## 12. Reversión de proceso simplificado en canal verde

**Proceso:** Importación

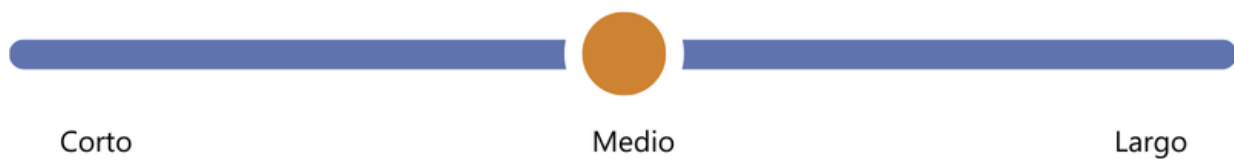
**País/es:** Paraguay



**Oportunidad de mejora:** Durante la pandemia provocada por el coronavirus (COVID-19), demandó la actualización de algunos procedimientos que limitaran y/o restringiesen el contacto entre personas. En el caso de las operaciones realizadas en el ACI de Encarnación, estas medidas

llevaron a que se implementará un procedimiento simplificado para los despachos aduaneros en canal verde, los cuales una vez Cancelados, no era necesario imprimir la copia oficial y firmar por las autoridades aduaneras. Este procedimiento fue elogiado ampliamente por el sector privado. Sin embargo, recientemente este procedimiento se ha revertido, siendo necesario solicitar la impresión por contraloría, sacar fotocopias y firmar las mismas por las autoridades aduaneras. Los representantes de Aduana aportaron a la descripción de esta situación afirmando que, con la cancelación automática, no era posible realizar un análisis del riesgo de la carga para solicitar la reverificación o identificar aquellas que tuviesen embargo judicial y que, en función de ello, se decidió eliminar este procedimiento.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de avanzar en la Política Papel Cero y a la vez, utilizar los mecanismos ya existentes para el control electrónico del proceso, se propuso realizar una evaluación normativa para eliminar la presentación de papel en mercaderías en canal verde. Esto implica no solo actualizar las normativas referentes a la presentación de papel, sino también al guardado de las informaciones relativas al despacho. Se propone otorgar el beneficio a los operadores OEA de tener una cancelación automática de los despachos, sin necesidad del papel y las firmas.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay

### 13. Tasas portuarias cobradas antes de la prestación del servicio

**Proceso:** Exportación

**País/es:** Paraguay



**Oportunidad de mejora:** En los procesos de exportación realizados en el ACI Encarnación, la tasa portuaria debe ser pagada luego de la oficialización del despacho EC01. Para ello, el despachante debe imprimir dos copias del despacho en estado Salida y presentarlos en la oficina de liquidación de ANNP. En este momento que se genera la tasa, el camión no ha ingresado aún al puerto con lo que efectivamente no se ha prestado ningún servicio portuario. Esto genera una serie de desafíos para los exportadores en el caso que la operación sea cancelada, el pago ya ha sido realizado. Si bien ANNP tiene un procedimiento para devolución del dinero, el mismo no es rápido ni eficiente, lo que perjudica a los exportadores. Por otra parte, los representantes del sector privado informaron que el pago a ANNP debe ser realizado antes de la presentación

documental del EFC1, de esta forma es necesario atender esta demanda administrativa con ANNP para poder dar seguimiento al despacho.

#### 14. Liquidación de ANNP no representa la realidad de los servicios prestados ni la totalidad de los pagos realizados

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** La liquidación realizada por ANNP detalla los servicios que son cobrados. En el caso de las operaciones realizadas en el ACI Encarnación, la liquidación no refleja los servicios efectivamente prestados, ni incluye todos los pagos realizados a ANNP por operar en el ACI. En primer lugar, el sector privado identificó que es cobrado Gs. 1.800 por manipuleo por tonelada más IVA en la exportación (bajo la referencia Decreto 12297 #2.1 MERC. DESP. DIRECT. S/), siendo que la carga no es bajada a piso, no existe manipulación de esta ni uso de depósito. Por otra parte, conforme descrito en este informe, en la práctica no todos los camiones pasan por báscula, sin embargo, este servicio también es cobrado. El sector privado expuso que además de ser cobrados por servicios que no son prestados, también se les exigen pagos no previstos por ley por servidores de ANNP tanto para el ingreso como en diferentes momentos dentro del puerto para los cuales no existe un registro. Esta práctica se encuentra institucionalizada al punto que en el pasado se elaboraron recibos informales para controlar que estos pagos no previstos por ley. De esta forma, la liquidación realizada por ANNP no refleja ni los servicios prestados ni la totalidad de los pagos realizados.

#### 15. Proceso burocrático para pagar tasas en ANNP

**Proceso:** Importación/ Exportación

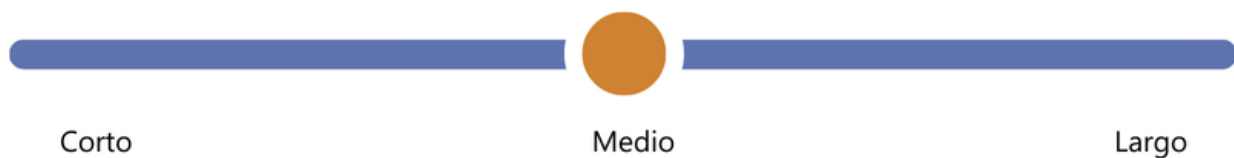
**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** La ANNP ha modernizado su sistema de cobro de tasas portuarias, siendo posible realizar el pago de estas por medios electrónicos. Sin embargo, existe un procedimiento burocrático que debe ser realizado en papel y de forma presencial para solicitar la liquidación de las tasas portuarias. Al momento del ingreso al ACI, los transportistas deben dejar una copia del MIC/DTA a las autoridades portuarias y esta copia es colocada en un bibliorato cuando el proceso de control de los organismos ha finalizado. Para solicitar la liquidación, es necesario buscar el MIC/DTA correspondiente, retirar esta copia y dirigirse a la oficina de Registro de ANNP y luego Liquidación. En pose de esta liquidación, se debe realizar el pago online y nuevamente dirigirse a la oficina de ANNP para solicitar el comprobante del pago y boleta de salida. Este procedimiento puede demorar más de una hora, lo cual impide que los camiones liberados puedan iniciar la salida del patio. Adicionalmente, en los casos en que las operaciones de exportación paraguaya-importación argentina demanden pagar tasas

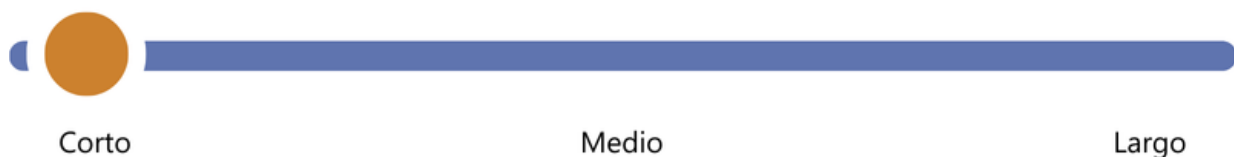
adicionales a las cobradas a partir del EC01, es necesario que nuevamente se realice un procedimiento presencial con base en documentos en papel y burocrático para realizar el pago

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 13, 14 y 15:** Con el objetivo de avanzar en la modernización y facilitación del comercio exterior en Paraguay, se propone que la ANNP realice una revisión y de los procedimientos internos para eliminar la necesidad de la presencia física en diversos departamentos para generar la liquidación. La Aduana mencionó que la información sobre los MIC/DTA que se encuentran liberados podría ser consultada por la ANNP en los sistemas de Aduana con lo que no sería necesario solicitar el documento en papel.

Además, de acuerdo con el Régimen de Tasas Portuarias establecido en el Decreto 12.297/08, las tasas deben ser prestadas de acuerdo con los servicios efectivamente prestados por el puerto, con lo cual se propone que el cobro de las exportaciones paraguayas-importaciones argentinas se realice de forma única, al final de la operación previa a la salida del ACI en función de la cantidad efectivamente embarcada y con el tiempo total que el camión permaneció dentro del ACI.



En relación con los cobros realizados sin comprobantes, se propone que el sector privado organizado a partir de sus cámaras realice un levantamiento de estos, registrando el momento en los cuales estos son solicitados, el motivo por el cual se lo piden y que realice de forma conjunta una denuncia formal ante ANNP para que puedan ser tomadas las medidas correspondientes. De igual manera, se sugiere que la ANNP realice una investigación de oficio hasta tener la formalización del reclamo, como forma proactiva de mejorar los procesos y evitar prácticas corruptas.



**Involucrados:** ANNP y Aduana de Paraguay

## 16. Inexistencia de espacios de contribución institucionalizados del sector privado



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Para llevar a cabo diariamente las operaciones de comercio exterior por este paso fronterizo, diversos actores del sector público y privado actúan de manera conjunta. Todos los cuellos de botella que existen en el proceso representan para ambos sectores un desafío que demanda el uso de recursos extras, pérdida de tiempo y afecta la competitividad de los países. Fue señalado por parte del sector privado que no existen espacios institucionalizados de colaboración entre el sector público y privado, que permitan la contribución de este último para la mejora de los procesos. Esta situación es vista como una pérdida de la oportunidad de trabajar de forma mancomunada, generando sinergias y favoreciendo las operaciones en la frontera.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de fomentar la colaboración entre el sector público y privado, se propone crear mesas de trabajo local con participación del sector privado. Adicionalmente, se propone que el SCTCOF incorpore la participación del sector privado para tratar los asuntos de frontera. Para el caso específico de Argentina, es importante la aplicación del Acuerdo de Facilitación de Comercio, que institucionalice el Comité de Facilitación de Comercio, con asiento permanente del sector privado. A nivel regional existe una buena práctica en Brasil que debería ser considerada por los demás países que son las COLFAC (Comisiones Locales de Facilitación del Comercio), que son subcomités integrantes del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CONFAC), de acuerdo con lo dispuesto en el inciso II del art. 9º del Decreto N.º 10.373, de 26 de mayo de 2020, que tienen el objetivo de traer la realidad de las fronteras al seno de las discusiones del Comité.



**Involucrados:** Aduana, organismos de control de Argentina y sector privado

## 17. Operaciones triangulares controladas diferentes por parte de las Aduanas

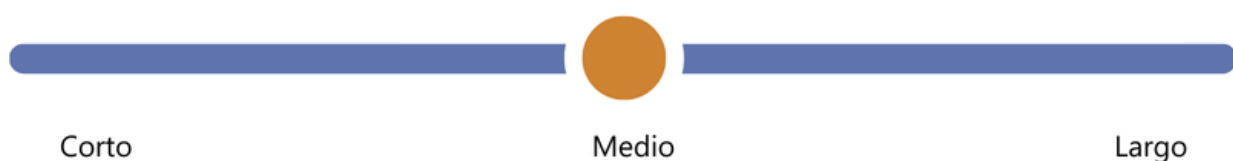


**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Argentina

**País/es:** Paraguay y Argentina

**Oportunidad de mejora:** Las operaciones triangulares son realizadas cuando una compañía adquiere productos en el extranjero para luego venderlos a otra empresa en un tercer país. En estas operaciones, participan tres países, tres empresas, se establecen dos contratos de compraventa y se realiza un solo transporte. El beneficio de estas operaciones radica en la diferencia entre el precio de compra y venta, abarcando en ambos extremos los costos de transporte, seguro, impuestos y trámites aduaneros. Cuando estas operaciones son realizadas teniendo a Paraguay como país exportador, existen dos facturas: la factura de exportación de Paraguay la cual refleja el valor de la venta a la empresa intermediaria y la factura de la empresa intermediaria al comprador final, que refleja un valor mayor. Si bien estas operaciones son realizadas en el marco de la ley, existe un vacío normativo y procedimental respecto de la información que debe ser colocada en el CRT respecto al valor de la mercadería. En la mayoría de los casos, el valor colocado en el CRT elaborado en Paraguay es el de la factura de exportación paraguaya, sin embargo, cuando este documento es controlado por la Aduana en Argentina, el mismo demanda una rectificación para que sea informado el valor de la factura de venta final. Si bien esa rectificación permite dar continuidad al proceso, la misma representa una declaración inexacta y una falta de coordinación en el control de la operación, ya que el CRT que debería ser un documento único por operación queda registrado en la Aduana de Paraguay y de Argentina con valores diferentes.

**Propuesta de solución:** Se propone que esta situación sea discutida en el Comité Técnico N°2 (CT2) y Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros e Informática Aduanera (SCTPAI) con el objetivo que a nivel MERCOSUR se estandarice el procedimiento de control de estas operaciones. Es importante que se considere adicionar un campo dentro de los sistemas aduaneros donde se permita registrar las facturas de las operaciones triangulares, para que de esta forma se garantice el control de ambos países, sin la necesidad de rectificación de los documentos. Este procedimiento debe ser debidamente difundido con el sector privado de ambos países para garantizar que las operaciones son registradas de forma correcta.



**Involucrados:** Aduana de Argentina y Aduana de Paraguay

## 18. Ruta de tránsito habilitada hasta Mendoza presenta riesgos para transportistas y carga

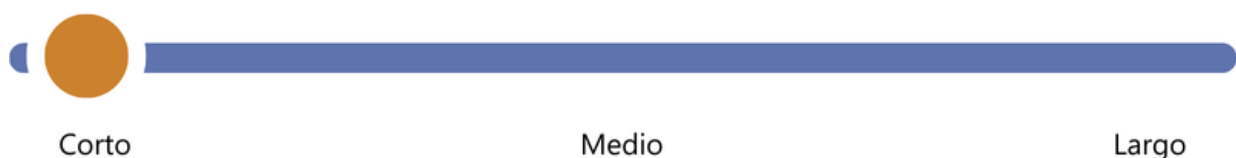
**Proceso:** Importación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** En las operaciones de tránsito internacional en Argentina, el MIC/DTA debe informar en el Campo 40 la declaración de la ruta y el plazo de transporte. En dicho documento debe informarse la Aduana de Partida, de Salida y Destino. La ruta habilitada para realizar el tránsito desde Posadas hasta Mendoza no considera las mejores condiciones para los camiones y transportistas. Estas rutas se encuentran en mal estado e implican también el paso por locales inseguros para la carga en tránsito aduanero como la del conductor del camión. La ruta habilitada es: Encarnación - Posadas- G. Virasoro-Sto. Tomé - Paso de los Libres - Cuatro Bocas - Federal - Paraná - Sta. Fe- V. María - Río Cuarto - San Luis - Mendoza - Uspallata - Los Andes - Santiago (Chile). Los operadores de la región alegan que la ruta utilizada para realizar el trayecto inverso, es decir desde Mendoza hasta Posadas tiene un recorrido alternativo que presenta mejores condiciones. Los representantes de la Aduana de Argentina mencionaron que es posible realizar un SITA Multinotas, mediante el cual se solicita la alteración de la ruta, sin embargo, realizar este procedimiento para cada operación es burocrático en términos operativos. Esta situación representa un problema de seguridad para los operadores y cargas.

**Propuesta de Solución:** Siendo que existe un antecedente de 2019 sobre este asunto y que el mismo tuvo un parecer positivo por parte de la Aduana Central, se propone que se determine de forma definitiva la nueva ruta para los tránsitos y traslados. De forma complementaria fue propuesto que se considere una modernización del proceso de habilitación de rutas, donde sea posible identificar rutas alternativas cuando la ruta principal sea intransitable. De esta forma, los operadores, siguiendo todos los controles establecidos por parte de la Aduana, puedan realizar los trayectos de forma segura tanto en términos viales, como de seguridad física personal y de la carga.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

### 19. Alteración de códigos en la transmisión del Manifiesto

**Proceso:** Exportación Paraguay - Importación Argentina

**País/es:** Argentina - Paraguay



**Oportunidad de mejora:** El MIC/DTA generado en la operación de exportación de Paraguay para la salida del país son presentados electrónicamente en el Sistema SINTIA e impresos para los controles en ambos países. Este mismo documento es utilizado por los ATAs argentinos, cuando registran el Manifiesto en el Sistema Malvina tanto para una importación, como para



tránsitos y traslados. Cuando los Agentes de Transporte cargan el número del MIC/DTA en el sistema Malvina, el código del medio de transporte de camión por carretera que es el 4, se transforma en 1. Esto sucede en todas las operaciones, demandando corregir manualmente cada vez la información. En los casos en que esta alteración no es percibida o el operador olvida de alterarla, la declaración del manifiesto es inexacta siendo posible ser multado. Esta situación perjudica a los operadores, ya que el propio sistema induce al error.

**Propuesta de Solución:** La situación anteriormente descrita demanda la revisión de las equivalencias entre los códigos, así como la evaluación de la alteración que sucede en la transmisión para evitar que el sistema induzca al error a los operadores. Para ello, ambas Aduanas deberán realizar esta verificación de forma conjunta para garantizar que la transmisión del MIC/DTA se realiza de forma correcta mediante el SINTIA y los sistemas aduaneros de cada país, facilitando el comercio bilateral.



**Involucrados:** Aduanas de Argentina y Paraguay

## 20. Cobro de tasas no definidas por Ley por parte de DINATRAN

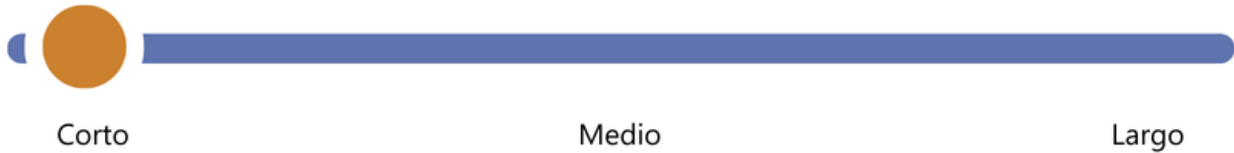
**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay



**Oportunidad de mejora:** El MIC/DTA en papel debe contener la firma de autoridades aduaneras y de la autoridad responsable por el control de transporte del país de origen. La autoridad paraguaya responsable por el control del transporte es la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN). Para obtener las firmas correspondientes, el agente de carga debe dirigirse hasta la oficina del organismo en el ACI con el MIC/DTA y solicitar a los servidores la firma. Fue señalado por los operadores del sector privado que, para obtener dicha firma, se cobra una tasa de Gs. 50.000. Si bien existe una normativa que prevé el cobro de Gs 10.000 bajo el concepto de horario extraordinario prevista en la Resolución del Consejo N.º 471/08, en esta frontera el cobro en horario extraordinario llega a los Gs. 100.000. Por este cobro no son entregados comprobantes del pago y los operadores están obligados a realizarlos ya que la firma del documento en papel es indispensable para la conclusión del proceso de control por parte de Paraguay. Esta situación presenta una desviación de conducta de los servidores y cobros no definidos por ley.

**Propuesta de Solución:** Se propone que sea realizada una verificación interna de los procedimientos de los funcionarios para identificar estas desviaciones de conducta y corregirlas de forma rápida. El cobro por la firma del MIC/DTA no debe ser realizado en horario extraordinario y los cobros referidos a los horarios extraordinarios deben realizarse de forma correcta, respetando las normativas y emitiendo los correspondientes comprobantes a los operadores. Es importante que se realice una capacitación a los servidores de frontera reforzando los procedimientos del organismo.



**Involucrados:** DINATRAN

## FRONTERA: Chuí (Brasil) – Chuy (Uruguay)

### 1. Falta de infraestrutura em Chuí engessa o processo no ponto fronteiroço



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** As fronteiras internacionais enfrentam desafios significativos devido à limitação de espaço, especialmente em meio ao crescimento contínuo do transporte internacional em todo o bloco do Mercosul. Com o aumento da participação do Brasil no comércio global, a demanda por entrega de mercadorias tem se intensificado, colocando ainda mais pressão sobre a capacidade logística das fronteiras. Devido a sua proporção continental, esse cenário é observado de maneira geral em diversas fronteiras brasileiras, incluindo a de Chuí.

Na fronteira de Chuí, especificamente, a capacidade para receber cargas internacionais é restrita a apenas 120 vagas. Essa limitação se torna ainda mais evidente durante períodos de aumento sazonal no fluxo comercial, resultando facilmente em superlotação, congestionamento e fila de veículos no referido ponto fronteiroço. Pontos específicos como o ingresso de leite em pó ou farinha de trigo em excesso, destacam a fragilidade da infraestrutura local, incapaz de lidar eficientemente com o alto volume de movimentação deste tipo de carga. Isso leva a dificuldades no processo, tornando-o lento e um pouco fluído, prejudicando tanto as operações de importação quanto às exportações nesta fronteira.

Além disso, considerando as dificuldades enfrentadas devido à falta de estrutura no ponto de fronteira e à ausência de uma Área de Controle Integrada em ambos os lados (brasileiro e uruguaio), a Receita Federal decidiu criar uma infraestrutura básica para o controle nesse local. Isso resultou na tendência do Uruguai de transferir o controle para o lado brasileiro, o que contraria o estipulado na Resolução GMC N°3/94 do Mercosul, que determina que a cabeceira do ACI seja em Chuy.

### 2. Falta de infraestrutura na fronteira de Chuí-Chuy faz com que caminhões fiquem expostos nas estradas ao redor do ponto fronteiroço



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil y Uruguay



**Oportunidade de Melhoria:** Assim como explicado pela oportunidade de melhoria número 1, as fronteiras entre o Brasil e Uruguai enfrentam grandes desafios com relação ao tamanho e qualidade de suas infraestruturas. Na fronteira de Chuy, do lado uruguaio, a área controlada é predominantemente reservada para veículos refrigerados, deixando outros tipos de veículos em

áreas secundárias como estradas, locais terceirizados ou mesmo retornando às plantas de suas empresas. A infraestrutura do lado uruguaio é limitada e precária, resultando em uma organização menos estruturada para os veículos aguardarem sua liberação.

Para otimizar a dinâmica na fronteira, se adota um sistema de ingresso ao porto por lotes, com limite de veículos por horário, especialmente para cargas secas ou refrigeradas. Os caminhões refrigerados solicitam a identificação do MAPA para serem direcionados a uma área específica de verificação de temperatura e condições. Essa triagem em lotes visa evitar gargalos, sobretudo devido ao alto volume de cargas refrigeradas, e reduzir o risco de cruzamento de pragas entre os veículos.

No entanto, a prioridade dada aos caminhões com cargas refrigeradas leva muitos motoristas de cargas secas a não entrarem no porto devido à falta de infraestrutura adequada. Essa situação expõe os veículos e as mercadorias a riscos como saqueamento ou contaminação, representando um desafio adicional à segurança das cargas e integridade do condutor.

### 3. Falta de sistema OCR torna o processo de desembaraço aduaneiro moroso

**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** O sistema OCR (Optical Character Recognition) é uma tecnologia fundamental que automatiza o reconhecimento de texto em documentos digitalizados ou imagens, convertendo caracteres escritos em texto digital editável, pesquisável e processável por computadores. É uma ferramenta amplamente utilizada em diversas áreas, desde a digitalização de documentos até o reconhecimento de placas de veículos.

No entanto, como mencionado anteriormente, o ponto de fronteira de Chuí enfrenta desafios de infraestrutura que dificultam o fluxo diário de caminhões. Nesse contexto, a ausência de um sistema OCR para leitura automática das placas bem como para a pesagem dos caminhões, impede o início automático do desembaraço aduaneiro e torna o processo de lançamento no sistema suscetível a erros, devido ao preenchimento manual.

Atualmente, os dados dos caminhões são fornecidos aos fiscais da Receita Federal em lotes, geralmente de 50 em 50, para que sejam inseridos manualmente no sistema. Este método é destacado como moroso pelo setor privado, não atende à dinâmica operacional necessária para o fluxo logístico eficiente na fronteira de Chuí. Além disso, a demora do processo realizado pela Receita Federal afeta diretamente a atuação do MAPA e, conseqüentemente, impacta diretamente os caminhões que transportam mercadorias perecíveis.

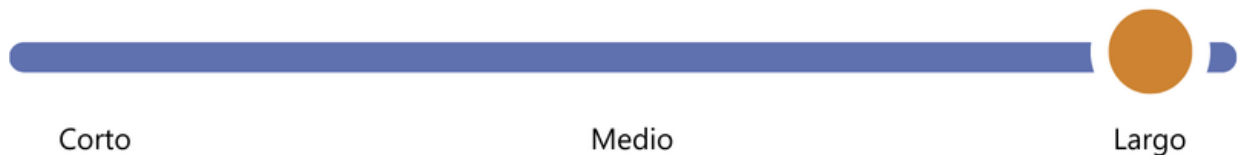






representante de transporte en la frontera prolongan el tiempo y elevan los costos operacionales para los transportistas. Además, los horarios limitados de las aduanas de Uruguay (9h-19h) y de Brasil (7h-11h30/13h30-18h) agravan aún más las demoras. Estos factores combinados impactan negativamente la eficiencia logística, aumentando el tiempo total de operación y contribuyendo a una mayor burocracia en el proceso de cruce fronterizo.

**Propuesta de Solución:** Para resolver los retrasos y la burocracia en el cruce fronterizo, se propone el análisis y la revisión del procedimiento de control del MTOP del MIC/DTA antes del paso por la aduana. Esto implica realizar la revisión y validación de los documentos en puntos de control del MTOP ubicados cerca de los principales orígenes de carga, o directamente en la frontera, antes de llegar a la aduana. La presencia de representantes del MTOP en la frontera, junto con un sistema de agendamiento online y la integración de los sistemas de información, permitirá la verificación anticipada y la validación electrónica de los documentos, agilizando el proceso y reduciendo el tiempo de operación y costos para los transportistas.



Además, la solución propuesta para resolver los problemas de retrasos y burocracia en el cruce fronterizo en Chuy es la implementación de una Área de Control Integrado (ACI) en el lado brasileño. Esta infraestructura centraliza todos los procesos de inspección y control aduanero, integrando organismos como la Receita Federal y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) en un solo lugar. El ACI estará equipado con tecnología avanzada y sistemas de TI integrados, permitiendo la verificación anticipada de documentos y la validación inmediata del MIC/DTA. La coordinación con las autoridades uruguayas armonizará los procedimientos de control, mejorando la eficiencia logística, reduciendo la burocracia y garantizando seguridad y cumplimiento.

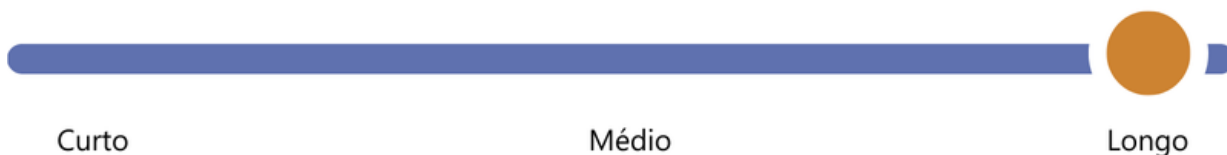


**Involucrados:** Aduana de Brasil y de Uruguay, organismos de control









## 8. Falta de infraestrutura na fronteira impacta o processo de verificação física dos órgãos anuentes



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** O setor privado ressaltou nas discussões sobre melhorias na exportação que a fronteira de Chuí carece de infraestrutura adequada para suportar a demanda logística da região, o que é aplicável também no processo de importação. Apontou-se que o espaço atual destinado às inspeções da Receita Federal e do MAPA não é suficiente para lidar com o volume de cargas designadas para o canal vermelho, nem possui a estrutura necessária para a verificação física das mercadorias. Em situações em que é necessário descarregar completamente a carga para inspeção, condições climáticas adversas, como chuvas, podem tornar o processo complexo e aumentar o risco de danos tanto para as pessoas envolvidas quanto para as mercadorias.

Devido à falta de espaço na fronteira, a área onde ocorre a inspeção física das cargas coincide com o local onde são realizados os procedimentos migratórios. Além disso, todos os órgãos competentes realizam suas inspeções no mesmo local, tal desorganização pode causar congestionamento e atrasos.

O setor privado também destacou que não somente a infraestrutura da fronteira contribui para a lentidão nas inspeções, mas também os próprios procedimentos adotados pelo órgão anuente. Foi mencionado um exemplo em que, durante a verificação física de uma carga de leite, o inspetor do MAPA recolheu amostras para análise e enviou a uma empresa terceirizada, mesmo sendo evidente que se tratava de leite. Esses dois fatores mencionados resultam em um processo travado em Chuí, afetando não apenas a eficiência do fluxo na fronteira, mas também gerando custos e atrasos para o setor privado.

**Proposta de Solução:** A solução proposta para lidar com os problemas identificados na fronteira de Chuí é a implementação de uma ACI no lado brasileiro. Essa iniciativa envolve a criação de uma infraestrutura que abrange aspectos sistêmicos e estruturais, visando aprimorar os processos de inspeção e controle aduaneiro na região.

Com a implementação da ACI, será possível atender à demanda logística de forma mais eficiente e otimizada. A estrutura da ACI contemplará espaços adequados para as inspeções da Receita Federal e do MAPA, permitindo um fluxo mais fluido e organizado das cargas, especialmente aquelas designadas para o canal vermelho que requerem inspeções mais detalhadas. Além disso, com uma infraestrutura adequada de câmeras e sistemas auxiliares, será possível compartilhar a informação de inspeção de um órgão para o outro, fazendo com que o MAPA aproveite os dados da inspeção da Receita Federal, por exemplo.

Por fim, a ACI possibilitará a separação das áreas de inspeção física das cargas e dos procedimentos imigratórios, reduzindo possíveis congestionamentos e atrasos. Com espaços dedicados e infraestrutura adequada, será possível realizar as inspeções de forma mais ágil e eficaz, garantindo a conformidade das mercadorias que não serão expostas a terceiros (turistas). Essa solução também contribuirá para minimizar os riscos relacionados às condições climáticas adversas durante as inspeções físicas, uma vez que a ACI poderá ser projetada para oferecer proteção e segurança adequadas para as operações de verificação das cargas.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e MAPA

### 9. Imposibilidad de realizar el cruce a Brasil de carga liberada por Uruguay en determinados días y horarios de la semana

**Proceso:** Exportación Uruguay - Importación Brasil

**País/es:** Uruguay y Brasil



**Oportunidad de mejora:** El transporte de carga entre Uruguay y Brasil enfrenta un problema significativo relacionado con la infraestructura y la logística de cruce fronterizo en Chuí. A pesar de que los sistemas aduaneros de Uruguay pueden agilizar el proceso, la falta de infraestructura en Brasil genera demoras y conflictos que impactan negativamente en la eficiencia del comercio bilateral.

El sistema de aduanas de Uruguay, LUCIA, puede asignar un canal verde a un camión, lo que significa que el vehículo no necesita una inspección adicional por parte de la aduana uruguaya y con la carga liberada de inspección de otros órganos de control. Sin embargo, a pesar de tener canal verde, el camión no puede cruzar la frontera fuera del horario determinado por la Dirección Nacional de Aduanas (DNA) de Uruguay.

La principal causa de esta restricción es la falta de infraestructura adecuada en el lado brasileño de la frontera. No existe un local habilitado en Brasil para recibir y estacionar los vehículos que llegan fuera del horario laboral estándar, lo que impide que los camiones crucen la frontera durante los fines de semana o fuera del horario laboral.

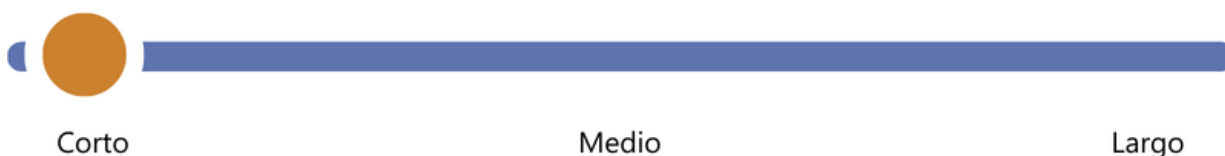
El hecho de que un camión llegue a la frontera uruguaya el fin de semana y no pueda cruzar hasta el lunes, aun cuando el proceso de exportación está liberado del lado de Uruguay para cruzar, conlleva demoras significativas y costos adicionales para los transportistas, quienes deben esperar durante todo el fin de semana.

Las demoras en el cruce fronterizo impactan negativamente en los tiempos de entrega y la planificación logística. Los transportistas incurren en costos adicionales por el tiempo de espera y la potencial pérdida de contratos o acuerdos comerciales debido a los retrasos. La eficiencia del comercio bilateral se ve comprometida, reduciendo la competitividad de ambos países en el comercio internacional.

**Propuesta de Solución:** A corto plazo, para atender las necesidades más urgentes del flujo de carga entre Uruguay y Brasil, se propone:

- Adecuación de un Patio de Recepción: Desarrollar un local habilitado en Brasil para recibir y estacionar camiones que lleguen fuera del horario laboral estándar. Este patio debe estar equipado con las facilidades necesarias para garantizar la seguridad y el almacenamiento temporal de los vehículos.
- Implementación de un Control de Portería: Establecer un control de acceso al terminal que permita el ingreso y registro de los camiones de manera eficiente, con tecnología adecuada a las necesidades de la infraestructura.
- Acuerdos de Trabajo Conjuntos: Establecer acuerdos entre Uruguay y Brasil para coordinar horarios extendidos de operación durante fines de semana y fuera del horario laboral estándar.
- Plataformas de Comunicación: Crear plataformas de comunicación entre los sectores público y privado para coordinar de manera efectiva la logística y los horarios de operación.

La mejora de la infraestructura y la coordinación permitirá una reducción significativa en los tiempos de espera en la frontera. Los transportistas reducirán sus costos operativos al minimizar los tiempos de inactividad. Una mayor eficiencia en el cruce fronterizo aumentará la competitividad del comercio bilateral entre Uruguay y Brasil.



A medio plazo, la solución pasa por una redefinición de la infraestructura con la creación de un Área de Control Integrado de cabecera única en el lado de Chuí (Brasil). El ACI del lado brasileño debe contar con la infraestructura necesaria para atender las necesidades del sector público de Uruguay y Brasil, así como del sector privado de ambos países.

La construcción de un ACI en el lado brasileño, equipada con la infraestructura y tecnología necesarias, resolverá los problemas actuales de demoras y costos adicionales en el transporte de carga entre Uruguay y Brasil. Esta solución permitirá un cruce fronterizo más eficiente, beneficiando tanto al sector público como al privado, y mejorando la competitividad del comercio bilateral. La coordinación y armonización normativa entre ambos países son claves para el éxito de esta iniciativa.



**Involucrados:** Aduanas de Uruguay y Brasil, Órganos de control de Uruguay y Brasil.

10. Solicitud de MIC-DTA por parte del MTOP en cargas sin intervención aduanera

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay



**Oportunidad de mejora:** En la operación de exportación en el MERCOSUR, cuando el despacho de la mercadería no se realiza en origen, los documentos de porte obligatorio para el traslado nacional hasta la frontera son aquellos que determine el organismo de aplicación de cada país, pudiendo ser el remito o la factura, además del CRT, de acuerdo a la Resolución GMC N.º 34/19 “Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera” internalizada por Uruguay a partir del Decreto do PE N° 245/022 de 28/07/22, publicado no DO em 04/08/22. Sin embargo, cuando la operación se realiza en la frontera del Chuy, el MTOP que se encuentra localizado sobre la ruta a 2,5 km de la Administración de Aduanas, exige a los camioneros que, al momento de pesar, presenten el MIC/DTA firmado y en caso de que no lo tengan en papel con ellos, se les cobra una multa de 2.000 USD. Esta situación genera una serie de cuellos de botella en la operación, ya que además de aumentar los costos de la operación

por el pago de una multa, el chofer debe esperar a que el representante legal de la empresa se traslade hasta el local con el documento firmado para poder continuar con el transporte hasta la aduana. Esta situación impacta principalmente a operadores nuevos que desconocen esta práctica.

## 11. Separación física de los organismos de control



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay

**Oportunidad de mejora:** Los organismos que intervienen en la frontera para el control de carga, transporte y transportista, en el caso de la frontera del Chuy, se encuentran divididos en dos localidades. Mientras que el MTOP y Migraciones se encuentran en Ruta Nacional N° 9 km 336, Aduana se encuentra en Guenoas y León Ventura, a 2,5km aproximadamente. Siendo que estos tres organismos controlan todas las operaciones de comercio exterior, independientemente del tipo de carga, el estar separados hace que el transportista deba detener el vehículo en momentos diferentes para presentar informaciones a las autoridades nacionales. El hecho de que los organismos no se encuentren en un mismo local, genera una falta de coordinación entre los organismos de control, aumentando la complejidad administrativa del proceso y generando ineficiencia, lo que aumenta los tiempos del proceso, con su consecuente impacto en los costos.

### **Propuesta de Solución a los problemas 10 y 11:**

#### **Área de Control Integrado:**

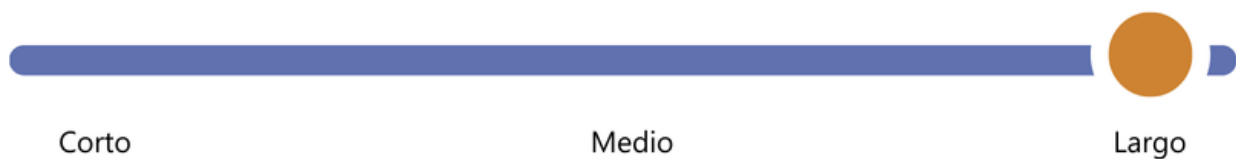
Se propone la implementación de un Área de Control Integrado (ACI) de cabecera única del lado de Brasil, Chuí. Integración de todos los órganos de control que actúan en la frontera de Chuy-Chuí en el actual recinto gestionado por la Receita Federal de Brasil y que tiene una estructura mínima necesaria para el correcto funcionamiento de la operación de control de carga en frontera tanto para las autoridades brasileñas como para las autoridades uruguayas. El ACI permitirá la realización de actividades de control aduanero, migratorio, fitosanitario, y de seguridad, entre otros.

A pesar de que la integración en el actual espacio ocupado por las autoridades brasileñas ya supone un pequeño paso hacia la eficiencia, a medio/largo plazo se propone la modernización de las instalaciones del área de control integrado para adecuar las mismas a las necesidades reales de la operación, con los debidos equipamientos y tecnologías que garanticen la eficiencia y eficacia de la operación realizada en estas instalaciones.

Es importante destacar que el principal objetivo del ACI es reducir los tiempos de espera y los costos asociados al comercio exterior y al tránsito de personas, fomentando así la integración

económica y la cooperación entre los países del MERCOSUR. Esto se logra mediante la implementación de medidas como la simplificación de trámites, la armonización de procedimientos y la coordinación entre las autoridades competentes de cada país. A lo largo del presente informe se presentarán diversos cuellos de botella que tienen su potencial solución en la implementación real del ACI y todo lo que a ello está vinculado.

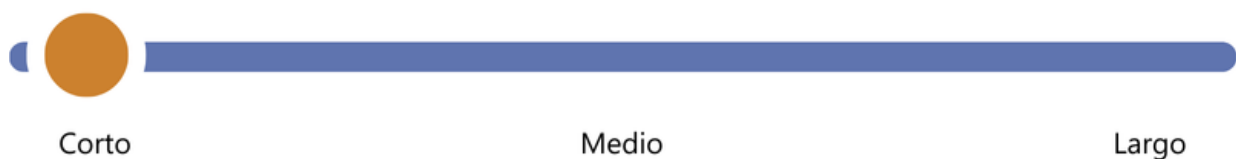
Además de facilitar el comercio y el tránsito, el ACI también contribuirá a fortalecer la seguridad en la frontera, combatiendo el contrabando, el tráfico ilegal de personas y otros delitos transnacionales. Para ello, una vez que la infraestructura esté operativa, también será necesaria la adecuación de los mecanismos de cooperación y coordinación entre las agencias de control de Uruguay y Brasil, así como sistemas de intercambio de información y de gestión de riesgos.



**Involucrados:** Aduana y demás órganos de control de Uruguay y Brasil.

**Análisis y revisión de procedimiento de control del MTOP del MIC - DTA cuando la carga aún no ha llegado a la frontera y ha iniciado el proceso de exportación**

A corto plazo, se propone que el MTOP acepte como documentos oficiales del transporte de la carga hasta la frontera el remito o la factura, además del CRT, de acuerdo con la Resolución GMC N.º 34/19 "Documentos de Porte Obligatorio en el Transporte de Pasajeros y de Cargas por Carretera" internalizada por Uruguay a partir del Decreto do PE N° 245/022 de 28/07/22, publicado no DO em 04/08/22.



**Involucrados:** MTOP, Transportadores.

12. Impossibilidade de atualizar dados em documentos oficiais impacta o motorista na fronteira

**Proceso:** Importação

**País/es:** Brasil





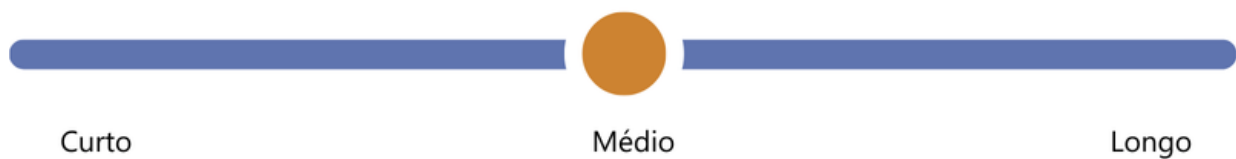




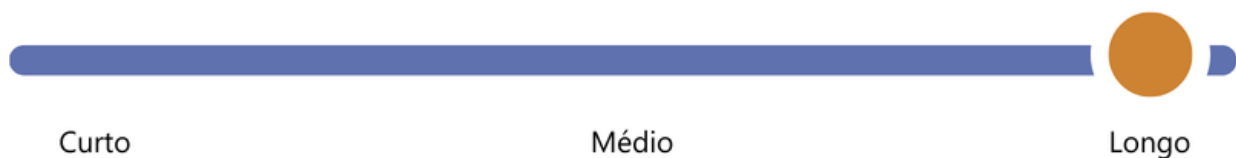
transportador precisar descarregar toda a carga do caminhão para solucionar a divergência de peso. Adicionalmente, o setor privado ressaltou que o risco é ainda maior do lado uruguaio, que tem apenas 2% de tolerância, tornando o processo ainda mais complexo e sujeito a atrasos significativos no ponto de fronteira.

**Proposta de Solução:** O setor privado identificou que para a oportunidade de melhoria citada acima deverá ocorrer duas mudanças a médio e longo prazo. Primeiramente será necessária a unificação dos Critérios de Pesagem, levando em consideração:

- **Revisão da Resolução GMC nº 65:** Propor uma revisão conjunta da Resolução GMC nº 65 para unificar as tolerâncias de pesagem em ambos os países, estabelecendo um padrão comum que possa ser adotado pelo Uruguai e pelos demais países do Mercosul.
- **Ajuste das Regulamentações Nacionais:** Adaptar as regulamentações nacionais para alinhá-las ao novo padrão comum, facilitando uma operação mais fluida e menos suscetível a erros e atrasos.



Por fim, problemas relacionados ao aferimento do peso poderiam ser resolvidos por meio da implantação de uma ACI. Com essa infraestrutura totalmente implementada, haveria apenas uma balança de pesagem, reduzindo o risco de despadronização de peso. Além disso, a ACI possibilitaria que os órgãos anuentes do Uruguai e do Brasil trabalhassem em conjunto, permitindo a consulta e resolução de eventuais divergências de forma colaborativa.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e Aduana do Uruguai

15. O concurso público não tem atendido a falta de servidores do MAPA de forma eficiente

**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil





A longo prazo, a implementação de um ACI na fronteira de Chuí é vista como uma solução para auxiliar os fiscais do MAPA, que atualmente operam a partir do centro da cidade. Além de facilitar inspeções conjuntas entre a Receita Federal e o MAPA, a presença de um ACI tornaria o trabalho na fronteira mais atraente devido à infraestrutura disponível para os servidores.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil, Aduana do Uruguai e Órgãos de controle dos dois países.

### 16. Falta de rastreabilidade sistêmica por parte da Receita Federal gera gargalos ao setor privado



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

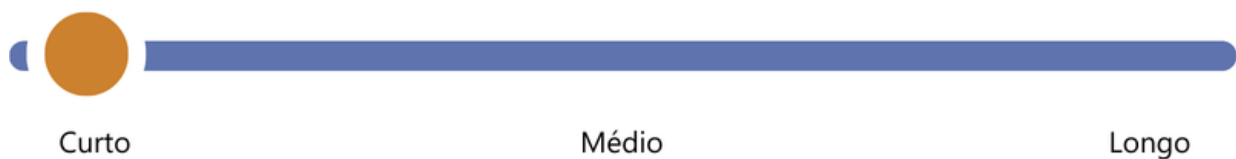
**Oportunidade de melhoria:** Ao efetuar a presença de carga, a Receita Federal confirma a entrada ou saída das mercadorias no sistema, garantindo a conformidade com os procedimentos aduaneiros. Isso inclui a verificação dos documentos do transportador e, quando necessário, a inspeção física das mercadorias. Essa medida assegura o cumprimento das normas, o pagamento dos tributos devidos e a identificação de irregularidades ou mercadorias proibidas.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado identificou que a presença de carga não é feita automaticamente no sistema, gerando atrasos significativos na operação. O início da parametrização é impactado, pois a aduana aguarda a entrada física de todos os documentos pertinentes antes de iniciar o processo sistêmico. Para ilustrar, se um caminhão chega ao porto às 9 horas da manhã, a presença de carga só é registrada ao meio-dia, e o canal de parametrização é designado duas horas depois, em média. Portanto, o processo só avança a partir das 14h da tarde. Em Chuí, há horários fixos para a parametrização na importação são diretamente afetados pela demora na presença de carga, o que diminui as chances de ser feita a parametrização no mesmo dia de entrada do caminhão devido a essa demora.

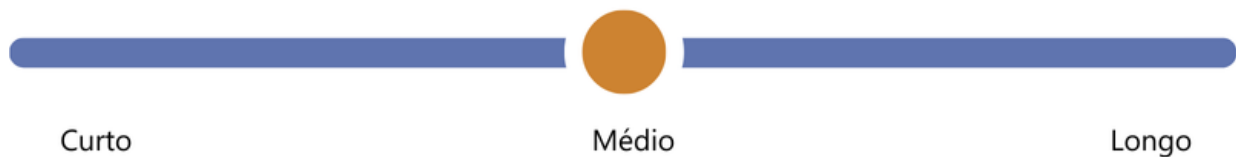
Os problemas identificados pelo setor privado têm impactos significativos nos atores que operam na fronteira de Chuí, bem como no fluxo logístico da região. Isso se reflete na formação de filas, na exposição da carga a riscos externos como roubo ou contaminação e nos riscos à integridade física dos caminhoneiros, que são obrigados a aguardar na estrada sem acesso a infraestrutura adequada.

Além disso, essa falta de visibilidade sistêmica dificulta a mensuração precisa dos tempos e valores envolvidos no processo de entrada em Chuí pelo setor privado bem como a rastreabilidade do processo, impossibilitando que os atores privados controlem eficientemente a operação em tempo real. Foi exemplificado que os despachantes aduaneiros precisam "correr" para elaborar a documentação necessária após a liberação do canal, pois não sabem do status em tempo real dele.

**Proposta de Solução:** Para solucionar a situação a curto prazo, as participantes sugeriram uma alocar um analista da Receita Federal do Brasil (RFB) na portaria de entrada do porto, proporcionando acesso imediato às informações de chegada das cargas e documentação pertinente.



Além disso, foi sugerido adotar um modelo similar ao utilizado na importação uruguaia, terceirizando o serviço de custódia das mercadorias. Empresas especializadas seriam responsáveis pela guarda e segurança das cargas enquanto aguardam a liberação aduaneira.



Por fim, o setor privado identificou que, a longo prazo, a solução do impasse se dá através de uma Área de Controle Integrado (ACI), a partir da alteração do marco regulatório GCM N.º 3/94. Atualmente, essa resolução estabelece que a cabeceira da ACI deve estar localizada no lado uruguaio, o que tem dificultado o avanço do projeto por parte do Brasil. Com a legislação adequada, será possível dar continuidade à criação dessa infraestrutura, que é crucial para agilizar os controles e garantir a fluidez no fluxo de veículos neste ponto de fronteira.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil, Aduana do Uruguai, Órgãos de Controle dos dois países e empresas terceirizadas interessadas em prestar o serviço

## 17. O MAPA realiza inspeção de carga apenas duas vezes ao dia, resultando em gargalos operacionais



**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** A parametrização na importação é um processo realizado pela Receita Federal do Brasil e pelo Ministério da Agricultura e Abastecimento (MAPA) para analisar e classificar as mercadorias que estão sendo importadas. Durante esse processo, as cargas são submetidas a uma avaliação de risco, na qual são atribuídas a um dos três canais de parametrização: verde, amarelo ou vermelho.

- Canal Verde: indica que a mercadoria está em conformidade tanto fisicamente quanto documentalente, ou seja, não apresenta irregularidades ou suspeitas.
- Canal Amarelo: indica que a mercadoria apresenta alguma inconformidade ou divergência na documentação, exigindo uma análise adicional para verificação.
- Canal Vermelho: indica que a mercadoria possui irregularidades tanto na documentação quanto fisicamente, demandando uma análise mais detalhada e minuciosa em ambos os aspectos.

Durante as reuniões de mapeamento, o setor privado ressaltou a existência de limitações nos horários de inspeção física conduzidos pelo MAPA. Atualmente, o órgão realiza vistorias nas cargas em apenas dois momentos diários: às 10 horas da manhã e às 13 horas da tarde. Essa restrição horária implica que os caminhões que não conseguirem passar pela inspeção até o último horário mencionado terão que aguardar até o próximo dia para o procedimento, além de resultar em filas.

Nas reuniões conjuntas entre o setor público e privado, os representantes do órgão explicaram que as inspeções são realizadas apenas duas vezes ao dia devido à necessidade do inspetor do órgão se deslocar de sua base, localizada no centro da cidade de Chuí, até a fronteira.

**Proposta de Solução:** Para resolver a questão dos horários restritos de inspeção do MAPA, os representantes do órgão propuseram integrar a oficina do órgão à Aduana do Brasil. Prevista para ser implementada em abril de 2024, essa integração permitirá que os fiscais tenham mais flexibilidade para realizar inspeções físicas e acelerar os processos de liberação de mercadorias na fronteira. Além disso, a integração das instalações facilitará uma comunicação mais eficiente entre os setores envolvidos, possibilitando a realização das inspeções de forma estratégica e oportuna, sem depender apenas dos horários fixos de deslocamento dos fiscais. Essa medida busca reduzir o tempo de espera dos caminhões e aprimorar a eficiência operacional no ponto de fronteira de Chuí.









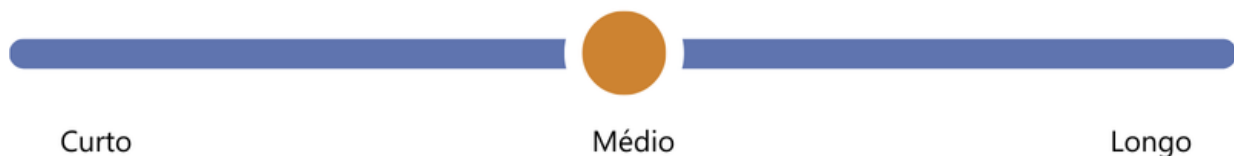




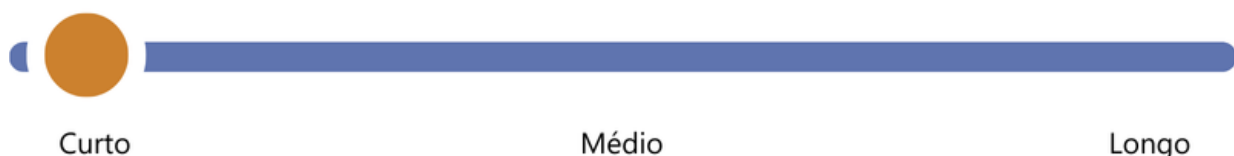
mercadorias procedentes do exterior ou destinadas a ele ocorre no horário de funcionamento da repartição aduaneira, mediante apresentação do Manifesto Internacional de Carga Rodoviária/Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA) e, adicionalmente, do Conhecimento de Transporte Internacional por Rodovia (CRT).

Foi informado pelos participantes durante as reuniões de mapeamento que o horário limitado de funcionamento do posto aduaneiro em Chuí, das 9h às 18h, com restrição para motoristas de 6h às 18h, gera um gargalo no processo de exportação. Isso ocorre porque o ingresso no recinto alfandegado está sujeito a esses horários fixos, que não atendem às necessidades operacionais do setor privado. A incompatibilidade entre o horário de funcionamento do recinto alfandegado no Chuí e as demandas do setor privado, que necessita de horários mais flexíveis, limita a eficiência das operações e prejudica o fluxo de mercadorias. Outros pontos de fronteira funcionam 24 horas, mas essa restrição em Chuí provoca atrasos e congestionamentos.

**Propostas de Solução:** Os participantes da reunião público-privada destacaram a necessidade de criar um canal verde sem LPCO e LI após o ingresso e repesagem para que o caminhão possa sair do recinto com o carimbo do MIC/DTA. Isso agilizaria o processo de entrada e saída, reduzindo os gargalos.



Além disso, para melhorar a eficiência das operações no setor privado, é necessário ajustar os processos internos para maximizar o uso dos horários disponíveis. Isso requer uma análise detalhada para identificar os horários menos congestionados e distribuir as atividades de forma equilibrada ao longo do dia. O setor público destacou que os horários de funcionamento disponíveis muitas vezes não estão sendo utilizados de forma adequada, com concentração excessiva de atividades no final do dia. Por isso, é fundamental que o setor privado se organize para aproveitar melhor os horários disponíveis, distribuindo as operações ao longo do dia e evitando picos de movimento.



Adicionalmente, a implementação da Área de Controle Integrado na fronteira vai resolver a incompatibilidade de horários no desafio acima mencionado. Vide proposta de solução 1, 2, 3 e 4.

**Envolvidos:** Aduana do Brasil, Equipe Gestora do PUCOMEX e atores do setor privado.

23. Las oficinas del MGAP en Chuy están localizadas en infraestructuras separadas y poco próximas entre sí.



**Proceso:** Importación/ Exportación

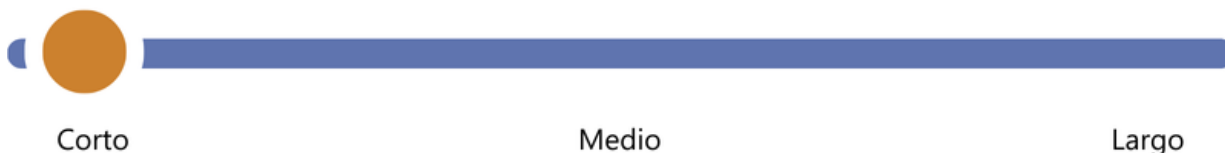
**País/es:** Uruguay

**Oportunidad de mejora:** El Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) de Uruguay enfrenta problemas significativos en la frontera de Chuy que afectan la eficiencia y los costos del proceso de comercio exterior. Estos problemas se derivan tanto de la falta de un horario de atención homogéneo entre las áreas de atención dentro del MGAP como de la infraestructura inadecuada y dispersa de sus oficinas. Las oficinas del MGAP en Chuy están localizadas en infraestructuras separadas y distantes entre sí, lo que dificulta la coordinación y aumenta el tiempo necesario para completar los trámites. Las áreas del MGAP (ganadería, sanidad animal, sanidad vegetal) están en direcciones diferentes, lo que obliga a los transportistas a desplazarse entre varios puntos para obtener todas las autorizaciones necesarias. La escasez de personal en el MGAP agrava los problemas existentes, ya que no hay suficientes técnicos para cubrir todas las áreas de manera eficiente. Esta falta de recursos humanos provoca demoras adicionales en la atención y en la realización de los trámites necesarios para la exportación e importación de mercancías.

La dispersión de las oficinas y la falta de un horario homogéneo resultan en demoras significativas en el proceso de comercio exterior, lo que a su vez aumenta los costos operativos para los transportistas y exportadores.

**Propuesta de Solución:** A corto y largo plazo se propone centralizar las oficinas del MGAP en un solo lugar en Chuy (Brasil) para facilitar la coordinación y reducir los tiempos de desplazamiento entre las diferentes áreas. Es importante que el Ministerio haga las inversiones necesarias para garantizar el suficiente personal técnico al MGAP en la frontera de Chuí-Chuy para cubrir de manera eficiente todas las áreas de atención.

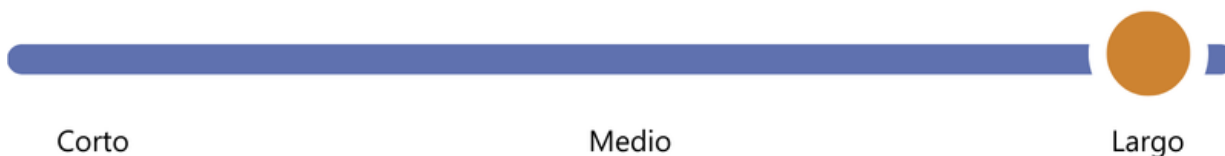
Además, estas actuaciones tienen que ir de la mano de una intensa Implementación de los sistemas tecnológicos que permitan la digitalización de trámites y la reducción del uso de documentos en papel, facilitando un proceso más rápido y eficiente.



A medio plazo, la solución pasa por una redefinición de la infraestructura con la creación de un Área de Control Integrado de cabera única en el lado de Chuí (Brasil). El Área de Control Integrado (ACI) del lado brasileño debe contar con la infraestructura necesaria para atender las necesidades del sector público de Uruguay y Brasil, así como del sector privado de ambos países.

La construcción de un Área de Control Integrado (ACI) en el lado brasileño, equipada con la infraestructura y tecnología necesarias, resolverá los problemas actuales de demoras y costos adicionales en el transporte de carga entre Uruguay y Brasil. Esta solución permitirá un cruce fronterizo más eficiente, beneficiando tanto al sector público como al privado, y mejorando la competitividad del comercio bilateral. La coordinación y armonización normativa entre ambos países son claves para el éxito de esta iniciativa.

La centralización de oficinas, unificación de horarios de atención y aumento de recursos humanos en el MGAP de Chuy son pasos esenciales para mejorar la eficiencia del proceso de comercio exterior en la frontera entre Uruguay y Brasil. La implementación de estas medidas reducirá significativamente los tiempos y costos operativos, mejorará la competitividad del comercio exterior uruguayo y facilitará las operaciones del sector privado.



**Involucrados:** MGAP

## FRONTERA: Paso de los Libres (Argentina) – Uruguaiana (Brasil)

1. Deterioro y falta de mantenimiento del puente internacional entre Argentina y Brasil impactando en la operación logística



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Brasil

**Oportunidad de mejora:** La infraestructura del puente que une Argentina y Brasil no satisface las necesidades de la operación logística en la región fronteriza. Se evidencia una falta de mantenimiento en diversos aspectos del puente, incluyendo la estructura, la capa asfáltica y la señalización, lo que obstaculiza la eficiencia de la entrada y salida en la zona. Esta problemática se agrava por el hecho de que el puente está dividido entre ambos países y nunca ha recibido una adecuada atención de mantenimiento coordinado. Los pilares del puente, tanto del lado brasileño como del argentino, no han tenido la manutención apropiada, lo que genera riesgos para las operaciones logísticas. A pesar de su importancia para el flujo de camiones y turistas, la falta de mantenimiento estructural urgente compromete su funcionamiento óptimo.

**Propuesta de Solución:** Se proponen medidas clave que buscan garantizar la seguridad y eficiencia de la infraestructura fronteriza. En primer lugar, la gestión conjunta entre Argentina y Brasil, ambos países deberán trabajar en conjunto para gestionar el mantenimiento y la conservación del puente por parte de Vialidad Nacional (Argentina) y el Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (Brasil). Se establecerá una colaboración estrecha para coordinar los esfuerzos de mantenimiento y garantizar que se aborden adecuadamente los problemas identificados, para de esta manera poder realizar las reparaciones estructurales y el mantenimiento regular necesario en los pilares y la estructura del puente para garantizar su estabilidad y seguridad. Además, se implementará un programa de mantenimiento regular para abordar de manera proactiva cualquier problema que surja en el futuro.

En resumen, se busca abordar de manera integral los problemas de deterioro y falta de mantenimiento del Puente Internacional entre Argentina y Brasil, asegurando su seguridad y eficiencia a largo plazo mediante una gestión conjunta y la implementación de medidas de reparación y mantenimiento adecuadas.



A largo plazo, se proponen evaluar dos posibilidades:

- La viabilidad de la ampliación del puente actual lo que podría implicar la expansión de su capacidad para permitir un mayor flujo de vehículos y una mejor organización del tráfico en la zona. Esto podría lograrse mediante la adición de carriles adicionales o la mejora de la infraestructura de acceso y salida del complejo aduanero. Sin embargo, esta opción puede tener limitaciones en términos de espacio disponible y costos asociados.
- Por otro lado, la construcción de un nuevo puente podría ofrecer una solución más integral y adaptada a las necesidades específicas del complejo aduanero. Un nuevo puente podría diseñarse teniendo en cuenta los requisitos operativos actuales y futuros, lo que permitiría una mejor distribución del tráfico y una mayor eficiencia en las operaciones de importación y exportación.



**Involucrados:** Vialidad Nacional (Argentina) y Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes (Brasil)

2. Falta de seguridad en la Zona Primaria Aduanera (COTECAR) generando riesgos para las cargas y operadores

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** Actualmente se presenta una falta de seguridad y garantías para las cargas tanto dentro como fuera de la zona primaria aduanera en el COTECAR. En el caso específico de Paso de los Libres, el predio carece de medidas de seguridad adecuadas, como una zona perimetral con control de acceso, cámaras de vigilancia (no están activas desde hace 5 años) y patrullaje interno.

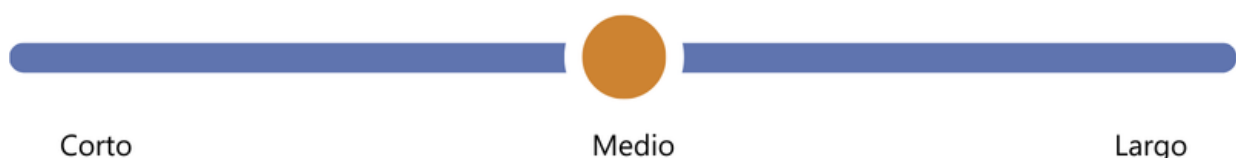


El funcionamiento actual del complejo, gestionado por la gendarmería, implica una supervisión limitada de lo que entra y sale del área, lo que puede resultar en un control deficitario de las actividades de importación y exportación. La falta de una entrada formal a la zona primaria dificulta aún más la tarea de monitoreo y regulación de los flujos comerciales, lo que representa un desafío adicional para garantizar la integridad y legalidad de las operaciones en el complejo aduanero. Se observa que, durante su horario de funcionamiento, que va desde las 6 de la mañana hasta las 22 horas, se ha observado una inconsistencia en la aplicación de los controles de seguridad, lo que genera momentos de vulnerabilidad y riesgo para las cargas y las operaciones en general. Esta situación aumenta el riesgo de robos y daños a las mercancías sensibles, como mercancías pequeñas. Además, no existe una zona habilitada con horarios fijos y control de acceso, lo que agrava aún más la situación de inseguridad en el complejo aduanero.

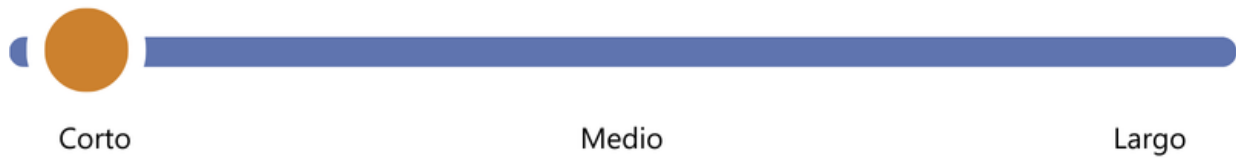
La situación se ve agravada por la falta de un control exhaustivo que permita identificar y abordar adecuadamente los robos de carga, que constituyen delitos federales. Los transportistas, al sufrir un robo, se ven obligados a pagar los impuestos aduaneros, ya que la responsabilidad recae en la empresa de transporte, debido a la ausencia de un sistema que permita determinar con precisión el momento y la responsabilidad del incidente. Esto es especialmente alarmante debido a casos reportados de robos de mercancías peligrosas, lo que representa una amenaza seria para la seguridad pública. Incluso las materias primas industriales, lo que subraya la urgencia de abordar esta problemática para garantizar la seguridad y la integridad de las operaciones en COTECAR.

Esta situación refleja la ausencia de medidas de seguridad adecuadas tanto dentro como fuera de la zona primaria aduanera pone en riesgo la integridad de las mercancías y genera preocupación por el aumento de denuncias de robo y daño a las mismas.

**Propuesta de Solución:** Se propone abordar la falta de seguridad en la zona primaria aduanera mediante una serie de medidas preventivas y de control tales como implementar un sistema de autorización de único ingreso para controlar y registrar el acceso de personas a la zona primaria aduanera. Esto ayudará a limitar la entrada de particulares indebidos y a mejorar la seguridad en el recinto. Por otro lado, se deberá establecer políticas para restringir el ingreso de personas con antecedentes criminales, se podrían utilizar bases de datos y sistemas de identificación para identificar a individuos con este tipo de historial y prevenir su acceso al recinto aduanero y adicionalmente se deberá promover la conciencia y responsabilidad del sector privado en cuanto al control de acceso a la zona primaria aduanera. Esto incluiría la capacitación del personal y la implementación de medidas internas para evitar el ingreso de personas indebidas.



Adicionalmente la Receita Federal de Brasil (RFB) ofreció compartir las mejores prácticas implementadas en Brasil, donde los robos de carga en los recintos aduaneros han sido reducidos significativamente. La RFB podría ser una fuente de información útil para compartir prácticas exitosas y colaborar en la mejora de la seguridad en la zona primaria aduanera.



**Involucrados:** Gendarmería y Aduana de Brasil.

### 3. Demoras en el proceso de migración en la cabecera del Puente Fronterizo

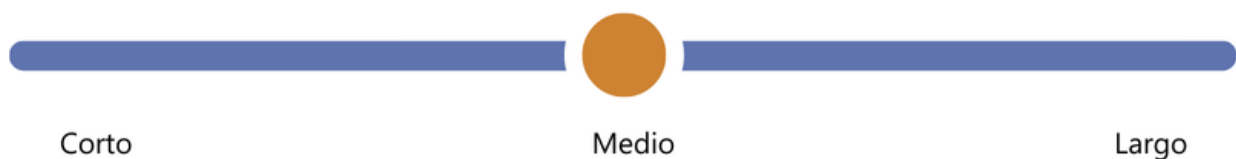


**Proceso:** Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La situación se presenta en la cabecera del puente fronterizo entre Uruguayana y Paso de los Libres, donde se encuentran los controles migratorios. La migración en esta ubicación genera filas que impactan en el proceso logístico. Antes de la pandemia, los conductores podían realizar los trámites migratorios en Cotecar, el complejo terminal de cargas de Argentina, con el camión estacionado. Esto se hacía mediante un registro previo, lo que agilizaba el proceso al requerir solo una verificación en el lugar. Sin embargo, la actual situación en la que la migración se encuentra en la cabecera del puente ha provocado congestiones y retrasos en las operaciones de transporte de mercancías.

**Propuesta de Solución:** Se propone aprovechar las mejoras implementadas en el control migratorio argentino en los últimos años para agilizar el proceso de ingreso y salida de camiones en la cabecera del puente fronterizo. Una de las medidas sugeridas es la anticipación de los documentos requeridos en el sistema, lo que permitiría realizar el ingreso mediante un código QR u otros mecanismos más rápidos. Este enfoque se basa en las iniciativas implementadas durante la pandemia, las cuales demostraron ser eficaces para agilizar los trámites migratorios. Al anticipar la presentación de los documentos necesarios, se reducirían los tiempos de espera y se optimizaría el flujo de vehículos en la cabecera del puente, mejorando así la eficiencia del proceso logístico en general.



**Involucrados:** Dirección Nacional de Migraciones

#### 4. Utilización de un ticket físico para el estacionamiento de los transportistas en el patio de COTECAR

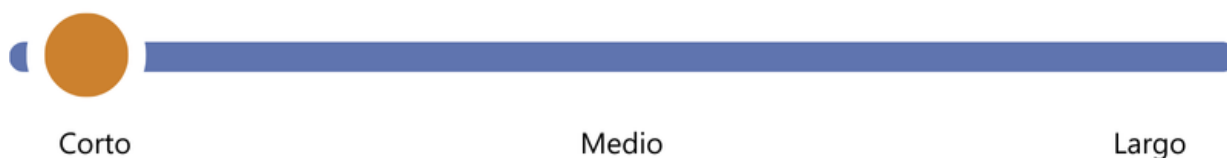


**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La situación radica en la emisión de un ticket físico para el estacionamiento de los transportistas en el patio de COTECAR. Este ticket, que se emite inicialmente para controlar la fecha y hora de estadía, se cobra cada 6 horas. Sin embargo, esta práctica conlleva riesgos, ya que los tickets físicos pueden perderse fácilmente. Además, el control de la estadía ya se realiza de forma sistemática, por lo que la emisión del ticket físico no parece ser necesaria. Esta situación genera una carga adicional para los transportistas y podría simplificarse mediante la adopción de métodos más eficientes y seguros para el control de la estadía en el patio de COTECAR.

**Propuesta de Solución:** Se propone la modernización de la gestión del estacionamiento en COTECAR. Se propone eliminar la presentación física del ticket de estacionamiento para los transportistas en COTECAR. Dado que el control de día y hora ya se realiza de manera sistémica, la exigencia de presentar el ticket en papel se vuelve redundante y obsoleta. Esto simplificará el proceso y reducirá el riesgo de pérdida de documentos físicos.



Además, se propone convocar a la Comisión Nacional de Asuntos de Frontera para evaluar la situación financiera de COTECAR. Si se determina que la infraestructura es financieramente sustentable, se eliminarán los costos de ingreso para los transportistas. Alternativamente, se podría revisar el costo de permanencia de los vehículos en COTECAR, actualmente fijado en 0,14 USD cada 6 horas, con el objetivo de hacer que la infraestructura sea más sustentable y pueda implementar las mejoras necesarias.



**Involucrados:** Comisión Nacional de Asuntos de Frontera y COTECAR.

## 5. Falta de organización en el estacionamiento de COTECAR impactando la eficiencia de los procesos

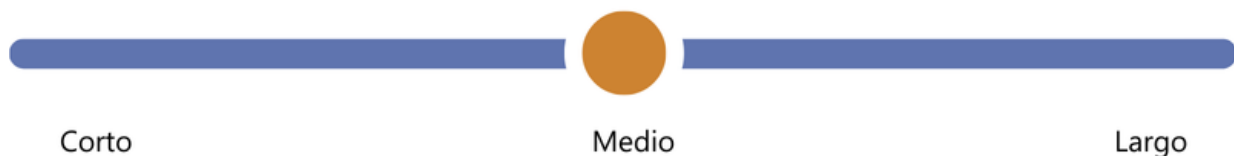


**Proceso:** Importación/ Exportación

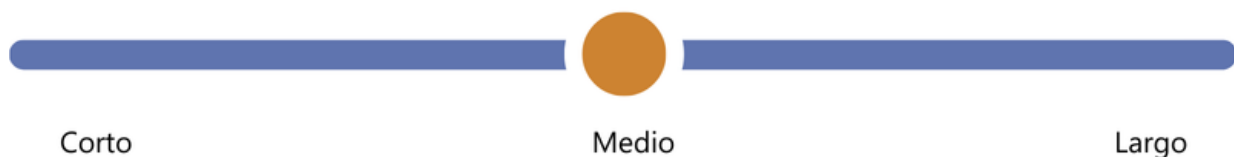
**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La falta de demarcación de lugares de estacionamiento en el patio de COTECAR presenta un problema significativo para la fiscalización y el flujo de trabajo. Sin límites claros para estacionar, tanto los organismos de control como los transportistas encuentran dificultades para localizar los camiones dentro del complejo. Esta falta de visibilidad y organización conlleva a demoras en las inspecciones y procesos aduaneros, lo que afecta negativamente la eficiencia de las operaciones en COTECAR.

**Propuesta de Solución:** La propuesta de solución aborda la necesidad de mejorar la organización del estacionamiento en COTECAR mediante dos medidas principales. En primer lugar, se sugiere aumentar el personal de COTECAR para garantizar una mejor supervisión y gestión del área de estacionamiento, para esto será necesario hacer un diagnóstico de las necesidades del lugar.



Además, se propone demarcar claramente los lugares de estacionamiento, siguiendo el ejemplo de Multilog, una práctica exitosa en este sentido, facilitando las operaciones. La implementación de esta medida ayudaría a facilitar la identificación y ubicación de los camiones por parte de los organismos de control y los transportistas, lo que contribuiría a reducir las demoras y mejorar la eficiencia de los procesos aduaneros en COTECAR.



**Involucrados:** Comisión Nacional de Asuntos de Frontera y COTECAR.



que impactan negativamente en la eficiencia y fluidez de las operaciones de tránsito. Los horarios de verificación, que incluyen dos turnos cerca de las 11h30 y a las 17h00, estos no se ajustan completamente a las necesidades operativas, lo que ocasiona demoras en la liberación de la carga. Además, se requiere la autorización previa de la aduana firmada para la apertura del precinto durante el proceso de verificación. Además, la operación se ve limitada por la obligación de contar con la presencia obligatoria de dos agentes durante la verificación, lo que puede generar retrasos adicionales. A pesar de contar con una zona delimitada para los DTA, no siempre se garantiza, lo que dificulta la organización y el control de las operaciones. Esta situación obliga a las operaciones de tránsito a salir con intervención física, lo que aumenta los tiempos de procesamiento y compromete la eficiencia y competitividad de COTECAR. Además, cabe destacar que las cargas que ingresan después de las 16h00 con pallets quedan programadas para verificación en el siguiente día hábil, lo que añade complejidad al proceso logístico.

## 8. Demoras en la liberación de carga debido a la verificación de SENASA en COTECAR

**Proceso:** Importación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** La entrada de camiones con estatus pendiente de control por parte de SENASA genera demoras en el proceso de liberación de carga en COTECAR. Este retraso se observa cuando los camiones llegan después del horario hábil (19:00hs) y requieren la intervención de SENASA para su verificación (pallets). Por ejemplo, si un camión llega a las 19h y su canal de selectividad en aduana es verde, naranja o rojo se puede liberar con solicitud de servicio extraordinario de aduana, pero el camión no saldrá del terminal, aunque esté liberado por aduana pues falta la intervención del SENASA para liberar los pallets, esto sucederá recién al día siguiente después de las 13.00hs.

Antes de la pandemia existía la liberación de SENASA pallets de un 70% (salían liberadas de oficio, liberadas automáticamente) y 30% se verificaban, hoy se verifican el 100% de las declaraciones juradas de SENASA pallets. Además de esto el SENASA trabaja en un horario diferente al de aduana, aduana trabaja de las 07h hasta las 19.00hs y SENASA lo hace de las 09.00hs hasta las 16.00hs posterior a las 16.00hs es un servicio diferenciado que tiene un costo que debe ser abonado por el que solicite este servicio (transportista, importador, despachante, ata)

Para abordar esta situación, los operadores tienen la opción de solicitar la inspección después de las 17h para cualquier horario fuera del hábil. Por ejemplo, si son las 23h se necesita la inspección de SENASA, se puede habilitar previamente y SENASA realiza la inspección como una habilitación extraordinaria. Sin embargo, si el camión tiene precinto, es necesario que la Aduana lo desprecinte antes de que SENASA realice la inspección.

9. Los trámites extraordinarios o urgentes con SENASA han perdido su carácter urgente y pasan a ser rutinarios



**Proceso:** Importación

**País/es:** Argentina

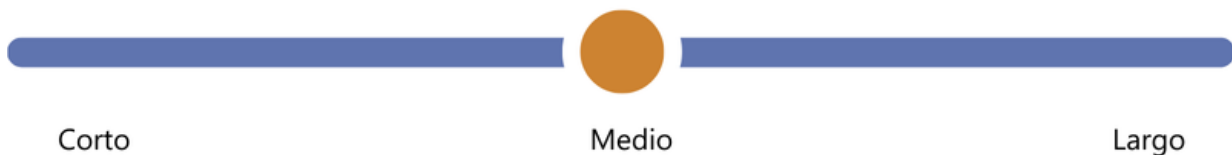
**Oportunidad de mejora:** La situación problemática radica en que los trámites urgentes con SENASA, han perdido su carácter de urgencia y se han convertido en un procedimiento rutinario, esto debido a que la verificación de las cargas, por los horarios limitados de atención, requieren de ser verificadas en horarios extraordinarios. Por ejemplo, una carga con habilitación urgente puede demorar hasta 6 horas. Además, el hecho de que el pago se haya convertido en un procedimiento rutinario añade una capa adicional de complejidad, ya que puede generar demoras adicionales en la resolución de los trámites urgentes.

**Propuesta de solución:** Se propone establecer un procedimiento definido y eficiente a nivel nacional en SENASA para la habilitación urgente de trámites. Este procedimiento debe permitir la agilización de los procesos sin comprometer la calidad ni la rigurosidad de las inspecciones. Implementar estas medidas permitirá agilizar los trámites urgentes en SENASA, reduciendo las demoras y garantizando una respuesta oportuna a las necesidades de los operadores logísticos y la cadena de suministro en general.



**Involucrados:** SENASA

**Propuesta de Solución para las oportunidades de mejora 7, 8 y 9:** Se propone evaluar la viabilidad de implementar inspecciones aleatorias por parte de SENASA en lugar de inspeccionar el 100% de las cargas en COTECAR. Esta medida busca optimizar los recursos y agilizar el proceso de verificación, sin comprometer la calidad y seguridad de las inspecciones. Llevando en consideración la experiencia de otras ubicaciones, como Buenos Aires y otros lugares donde ya se realizan inspecciones aleatorias, para obtener ideas y mejores prácticas que puedan aplicarse en COTECAR. En este sentido, se sugiere realizar un análisis detallado de la capacidad operativa y los recursos disponibles en SENASA para llevar a cabo inspecciones aleatorias de manera eficiente. Esto incluye la evaluación de personal, equipos y procesos necesarios para implementar este enfoque.



**Involucrados:** SENASA

### 10. Imposibilidad de generar correcciones en el MIC/DTA por parte de la aduana de Brasil

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina y Brasil

**Oportunidad de mejora:** La situación problemática se refiere a la falta de emisión de correcciones por parte de Brasil en el Manifiesto Internacional de Cargas (MIC), lo que resulta en la imposición de multas y demoras en el proceso aduanero. Cuando se requiere una corrección en el MIC, Brasil no emite dicha corrección, lo que puede generar problemas significativos en las operaciones comerciales. Fue resaltado que esta problemática se presenta de manera recurrente, con problemas diarios relacionados con las correcciones del Manifiesto Internacional de Cargas - Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) por parte de la aduana brasileña.

La disparidad de información a menudo surge de la consulta realizada por Argentina en el sistema INDIRA, que identifica las discrepancias como errores en el manifiesto, cuando en realidad pueden ser procesos adicionales en la liberación aduanera. Esta discrepancia en la información genera confusión y dificulta la resolución efectiva de los problemas. Por otro lado, Brasil argumenta que no es posible corregir la información una vez que el camión ha cruzado el puente y ha abandonado el lugar de inspección de la Receita Federal do Brasil (RFB). Una vez que el vehículo ha circulado con errores, el país entiende que no se pueden realizar las correcciones necesarias. Esta situación impacta negativamente en la eficiencia y la agilidad de las operaciones comerciales.

**Propuesta de Solución:** Se sugiere desarrollar un reglamento interno dentro de la Autoridad Central de Información (ACI) para facilitar la corrección del MIC/DTA, asegurando que este proceso se realice dentro de la jurisdicción de la Receita Federal do Brasil (RFB). Esto permitiría abordar de manera más efectiva las discrepancias de información entre Argentina y Brasil y garantizar que las correcciones necesarias se realicen de manera oportuna y adecuada, sin que el camión haya cruzado la frontera y sin generar multas ni demoras adicionales. Es importante abordar esta situación de manera efectiva para evitar problemas futuros y garantizar un comercio internacional fluido y eficiente. Se requiere una cooperación estrecha entre las



autoridades aduaneras de ambos países para resolver este problema y establecer un mecanismo eficaz para la emisión de correcciones en el MIC.



**Involucrados:** Aduana de Argentina. Aduana do Brasil y sector privado

### 11. Divergencias en los horarios de los feriados entre Argentina y Brasil

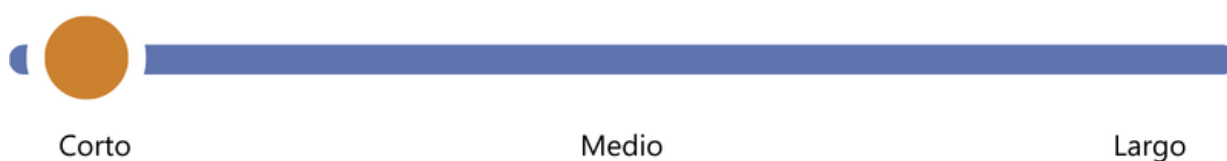


**Proceso:** Exportación/ Importación

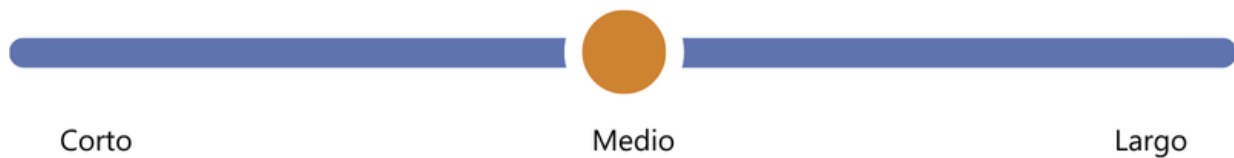
**País/es:** Argentina y Brasil

**Oportunidad de mejora:** La discrepancia en los horarios de operación de aduana durante los feriados entre Argentina y Brasil puede ocasionar que los camiones queden parados en la frontera, lo que aumenta los costos operativos debido a los retrasos y los costos adicionales asociados. Para las cargas en tránsito, las diferencias en los feriados argentinos y brasileños no suelen tener un impacto significativo, ya que se habilitan y continúan su viaje sin mayores problemas. Sin embargo, para las cargas que están siendo procesadas en COTECAR, la situación es diferente. Durante los feriados brasileños, la aduana opera solo medio día, de 8:00 a 14:00 horas, lo que significa que solo las cargas con canal verde son liberadas, mientras que las demás quedan retenidas. Esta discrepancia en los horarios y operaciones aduaneras durante los feriados puede causar congestión en la frontera y retrasos en la liberación de las mercancías, lo que impacta negativamente en la eficiencia y los costos operativos de las empresas logísticas y de transporte.

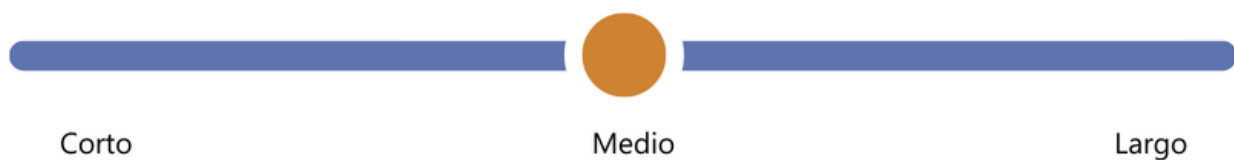
**Propuesta de Solución:** La propuesta de solución para abordar la limitación en los horarios de operación entre Argentina y Brasil implica la implementación de medidas de coordinación bilateral y a nivel nacional. Se debe establecer un diálogo entre las autoridades aduaneras de Argentina y Brasil en el punto de frontera de Paso de los Libres - Uruguiana para armonizar los horarios de operación, en días hábiles y durante los feriados que atiendan a las realidades operacionales. Esto garantizará una transición más fluida de vehículos y mercancías a través de la frontera y reducirá los tiempos de espera para los transportistas.



De igual forma, se propone esta propuesta de alineamiento de los horarios/feriados a una instancia de coordinación superior que reúna a todos los organismos de control de frontera involucrados entre ambos países como el CT2. Esta instancia sería responsable de coordinar los esfuerzos necesarios para alinear las estrategias y acciones de control en la frontera de manera coherente y eficiente.



A nivel nacional en Argentina la creación de la Comisión Nacional de Fronteras en Argentina de acuerdo con el Decreto 68 ayudaría a optimizar la operación, reducir las demoras y los costos adicionales, y mejorar la eficiencia del proceso aduanero en su conjunto. La aplicación efectiva de este decreto proporciona un marco institucional sólido para abordar los desafíos operativos en la frontera, incluida la coordinación de horarios de operación en horarios normales y durante los feriados. En resumen, la coordinación bilateral y la aplicación de medidas a nivel nacional, como la creación de una instancia de coordinación superior, son pasos clave para resolver la discrepancia en los horarios de operación de aduana durante los feriados entre Argentina y Brasil.



**Involucrados:** Aduana de Argentina, Aduana de Brasil y Organismos de control

## 12. Falta de coordinación entre SENASA y Aduana

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** Actualmente se observa una falta de coordinación entre los organismos de control argentinos en Paso de los Libres, esta situación está generando problemas operativos. Uno de los principales desafíos radica en los horarios de funcionamiento dispares entre SENASA y la aduana, lo que dificulta la sincronización de las actividades y la firma de documentos necesarios para la liberación de las cargas. Uno de los principales desafíos radica en los horarios de funcionamiento dispares entre SENASA y la aduana, lo que dificulta la sincronización de las actividades y la firma de documentos necesarios para la liberación de las

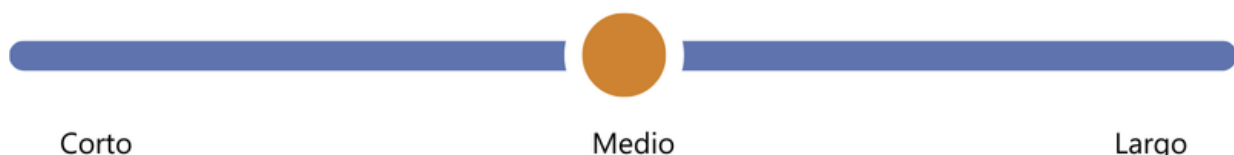
cargas, en el caso de la Aduana tienen el horario de 7h a 19h de lunes a viernes y en el caso de SENASA inician a las 9am. Por ejemplo, SENASA y la aduana tienen horarios diferentes de intervención y de firma de documentos, lo que crea una discrepancia en los procesos. Esta falta de alineación en los horarios genera en algunos casos retrasos en la liberación de las mercancías. Se observa una falta de protocolos claros y horarios coordinados para que las actividades de inspección y liberación de cargas se realicen de manera oportuna y sin contratiempos.

**Propuesta de Solución:** Para abordar esta problemática, es fundamental establecer un procedimiento unificado y coordinado de todos los organismos pertinentes. En este sentido se propone a nivel nacional en Argentina se propone la aplicación del Decreto 68 de 2017<sup>8</sup>. El Decreto 68 establece la creación de la Comisión Nacional de Fronteras en Argentina, cuyo objetivo es coordinar las políticas y acciones relacionadas con las zonas fronterizas. Esto ayudaría a optimizar la operación, reducir las demoras y los costos adicionales, y mejorar la eficiencia del proceso aduanero en su conjunto. En este decreto se establece:

*" Que en razón de la necesidad de aumentar la integración fronteriza, facilitar el tránsito de personas, agilizar el comercio internacional y prevenir los delitos transnacionales complejos como el narcotráfico, la trata de personas y el contrabando, se considera necesaria la creación de la COMISIÓN NACIONAL DE FRONTERAS en el ámbito de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, como organismo regulador y coordinador del funcionamiento de los Pasos Internacionales y Centros de Frontera, la que estará integrada por los distintos organismos comprendidos en la gestión de los Pasos Internacionales y Centros de Frontera.*

*Que conforme a lo establecido en la Ley de Ministerios N° 22.520 (t.o. Decreto N° 438/92) y sus modificatorias, el Jefe de Gabinete de Ministros tiene entre sus competencias la de coordinar y controlar las actividades de los Ministerios y de las distintas áreas a su cargo, realizando su programación y control estratégico, a fin de obtener coherencia en el accionar de la administración e incrementar su eficacia".*

La aplicación efectiva de este decreto proporciona un marco institucional sólido para abordar los desafíos operativos en la frontera, incluida la coordinación de horarios de operación en horarios normales y durante los feriados.



<sup>8</sup> <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-68-2017-271198/texto>



Esta falta de claridad genera confusión y dificulta que los usuarios comprendan de manera precisa cuáles son los costos que deben afrontar al momento de habilitar trámites aduaneros, ya que no se presenta de forma específica los valores y su vinculación con el servicio prestado, plazo de duración, entre otros. Además, la alta variabilidad en los montos puede generar incertidumbre y dificultar la planificación financiera de los involucrados en el proceso de comercio internacional. Esta falta de transparencia y previsibilidad en los costos puede impactar negativamente en la eficiencia y competitividad de las operaciones aduaneras, así como en la percepción de los usuarios sobre la equidad y la justicia del sistema.

**Propuesta de Solución:** Se propone realizar una revisión interna en la Aduana para identificar y abordar la falta de claridad en la tabla de costos de habilitación. Se desarrollará un mecanismo claro de interpretación de los valores para garantizar una mayor transparencia y comprensión por parte de los usuarios. Esto incluirá la elaboración de materiales explicativos y la implementación de procedimientos claros para la comunicación de los costos aplicables.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

#### 15. Documentos de salida del COTECAR pasavante y permiso de embarque emitidos en papel

**Proceso:** Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** Para dar la salida del COTECAR, se requiere el pasavante y el permiso de embarque, que debe ser intervenido por la aduana y emitido en papel, junto con el ticket de playa. El permiso de embarque es un documento físico firmado por el despachante de aduana, el cual una vez presentado se firma por parte de la Aduana Argentina. Es un documento que debe ser presentado en cualquier proceso de exportación, esto debido a que por cualquier paso se utiliza el mismo documento. El permiso de embarque es original una vez conformado, cuando se autoriza la retirada de la mercadería y la salida del camión de la zona primaria, hay que retirarlo en 48 horas. Es importante resaltar que el almacenamiento y digitalización del permiso de embarque está bajo la responsabilidad del despachante de aduanas por 10 años, lo que genera costos adicionales que finalmente recaen en el exportador.

Para la entrega del permiso de embarque al despachante, este debe estar en cumplimiento. En caso de omisiones o correcciones, existe un sistema separado al que solo la aduana puede acceder donde se pueden realizar dichas correcciones posterior al pago de una multa por parte del despachante, una vez realizado el pago se reimprime el Permiso de Embarque.

**Propuesta de Solución:** Para abordar los desafíos presentados por la necesidad de documentación en papel y la firma manual en el proceso de exportación desde el COTECAR, se sugiere que los documentos que nacen de forma digital no se soliciten de forma impresa, eliminando la necesidad de imprimirlos en papel y reduciendo así la carga administrativa y los costos asociados como indicado en la propuesta 15. Además, se debe implementar un sistema de gestión electrónica de documentos que garantice la trazabilidad y la integridad de la información, eliminando la dependencia de los registros en papel y facilitando la verificación futura de los mismos.



**Involucrados:** COTECAR

### 16. Falta de atendimento adequado do MAPA na fronteira de Uruguiana e Paso de los Libres

**Proceso:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** A falta de atendimento adequado do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) na fronteira de Uruguiana apresenta desafios para os privados no processo de importação e exportação. Atualmente, há apenas um local de atendimento com uma abertura estreita, dificultando a comunicação eficaz com os transportadores e profissionais do setor. A ausência de um balcão de atendimento e a falta de acessibilidade exacerbam essa situação, impedindo uma atualização adequada sobre o status dos processos e resultando em uma falta de transparência e rastreabilidade nos procedimentos.

Embora exista um manual que estabelece diretrizes para o atendimento do MAPA aos intervenientes privados na fronteira, essas diretrizes não estão sendo seguidas em Uruguiana. A falta de pessoal no Serviço de Inspeção Federal (SIF) também impacta negativamente o atendimento aos intervenientes privados, contribuindo para a ineficiência do processo. Atualmente o MAPA conta com quatro fiscais do MAPA em Uruguiana, dos quais três já têm



previsão de aposentadoria ou remoção, fica evidente a falta de recursos humanos na fronteira. O MAPA é o principal órgão anuente do processo, realizando o maior número de inspeções, mas não dispõe de pessoal suficiente para atender à demanda.

Embora o MAPA tenha contribuído com a implementação do decreto da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), que prioriza a comunicação através do Portal Único, essa abordagem tem limitações, especialmente devido à falta de pessoal para transmitir informações pessoalmente. Assim, a comunicação pelo sistema é favorecida, mas não resolve completamente os desafios de atendimento enfrentados pelos intervenientes privados na fronteira de Uruguaiana.

**Proposta de Solução:** Para superar os desafios enfrentados devido à deficiência no atendimento do MAPA na fronteira de Uruguaiana, foram propostas as seguintes medidas:

- **Aprimoramento dos Sistemas e Comunicação:** Investir na modernização dos sistemas do MAPA e melhorar sua integração com o sistema Genius da Multilog, utilizando o Portal Único como plataforma de comunicação. Isso garantirá uma melhor rastreabilidade ao fluxo de informações e simplificará os procedimentos para os intervenientes privados.



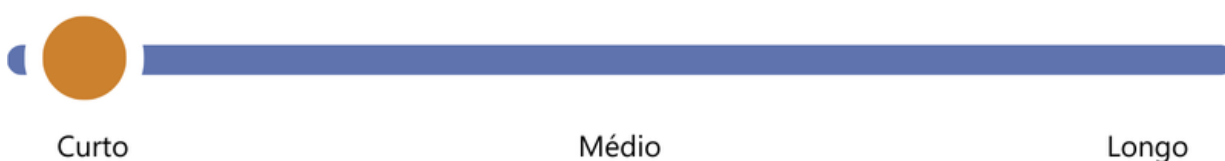
- **Melhoria da Infraestrutura de Atendimento:** Realizar melhorias no guichê de atendimento do MAPA na fronteira, expandindo e modernizando sua infraestrutura para permitir uma comunicação mais eficaz com os profissionais privados.



- **Aumento do Quadro de Funcionários:** Alocar recursos adicionais para aumentar o número de funcionários do MAPA em Uruguaiana. Isso ajudará a reduzir o tempo de espera e melhorar o atendimento aos intervenientes privados, garantindo uma maior eficiência nos processos de importação e exportação.



- Encaminhamento para a COLFAC de Uruguaiana: Encaminhar a questão para o Comitê Local de Facilitação do Comércio (COLFAC) de Uruguaiana, a fim de discutir e buscar soluções colaborativas para os problemas enfrentados. A COLFAC pode servir como um fórum para a resolução de questões relacionadas ao comércio internacional e facilitação aduaneira.



Essas medidas combinadas visam melhorar significativamente o atendimento do MAPA na fronteira de Uruguaiana, proporcionando uma experiência mais eficiente e transparente para os intervenientes privados e contribuindo para o sucesso das operações de importação e exportação na região.

**Envolvidos:** MAPA, COLFAC e Multilog

### 17. Constantes falhas nos sistemas Genius e Portal Único geram atrasos no processo logístico da carga.

**Processo:** Exportação

**País/es:** Brasil



**Oportunidade de melhoria:** A Multilog é uma empresa brasileira que atua no segmento de logística, oferecendo serviços de armazenagem, transporte, gestão de estoque e operações aduaneiras em vários lugares do Brasil. Em Uruguaiana, a Multilog é reconhecida como uma das principais operadoras logísticas da região devido à sua infraestrutura moderna e sua atuação estratégica na fronteira entre Brasil e Argentina. A unidade da Multilog em Uruguaiana desempenha um papel fundamental no comércio internacional, especialmente no que diz respeito ao desembarço aduaneiro e à movimentação e armazenagem de mercadorias entre os países vizinhos.

Para que o caminhão possa entrar no recinto alfandegado, é necessário que o transportador insira as informações e documentos do processo no módulo CCT do Portal Único para avaliação



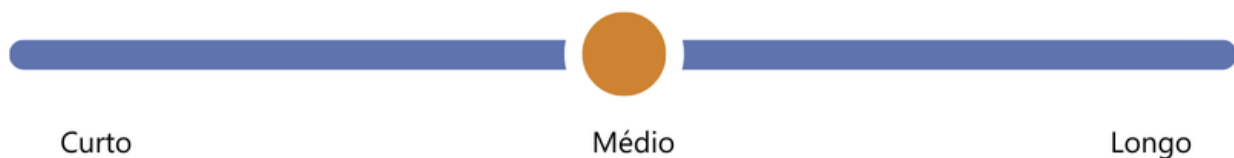
da Receita Federal e no sistema Genius para análise da Multilog. Contudo, o setor privado informou nas reuniões de mapeamento que tanto o Portal Único quanto o sistema Genius sofrem com erros durante o processo. Atualmente, a Multilog não tem acesso direto ao módulo CCT, o que obriga a transportadora a fazer um pré-cadastro, permitindo que a Multilog tenha acesso a algumas informações do CCT.

Devido à ausência de integração entre o sistema do terminal e o Portal Único, os transportadores são obrigados a inserir informações nos dois sistemas (CCT e Genius), ambos sujeitos a constantes instabilidades e bugs. Essas falhas frequentes impedem o início eficiente das operações do transportador no recinto, causando atrasos e dificuldades operacionais significativas.

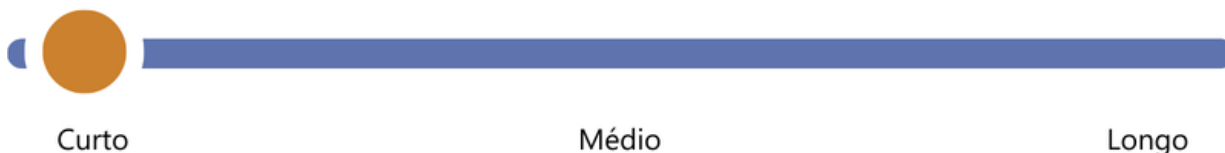
**Proposta de Solução:** Para solucionar os problemas identificados, a Multilog propõe a implementação de três ações principais. Primeiramente, é essencial aprimorar o canal de comunicação entre o gestor do Módulo CCT (SERPRO), a Multilog e os transportadores para incrementar a agilidade da liberação dos fluxos. Isso permitirá uma troca de informações mais eficiente e rápida, minimizando os atrasos causados por falhas de comunicação.



Em segundo lugar, é necessário estabelecer todas as exigências desde o momento da entrada das informações. Isso garante que não haja necessidade de aguardar a transmissão interna entre as diferentes áreas do SERPRO, acelerando o processo de validação e liberação de dados. Com exigências claras e pré-definidas, os transportadores podem preparar e submeter a documentação correta e completa desde o início.



Por fim, o setor privado sugeriu realizar um estudo para avaliar a frequência das instabilidades nos sistemas Portal Único e Genius. Este estudo visa identificar a causa raiz dos problemas, permitindo a implementação de soluções técnicas adequadas para mitigar as falhas. Ao entender melhor as causas das instabilidades, a Multilog e o SERPRO poderão trabalhar juntos para melhorar a confiabilidade e a eficiência dos sistemas, garantindo operações mais fluidas e menos sujeitas a interrupções.



**Envolvidos:** Multilog, SERPRO, Receita Federal, Transportador Internacional.

18. O processo de distribuição de senhas pela Multilog é demorado.



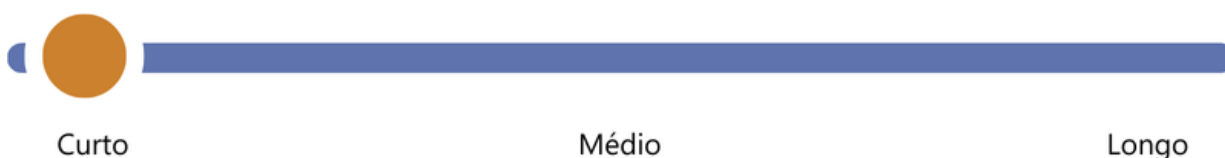
**Processo:** Exportação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** O processo de entrada do transportador na Multilog em Uruguiana envolve a solicitação de uma senha de acesso ao recinto alfandegado da empresa. Essa senha é necessária para que o transportador possa realizar operações de desembaraço aduaneiro e logística dentro das instalações da Multilog. Para obter essa senha, o transportador precisa seguir alguns passos. Primeiramente, ele deve acessar o sistema Genius da Multilog e inserir todas as informações e documentos da operação, como o valor da mercadoria, a rota planejada, o país de destino, o país de origem e os dados do transportador. Essas informações são exigidas pela Receita Federal através da Multilog e são essenciais para a gestão eficiente das operações dentro do recinto alfandegado.

O setor privado constatou que o processo de liberação de senhas pela Multilog é excessivamente demorado. Atualmente, o tempo médio para um transportador receber sua senha via sistema Genius é de 40 minutos. Este atraso é causado pela lentidão do processo interno do recinto, onde a Multilog verifica a correção dos extratos antes de liberar a quantidade de senhas conforme a capacidade disponível no pátio. Esse procedimento é realizado apenas com uma hora de antecedência da entrada do caminhão, contribuindo significativamente para a ineficiência e atrasos nas operações logísticas.

**Proposta de solução:** Os representantes da Multilog presentes nas reuniões de mapeamento se comprometeram a realizar uma avaliação interna em colaboração com o Setor Privado e a Receita Federal para ajustar o processo de emissão de senhas. O objetivo desta proposta é reduzir o tempo de espera para a liberação de senhas, melhorando a eficiência e a rapidez nas operações de desembaraço aduaneiro e logística dentro das instalações da Multilog.



**Envolvidas:** Aduana do Brasil, Multilog, Transportador Internacional

## 19. Dificuldades e demoras na pesagem de veículos



**Processo:** Exportação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** No contexto das operações aduaneiras em Uruguaiana, a atividade de pesagem e captura da placa do veículo é crucial para o controle de carga na Zona Primária. No entanto, as balanças atualmente disponíveis não atendem à realidade das operações, especialmente no caso das cegonhas. A pesagem dessas grandes carretas enfrenta dificuldades significativas devido ao tamanho e ao peso, resultando em atrasos operacionais. Apenas uma balança no local é capaz de acomodar cegonhas com tamanhos superiores ao padrão, o que causa gargalos e demoras no processo.

A situação problemática é exacerbada pela falta de previsibilidade quanto à instalação de novas balanças na Multilog. A concessão da área foi obtida recentemente, e, contratualmente, não há exigências para a instalação de novas balanças que possam atender à demanda atual. Isso resulta em uma infraestrutura insuficiente para lidar com o volume e a variedade de veículos que necessitam ser pesados, prejudicando a eficiência das operações.

Os impactos dessa limitação são significativos. A demora na pesagem dos veículos causa atrasos na liberação das cargas, aumentando o tempo de espera e os custos operacionais para transportadores e exportadores. Além disso, a falta de infraestrutura adequada pode levar a um acúmulo de veículos, criando congestionamentos e dificultando ainda mais a logística no porto. Sem a instalação de novas balanças, a eficiência das operações aduaneiras em Uruguaiana continuará comprometida, afetando negativamente a competitividade e a produtividade da região.

**Proposta de solução:** Para resolver a ineficiência na pesagem de veículos em Uruguaiana, os participantes apontaram a seguinte solução: a Multilog planeja verificar a possibilidade de contratar uma empresa especializada para avaliar e ajustar a infraestrutura existente, bem como as condições das balanças no recinto. Essa avaliação técnica permitirá identificar as necessidades específicas para acomodar veículos de tamanhos variados, incluindo as cegonhas que atualmente causam demoras devido às suas dimensões superiores ao padrão. A empresa contratada poderá recomendar melhorias na disposição das balanças e possíveis atualizações tecnológicas que aumentem a capacidade e a eficiência do processo de pesagem.



Curto

Médio

Longo

**Envolvidos:** Multilog e empresa terceirizada

## 20. Falta de discricionariedade no processo de inspeção aduaneira gera demoras no processo



**Processo:** Exportação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de Melhoria:** O canal vermelho de parametrização indica a necessidade de uma inspeção física da carga para verificar sua conformidade com as normas aduaneiras. O fiscal da Receita Federal agenda um horário no sistema para essa inspeção, garantindo que o transportador e o despachante estejam cientes do momento exato em que será realizada. Essa organização é crucial para a eficiência do processo de desembaraço aduaneiro, permitindo uma preparação adequada e contribuindo para a transparência e conformidade durante todo o procedimento.

Durante esse processo, o setor privado identificou uma oportunidade de melhoria relacionada à discricionariedade dos fiscais, que por vezes não cumprem o horário agendado para a inspeção no canal vermelho. O setor privado expôs dois casos que exemplificam esta problemática:

- (i) uma carga encaminhada para o canal vermelho devido a uma divergência de peso teve seu horário de verificação desrespeitado pelo fiscal, que optou por adiar o procedimento sem justificativa plausível para o dia seguinte;
- (ii) um veículo estacionado para inspeção às 14h30 teve sua solicitação de verificação feita às 15h, mas a inspeção foi realizada apenas no dia seguinte, sem explicação clara para o atraso.

Essa falta de pontualidade e justificativa adequada gera preocupações e receios entre os despachantes aduaneiros e transportadores. Há um receio legítimo de relatar essas situações, pois existe o temor de retaliações por parte do fiscal, como a não liberação das cargas ou um tratamento injusto em futuros procedimentos. Esse cenário cria uma atmosfera de desconfiança e insegurança no ambiente aduaneiro, afetando não apenas a eficiência do processo, mas também minando a confiança dos participantes envolvidos, uma vez que não há transparência na produtividade dos fiscais, gerando desconforto e incerteza para os envolvidos no processo de desembaraço aduaneiro.

**Proposta de solução:** Para resolver o problema apresentado, tanto o setor público quanto o privado concordaram que deve haver uma uniformização do procedimento de inspeção. Isso inclui a definição clara de prazos e horários para as inspeções, além de uma comunicação eficiente entre fiscais, despachantes aduaneiros e transportadores, garantindo que todos estejam cientes e preparados para realizar os procedimentos necessários.







no terminal BR290. Embora este terminal não gere custos adicionais, a necessidade de pernoitar aumenta significativamente os custos gerais do processo logístico.

A situação se agrava pela precariedade das condições enfrentadas pelos motoristas. Os caminhões são obrigados a permanecer ao relento durante a noite, sem acesso a abrigos adequados, expondo os motoristas a riscos à saúde e segurança. Esta prática não apenas compromete a eficiência do processo logístico, mas também afeta negativamente o bem-estar dos profissionais de transporte. A falta de apresentação da documentação de LPCO na travessia da ponte resulta em atrasos e custos adicionais, aumentando a complexidade e a ineficiência do processo. A precariedade das condições de pernoite dos motoristas no terminal BR290, sem abrigo adequado, acentua os desafios enfrentados no transporte, comprometendo a saúde e a dignidade dos trabalhadores envolvidos.

**Proposta de solução:** Para abordar efetivamente o desafio enfrentado, os participantes sugeriram realizar um estudo abrangente visando um novo organograma e um redesenho do processo de trânsito. Isso envolveria a revisão e atualização dos procedimentos para garantir uma gestão mais eficiente do fluxo de veículos e documentação necessária, priorizando a agilidade e a transparência. Essa medida não apenas otimizaria a logística de fronteira, mas também contribuiria para melhorar as condições de trabalho dos motoristas e promover uma travessia mais segura e fluida na ponte.



**Envolvidos:** Atores do setor privado em parceria com a Aduana do Brasil

#### 24. Falta de organização e espaço para vistoria de veículos no terminal

**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** A falta de espaço físico no terminal da Multilog para a vistoria de veículos está gerando problemas operacionais. A área limitada impede a organização eficiente dos veículos que aguardam inspeção da RFB, resultando em congestionamentos e atrasos significativos. Além disso, não há uma ordem específica para a inspeção, o que leva a uma abordagem desorganizada e ineficiente no processamento dos veículos. Os participantes ressaltaram que este cenário é agravado pela capacidade restrita de apenas quatro veículos







no mesmo dia, mesmo que a documentação esteja em ordem. Isso retarda o processo de transporte e aumenta os custos operacionais para as empresas, que precisam arcar com os custos adicionais de estadia dos caminhões e dos motoristas. O acúmulo de veículos na fronteira aumenta o tempo de espera e reduz a eficiência do fluxo de mercadorias. Além disso, eleva os custos logísticos e compromete a competitividade das empresas.

**Proposta de solução:** Para resolver o problema apresentado, tanto o setor público quanto o privado concordaram que deve haver uma uniformização do procedimento de inspeção. Isso inclui a definição clara de prazos e horários para as inspeções, além de uma comunicação eficiente entre fiscais, despachantes aduaneiros e transportadores, garantindo que todos estejam cientes e preparados para realizar os procedimentos necessários.



Da mesma forma, foi informado pela RFB que considerando a solicitação de extensão do período de cruze da ponte até às 23h devido às reformas em 2022 e a ausência de trânsito nesse horário, é essencial avaliar a verdadeira demanda para operar 24 horas por dia na liberação de cargas pela RFB na Multilog. Portanto, outra proposta seria uma análise que deve incluir uma avaliação abrangente do volume de liberações de cargas fora do horário comercial e a viabilidade operacional e econômica de estender o horário de funcionamento. Isso garantirá uma tomada de decisão fundamentada e eficaz em relação à expansão dos horários de operação, maximizando os recursos e atendendo às necessidades reais dos usuários da Multilog e dos operadores.



**Envolvidos:** Multilog e Aduana do Brasil

26. Manual de Rotinas Aduaneiras está desatualizado não reflete a realidade da operação

**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil







**Envolvidos:** Multilog

28. O prazo estipulado pela Receita Federal para a conclusão do TAS não atende a realidade operacional logística.

**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil



**Oportunidade de melhoria:** O Trânsito Aduaneiro Simplificado (TAS) é um regime que traz benefícios relativos à simplificação de processos aduaneiros. O trânsito entre o ponto de fronteira e o recinto deve ser concluído dentro de um tempo estipulado pela Receita Federal e, se houver necessidade de extensão do prazo, essa deve ser justificada e peticionada ao órgão competente.

No entanto, o setor privado apontou nas reuniões de mapeamento que os tempos estipulados para a conclusão da rota do ponto de fronteira ao recinto alfandegado são irrealistas em relação à realidade operacional de uma importação, especialmente na fronteira de Uruguaiana, que enfrenta desafios particulares em termos de infraestrutura e fluxo de caminhões. Os transportadores explicaram que, dependendo do local e do fluxo da fronteira, há dias em que é possível rodar 500 km e outros em que só é possível percorrer 300 km.

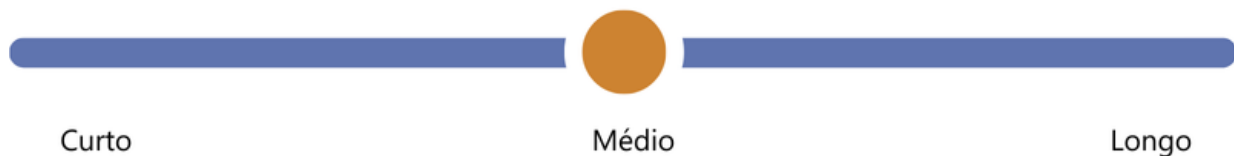
Além disso, há uma incompatibilidade entre o tempo de trânsito estipulado pela Receita Federal e o tempo estipulado pela legislação, o que prejudica o transportador internacional. Essa incompatibilidade coloca os transportadores sob pressão para entregar a carga dentro do prazo, gerando uma situação de urgência que os induz a violar a legislação de segurança dos motoristas de caminhão, a qual estipula uma quilometragem segura diária para percorrer. Essa situação gera riscos tanto à integridade física do motorista quanto à carga transportada, além de tornar o ator suscetível a multas de trânsito e outros riscos externos.

**Proposta de solução:** Para resolver os problemas apontados, o setor privado e público entende que duas medidas devem ser tomadas a médio prazo:

**Conciliar Distâncias Legais para Trânsitos Aduaneiros:** É fundamental coordenar entre as unidades aduaneiras para garantir que os trânsitos ocorram dentro dos limites de distância legal estipulados para os trajetos. Isso ajudará a alinhar os tempos de trânsito com a realidade operacional, evitando a imposição de prazos irrealistas que prejudicam os transportadores.



**Avaliação do Início do Trânsito no Módulo CCT:** Deve haver a revisão e o ajuste no momento do início do trânsito aduaneiro no Módulo CCT para mitigar os impactos dos limites legais de distância. Isso inclui considerar os tempos de espera e as condições específicas de cada fronteira, como a infraestrutura e o fluxo de caminhões, para garantir que o tempo estipulado para o trânsito seja viável e seguro.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e Equipe gestora do Portal Único

### 29. Falta de previsibilidade no tempo de liberação e faturamento na Multilog

**Processo:** Importação

**País/es:** Brasil



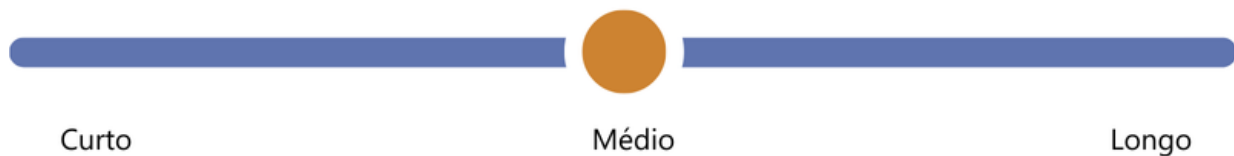
**Oportunidade de melhoria:** A partir do início do trânsito, sob a responsabilidade da Receita Federal, foi levantado um problema significativo de previsibilidade no tempo de liberação e faturamento na Multilog. Após a liberação pela RFB, os transportadores devem apresentar a documentação no sistema Genius do terminal através de um dossiê. Esse processo, que inclui a liberação e o faturamento, pode levar até duas horas, criando incertezas para os transportadores que não conseguem mensurar o tempo de espera.

Essa falta de previsibilidade no tempo de processamento gera impactos negativos na logística e nos custos operacionais, uma vez que os transportadores ficam sem uma estimativa precisa de quando poderão prosseguir com suas atividades. Isso pode levar a atrasos, aumentar o tempo de inatividade dos veículos e, conseqüentemente, elevar os custos do transporte. Além disso, a imprevisibilidade prejudica o planejamento eficiente das operações, afetando a competitividade e a qualidade do serviço prestado.

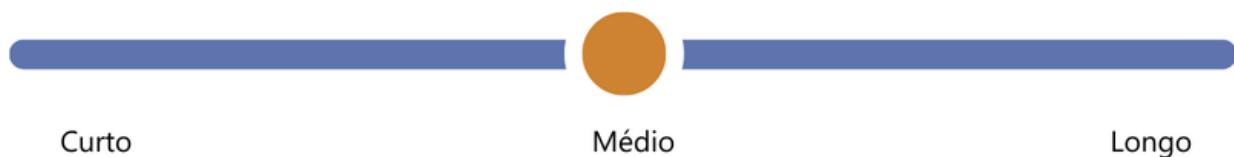
**Proposta de solução:** Para resolver a falta de previsibilidade no tempo de liberação e faturamento na Multilog, está em andamento um plano de ação que inclui a realização de testes operacionais no sistema Genius. Atualmente, os testes estão focados nas operações de exportação, com o objetivo de identificar e implementar melhorias no processo. Após a conclusão e avaliação dos testes de exportação, serão iniciados testes semelhantes para as operações de importação. Esses testes são fundamentais para ajustar o sistema Genius do terminal e otimizar a interação com o processo de liberação da RFB, buscando reduzir significativamente os tempos de espera e aumentar a previsibilidade para os transportadores.



**Proposta de solução:** Para solucionar o problema de demora e falta de transparência na apresentação de documentos físicos no balcão da Receita Federal, o setor privado propõe três soluções de médio e longo prazo. A médio prazo é sugerida a criação de um "Protocolo de Apresentação dos Documentos". Este protocolo terá como objetivo organizar e agilizar o processo, garantindo que a ordem em que os documentos foram apresentados, seja seguida pelo fiscal da Receita, não prejudicando os demais atores. Ademais, a informação desta "fila de entrega" deverá estar visível para todos os atores envolvidos no processo.



Outra sugestão abordada pelo setor privado é a presença de um estagiário da Receita Federal ou um funcionário da Multilog para controlar e fiscalizar o local de entrega da documentação. Esse procedimento já é realizado em outros recintos alfandegados, mas, no caso específico do ponto de fronteira e recintos alfandegados, o controle não é executado devido à sobrecarga de trabalho dos fiscais em Uruguiana.



A longo prazo, o setor privado acredita que, com o avanço das aduanas, a cultura de uso de documentos em papel será gradualmente substituída pela utilização de dados digitais. Nesse sentido, foi proposto que todos os documentos sejam digitalizados e integrados ao Portal Único de Comércio Exterior. Essa mudança proporcionará maior rastreabilidade ao processo, beneficiando todos os atores envolvidos ao garantir transparência e eficiência nas operações.

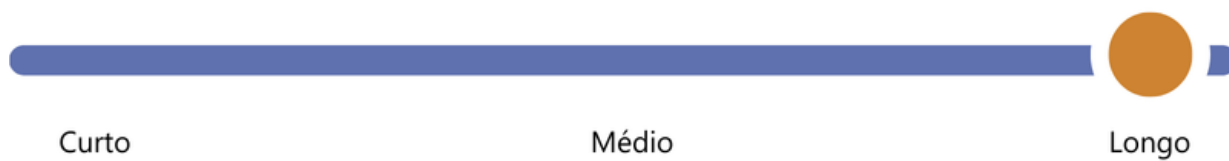


**Envolvidos:** Aduana do Brasil, SECEX, SERPRO, Transportador Internacional, Despachante aduaneiro, Órgãos de controle.





indevidas. Essas medidas visam tornar o processo mais eficiente e alinhado com a realidade das cargas, eliminando verificações desnecessárias e reduzindo os atrasos e custos associados.



**Envolvidos:** MAPA e SECEX

## FRONTERA: Concordia (Argentina) - Salto (Uruguay)

### 1. Falta de Infraestructura Adecuada para el Volumen de Camiones en la frontera de Concordia y Salto.

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Uruguay



**Oportunidad de mejora:** En la frontera argentina, donde se encuentra el ACI, todos los controles de exportación e importación se realizan en un único punto, que está dividido en una playa de salida y una playa de entrada. Este sistema funciona eficientemente cuando el volumen de camiones es moderado, aproximadamente 20 camiones por día. Sin embargo, la situación se vuelve crítica cuando el volumen de tráfico aumenta, como por ejemplo en época de zafra de Paraguay (que utiliza esta frontera para acceder al puerto de Montevideo) o cuando un buque llega a Montevideo, con carga para Paraguay, lo que incrementa el flujo de camiones por día a 40 o más. En estos casos, el sistema colapsa debido a la falta de infraestructura adecuada para manejar el volumen máximo de hasta 50 camiones.

Inicialmente, se planificó la implementación de tres carriles funcionales, uno para cada canal de control (rojo, naranja y verde), para agilizar y organizar mejor el flujo de camiones. No obstante, esta mejora quedó en el papel y no se llevó a cabo. Como resultado, la infraestructura actual no es suficiente para gestionar los picos de tráfico, lo que causa demoras significativas y congestión en el punto fronterizo. Este desafío refleja la necesidad urgente de inversiones en infraestructura y la implementación de las mejoras planificadas para evitar colapsos en los momentos de mayor demanda y asegurar una operación fluida y eficiente en la frontera.

### 2. Ausencia de la infraestructura adecuada para realizar los controles sanitarios por parte del MGAP

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay



En el punto de frontera de Concordia-Salto, se enfrenta un desafío significativo debido a la falta de infraestructura adecuada para gestionar el volumen de camiones que requieren control sanitario por parte del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP). Este problema afecta tanto a los camiones provenientes de Paraguay como a los de Uruguay que transportan mercancías para exportación hacia Argentina. Esta situación genera una serie de cuellos de botella tales como:

- **Colas Extensas y Demoras:** Los camiones que necesitan pasar por el control sanitario del MGAP deben esperar en largas filas para acceder a la playa de estacionamiento del punto fronterizo. En días de alta demanda, esta situación resulta en tiempos de espera prolongados y congestión, colapsando el paso fronterizo.
- **Insuficiencia de Espacios de Estacionamiento:** La playa de estacionamiento disponible en el punto de frontera no es suficiente para acomodar el volumen de camiones que necesitan servicios de control sanitario. Esto genera un embotellamiento que impide un flujo ágil de vehículos.
- **Infraestructura Inadecuada para la Inspección Sanitaria:** La falta de instalaciones adecuadas para realizar inspecciones sanitarias simultáneas y eficientes agrava el problema, ya que los procesos son más lentos y generan más demoras.

La falta de infraestructura apropiada en el punto de frontera de Concordia-Salto para gestionar el control sanitario de los camiones afecta tanto a los transportistas como a la eficiencia del comercio internacional.

**Propuesta de solución para los desafío 1 y 2:** Para abordar la falta de infraestructura adecuada en la frontera argentina y evitar los colapsos durante los picos de tráfico de camiones, se proponen las siguientes soluciones:

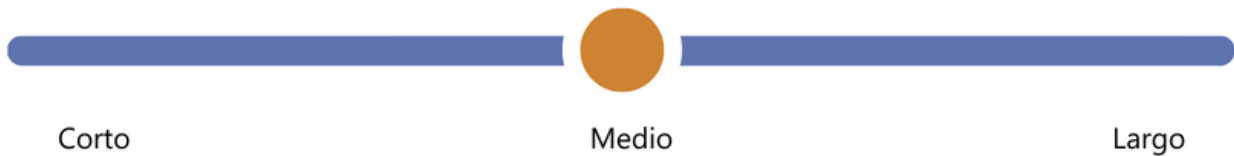
- **Revisión de la Organización de la Infraestructura del ACI:** Realizar una revisión completa de la infraestructura actual del Área de Control Integrado (ACI) para garantizar que pueda manejar inspecciones simultáneas de manera eficiente. Esta revisión debe enfocarse en optimizar el uso del espacio y la disposición de las instalaciones para mejorar el flujo de trabajo y minimizar los tiempos de espera.



- **Implementación de Carriles de Facilitación para el Flujo de Carga:** Crear carriles específicos para diferentes tipos de inspecciones y usuarios:
  - Es crucial establecer un carril dedicado exclusivamente para el Operador Económico Autorizado (OEA/OEC), lo cual permitirá un procesamiento más rápido y eficiente de los transportistas que cumplen con los estándares de seguridad y facilitación del comercio. Además, deben habilitarse carriles diferenciados para los distintos canales de inspección (rojo, naranja y verde), como se había planificado inicialmente. Esto permitirá una gestión más ordenada

y fluida del tráfico, distribuyendo mejor el volumen de camiones según el nivel de riesgo y tipo de carga.

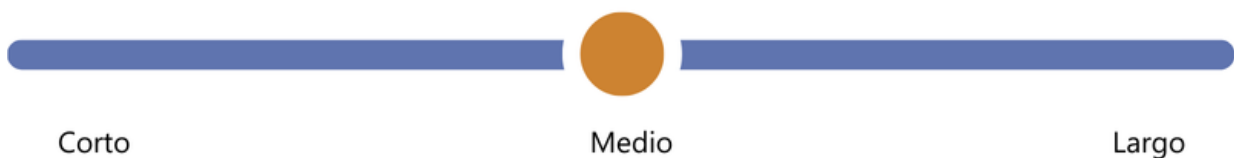
- Rediseñar y mejorar la infraestructura del punto fronterizo para manejar eficientemente el volumen de camiones que requieren control sanitario. Esto incluye la creación de carriles específicos y áreas de estacionamiento adicionales para camiones en espera.



- **Mejora de la Infraestructura para Inspecciones Múltiples:** Adaptar la infraestructura del ACI para soportar inspecciones múltiples de manera simultánea, asegurando que haya suficiente espacio y recursos para llevar a cabo varias inspecciones a la vez sin causar demoras significativas. Esto incluye la instalación de equipos adicionales y la capacitación del personal para manejar un mayor volumen de trabajo en periodos de alta demanda.



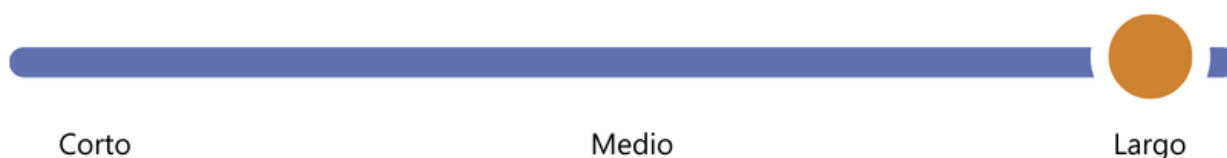
- **Envío electrónico de documentación previa requerida para inspección del MGAP:** Reforzar la importancia de la presentación de la documentación requerida para el control sanitario del MGAP de forma anticipada, con hasta 24 horas antes de su llegada al punto fronterizo. Esta medida permitirá al MGAP analizar los datos de la carga con anticipación, agilizando el proceso de inspección y reduciendo el tiempo de espera de los camiones.



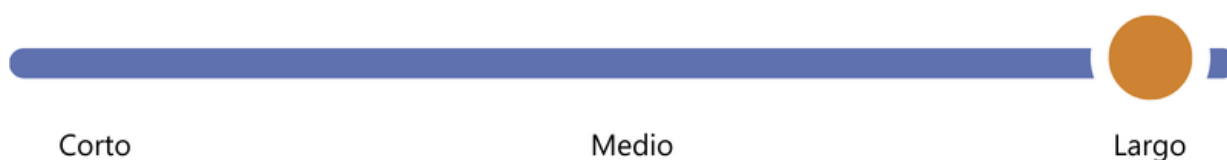
**Involucrados:** Aduana de Uruguay, Aduana de Argentina y Órganos de control de ambos países



SENASA pueda realizar su trabajo de manera más efectiva, incluso en momentos de alta demanda.



- **Aumentar el Número de Personal de SENASA en Frontera:** Incrementar la dotación de ingenieros y otros profesionales en el punto fronterizo. Contar con más personal permitirá realizar verificaciones de manera más rápida y eficiente, reduciendo los tiempos de espera y evitando cuellos de botella en el flujo de tráfico. Esto es particularmente importante en días de mayor afluencia de vehículos.



**Involucrados:** SENASA

#### 4. Falta de Recursos Humanos en la AFIP

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

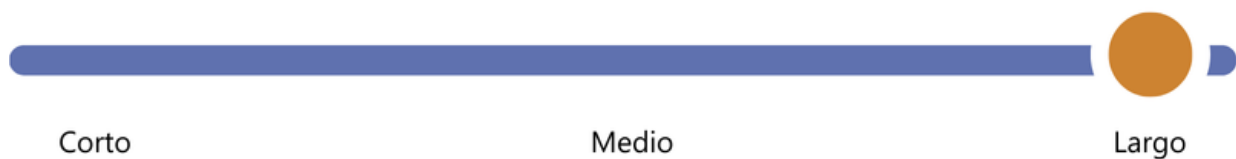


**Oportunidad de mejora:** La aduana argentina enfrenta una falta de recursos humanos para atender las necesidades del paso fronterizo, especialmente en el control de carga. Por ejemplo, cuando el funcionario de AFIP (guarda o verificador) se encuentra realizando tareas en el control de turismo, queda indisponible para atender el flujo de carga. Esta falta de personal no sólo ralentiza los procesos aduaneros normales, sino que también impacta negativamente en la eficiencia y seguridad del sector de carga. La dedicación de recursos a un incidente en el área de turismo detiene todas las demás operativas en el área de carga, creando cuellos de botella y retrasos significativos. Esto afecta tanto a las empresas que dependen del tránsito rápido de mercancías como a la capacidad de la aduana para mantener un control efectivo sobre todas las cargas.

**Propuesta de solución:** Se propone realizar una evaluación para definir la necesidad de aumentar la cantidad de funcionarios de la AFIP en el punto de frontera específico. Esto se plantea como respuesta a la necesidad de atender la demanda creciente en dicho lugar. Al

incrementar el personal de AFIP en el punto de frontera, se espera mejorar la capacidad de atención y agilizar los procesos aduaneros y de control fiscal. Esto podría resultar en una reducción de tiempos de espera para los usuarios y en una mayor eficiencia en la gestión de las operaciones aduaneras y tributarias en ese punto específico de ingreso o salida del país.

Esta propuesta debe ir acompañada de mejora de la infraestructura (como ya descrito anteriormente) y avances tecnológicos como la implementación de una efectiva ventanilla única en Argentina que permita agilizar los trámites de los procesos de exportación e importación, mejorando así la operatividad y la respuesta del servicio público en el punto de frontera en cuestión.



**Involucrados:** Aduana Argentina (AFIP)

#### 5. Falta de Recursos Humanos por parte de Gendarmería

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina



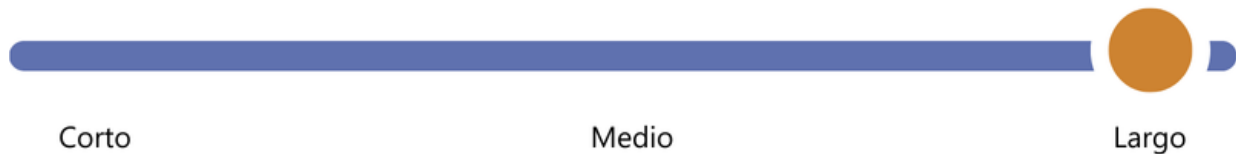
**Oportunidad de mejora:** Actualmente, en la oficina de transporte de Gendarmería, que tiene la función delegada de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte), hay un único funcionario por turno. Si este funcionario falta o se ausenta, se detiene el flujo de carga. Esta situación refleja el riesgo de interrupción en las operaciones de transporte y logística en el punto de frontera. Este hecho implica una vulnerabilidad considerable, ya que si este funcionario falta o se ausenta por cualquier motivo, la operativa se bloquea por completo. Esta situación no solo afecta la capacidad de control aduanero y fiscal, sino que también detiene el flujo regular de carga y transporte a través de la frontera.

**Propuesta de solución:** En primer lugar, la propuesta se centra en el aumento del personal de Gendarmería asignado a este punto estratégico. Actualmente, la presencia de un único funcionario por turno en la oficina de transporte de Gendarmería representa un riesgo importante, ya que cualquier ausencia puede detener por completo el flujo de carga y transporte. Aumentar el número de funcionarios permitiría establecer un sistema de relevo efectivo, reduciendo así la vulnerabilidad operativa y asegurando una respuesta más ágil ante situaciones imprevistas.



Además de mitigar riesgos, este aumento de personal mejoraría la capacidad de realizar inspecciones y controles de manera más rigurosa y eficiente. Esto no sólo fortalecería el cumplimiento de normativas de transporte, sino que también contribuiría a la prevención de irregularidades y al fortalecimiento de la seguridad en el punto de frontera.

Esta propuesta debe ir acompañada de mejora de la infraestructura y avances tecnológicos como la implementación de la VUCE Argentina, como ya descrito anteriormente.



**Involucrados:** Gendarmería Argentina

#### 6. La balanza en Concordia no está operativa debido a fallos

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Actualmente en el punto de frontera entre Concordia y Salto existe una falta de balanza operativa funcional en la aduana, como consecuencia del daño sufrido debido a un corte de luz que afectó su sistema y operación. Esta situación, que perdura desde hace un año, tiene repercusiones significativas tanto para las operaciones de importación como de exportación que se llevan a cabo en la región.

La ausencia de una balanza adecuada ha generado múltiples dificultades operativas. El pesaje preciso de mercancías es fundamental para cumplir con los requisitos aduaneros y comerciales, y la falta de este equipo adecuado está afectando directamente la capacidad de las empresas y operadores para realizar sus actividades de manera eficiente y cumplir con las normativas vigentes.

Aunque existe un técnico capacitado para realizar las reparaciones necesarias, este profesional viene desde Santa Fe y no puede ser contratado directamente por la aduana debido a su condición de representante externo y a las restricciones relacionadas con deudas fiscales. Esta situación prolonga la inoperatividad de la balanza y dificulta una solución rápida al problema técnico.

Otro aspecto crítico es que la balanza en Concordia no está homologada por las autoridades uruguayas, lo que significa que los datos de pesaje recogidos no son reconocidos por las

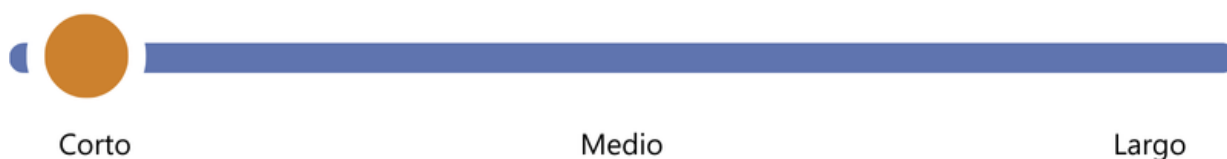


aduanas del país vecino. Esta falta de homologación impide el uso compartido de los datos de pesaje para los trámites aduaneros en ambos lados de la frontera, creando obstáculos adicionales para el comercio transfronterizo fluido y eficiente.

Además de afectar a las operaciones aduaneras, esta situación tiene un impacto significativo en el sector privado, ya que las empresas se ven obligadas a recurrir a instalaciones privadas para llevar a cabo el pesaje, generando trastornos adicionales y posibles conflictos con los operadores privados afectados por la falta de una solución definitiva.

**Propuesta de solución:** Para atender la situación presentada anteriormente se proponen las siguientes soluciones:

- **Reparación de la Balanza Actual:** Realizar una evaluación técnica exhaustiva de la balanza actual para identificar todos los daños y las necesidades de reparación. Incluir una revisión del sistema eléctrico y del software afectado por el corte de luz. Buscar y contratar temporalmente un técnico local o regional que pueda realizar las reparaciones necesarias sin los impedimentos fiscales que enfrentan los profesionales externos. Instalar unidades de respaldo como generadores o UPS (Uninterruptible Power Supply) para garantizar que la balanza no se vea afectada por futuros cortes de luz.

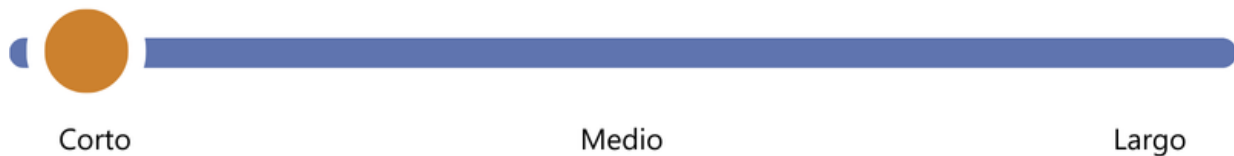


- **Proyección de Modernización con CIEMSA:** En el marco de la modernización del paso de frontera, se proyecta la colaboración con CIEMSA para implementar mejoras significativas. Parte de esta modernización incluirá la sugerencia por parte del MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, división interior) de adquirir una nueva balanza. Este paso es crucial para asegurar que el equipamiento utilizado esté actualizado tecnológicamente y cumpla con los estándares internacionales necesarios para las operaciones de control de transporte y aduaneras en el largo plazo.



- **Homologación de la Balanza para Uruguay:** En el corto plazo, es fundamental resolver el problema de la homologación de la balanza actual en Concordia para que sea

reconocida por las autoridades uruguayas. Esto implica realizar una evaluación detallada de los requisitos necesarios para lograr la homologación con el LATU (Laboratorio Tecnológico del Uruguay), entidad responsable de la acreditación y homologación de equipos de medición en Uruguay. Esta acción permitirá que los datos de pesaje sean válidos y aceptados tanto en Argentina como en Uruguay, facilitando así el flujo de mercancías y mejorando la eficiencia en las operaciones de comercio internacional. Como parte de la solución discutida en la reunión, se acordó llevar a cabo una evaluación exhaustiva para determinar los requisitos necesarios y procedimientos específicos que se deben cumplir para homologar la balanza en Concordia con el LATU de Uruguay. Esta medida garantizará que la balanza cumpla con los estándares técnicos y legales exigidos por las autoridades uruguayas, asegurando así la legalidad y eficacia de las operaciones de pesaje en el contexto de comercio bilateral.



En resumen, estas acciones integran una estrategia completa y progresiva para resolver los desafíos actuales en el punto de frontera de Concordia-Salto. Desde la reparación y eventual reemplazo de la balanza hasta la modernización planificada con CIEMSA y la homologación inmediata para el corto plazo, estas medidas están diseñadas para mejorar la operatividad, cumplir con los requisitos normativos y promover un comercio internacional más eficiente y seguro en esta región fronteriza clave.

**Involucrados:** Aduana de Uruguay y Aduana de Argentina

### 7. Falta de cercado adecuado en la playa de vehículos

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** Actualmente el punto de frontera de Concordia-Salto no posee un cercado adecuado para la playa de vehículos en ACI ubicado en el lado argentino. Aunque esta área se encuentra a 20 km de la ciudad, lo que reduce en cierta medida los riesgos asociados, la ausencia de cercado representa una preocupación significativa debido a varios factores:

- **Riesgos Potenciales:** A pesar de estar alejada de la ciudad, la falta de cercado aumenta la posibilidad de incidentes no deseados. Por ejemplo, la presencia de animales salvajes o la intrusión de personas no autorizadas pueden comprometer la seguridad y la

integridad de los vehículos estacionados en la playa, así como de los propios conductores.

- Capacidad de la Playa de Vehículos: La playa de vehículos tiene la capacidad para albergar alrededor de 30 camiones. Esto significa que existe una concentración considerable de vehículos y carga en un espacio no protegido, lo cual aumenta el potencial de riesgos relacionados con el robo, vandalismo u otros incidentes que podrían afectar tanto a la propiedad como a la seguridad de las operaciones logísticas.
- Desafíos en el Cercado: La dificultad para cercar adecuadamente la playa de vehículos se debe principalmente al entorno natural y rural circundante, donde el paso frecuente de animales puede complicar la instalación de estructuras de cercado efectivas. Este factor técnico y logístico representa un obstáculo adicional para garantizar la protección y la seguridad integral de la zona.

**Propuesta de solución:** Para abordar este problema, se propone implementar un cercado perimetral que rodee completamente el ACI. Este cercado será diseñado cuidadosamente para minimizar cualquier impacto negativo en la fauna local, permitiendo la libre circulación de animales cuando sea necesario mediante pasos seguros integrados en su diseño. Es fundamental realizar un estudio ambiental previo para evaluar y mitigar cualquier impacto del cercado y del sistema de monitoreo en la fauna autóctona. Esto garantizará que las medidas implementadas cumplan con las normativas ambientales y protejan el ecosistema circundante.



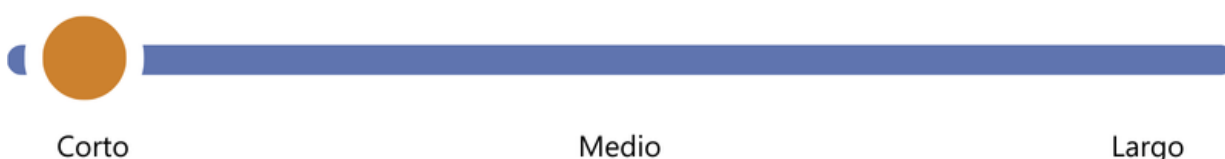
Además del cercado físico, se establecerá un sistema de circuito cerrado para monitorear continuamente el perímetro del área. Este sistema de monitoreo permitirá una vigilancia constante y eficaz, detectando cualquier actividad sospechosa o intrusión no autorizada.

**Cámaras de Alta Definición (HD):** Instalar cámaras de seguridad de alta definición a lo largo del perímetro del ACI. Estas cámaras deben tener capacidad para funcionar en condiciones de poca luz (visión nocturna) y resistencia a condiciones climáticas adversas. Implementar un software de IA especializado en la detección de movimiento. Este software analizará las imágenes en tiempo real para identificar cualquier movimiento sospechoso.

Esta solución puede ser una alternativa viable al cercado físico del área controlada del ACI.



Además de la implementación física, se enfatizará la capacitación del personal encargado del monitoreo y la operación del sistema de seguridad. Un plan de mantenimiento regular asegurará el funcionamiento óptimo y la efectividad a largo plazo del cercado perimetral y el sistema de control. Esta estrategia no solo protegerá las operaciones y los vehículos en el área, sino que también promoverá una gestión responsable y sostenible del entorno natural en este punto estratégico de la frontera entre Argentina y Uruguay.



**Involucrados:** Aduana de Argentina

#### 8. Falta de aprovechamiento de los horarios disponibles con el MGAP

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay



**Oportunidad de mejora:** El desafío en el punto de frontera de Concordia-Salto se centra en la falta de aprovechamiento total de los horarios disponibles por parte del sector privado para presentar documentos ante el MGAP. Esto se debe a una serie de aspectos:

- **Subutilización de Horarios de MGAP:** El MGAP está disponible para recibir documentos desde las 09:00 hasta las 19:00 horas. Sin embargo, el sector privado no utiliza completamente estos horarios. Antes de las 10:00 horas y después de las 16:00 horas, no se presentan documentos, lo cual limita la eficiencia en el procesamiento de trámites aduaneros y de control.
- **Oportunidad de Presentación Anticipada:** El MGAP ofrece la posibilidad de que los despachantes presenten la documentación hasta 24 horas antes del horario de trabajo, lo cual sería ideal para agilizar los procesos. Sin embargo, el sector privado argumenta que no tienen los documentos listos antes de las 10:00 horas, incluso cuando el MGAP inicia labores desde las 09:00 horas, y lo mismo ocurre en la tarde, ya que después de las 16:00 horas tampoco se presenta documentación.

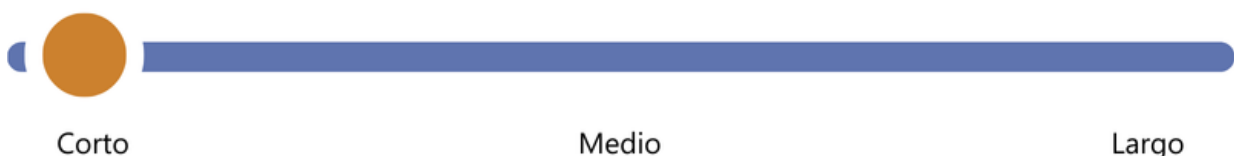
Este desafío afecta la eficiencia operativa en el punto de frontera, ya que la falta de sincronización en la presentación de documentos con los horarios disponibles del MGAP puede provocar retrasos en la tramitación de permisos, inspecciones y autorizaciones necesarias para el comercio internacional. Además, la oportunidad de presentar documentos con antelación no se aprovecha completamente, lo que podría optimizar el tiempo y recursos tanto del sector privado como del MGAP. Este desafío puede ser extrapolado al resto de órganos de control que actúan en la frontera.

**Propuesta de solución:** Se propone una solución integral para optimizar el uso de los horarios disponibles en el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP) en el punto de frontera de Concordia-Salto:

- **Llamado al Sector Privado para Incentivar el Uso Eficiente de Horarios:** Se llevará a cabo una campaña de sensibilización dirigida al sector privado, destacando la importancia de utilizar todos los horarios disponibles en el MGAP de manera equitativa a lo largo del día. Se incentivará a los despachantes y empresas a distribuir de manera más eficiente los procesos de presentación de documentos, evitando la concentración excesiva en determinados horarios que pueda provocar colapsos y demoras.

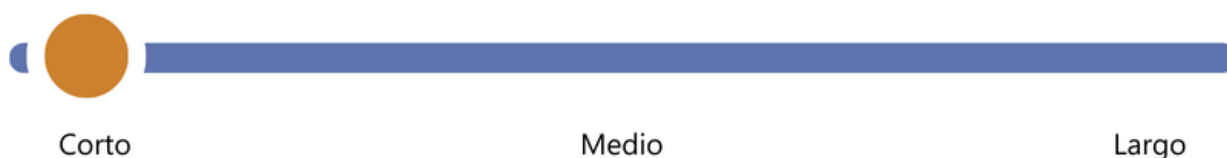


- **Uso de la Presentación Anticipada de Documentación:** Se promoverá activamente la posibilidad de presentar la documentación hasta 24 horas antes del horario de atención del MGAP. Esto permitirá que los documentos sean revisados con antelación, facilitando el análisis de la carga de manera anticipada. Los despachantes y empresas serán educados sobre los beneficios de esta práctica, que incluyen una mayor eficiencia en los procesos aduaneros y de control, así como la reducción de tiempos de espera y posibles errores en la documentación.



- **Colaboración entre el Sector Privado y el MGAP:** Se fomentará una mayor colaboración y comunicación entre el sector privado y el MGAP. Se establecerán canales de diálogo para resolver problemas y mejorar la coordinación en el flujo de

documentación y procesos aduaneros, asegurando así una operación más eficiente y fluida en el punto de frontera de Concordia-Salto.



En conclusión, esta propuesta busca mejorar significativamente la gestión de horarios en el MGAP y optimizar el proceso de presentación de documentos mediante la promoción de prácticas eficientes y la adopción de la presentación anticipada de documentación. Al incentivar estas prácticas, se minimizará el riesgo de demoras y se mejorará la eficiencia operativa en el punto de frontera, beneficiando tanto al sector privado como a las autoridades gubernamentales involucradas.

**Involucrados:** Sector Privado de Argentina y Uruguay

### 9. Uso de carpetin físico con el MGAP

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Uruguay



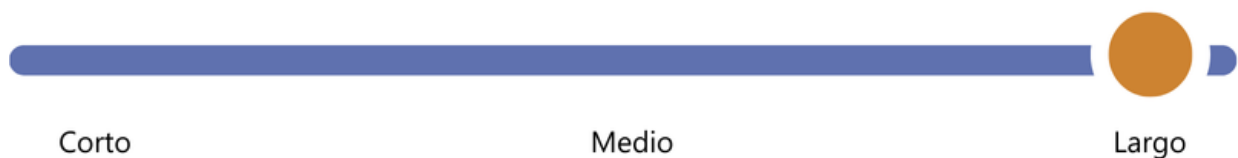
**Oportunidad de mejora:** Uso de carpetín físico para la presentación de documentos ante el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), debido a la falta de un sistema informático efectivo. Actualmente, Safire no permite la presentación electrónica de documentos, lo que obliga a los usuarios a llevar físicamente un carpetín con la documentación requerida a los puntos de frontera.

Esta situación conlleva varios problemas significativos. Primero, la falta de capacidad del sistema para recibir documentos electrónicamente implica procesos más lentos y menos eficientes. Los usuarios deben dedicar tiempo adicional para preparar y presentar físicamente los documentos, lo que puede resultar en mayores tiempos de espera y posibles errores manuales durante la verificación y el procesamiento.

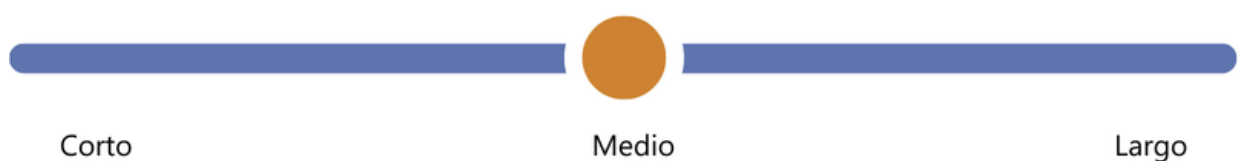
Además, la desactualización de Safire limita la capacidad del MGAP para operar de manera eficiente en un entorno moderno y dinámico. Es crucial identificar las fallas específicas del sistema que impiden la implementación de soluciones electrónicas y evaluar qué actualizaciones son necesarias. Esto podría incluir problemas técnicos, falta de seguridad cibernética adecuada o incapacidad para manejar grandes volúmenes de datos de manera eficiente.

**Propuesta de solución:** La propuesta de solución para abordar el desafío en el punto de frontera de Concordia-Salto, relacionado con la dependencia del carpetín físico y la obsolescencia del sistema Safire del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), se estructura de la siguiente manera:

- Implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior: Se propone finalizar el desarrollo e implementación total de la Ventanilla Única de Comercio Exterior en Uruguay que integre todos los procesos relacionados con el MGAP. Esta ventanilla única debe ser la plataforma centralizada donde los operadores comerciales puedan presentar electrónicamente todos los documentos requeridos por el MGAP y otras entidades gubernamentales pertinentes. La ventanilla única abarca desde la presentación inicial de documentos hasta la obtención de permisos y autorizaciones necesarias para el comercio internacional. Esto incluirá la gestión de certificados sanitarios, fitosanitarios y otros documentos necesarios para la importación y exportación de productos agrícolas, ganaderos y pesqueros.



- Actualización del Sistema Safire: Como parte de la estrategia a mediano plazo, se contempla la actualización y modernización del sistema Safire del MGAP. Esta actualización será diseñada específicamente para atender las necesidades del sector público y privado, asegurando que el sistema sea capaz de manejar eficientemente la presentación electrónica de documentos y cumplir con los estándares de seguridad y capacidad de datos requeridos.



En resumen, la propuesta de implementar una Ventanilla Única de Comercio Exterior en Uruguay, junto con la actualización progresiva del sistema Safire del MGAP, representan soluciones integrales para mejorar la eficiencia y la transparencia en las operaciones comerciales en el punto de frontera de Concordia-Salto. Esta iniciativa no solo facilitará el comercio internacional, sino que también posicionará a Uruguay como un actor competitivo en el contexto global, promoviendo el desarrollo económico y comercial del país.

**Involucrados:** MGAP



## FRONTERA: Iguazú (Argentina) - Foz do Iguazu (Brasil)

1. Falta de infraestructura en Iguazú genera riesgos para los actores que utilizan este punto fronterizo.



**Proceso:** Exportación/ Importación

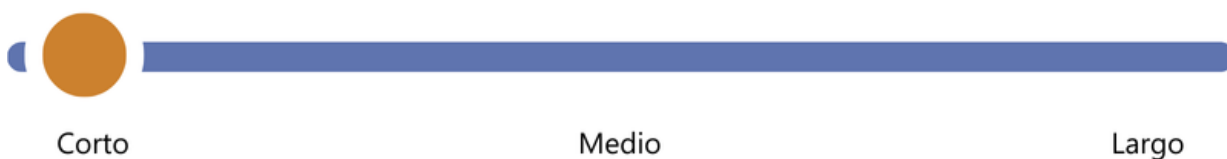
**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La falta de infraestructura en los puntos fronterizos es un problema recurrente en varios países del Mercosur, y la triple frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay, específicamente entre Iguazú (Argentina) y Foz de Iguazú (Brasil), no es una excepción. Esta área tiene una gran importancia estratégica debido al intenso flujo de personas y mercancías que cruzan la frontera diariamente, además de ser una región turística de renombre internacional por las Cataratas del Iguazú.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado, activo en dicha frontera, destaca que la infraestructura del lado argentino es deficiente. Medidas básicas de seguridad, como cercas, sistemas de vigilancia y la presencia de guardias, son inexistentes en Iguazú. Este hecho expone frecuentemente las cargas, los conductores y los empleados a riesgos externos, como robos perpetrados por bandas de asaltantes que operan en esta región.

Además, hay casos en los que personas no autorizadas circulan en la zona primaria, cuyo espacio es limitado ya que no hay división entre esta zona y la zona turística (duty free). Esto obliga a los conductores de camiones a estacionar en el estacionamiento de YPF (una zona secundaria que rodea el punto fronterizo) o en las carreteras circundantes. Esta práctica aumenta significativamente el riesgo a la integridad de las cargas y de los conductores, considerando que la Gendarmería, el organismo responsable de la seguridad fronteriza, no puede actuar en estas áreas adyacentes.

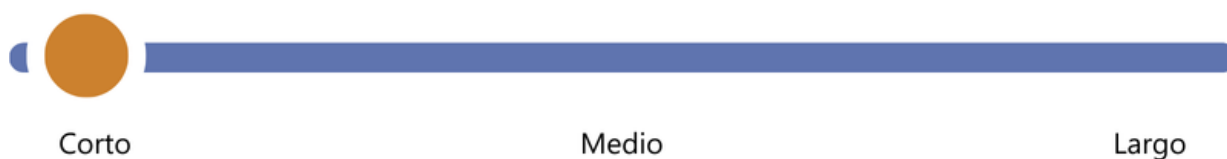
**Propuesta de solución:** Durante las reuniones, el sector público y privado informaron que se están tomando diversas medidas para mejorar las cuestiones de seguridad en Iguazú. En primer lugar, se explicó que el Centro de Fronteras y el Ministerio del Interior están con una propuesta de avanzar en la seguridad, con la incorporación de un cercado y otras medidas de seguridad.



En segundo lugar, el sector privado explicó que, en 2013, se elaboró un proyecto de ampliación de la zona secundaria, junto con un estudio sobre el impacto ambiental que dicha ampliación conllevaría. Se recomienda que este proyecto sea retomado para que el punto fronterizo pueda recibir las mejoras necesarias para atender adecuadamente su flujo logístico.



Por último, el sector privado destacó que se llevó a cabo un mapeo del proceso para analizar la viabilidad de la integración de la cabecera de Argentina con la cabecera de Brasil. La aduana argentina informó que esta medida está avanzando con éxito, encontrándose actualmente en la fase final de negociación. Con la centralización de la actuación de ambos países, compartiendo la misma infraestructura del lado brasileño, se resolverían los problemas de seguridad. Se observa que tanto la aduana brasileña como la aduana argentina tienen en su radar el desarrollo e implementación de la "Aduana Tripartita", cuyo objetivo es centralizar los controles de Brasil, Argentina y Paraguay en un único lugar.



**Involucrados:** Centro de Fronteras, Ministerio del Interior, Aduana de Argentina y Aduana de Brasil

## 2. Falta de integración de las aduanas argentina y brasileña

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Brasil



**Oportunidad de mejora:** La integración de las aduanas en los puntos fronterizos es de suma importancia para facilitar el comercio, promover el desarrollo económico y garantizar la seguridad en las regiones fronterizas. Integrar implica reducir los trámites burocráticos, simplificar los procesos de importación y exportación, y agilizar el flujo de mercancías entre los países. Esto se traduce en costos más bajos y una mayor eficiencia para las empresas, estimulando el comercio internacional en la región.

Por otro lado, se destacó la importancia de la integración entre los países en los controles fronterizos, algo que aún no ocurre en Iguazú. Actualmente, todos los procesos y controles relacionados con la carga y los conductores se realizan en ambos lados de la frontera, lo que hace que el proceso sea lento y redundante. Un ejemplo de ello es la separación de los controles realizados por SENASA solo en el lado argentino, sin integración con el Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) de Brasil. Así, al cruzar la frontera, el conductor debe pasar por los mismos procedimientos con el organismo de agricultura brasileño.

**Propuesta de solución específica 02:** La aduana de Brasil informó que se presentó al SCTCOF una propuesta para integrar a Argentina en la cabecera del lado brasileño de Foz do Iguazú. En julio de 2024, se llevará a cabo una nueva reunión en Foz do Iguazú para discutir la integración de la delegación argentina tanto en el puerto seco como en el nuevo complejo aduanero del nuevo Puente Tancredo Neves. La propuesta de integración para un control tripartito está en marcha y es vista con entusiasmo por la AFIP.



**Involucrados:** Aduana de Brasil y Aduana de Argentina

### 3. Falta de puente que conecte Argentina y Paraguay genera cuellos de botella logísticos en la triple frontera

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina y Brasil



**Oportunidad de mejora:** En la triple frontera entre Argentina, Brasil y Paraguay, actualmente existen dos puentes que conectan estos países. El Puente de la Amistad une Foz do Iguazú, en Brasil, con Ciudad del Este, en Paraguay, mientras que el Puente Tancredo Neves conecta Foz do Iguazú con Puerto Iguazú, en Paraguay, sin haber una conexión directa con Argentina.

La ausencia de un puente directo entre Argentina y Paraguay resulta en un problema logístico significativo que afecta no solo a los dos países mencionados, sino también a Brasil. Los camiones de exportación de Argentina, al no tener acceso directo a Paraguay, deben pasar obligatoriamente por Foz do Iguazú, en Brasil, para llegar a su destino. Esto genera largas filas de vehículos, congestiones frecuentes y posibles colapsos en la infraestructura de tránsito de la región.

Estos congestionamientos no solo provocan retrasos e ineficiencias en el transporte de cargas entre Argentina y Paraguay, sino que también afectan directamente el flujo comercial entre Argentina y Brasil. La demora en el cruce de fronteras y los problemas de infraestructura en Iguazú y Foz do Iguacu impactan negativamente a las empresas que dependen de este corredor logístico, aumentando los costos operativos y reduciendo la competitividad en la región.

#### 4. Migraciones argentinas se encuentra fuera de la zona primaria

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** El proceso de migración en la frontera terrestre es crucial para garantizar la conformidad y la seguridad de ambos países involucrados. Ya sea para operaciones comerciales, como exportación e importación, o para actividades turísticas, es esencial que la migración ocurra de manera ágil, asegurando un flujo fronterizo eficiente y sin interrupciones.

Durante las reuniones de mapeo, se identificó que el proceso de migración en la frontera de Iguazú no se realiza en la zona primaria, estando a más de 100 metros fuera del área fronteriza. Este desvío puede impactar negativamente en la eficiencia del control migratorio, creando dificultades logísticas y de seguridad, además de potencialmente aumentar los tiempos de espera y reducir la eficacia en la gestión de flujos de personas y mercancías.

#### 5. A apresentação de documentação do regime TAS é manual, o que prejudica o fluxo logístico da fronteira de Foz de Iguacu

**Proceso:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** O Trânsito Aduaneiro Simplificado (TAS) é um regime especial no contexto do comércio internacional que busca agilizar o movimento eficiente de mercadorias entre o ponto de fronteira alfandegado e o Recinto Aduaneiro. Esse regime representa um avanço significativo na agilidade dos procedimentos aduaneiros, reduzindo a burocracia e os tempos de espera, o que é crucial para os transportadores e empresas que dependem da cadeia de suprimentos global.

Entretanto, é importante destacar que, atualmente, a situação vivenciada em Foz do Iguacu vai contra esse objetivo. Os fiscais de migração na fronteira exigem que o transportador internacional apresente toda a documentação que respalda o benefício do regime TAS, o que demanda muito tempo. Em contraste, em outras fronteiras, como Uruguiana, o processo de apresentação da documentação é realizado através do Sistema VAI, onde apenas é necessário que o motorista apresente um QR Code. Portanto, a fronteira de Foz do Iguacu não está alinhada às boas práticas nacionais.



Além disso, devido ao processo de migração ser realizado no início da ponte, onde o transportador precisa apresentar toda a documentação, o que é um processo demorado, o fluxo da fronteira é impactado com filas e congestionamentos, além da cidade ser prejudicada com caminhões que estão parados para realizar o trâmite.

#### 6. Falta de depósito refrigerado en la frontera de Iguazú afecta la inspección de carga refrigerada



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Como destacado en la oportunidad de mejora número uno, el punto de frontera de Iguazú enfrenta problemas significativos debido a una infraestructura debilitada, que no atiende la demanda del flujo operacional logístico de la región. Esta deficiencia estructural fue evidenciada por el sector privado, que señaló la ausencia de un depósito refrigerado para la inspección de contenedores reefers.

En este escenario, cargas perecederas como frutas, peces y quesos no pasan por una inspección física adecuada, siendo sometidas solo al escaneo. Otras cargas que, por regla general, también deben ser inspeccionadas sufren aún más con esta deficiencia, ya que los conductores están obligados a desplazarse hasta una aduana en el interior para realizar la inspección física de la carga.

Este escenario impacta negativamente la eficiencia y la seguridad de las operaciones logísticas, pudiendo resultar en riesgos para la salud pública, pérdidas económicas debido a la deterioración de productos y un aumento en la vulnerabilidad a prácticas fraudulentas. La falta de infraestructura adecuada compromete la confiabilidad y la competitividad de la región como un punto de paso fronterizo eficiente y seguro.

#### 7. La infraestructura antigua de pesaje en el lado argentino perjudica la logística de los camiones.



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** El proceso de pesaje de camiones en las fronteras es fundamental para mantener la seguridad en las carreteras, proteger la infraestructura pública y asegurar el cumplimiento de las leyes de transporte. También contribuye a la eficiencia de las operaciones logísticas y comerciales, reduciendo los riesgos como la contaminación de la carga y facilitando un flujo continuo y seguro de mercancías entre países.

Sin embargo, durante las reuniones de mapeo, el sector privado alertó que la balanza en la frontera de Iguazú no está regulada debido a su antigüedad, lo que no satisface las demandas operativas actuales del lugar. En este escenario, los camiones destinados a la exportación generalmente deben llegar con un boleto de pesaje ya emitido desde el lugar de origen, ya que el pesaje realizado en la frontera no es confiable.

Además, las cargas a granel, que son especialmente vulnerables a la contaminación, no pasan por el proceso de pesaje, lo que aumenta los riesgos de contrabando y tráfico para el país receptor de la carga. Estas cuestiones resaltan la necesidad urgente de actualizar y mejorar las instalaciones de pesaje en las fronteras para garantizar la seguridad, la legalidad y la eficiencia de las operaciones de transporte internacional.

8. El escáner móvil de Iguazú se utiliza tanto para camiones como para vehículos turísticos, lo que afecta negativamente el proceso de exportación.



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** El escaneo de cargas en las fronteras desempeña un papel fundamental en garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones en el comercio internacional. Este método emplea tecnología de alta precisión, como escáneres móviles o fijos, para llevar a cabo una inspección detallada del contenido de las cargas que cruzan las fronteras entre países.

Al reconocer la importancia del proceso de escaneo, el sector privado destacó que el escáner móvil de Argentina, ubicado en el área primaria, está principalmente dedicado a la verificación de cargas. Sin embargo, en algunas situaciones, los vehículos turísticos también son sometidos a esta inspección a través del escáner, lo que tiene un impacto directo en el flujo logístico de exportación. Esto se debe a que los camiones exportadores pierden su turno en la fila de escaneo, siendo perjudicados por la demora en el proceso.

Este escenario destaca la necesidad de optimizar los procesos de escaneo en las fronteras, con el objetivo de minimizar los impactos negativos en el flujo logístico y asegurar una inspección eficiente y rápida, tanto para cargas comerciales como para vehículos turísticos. La implementación de medidas que agilicen el escaneo sin comprometer la seguridad es esencial para mantener la fluidez y competitividad de las operaciones de comercio exterior.

## 9. Horários de liberação de carga pela aduana brasileira não atende a realidade operacional da fronteira de Foz do Iguaçu



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** A passagem de caminhões de carga pela fronteira é um processo crítico para o comércio internacional, especialmente nas regiões de fronteira de alto tráfego, como Foz do Iguaçu. Os horários de passagem são regulamentados para garantir um fluxo ordenado e seguro de veículos e mercadorias. Geralmente, existem janelas específicas de tempo durante as quais os caminhões de carga podem atravessar a fronteira, evitando horários de pico de tráfego de turistas e veículos leves.

Contudo, o setor privado destacou que os horários de liberação de carga pela aduana brasileira não atendem à realidade operacional da fronteira. Atualmente, os horários de liberação começam às 7h da manhã e terminam às 17h30 durante a semana. Aos sábados, a situação é ainda pior, com liberação apenas até às 13h30. Mesmo que a AFIP aceite cargas, os caminhões são frequentemente impedidos de passar, obrigando os motoristas a aguardarem até o dia seguinte para serem liberados caso cheguem perto do horário de encerramento.

Esses horários restritos são definidos pela Prefeitura de Foz do Iguaçu com o objetivo de não impactar o turismo local e evitar acidentes. No entanto, essa prática está em desacordo com os horários definidos no Mercosul, prejudicando o comércio na região. Essa descoordenação gera atrasos e aumenta os custos operacionais, afetando a eficiência do comércio internacional e a competitividade das empresas locais.

**Proposta de solução específica 09:** Para resolver o problema supracitado, o setor público e o setor privado concordaram em realizar reuniões de alinhamento bilaterais locais a curto prazo para entender melhor a situação da restrição dos horários. Após compreendidas as condições, a melhor solução deverá ser buscada junto à Prefeitura de Foz do Iguaçu, visando atender à demanda por horários mais amplos de liberação de cargas. Essa medida temporária seria implementada enquanto o novo Complexo Aduaneiro Tancredo Neves não é inaugurado, garantindo assim maior eficiência e fluidez nas operações logísticas da região.



Curto

Médio

Longo

**Propuesta de solución para las oportunidades de mejora 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9:** La nueva Puente Tancredo Neves, entre Brasil y Paraguay, oficialmente denominada Puente Internacional de la Integración, es una infraestructura estratégica que tiene como objetivo fortalecer los lazos comerciales y económicos entre ambos países. Ubicada sobre el Río Paraná, la puente conecta la ciudad brasileña de Foz do Iguaçu, en el estado de Paraná, con la ciudad paraguaya de Presidente Franco, en el departamento de Alto Paraná. Esta obra complementa la ya existente Puente de la Amistad, aliviando el tráfico y facilitando el flujo de mercancías y personas, además de promover el desarrollo regional y la integración entre las naciones.

La construcción de la nueva puente incluye el imponente Complejo Aduanero Tancredo Neves, un puerto seco que servirá como punto de control tripartito entre Paraguay, Brasil y Argentina. Este nuevo complejo cuya inauguración está prevista para finales de 2025, está siendo diseñado para satisfacer todas las demandas de infraestructura, abordando problemas previamente identificados. Se destaca la implementación de:

1. **Espacio Totalmente Cercado:** El complejo estará delimitado por cercas de alta seguridad para controlar el acceso y proteger las instalaciones.
2. **Sistema de Cámaras de Seguridad:** Se instalará un sofisticado sistema de vigilancia por cámaras en todo el complejo, permitiendo un monitoreo continuo y en tiempo real de todas las actividades.
3. **Áreas de Inspección y Escaneo:** Habrá áreas dedicadas a la inspección y escaneo de cargas, equipadas con tecnología de punta para la detección de contrabando y artículos no declarados.
4. **Depósitos Refrigerados:** Para satisfacer la demanda de cargas perecederas, se incluirán depósitos refrigerados, garantizando la inspección adecuada de mercancías como frutas, pescados y quesos.
5. **Infraestructura de Apoyo:** El complejo incluirá áreas de estacionamiento para camiones, oficinas administrativas, instalaciones sanitarias y áreas de descanso para conductores y empleados.
6. **Sistemas de Automatización y Tecnología:** La integración de sistemas de TI avanzados, como el Sistema VAI, permitirá la presentación y verificación de documentos a través de un código QR, reduciendo los tiempos de espera y aumentando la eficiencia del proceso aduanero.
7. **Rutas y Plazos Específicos:** Definición de rutas obligatorias y plazos específicos para el movimiento de mercancías, asegurando un flujo ordenado y controlado.
8. **Integración de Brasil, Paraguay y Argentina:** El complejo será un punto de control tripartito, facilitando la colaboración y coordinación entre las autoridades aduaneras de los tres países. Esto permitirá una gestión más eficaz del flujo de mercancías y personas, promoviendo la seguridad, eficiencia y armonización de las operaciones aduaneras. La integración ayudará a reducir los tiempos de procesamiento y mejorar la comunicación



entre las naciones, fortaleciendo aún más los lazos económicos y comerciales en la región.

9. **Básculas tecnológicas:** Habrá básculas con sistema OCR para hacer el proceso de entrada y pesaje de los camiones en el puerto más rápido, automatizado y eficiente.
10. **Horarios extendidos:** El nuevo puerto permitirá horarios más amplios para la liberación de carga, viabilizando un tránsito más fluido en la frontera.

Este complejo aduanero modernizado será un proyecto estratégico esencial para mejorar el control fronterizo en la frontera de Foz do Iguazu e Iguazú, aumentar la seguridad y la eficiencia de las operaciones logísticas, y fortalecer la integración económica entre Paraguay, Brasil y Argentina.



**Involucrados:** Aduana de Brasil, Aduana de Argentina, Aduana de Paraguay, Órganos de Control de los tres países

#### 10. O alto fluxo logístico na fronteira de Foz do Iguazu prejudica os tempos do regime de Trânsito Aduaneiro Simplificado

**Proceso:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil



**Oportunidade de melhoria:** Assim como abordado na oportunidade de melhoria número cinco, o Regime de Trânsito Aduaneiro Simplificado (TAS) trás inúmeros benefícios relativos a ganho de celeridade e simplificação dos processos aduaneiros. A portaria DRF/FOZ N° 225, de 16 de outubro de 2017, que regula o Trânsito Aduaneiro Simplificado (TAS) em Foz do Iguazu, estabelece:

#### **Art. 18 – Os prazos e rotas a serem obrigatoriamente cumpridos pelos veículos são:**

- I – Da Ponte Internacional da Amizade (PIA) para o Porto Seco de Foz do Iguazu (PSFI):
  - a) Prazo: 30 (trinta) minutos; b) Rota: PIA – BR277 – PSFI;
- II – Do Porto Seco de Foz do Iguazu (PSFI) para a Ponte Internacional da Amizade (PIA):
  - a) Prazo: 30 (trinta) minutos; b) Rota: PSFI – BR277 – PIA;
- III – Da Ponte Tancredo Neves (PTN) para o Porto Seco de Foz do Iguazu (PSFI):
  - a) Prazo: 40 (quarenta) minutos.

Esses prazos referem-se ao tempo e rota que um caminhão com destino ao porto seco no Brasil deve seguir sob o regime TAS. No entanto, o setor privado apontou que os tempos de trajeto não condizem com a realidade operacional da fronteira. O fluxo intenso de caminhões e turistas, somado ao fato de haver apenas duas pontes que ligam o Brasil e o Paraguai, sendo que uma ainda não está habilitada, e não haver pontes que liguem a Argentina ao Paraguai, impactam significativamente o tempo de trânsito de todos os caminhoneiros, mas principalmente os que vêm da Argentina.

Além disso, o trânsito é ainda mais afetado quando os motoristas chegam à Multilog, que possui duas entradas, uma para o lado paraguaio e outra para o lado argentino. É comum que motoristas inexperientes se confundam com as entradas e adentrem ao porto pela porta errada, tendo assim seu trânsito bloqueado pelo regime TAS que exige que o motorista siga uma rota única pré-determinada.

As condições de infraestrutura da fronteira, procedimentos morosos, bem como o seu fluxo intenso, risco de bloqueio do trânsito, trazem insegurança aos transportadores internacionais que são passíveis de sensações ao não cumprir com os prazos, rotas e requisitos do regime: Art. 23 *“A inobservância das normas dispostas nesta Portaria, pelo beneficiário do regime ou seus prepostos, implicará aplicação das sanções previstas nas normas que versam sobre o regime de Trânsito Aduaneiro.”*

#### 11. Falta de acesso a vias de retorno na construção do novo porto seco da Multilog prejudica os transportadores internacionais

**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** O novo porto seco da Multilog, atualmente em construção, representa um importante avanço na infraestrutura logística da região fronteiriça de Foz do Iguaçu. Este empreendimento tem como objetivo aprimorar o fluxo de mercadorias entre Brasil, Paraguai e Argentina, proporcionando um controle aduaneiro mais eficiente e reduzindo os tempos de espera. Equipado com tecnologia de ponta e instalações modernas, o novo porto seco busca atender às crescentes demandas do comércio internacional e melhorar a integração econômica entre os países envolvidos.

No entanto, a saída do novo porto seco da Multilog não contempla um retorno ágil para a Argentina ou o Paraguai. Devido a localização de sua construção, às margens da rodovia BR-277, fora da área urbana da cidade, motoristas precisarão dirigir até o ponto de migração na estrada para Cascavel localizado a mais de 10 km de distância ou invadir a pista da BR 277 para fazer o retorno. Isso não apenas gera atrasos significativos e prolonga o tempo de viagem até o



ponto de fronteira do país de destino, mas também aumenta o risco de acidentes ao longo do trajeto da carga liberada.

**Proposta de solução para as oportunidades de melhoria 10 e 11:** Para solucionar os problemas apresentados, o setor privado propôs duas soluções a longo prazo. Primeiramente, o lançamento do novo porto seco da Multilog promete melhorar significativamente o fluxo logístico na fronteira de Foz do Iguaçu, que é o principal fator impactando o cumprimento do regime de Trânsito Aduaneiro Simplificado. Com a adição de uma nova estação logística na região da tríplice fronteira, o intenso fluxo de carga será mais bem administrado, ajudando a resolver o atual backlog e aumentando a eficiência das operações aduaneiras.



Por fim, para resolver o problema de retorno no novo porto seco, sugere-se solicitar à Prefeitura de Foz do Iguaçu a construção de uma rotatória que viabilize o retorno dos caminhões. Isso eliminaria a necessidade de percorrer mais de 10 km até o retorno mais próximo. Vale destacar que a Multilog já está analisando essa proposta para incorporar essa solução ao projeto do novo porto seco.



**Envolvidos:** Prefeitura de Foz do Iguaçu, Multilog

## 12. Falta de servidores de la Aduana Argentina y SENASA impacta las operaciones en la frontera de Iguazú

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Argentina



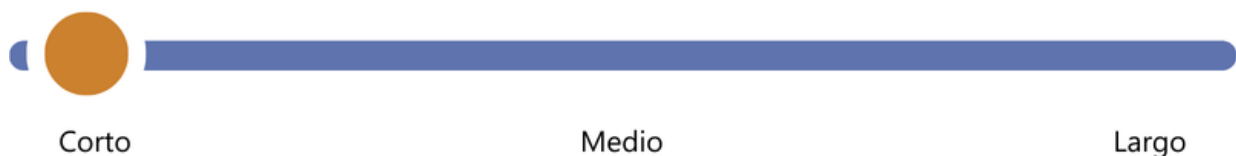
**Oportunidad de mejora:** La presencia adecuada de funcionarios de la aduana y de agencias de agricultura es esencial para realizar inspecciones, liberar mercancías y garantizar el cumplimiento de las normativas. No obstante, la escasez de personal ha sido un problema recurrente en muchas fronteras, como la de Iguazú, afectando negativamente el flujo de mercancías y el tiempo de espera de los transportistas.

Esta carencia de funcionarios puede llevar a retrasos significativos, aumento de costos operativos e incluso a riesgos de seguridad debido a inspecciones inadecuadas. En regiones de frontera de alto tráfico, como Iguazú, la falta de recursos humanos en la aduana y en el SENASA agrava aún más estos desafíos, comprometiendo la eficiencia y la eficacia de las operaciones logísticas.

El sector privado destacó que la situación en el lado argentino es crítica. Actualmente, hay solo 2 o 3 funcionarios de la AFIP dedicados a la exportación, un número insuficiente para atender la demanda logística de la frontera. Además, estos funcionarios también atienden plantas habilitadas como zonas primarias, que pueden estar hasta a 200 km de distancia, exacerbando aún más la situación.

**Propuesta de solución:** Para resolver los problemas de control fronterizo, es fundamental implementar una estrategia de sensibilización a nivel gubernamental superior, con el objetivo de mejorar la eficiencia y la seguridad de las operaciones logísticas en las fronteras de alto tráfico, como es el caso de Iguazú. Es crucial realizar un levantamiento detallado de las necesidades y desafíos enfrentados en estas fronteras, dando énfasis a la falta de personal y a la infraestructura inadecuada. Este levantamiento debe incluir datos cuantitativos y cualitativos sobre los impactos negativos causados por la escasez de personal y la ineficiencia de los procesos actuales, los cuales serán presentados al Gobierno Nacional de Argentina.

Con este enfoque, se busca sensibilizar y concienciar a las autoridades sobre la necesidad urgente de aumentar el número de empleados de AFIP y SENASA en Iguazú, dada la magnitud del flujo de mercancías y personas que atraviesan esta frontera.



**Involucrados:** Aduana de Argentina, SENASA, Gobierno Nacional

# FRONTERA: Puerto Falcón (Paraguay) - Clorinda (Argentina)

## 1. Infraestructura insuficiente en Clorinda

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina



**Oportunidad de mejora:** En el punto de frontera se presentan desafíos a nivel de infraestructura que afectan significativamente la eficiencia del comercio transfronterizo. En primer lugar, la playa de estacionamiento del lado argentino es pequeña, lo que genera largas filas de espera para entrar debido a la insuficiencia de espacio. Esta limitación impide la realización de tratamientos específicos por tipo de carga, dificultando la gestión eficiente de diferentes mercancías. Además, el complejo de Clorinda ha reducido su capacidad en un 50%, resultando en una incapacidad para recibir todos los camiones que llegan desde Argentina, Uruguay y otros países, generando congestión y retrasos. En caso de problemas documentales, los camiones deben retornar a Paraguay, lo que añade tiempo y costos adicionales al proceso de comercio transfronterizo.

La necesidad de pasar todas las cargas por el escáner genera un cuello de botella significativo. Aunque no todas las cargas se escanean al 100%, las cargas de mercancías sensibles por el narcotráfico sí deben ser escaneadas, incrementando el tiempo de espera y retrasando el paso de frontera. Los camiones vacíos también deben pasar por el escáner, agravando la congestión, ya que entran en la misma fila que los camiones cargados, retrasando la salida de Clorinda, especialmente en la parte de exportación.

En definitiva, el espacio dedicado al comercio se ha vuelto insuficiente para los medios de transporte que cruzan la frontera. Aunque se han creado carriles opcionales para priorizar ciertos vehículos, la infraestructura actual no está pensada para manejar el volumen y la naturaleza del comercio internacional actual. Dado que esta aduana se caracteriza por el contrabando y las drogas, se han ampliado los controles, lo que añade una capa adicional de complejidad y retraso. Los carriles opcionales creados pueden manejar entre 20 y 30 camiones que no pasan por el escáner, pero diariamente alrededor de 150 camiones atraviesan la frontera, lo que sigue siendo insuficiente. El sector público reconoce la problemática y está en constante evaluación de cómo mejorar la situación, pero la infraestructura actual sigue siendo un impedimento significativo para el comercio fluido.

Estos problemas resultan en retrasos significativos y aumentan los costos logísticos para las empresas. La congestión y la necesidad de escanear todas las cargas, incluyendo los camiones vacíos, afectan la eficiencia del comercio.

## 2. Infraestructura insuficiente en Puerto Falcón



**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** En el puerto de frontera de Paraguay, específicamente en Puerto Falcón, se enfrenta un desafío significativo relacionado con la capacidad de manejo de camiones que ingresan para importación. La cantidad de camiones que llegan desde Argentina supera la capacidad del puerto, lo que genera retrasos y congestión.

Todos los camiones, ya sea que tengan como destino final Puerto Falcón o que estén en tránsito hacia una aduana interna, deben ingresar al puerto. Este proceso se complica debido a la falta de espacio adecuado para estacionamiento, ya que actualmente solo se cuenta con una fila para ingresar a la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP). Esta fila única se utiliza tanto para la salida de camiones de exportación como para los camiones vacíos, lo que incrementa la congestión.

Para las exportaciones, los camiones salen desde Boreal, donde se realiza toda la documentación. En este caso, los camiones forman una fila, presentan los papeles a la ANNP y a la aduana, y el proceso transcurre sin mayores problemas gracias a un área cementada y adecuada para la ubicación de los camiones. Sin embargo, la situación es distinta para las importaciones. Los camiones que ingresan desde Argentina tienden a estacionarse de manera desordenada, lo que causa retrasos considerables. El espacio disponible no es suficiente para acomodar la cantidad de camiones que ingresan diariamente.

Además, los camiones que deben dirigirse a puertos privados están obligados a ingresar primero al puerto de ANNP, lo que implica el pago de una tasa portuaria adicional. Este requisito añade una capa extra de complejidad y costos para los transportistas. La tasa portuaria debe ser pagada antes de ingresar a algunos puertos privados, lo que puede agilizar el proceso en ciertos casos, pero en otros, donde la tasa no se paga con anticipación, se generan demoras adicionales.

Este desafío de capacidad y gestión en el puerto de frontera no solo afecta la eficiencia operativa, sino que también incrementa los costos logísticos y retrasa las operaciones comerciales. La falta de un espacio adecuado para estacionar y gestionar los camiones de importación es una barrera significativa para el flujo fluido del comercio transfronterizo, impactando negativamente tanto a las empresas como a las autoridades aduaneras que deben manejar este volumen de tráfico.

## 3. Separación de oficinas de control de transporte y migraciones de Argentina



**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina y Paraguay



**Oportunidad de mejora:** Anteriormente, el control de transporte y migraciones se realizaba de manera conjunta en una oficina compartida, lo que permitía un proceso más eficiente y coordinado. Sin embargo, desde finales de 2014, las oficinas de migraciones y la representación de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte) por parte de la Gendarmería Nacional se encuentran separadas.

Esta separación ha resultado en la necesidad de que los transportistas presenten sus documentos en dos oficinas distintas, lo que genera demoras adicionales en el proceso de control fronterizo. La duplicación de trámites y la falta de coordinación entre las oficinas de migraciones y transporte incrementan el tiempo de espera y complican el flujo de operaciones de carga.

La descoordinación actual impacta negativamente en la eficiencia del cruce fronterizo, creando un cuello de botella que afecta tanto a transportistas como a las operaciones comerciales. La fragmentación de las oficinas ha demostrado ser una barrera significativa para la facilitación del comercio, aumentando los tiempos de despacho y complicando la logística en la frontera entre Clorinda (Argentina) y Falcón (Paraguay).

#### 4. Falta de filas específicas para transportistas de carga en el proceso migratorio

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** El proceso migratorio en el cruce fronterizo de Clorinda (Argentina) para Falcón (Paraguay) presenta un desafío significativo debido a la ausencia de filas específicas para los transportistas de carga. Durante las épocas de mayor flujo, esto genera largas filas y demoras considerables.

Actualmente, los conductores de camiones deben ingresar en la misma fila que los turistas, lo que prolonga su tiempo de espera. En promedio, los transportistas demoran aproximadamente 30 minutos en completar el proceso migratorio. Esta situación se agrava aún más cuando la aduana solicita el MIC/DTA para iniciar el trámite de autorización, ya que la acumulación de trámites migratorios de turistas genera un colapso en el sistema, retrasando el despacho de los camiones de carga.

La falta de una fila diferenciada para los transportistas no solo genera ineficiencias y tiempos de espera innecesarios, sino que también impacta negativamente en el comercio transfronterizo, afectando la puntualidad y la logística de las operaciones de carga.

**Propuesta de solución 1, 2, 3, 4:** Para atender los desafíos presentados, en el corto plazo, es esencial realizar una evaluación exhaustiva y una proyección del flujo de carga que pasa por esta

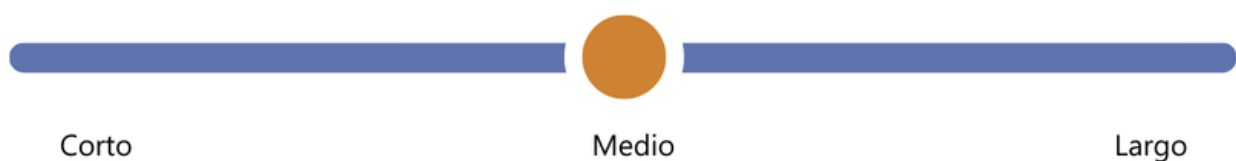


frontera para adaptar la infraestructura de manera adecuada. Esta evaluación permitirá comprender las necesidades actuales y futuras, proporcionando datos críticos para la toma de decisiones y la planificación de mejoras.



Para abordar los desafíos operativos y de infraestructura en el punto de frontera entre Puerto Falcón (Paraguay) y Clorinda (Argentina), se propone avanzar en un proyecto integral que incluye la creación de una zona de vigilancia específica para los camiones cargados. Este proyecto consiste en establecer una zona de vigilancia ubicada a 7 km de la frontera, donde se revisarán los camiones cargados. Este patio para camiones estaría a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) en colaboración con el Ministerio del Interior de Argentina. La propuesta fue presentada en la reunión 19 del Grupo de Temas Mixtos en Buenos Aires, un grupo exclusivo de Paraguay y Argentina. Sin embargo, la implementación de este proyecto requiere un acuerdo con el gobierno provincial y la asignación de recursos necesarios, lo que implica una planificación amplia. Este centro permitirá una mayor capacidad de atención y una gestión más eficiente de las cargas.

Adicionalmente se considera que la reforma deberá atender la creciente demanda en la frontera, incluyendo la expansión de la playa de estacionamiento y la mejora de las instalaciones aduaneras para manejar el volumen de camiones y mercancías de manera más eficiente. Los beneficios esperados de esta propuesta incluyen la reducción de la congestión al trasladar las revisiones a una zona específica, lo que agilizará el paso de camiones; una mayor eficiencia operativa gracias a la mejora de la infraestructura y la implementación del Centro de Control de Carga, que permitirá una gestión más eficiente de las mercancías, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la eficiencia operativa; una mayor seguridad, ya que contar con una zona de vigilancia específica permitirá realizar un control más riguroso de las cargas, contribuyendo a la lucha contra el contrabando y el narcotráfico; y una mejora en la competitividad, dado que una frontera más eficiente y segura mejorará la competitividad de las empresas que dependen del comercio transfronterizo, impulsando el desarrollo económico en la región.





Para abordar los desafíos actuales de infraestructura en referencia a la capacidad y gestión en el puerto de frontera de Puerto Falcón, se ha propuesto una reingeniería integral del puerto con una inversión significativa del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM). Este proyecto, que cuenta con un plan maestro de más de 40 millones de dólares, está en espera de la aprobación final por parte de las autoridades argentinas.

El plan maestro para la reingeniería de Puerto Falcón incluye varios componentes clave. Primero, se realizarán mejoras sustanciales en la infraestructura portuaria por parte de Paraguay. Esto incluirá la expansión y modernización de las instalaciones para aumentar la capacidad de manejo de camiones y mercancías, mejorando así la eficiencia operativa y reduciendo los tiempos de espera y congestión. En segundo lugar, el proyecto contempla la construcción de un nuevo puente que facilitará el tránsito de camiones y vehículos, respetando la doble cabecera. Este nuevo puente es crucial para mejorar la conectividad y el flujo de tráfico entre Paraguay y Argentina, reduciendo significativamente los cuellos de botella actuales.

Es importante destacar que la reingeniería de Puerto Falcón y la construcción del nuevo puente están interrelacionadas. La delegación argentina ha manifestado que ambos proyectos están vinculados y que la aprobación del proyecto del segundo puente es un paso pendiente que está bajo la responsabilidad de la cancillería argentina. Para avanzar con esta propuesta, es esencial la coordinación entre las autoridades paraguayas y argentinas.

La implementación de este plan maestro traerá múltiples beneficios, entre ellos el aumento de la capacidad de manejo de camiones y mercancías, aliviando la congestión actual y mejorando la eficiencia operativa. Además, se espera una significativa reducción en los tiempos de espera para el cruce de fronteras, facilitando un flujo más rápido y eficiente del comercio transfronterizo. La construcción del nuevo puente mejorará la conectividad entre Paraguay y Argentina, facilitando el tránsito y promoviendo un comercio más fluido entre los dos países. Asimismo, la modernización del puerto y la creación de una infraestructura adecuada permitirán una mejor gestión de los recursos humanos y materiales, optimizando las operaciones aduaneras y logísticas.



Esta propuesta de solución integral no solo busca resolver los problemas actuales, sino también preparar el puerto de frontera para manejar de manera eficiente y segura el creciente volumen de comercio internacional. La colaboración y coordinación entre las autoridades de ambos países son cruciales para el éxito de este ambicioso proyecto.

**Involucrados:** Aduana Paraguay, Aduana Argentina, Ministerio del Interior de Argentina, Órganos de Control.

## 5. Demoras en el cobro de tasas portuarias y utilización de documentos en papel



**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** El cobro de las tasas portuarias en Paraguay es un proceso demorado, ya que requiere realizar procedimientos en papel ante los organismos correspondientes para generar la tasa. Este procedimiento genera importantes demoras en las liberaciones de las cargas. Durante los sábados, domingos y feriados, se permite la liberación sin el cobro de las tasas una vez realizado el pesaje. Para que la aduana argentina dé por finalizado el proceso, se requiere el ticket de la báscula, momento en el cual la carga puede ingresar a territorio paraguayo.

En cuanto a la parte de liquidaciones de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), los pagos se realizan a través del banco. Al iniciar el despacho en la aduana, esta información aparece en el Sistema de Gestión Documental (SGD) de puertos, lo cual permite comenzar con la liquidación. Sin embargo, el uso de procedimientos en papel y la dependencia de horarios bancarios siguen siendo un cuello de botella significativo que afecta la eficiencia del proceso.

**Propuesta de solución:** Para resolver las demoras generadas por el proceso actual de cobro de tasas portuarias, se propone una serie de mejoras orientadas a la modernización y automatización de este procedimiento. En primer lugar, se evaluará la posibilidad de implementar un sistema de liberación automática de las cargas una vez realizado el pesaje, similar a lo que se practica durante los fines de semana y feriados. Esto evitará la necesidad de pago presencial y reducirá las demoras significativamente.



Además, se plantea la modernización del procedimiento de pago mediante la digitalización del proceso, permitiendo generar y pagar las tasas portuarias automáticamente a partir del pesaje de la mercancía. Este sistema deberá integrarse con el Sistema de Gestión Documental (SGD) de puertos y con las plataformas bancarias, eliminando la necesidad de presentar documentos en papel ante los organismos correspondientes. Para ello, se establecerán acuerdos con entidades bancarias para permitir el pago electrónico en tiempo real, asegurando que al iniciar el despacho

en la aduana, la información del pago ya esté disponible en el SGD de puertos, permitiendo una liquidación rápida y eficiente.



**Involucrados:** ANNP

#### 6. Existen múltiples controles que generan paradas y filas en el cruce fronterizo Clorinda - Falcón

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Paraguay y Argentina



**Oportunidad de mejora:** El proceso de cruce fronterizo entre Clorinda (Argentina) y Falcón (Paraguay) está compuesto por varias etapas que generan demoras significativas para los transportistas. Los camiones, incluidos aquellos en tránsito, deben detenerse en cuatro puntos de control diferentes, lo que provoca congestión y filas.

1. Estacionamiento Municipal en Clorinda: Los camiones se estacionan inicialmente en un pequeño espacio gestionado por la municipalidad de Clorinda. Este estacionamiento sirve para agrupar a los camiones que serán liberados por la municipalidad para dirigirse a la zona primaria.
2. Zona Primaria en Clorinda: En esta segunda parada, se verifica la patente y los precintos de los camiones. Solo después de esta verificación, los camiones reciben la autorización para cruzar hacia Paraguay.
3. Área de Control en ANNP: Del lado paraguayo, los camiones deben ser pesados y sus documentos presentados ante las autoridades de transporte y migraciones, así como la aduana. Este paso implica la entrega de documentos en papel y la cancelación del MIC/DTA para el tránsito en Argentina.
4. Estacionamiento en Falcón: Finalmente, una vez que los trámites en ANNP se completan y la aduana argentina autoriza la salida definitiva, los camiones ingresan al estacionamiento en Falcón. Aquí, los controles de importación paraguayos inician formalmente.

Durante el proceso, que en promedio toma alrededor de dos horas, los camiones a menudo se quedan estacionados en filas del lado argentino de la aduana cuando están en proceso de importación hacia Argentina. Antes de cruzar el puente, los camiones se estacionan en Clorinda,

lo cual genera congestión adicional. En el pasado, estos camiones solían quedarse sobre el puente, pero esta práctica cambió durante la pandemia para evitar bloqueos en la ruta.

El sistema actual no ha sido modificado por la aduana para mejorar la situación, a pesar de que el procedimiento fue implementado inicialmente como una medida temporal durante la pandemia. Los camiones siguen estacionando en el predio de ANNP hasta que la aduana argentina finaliza los trámites de salida definitiva. El MIC/DTA se entrega al ATA y se mantiene en resguardo hasta que el camión recibe la autorización para continuar. En algunas ocasiones, los funcionarios argentinos deben verificar físicamente la presencia del camión para confirmar su ingreso.

Este proceso fragmentado y las múltiples paradas necesarias resultan en demoras considerables y congestión, afectando la eficiencia del comercio transfronterizo.

### 7. Desviación de la Hoja de Ruta Aduanera por la obligatoriedad del estacionamiento municipal

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** La hoja de ruta definida por la aduana para realizar el tránsito no tiene prevista la parada en el estacionamiento municipal de Clorinda. A pesar de esto, la Aduana no ha intervenido frente a esta parada obligatoria impuesta por la municipalidad. Esta desviación genera una demora significativa, consumiendo más tiempo del previsto para el tránsito y complicando la operatividad logística.

Según la ley aduanera, se establece una ruta de tránsito específica que no incluye la parada en el estacionamiento municipal. Sin embargo, la municipalidad ha tomado esta medida unilateralmente. Además, la vialidad nacional prohíbe el estacionamiento en las banquetas, obligando a los camiones a subir a las cintas asfálticas, lo que ha provocado incidentes de camiones volcados. La falta de una disposición interna de la aduana para regular esta situación ha permitido que la municipalidad mantenga esta parada obligatoria, causando ineficiencias y riesgos adicionales en el tránsito fronterizo.

### 8. Obligación de fumigación de vehículos de transporte

**Proceso:** Importación/ Exportación

**País/es:** Argentina

**Oportunidad de mejora:** Los camiones en el estacionamiento municipal de Clorinda, que transportan cargas en tránsito internacional, están sujetos a una política municipal de



fumigación con costos asociados. Esta fumigación, implementada inicialmente durante la pandemia, no está prevista en el tratamiento de las cargas internacionales.

Originalmente, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) lanzó una campaña contra el picudo algodonero que establecía la fumigación de todos los vehículos en contacto con productos agrícolas. Aunque SENASA dejó sin efecto esta obligación antes de 2010, la práctica de la fumigación continuó. Sin una resolución específica para mantenerla, se tomó como base la Resolución nº 32 del Ministerio de Salud, que establece la fumigación de bodegas de transporte de pasajeros, equipajes y cargas.

La fumigación, que se aplica tanto a camiones en tránsito como a aquellos en cabotaje, tiene un costo aproximado de 4500 pesos. No se sabe si los productos utilizados para la fumigación están autorizados, lo que ha generado preocupación en el sector privado. Este sector ha presentado un recurso en Formosa para que las empresas no estén obligadas a pagar esta fumigación. A pesar de esto, la municipalidad sigue ejecutando actas de infracción por procedimientos incorrectos.

Esta situación crea una carga adicional y no regulada para las empresas de transporte, complicando aún más el tránsito internacional de mercancías.

### 9. Control Sanitario Obligatorio para Camioneros por parte del Ministerio de Salud

**Proceso:** Exportación

**País/es:** Argentina

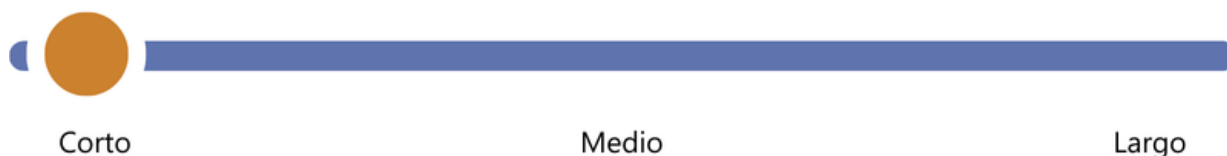


**Oportunidad de mejora:** En Clorinda (AR), existe un control formal del Ministerio de Salud dirigido a los camioneros, una política que se ha mantenido desde la pandemia de COVID-19 sin una justificación clara en la actualidad. Este control sanitario implica la presentación del Manifiesto Internacional de Carga (MIC) y el pago de una tasa. Durante la pandemia, los choferes debían completar una declaración jurada sobre su estado de salud. Actualmente, aunque la declaración jurada ya no se requiere, se ha implementado un nuevo control sanitario que exige un sello específico.

El costo de este control sanitario es de 2000 pesos, lo que añade un gasto adicional y una etapa extra en el proceso de transporte para los camioneros que cruzan esta frontera. Esta medida, sin una justificación sanitaria actual, sigue imponiendo una carga administrativa y financiera a los transportistas.

**Propuesta de solución 6, 7, 8, 9:** Para abordar los desafíos asociados con los múltiples controles y las demoras en el cruce fronterizo entre Clorinda (Argentina) y Falcón (Paraguay), se propone una serie de soluciones integradas y coordinadas.

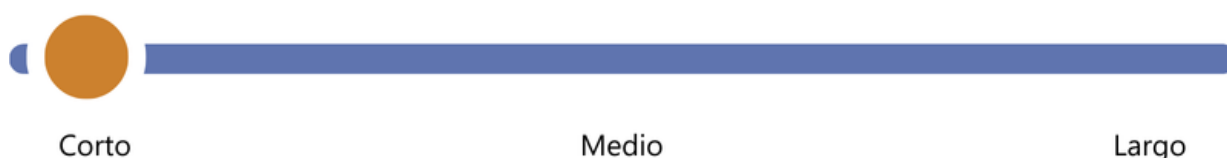
En primer lugar, es esencial identificar y coordinar a los actores responsables a nivel municipal y con el Ministerio de Seguridad de la Nación, entidad encargada de coordinar los pasos fronterizos en Argentina. Esta identificación y coordinación permitirán buscar soluciones específicas a la situación actual y mejorar la eficiencia del cruce fronterizo.



Una de las principales acciones a tomar es la actualización de los procedimientos actuales mediante la mejora y ampliación de la infraestructura, ver propuesta . Esto permitirá que los organismos de control y las aduanas actúen de manera más coordinada, reduciendo así las demoras y congestionamientos en los puntos de control. La modernización de la infraestructura deberá enfocarse en crear espacios adecuados para el estacionamiento y procesamiento de camiones, evitando las filas y el congestionamiento que se observa actualmente.



Es crucial llevar este tema al grupo bilateral de trabajo de facilitación del comercio del Área de Control Integrado (ACI). En este foro, se pueden discutir y acordar medidas específicas para agilizar los procesos y evitar el retorno de camiones en el punto de frontera, un problema recurrente que añade demoras significativas al comercio transfronterizo. Además, se debe establecer una mesa de trabajo local con la participación de la Aduana y otros organismos de control pertinentes. En esta mesa, se revisarán y ajustarán los procedimientos que obligan a los camiones a regresar al puerto, con el objetivo de identificar soluciones puntuales que eviten esta situación. La participación de todos los actores involucrados garantizará que las soluciones sean prácticas y efectivas, y que se implementen de manera coordinada y eficiente.



Implementar estas soluciones no solo mejorará la eficiencia del cruce fronterizo, sino que también fomentará una mayor cooperación y coordinación entre los diferentes organismos de control, facilitando el comercio y mejorando la experiencia de los transportistas en la región.

---

Adicionalmente se debe considerar reingeniería integral del puerto con una inversión significativa del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) como indicado en la propuesta de solución 1, 2, 3, 4.

**Involucrados:** Aduana Paraguay, Aduana Argentina, ANNP, SENASA.

# FRONTERA: Guaíra/Mundo Novo (Brasil) - Salto de Guairá (Paraguay)

## 1. Duplicidade e restrições administrativas na travessia fronteira mundo novo

**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil



**Oportunidade de melhoria:** Desde março, é necessário realizar um trâmite de registro conhecido como "cartão de assinatura". Embora não seja obrigatório imprimi-lo e apresentá-lo fisicamente às autoridades, é necessário completar o trâmite através do sistema e-CAC. Em Mundo Novo, existe um requerimento específico que exige o registro nesta alfândega, algo que não ocorre em outras fronteiras.

**Registro no e-CAC:** É necessário fazer um registro no sistema e-CAC para obter um cartão de assinatura. Existe uma normativa que obriga as transportadoras a realizar este procedimento, solicitado pela Receita Federal do Brasil (RFB).

**Duplicidade de Requisitos:** Requer-se a apresentação da licença regular de transporte, a qual já está registrada na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criando uma duplicidade de processos.

**Base Legal:** O requerimento está baseado na Portaria ALF/MNO Nr. 25/2023, artigo 5 inciso I.

**Processo de Cadastramento:** O registro segue a portaria da unidade local. Este registro através do e-CAC deve-se ao processo apresentado pelas transportadoras. As identificações dos representantes das transportadoras ficam disponíveis para a Unidade. Existem documentos que devem ser assinados presencialmente, como o termo de admissão temporária de pneus instalados nos veículos de carga.

As transportadoras enfrentam uma maior carga administrativa devido à obrigação de realizar trâmites duplicados e registros múltiplos. O processo adicional de registro e apresentação de documentos pode causar atrasos no transporte e aumentar os custos operacionais para as empresas. A existência de requisitos específicos em Mundo Novo, que não se aplicam em outras fronteiras, gera uma situação de desigualdade e possível desvantagem competitiva para as operações que transitam por esta rota.



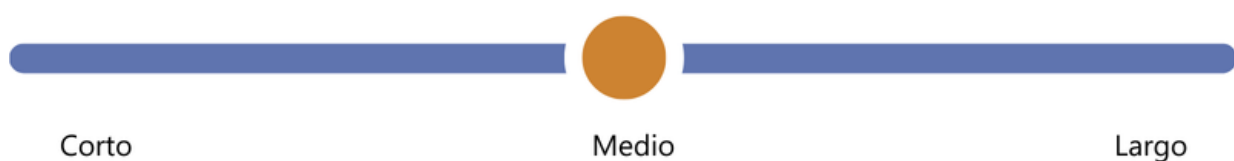


en dar una respuesta inicial. Esta respuesta puede incluir nuevos requerimientos, lo que añade más tiempo al proceso de autorización. Debido a este procedimiento escalonado y a las posibles exigencias adicionales del INAN, el camión o convoy de mercancías puede quedar detenido en la frontera por períodos prolongados.

Las demoras en obtener los permisos y autorizaciones causan importantes retrasos en el transporte de mercancías, lo que afecta la eficiencia de las cadenas de suministro. Las transportadoras incurren en costos adicionales al tener las cargas paradas en la frontera, incluyendo gastos de almacenamiento, costos de oportunidad y posibles multas por demoras. Si se trata de productos perecederos, el tiempo adicional requerido para obtener todas las autorizaciones puede afectar la calidad y seguridad de los productos, generando pérdidas económicas y posibles riesgos para la salud.

**Propuesta de solución:** Se propone la implementación de Control Integrado en la Ventanilla Única de Importación (VUI). Desde la Ventanilla Única de Importación (VUI) se debe continuar con los esfuerzos para convertir todas las licencias y permisos necesarios en procesos electrónicos. Este enfoque ya se ha discutido y aplicado en otras fronteras con buenos resultados. Es crucial implementar esta misma estrategia en la frontera entre Mundo Novo y Salto del Guairá para agilizar los trámites y reducir los tiempos de espera.

Para ello, será necesario realizar un barrido normativo exhaustivo para identificar todas las licencias y permisos que estén superpuestos o que generen redundancias. La identificación de estas licencias permitirá eliminar procesos duplicados y simplificar el flujo administrativo. Una revisión normativa cuidadosa garantizará que solo se soliciten los documentos estrictamente necesarios, evitando cuellos de botella.



También, a posterior, será necesario implementar controles integrados en la VUI para coordinar mejor las respuestas y autorizaciones entre todas las agencias involucradas, como SENACSA, INAN y Aduanas. Esto permitirá una evaluación simultánea y más rápida de las solicitudes, evitando las demoras inherentes al proceso escalonado actual. Al implementar controles coordinados, se logrará una mayor eficiencia en la aprobación de trámites.

Una de las claves para acelerar el proceso es evitar la presentación física de documentos. Como parte de la transformación digital, todas las solicitudes, licencias y permisos deben ser manejados de manera electrónica. Esto implica que los transportadores no deberían necesitar

presentar documentos físicos ni depender de trámites presenciales, reduciendo así el tiempo y la carga administrativa.



**Involucrados:** SENACSA, INAN, Aduana de Paraguay

### 3. Demoras por Certificado Sanitario en Papel en la Frontera Brasil (Mundo Novo) – Paraguay (Salto del Guairá)

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil y Paraguay



**Oportunidad de mejora:** Actualmente, el certificado sanitario de Brasil viaja físicamente con el camión. Esto imposibilita la realización de las licencias de importación en Paraguay hasta que el camión llegue a la frontera. Brasil aún no está emitiendo el certificado sanitario electrónico, conocido como E-Phyto, aunque ya está en proceso de implementación. El certificado hoy solo se emite en papel y debe acompañar al camión durante todo el trayecto, lo que significa que las autoridades solo pueden conocer los detalles del documento cuando el camión llega a la frontera. Brasil ya está aplicando en el Mercosur el reconocimiento de firmas electrónicas, sin embargo, es necesario avanzar en la implementación de este reconocimiento para que sea funcional en la frontera.

El hecho de que el certificado sanitario solo se emita en papel y viaje físicamente con el camión genera una demora porque la información del certificado solo se puede conocer a su llegada a la frontera, impidiendo la realización previa de otros trámites y autorizaciones en Paraguay. La falta de emisión del certificado sanitario electrónico (E-Phyto) en Brasil añade una capa de complejidad al proceso de importación y exportación, ya que no se puede realizar una verificación previa del documento antes de la llegada del camión a la frontera.

La necesidad de esperar a que el camión llegue a la frontera para revisar el certificado sanitario causa importantes retrasos en el cruce fronterizo y afecta la eficiencia del transporte. El manejo de documentos físicos implica una mayor carga administrativa, aumentando los tiempos y costos para las transportadoras. Las demoras pueden generar costos adicionales como tarifas de almacenamiento, demoras en la entrega y cargamentos detenidos, afectando la rentabilidad de las operaciones comerciales.





**Involucrados:** Aduanas de Paraguay, Aduana de Brasil, Órganos de control de ambos países y Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de ambos países.

#### 4. Traducción exigida por INAN para emisión de Licencias en la frontera

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay

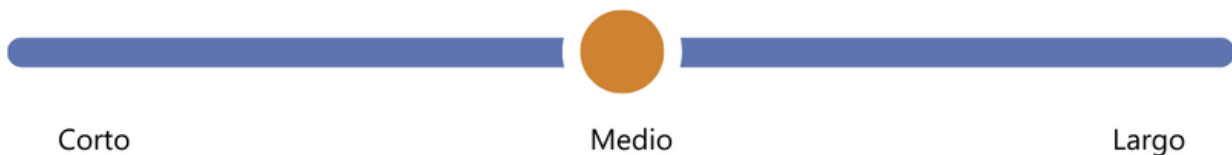


**Oportunidad de mejora:** Exigencia de traducción de facturas del portugués al español por parte del Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN) para la emisión de licencias, a pesar de que ambos idiomas son oficiales en el Mercosur y no debería ser necesario. Esta solicitud de traducción genera demoras y complejidades innecesarias en los procesos administrativos y fronterizos. La existencia de una disposición legal de INAN que requiere la traducción al español de las facturas y documentos de transporte para la emisión de licencias contribuye a dificultar los trámites de importación y exportación en la frontera, generando obstáculos que podrían evitarse.

El Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA) exige la traducción de todos los Certificados Sanitarios en el bloque Mercosur, lo que refleja una falta de uniformidad en los requisitos de traducción entre las autoridades paraguayas, generando confusión y desafíos logísticos para las empresas operadoras en la región.

**Propuesta de solución:** Se propone revisar las regulaciones vigentes para reconocer el portugués como idioma oficial. Esto eliminará la obligación de traducción y simplificará los procesos. Se trabajará en la unificación de idiomas en los procedimientos, reconociendo el portugués como válido para comunicaciones en operaciones fronterizas. Se simplificará la traducción al español, eliminando la necesidad de traducción de la Factura Comercial, un documento privado. Asimismo, se establecerá un mecanismo en la Ventanilla Única de Importación (VUI) para solicitar información específica sobre productos de forma confidencial al importador, evitando filtraciones de datos sensibles.

Esta solución busca reducir la carga administrativa, mejorar la eficiencia en los trámites y promover la uniformidad en los requisitos, facilitando las operaciones comerciales en la región fronteriza entre Brasil y Paraguay.



**Involucrados:** Aduanas de Paraguay, Órganos de control de Paraguay y Ventanilla Única de Comercio Exterior de Paraguay.

#### 5. Problema de infraestructura inadecuada para almacenamiento en ANNP en Salto de Guairá



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Las instalaciones de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) en Salto de Guairá carecen de una infraestructura adecuada para el almacenamiento de productos. Específicamente, la ANNP no dispone de depósitos apropiados para el almacenamiento seguro de productos, lo que representa un desafío en la gestión de las operaciones en el puerto. Este desafío genera diversos impactos entre los que destacan:

1. **Almacenamiento Limitado:** La falta de depósitos adecuados limita la capacidad de almacenamiento de productos en las instalaciones de la ANNP, lo que puede resultar en congestión y dificultades logísticas.
2. **Riesgo de Daños o Pérdidas:** La ausencia de instalaciones seguras y apropiadas para el almacenamiento incrementa el riesgo de daños, pérdidas o deterioro de la mercancía, lo que afecta la integridad de los productos.
3. **Ineficiencia Operativa:** La carencia de depósitos apropiados puede ocasionar retrasos en la manipulación y distribución de la carga, impactando la eficiencia operativa y generando costos adicionales para los operadores portuarios.

**Propuesta de solución:** Se propone construir depósitos adecuados dentro de las instalaciones de la ANNP en Salto de Guaira para un almacenamiento seguro y eficiente. Planificar y diseñar logísticamente los depósitos considerando la eficiencia operativa y las necesidades de almacenamiento. Implementar medidas de seguridad como sistemas de vigilancia y control de accesos para proteger la mercancía almacenada. Algunos beneficios esperados con la implementación de esta solución son:

- Optimización del espacio de almacenamiento.
- Reducción de riesgos para la mercancía.

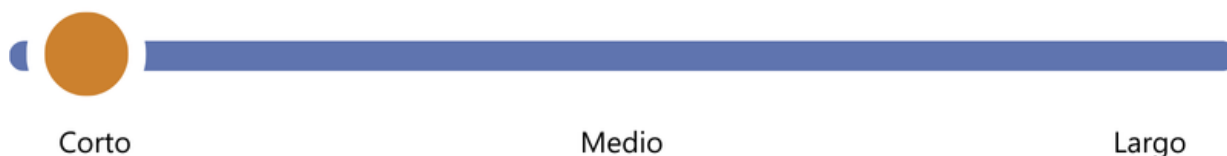


2. **Ineficiencia Operativa:** La congestión en el acceso al puerto ha ocasionado retrasos en la entrada y salida de camiones, lo que impacta la eficiencia operativa y la puntualidad en las operaciones de carga y descarga.

**Propuesta de solución:** Se sugiere establecer un mecanismo de evaluación periódica y seguimiento para monitorear la efectividad de las soluciones propuestas, identificar posibles áreas de mejora y garantizar un flujo operativo óptimo en el acceso al puerto.

Revisión de la Distribución de Cupos:

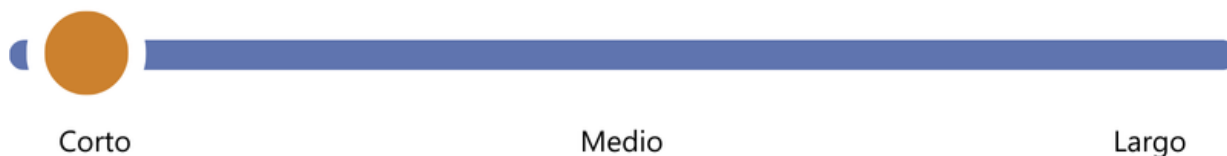
- Se debe realizar una revisión de la distribución de cupos entre CAPECO y ANNP para garantizar una asignación equitativa y eficiente que evite la congestión en el acceso al puerto.



- Se necesita desarrollar y mejorar la infraestructura de estacionamiento dentro del puerto para albergar adecuadamente a los camiones en espera, evitando que se extiendan y estacionen en áreas urbanas.



- Se requiere una mayor coordinación entre las entidades involucradas (CAPECO, ANNP) para una gestión fluida de la llegada de camiones, junto con una comunicación efectiva con los conductores para garantizar un flujo continuo y ordenado en el acceso al puerto.



**Involucrados:** ANNP, CAPECO



## 7. Falta de coordinación y cooperación en la gestión fronteriza



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil y Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Falta de un Área de Control Integrado (ACI) en este punto específico. Esto conlleva a la duplicidad en los trámites aduaneros y migratorios, escasez de recursos, ineficiencia en los controles y la carencia de la infraestructura adecuada que usualmente se encuentra en un ACI. Los efectos de esta ausencia de un ACI incluyen:

1. Duplicidad en los Trámites: Al no contar con un ACI, los procedimientos aduaneros y migratorios se realizan por separado en cada lado de la frontera, lo que resulta en una duplicación de esfuerzos y recursos.
2. Escasez de Recursos: La falta de coordinación centralizada en un ACI puede llevar a una distribución ineficiente de los recursos disponibles para los controles fronterizos, lo que resulta en una utilización subóptima de los mismos.
3. Ineficiencia en los Controles: La falta de un ACI puede dificultar la comunicación y coordinación entre las autoridades fronterizas de ambos países, lo que potencialmente permite eludir controles y facilita la realización de actividades ilícitas en la zona fronteriza.
4. Falta de Infraestructura Adecuada: Sin un ACI, se carece de la infraestructura especializada y adecuada para llevar a cabo controles fronterizos eficientes, lo que impacta negativamente en la seguridad y la integridad de la zona fronteriza.
5. Fragmentación de la Gestión Fronteriza: La falta de un ACI y la operación separada de los puertos en cada lado de la frontera dificultan la coordinación y la eficiencia en el intercambio de mercancías y personas entre los países.
6. Riesgo de Duplicación e Incoherencia: La falta de unidad en la gestión fronteriza puede dar lugar a duplicidad de esfuerzos e inconsistencias en los procedimientos.

Además, en determinadas fechas como puede ser durante la época de cosecha, se generan largas filas fuera del puerto tanto del lado de Paraguay como del lado de Brasil, lo que se suma a los problemas existentes de proceso moroso, congestión y restricciones horarias. Esta congestión adicional durante los periodos de mayor actividad agrícola contribuye a empeorar la eficiencia y la operatividad del puerto, afectando negativamente a los transportistas y al flujo de mercancías en la región fronteriza.

## 8. Proceso de inspección de carga moroso en Mundo Novo por parte del MAPA



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil



**Oportunidad de mejora:** En el punto de frontera de Mundo Novo a pesar de contar con mejor infraestructura y espacio que Guaira, el proceso resulta moroso y genera filas fuera del patio, lo que lleva a que los transportadores prefieran utilizar Guaira, pese a ser una ruta de mayor distancia. Además, existe la exigencia de que las inspecciones del MAPA se realicen en períodos específicos del día, lo que ocasiona retrasos y posibles contratiempos para los transportistas. Algunos puntos importantes a destacar son:

**Proceso Moroso y Filas en Mundo Novo:** A pesar de tener mejores instalaciones, el proceso en Mundo Novo resulta lento y genera congestión, lo que desalienta a los transportistas a utilizar este punto de entrada.

**Inspecciones del MAPA en Períodos Específicos:** La exigencia de que las inspecciones del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento (MAPA) se realicen en horarios específicos puede causar demoras significativas para los transportistas que llegan fuera de esos horarios designados. Si un camión llega fuera de esos periodos, debe esperar hasta el siguiente turno o incluso hasta el día siguiente, lo que aumenta significativamente los tiempos de espera.

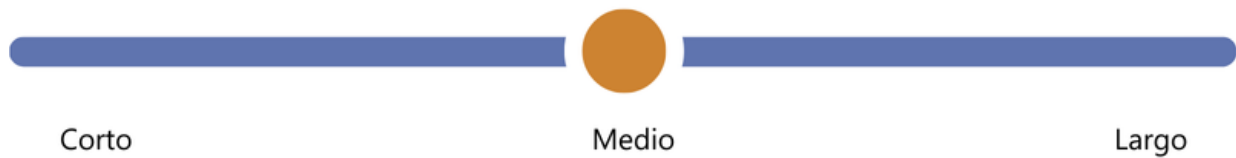
**Ubicación del MAPA:** El Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento (MAPA) no tiene su oficina en la terminal de Mundo Novo, sino en la ciudad. Esto obliga a los transportistas a esperar para las inspecciones en horarios específicos establecidos por el MAPA.

**Impacto en la Eficiencia y el Flujo de Transporte:** Estas restricciones y procesos engorrosos pueden resultar en una menor eficiencia en el flujo de transporte en Mundo Novo, lo que impide aprovechar plenamente la infraestructura disponible.

**Propuesta de solución para los desafíos 7 y 8:** La solución propuesta para abordar de manera integral los problemas identificados en la frontera entre Brasil y Paraguay es la construcción de un Área de Control Integrado (ACI) con una cabecera única o doble. Esta decisión sobre el tipo de cabecera a implementar debe tener en cuenta la integración de procedimientos de control fronterizo para garantizar una coordinación efectiva entre ambas partes. La infraestructura a construir en el ACI debe considerar la posibilidad de implementar procedimientos de control integrados que optimicen la eficiencia y la efectividad de los controles en la frontera.

Es crucial definir los controles necesarios de manera urgente para que las inversiones planificadas se alineen con las necesidades específicas de control de carga en la región fronteriza. Al seguir esta estrategia y priorizar la implementación de un ACI adecuado y bien equipado, se puede mejorar significativamente la coordinación fronteriza, optimizar los procesos de control y promover un flujo eficiente de mercancías y personas en la zona fronteriza entre Brasil y Paraguay.

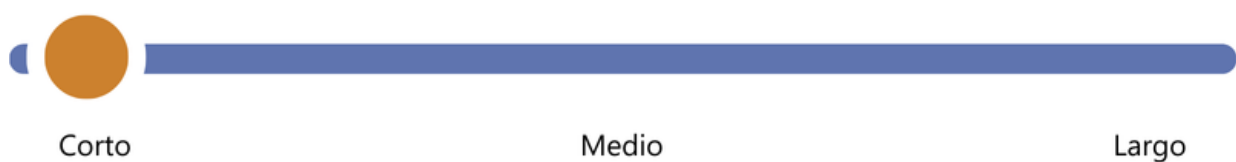
Además, en general y no solo para esta frontera, es fundamental revisar la Resolución 29/07 con el objetivo de encontrar una solución definitiva en el Mercosur para todas las ACI que aún no se han desarrollado o que están parcialmente desarrolladas.



Sin embargo, hasta que se alcance la solución definitiva con el ACI, existen posibles soluciones a corto plazo que deben ser consideradas para paliar los efectos de los desafíos que ocurren en esta frontera. Se sugiere: Implementar un sistema de gestión de turnos o citas previas para los transportistas durante la época de cosecha, con el objetivo de regular y distribuir de manera más eficiente el flujo de vehículos en el puerto.

1. Ampliar la capacidad de procesamiento y la infraestructura del puerto de Mundo Novo para hacer frente a la demanda adicional durante los períodos de alta actividad agrícola.
2. Coordinar con las autoridades competentes en Brasil y Paraguay para establecer medidas de coordinación fronteriza que aborden de manera integral la congestión en los puertos y promuevan un flujo más eficiente de mercancías.
3. Realizar una reorganización del espacio en los puertos secos para maximizar su eficiencia y capacidad de almacenamiento.
4. Implementar procesos más eficientes y simplificados en los puertos secos para acelerar la inspección y liberación de la carga.
5. Introducir tecnologías como sistemas de gestión de almacenes y seguimiento de carga para mejorar la operatividad de los puertos secos.
6. Establecer reuniones periódicas locales entre las autoridades fronterizas de Brasil y Paraguay para coordinar y armonizar los procedimientos de control aduanero y migratorio.
7. Facilitar el intercambio de información entre las autoridades aduaneras de ambos países para reducir la necesidad de controles duplicados.
8. Definir protocolos claros de coordinación para asegurar una gestión conjunta de los controles fronterizos y evitar la redundancia de inspecciones.

Implementar estas medidas a corto plazo puede contribuir a mejorar la eficiencia y la coordinación en los puertos secos y reducir los controles duplicados en la frontera mientras se avanza en la construcción del Área de Control Integrado.



**Involucrados:** Aduanas de Paraguay, Aduana de Brasil, Órganos de control de ambos países

## 9. Ausencia de acuerdo para establecer un Control Fitosanitario en la Frontera (CAPECO) entre Brasil y Paraguay

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil y Paraguay



**Oportunidad de mejora:** La Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO) en Paraguay cuenta ya con la infraestructura adecuada para llevar a cabo los controles fitosanitarios necesarios en las exportaciones de granos. Sin embargo, la puesta en funcionamiento de esta infraestructura se ha visto truncada debido a la falta de un acuerdo definitivo con las autoridades brasileñas. Muchos años atrás, se inició un acuerdo entre Paraguay y Brasil para habilitar la infraestructura de CAPECO. No obstante, problemas internos dentro del Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento (MAPA) en Brasil interrumpieron este acuerdo, y hasta la fecha, no se ha retomado ni finalizado.

La ausencia de procedimientos de control integrado fitosanitario es un problema crítico. Actualmente, no existen procedimientos ni protocolos definidos para la realización de estos controles de manera coordinada entre Brasil y Paraguay. Esta falta de integración genera un cuello de botella significativo en los controles realizados del lado brasileño, resultando en demoras y complicaciones en el flujo de exportaciones. Este desafío genera diversos impactos entre los que destacan:

1. **Retrasos y Cuello de Botella:** La falta de procedimientos integrados provoca un cuello de botella en la frontera brasileña, con controles dispersos y no coordinados que aumentan significativamente los tiempos de espera para los transportistas y exportadores.
2. **Competitividad Afectada:** La ineficiencia en los controles fitosanitarios no solo retrasa las exportaciones sino que también afecta la competitividad de los exportadores paraguayos al incrementar los tiempos y costos de entrega. Este retraso en la cadena de suministro puede resultar en pérdidas económicas y perjuicios para la reputación de los productos paraguayos en los mercados internacionales.
3. **Costos Logísticos Elevados:** Los transportistas enfrentan mayores costos debido a los retrasos y a la necesidad de adaptar sus operaciones a múltiples etapas de control, lo que incrementa el costo total de la logística.
4. **Desperdicio de Recursos:** La duplicidad y separación de controles resultan en el desperdicio de recursos humanos y materiales, afectando la productividad y eficiencia general de las operaciones fronterizas.

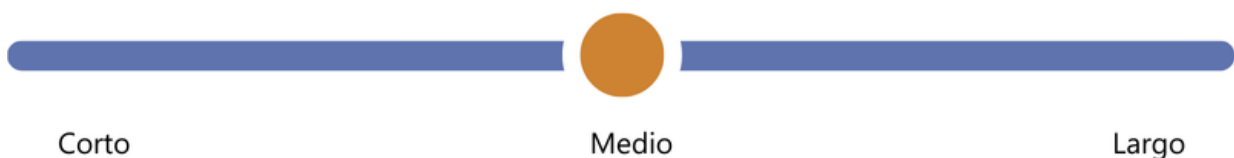
**Propuesta de solución:** Es esencial implementar una solución integral y coordinada que mejore la operatividad y la eficiencia en la gestión fronteriza. La siguiente propuesta, detallada ofrece una solución específica y estructurada para afrontar este desafío.

- 1. Reactivación y Finalización del Acuerdo de Habilitación:** El primer paso crucial es la reactivación y finalización del acuerdo iniciado hace años entre las autoridades de Brasil (MAPA) y Paraguay, que permita la habilitación completa de la infraestructura de CAPECO para los controles fitosanitarios de SENAVE y MAPA. Ambas partes deben revisar el acuerdo, identificar los puntos de bloqueo y actualizarlo según las necesidades y mejoras identificadas durante los años de inactividad.

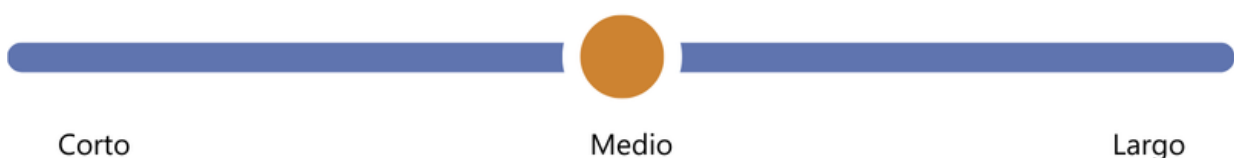


- 2. Establecimiento de Procedimientos de Control Fitosanitario Integrado:** Es imperativo desarrollar e implementar procedimientos de control fitosanitario integrado que permitan una coordinación fluida y eficiente entre Brasil y Paraguay. Crear protocolos claros y unificados que regulen los controles fitosanitarios en ambos lados de la frontera. Estos procedimientos deben ser alineados con las mejores prácticas internacionales y adaptados a las necesidades específicas de los transportistas y exportadores.

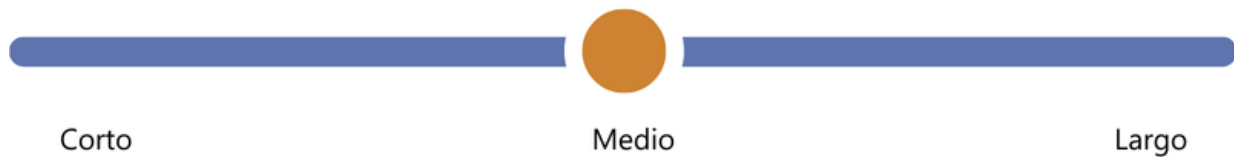
Adopción de sistemas tecnológicos que faciliten el intercambio de información en tiempo real entre las autoridades fronterizas de ambos países, asegurando la transparencia y eficiencia de los controles.



- 3. Coordinación Efectiva entre las Autoridades Fitosanitarias:** Establecer mecanismos de coordinación continua entre las autoridades fitosanitarias de ambos países es esencial para asegurar que los controles se realicen de manera uniforme y sin interrupciones. Organizar programas de capacitación conjunta para el personal involucrado en los controles fitosanitarios, asegurando que todos los procedimientos se comprendan y ejecuten correctamente.



- 4. Monitoreo y Evaluación Continua:** La solución no estaría completa sin establecer un marco para el monitoreo y la evaluación continua del proceso para asegurar su eficacia a largo plazo. Definir indicadores clave de desempeño (KPI) para evaluar la rapidez y eficiencia de los controles fitosanitarios.



Esto no solo favorece a los exportadores paraguayos de granos al reducir los tiempos de espera y los costos logísticos, sino que también fortalece la cooperación bilateral y la competitividad del comercio exterior de ambos países. La habilitación completa y el funcionamiento eficiente de la infraestructura de CAPECO se convierten en un pilar fundamental para el desarrollo económico y comercial.

**Involucrados:** Aduana de Paraguay, Aduana de Brasil y Órganos agropecuarios de Brasil y Paraguay

#### 10. Deficiencia en el control de acceso en la sede de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Salto de Guairá

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay



**Oportunidad de mejora:** En la sede de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) de Salto de Guairá, se ha identificado un problema recurrente relacionado con el control de acceso a las instalaciones. Se ha observado que personas no vinculadas directamente con la actividad aduanera están ingresando y saliendo del recinto sin ninguna restricción adecuada. Esta situación plantea un riesgo significativo tanto para la seguridad del recinto como para la gestión efectiva de las operaciones aduaneras.

El acceso no controlado de personas no vinculadas a la actividad aduanera genera varias complicaciones, entre las que destacan:

##### 1. Riesgo de Seguridad:

- La entrada y salida de individuos no autorizados aumenta el riesgo de actividades ilícitas como el contrabando, robo de mercancías y otras formas de delincuencia.

- La presencia de personas no vinculadas también puede poner en peligro la integridad de la cadena de suministro y la seguridad de los empleados y usuarios de la instalación.

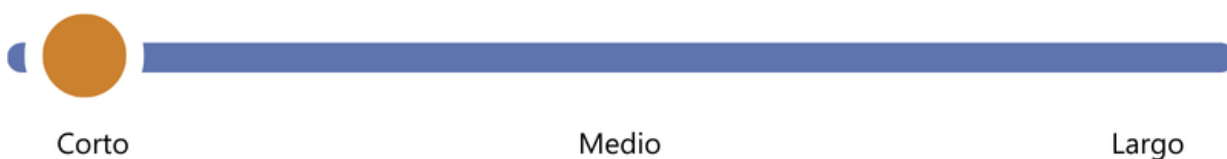
## 2. Desconfianza en la Gestión Aduanera:

- La falta de control en las instalaciones puede generar desconfianza tanto entre los empleados oficiales como entre los usuarios y clientes que dependen del buen funcionamiento del puerto.
- Puede perjudicar la imagen y la reputación de la ANNP, tanto a nivel local como internacional.

**Propuesta de solución:** Es fundamental revisar y mejorar los procedimientos actuales para identificar a las personas vinculadas a la actividad aduanera y a los prestadores de servicios. Se hace necesario la implementación de medidas adicionales para poder consolidar la seguridad y la eficiencia en las operaciones aduaneras. Para ello, se recomienda:

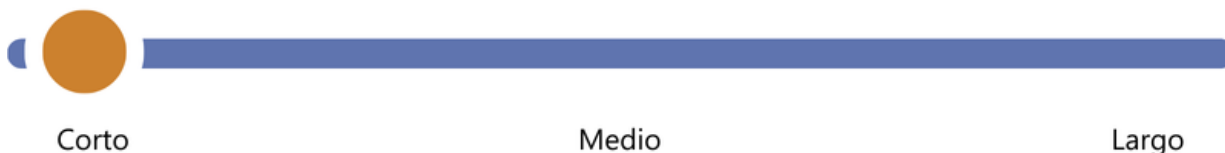
### 1. Revisión y Mejoras en los Procedimientos de Identificación:

- Realizar una revisión exhaustiva de los procedimientos actuales para asegurar que todas las personas vinculadas a la actividad aduanera y los prestadores de servicios estén claramente identificadas.
- Diferenciar visualmente a los operadores aduaneros de los prestadores de servicios mediante la emisión de carnets con diferentes colores o distintivos específicos.



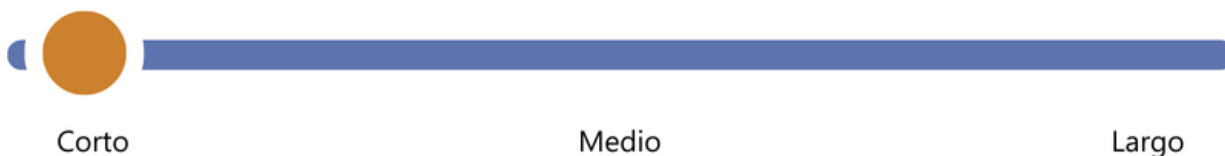
### 2. Fortalecimiento de la Identificación para Vendedores Ambulantes:

- Continuar y mejorar el sistema de carnets identificativos para vendedores ambulantes, asegurándose de que estos accesos no ocurren en la zona primaria y se limiten estrictamente a un tiempo permitido de 10 minutos en la zona secundaria.



### 3. Identificación de Operadores y Auxiliares:

- Asegurarse de que todos los operadores y auxiliares que realizan operaciones en la sede de la ANNP estén identificados con carnets de visitante que incluyan detalles específicos sobre su empresa, rol y duración de la visita.
- Utilizar sistemas de acceso biométrico o de escaneo de carnets para registrar de manera precisa las entradas y salidas de estos individuos en la zona primaria.



### 4. Sistemas de Control de Acceso Electrónico:

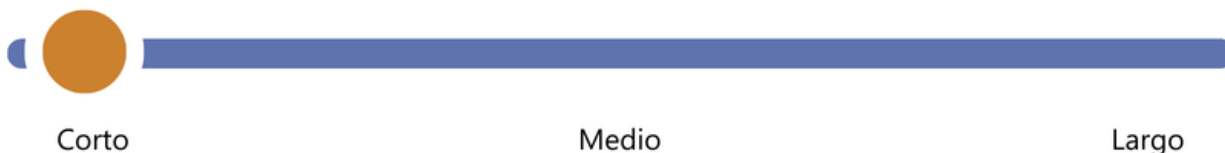
- Instalar sistemas de control de acceso electrónicos que incluyan lectores de tarjetas de identificación, biometría y cámaras de vigilancia en los puntos de entrada y salida de la instalación.
- Utilizar software de gestión de visitantes para monitorear en tiempo real quién ingresa y sale del recinto, y generar alertas automáticas en caso de accesos no autorizados.



### 5. Capacitación y Supervisión del Personal de Seguridad:

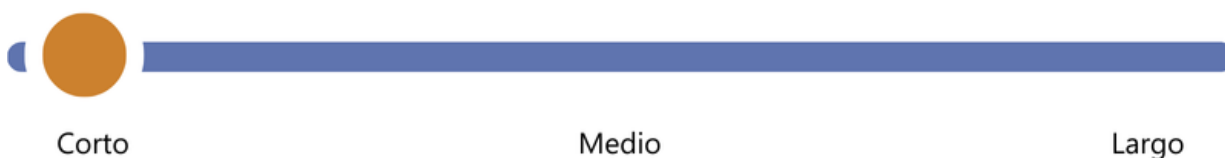
- Realizar programas de formación y capacitación continua para el personal de seguridad en protocolos de control de acceso, identificación de amenazas y manejo de situaciones de emergencia.
- Asignar personal de seguridad adicional en puntos críticos para supervisar de manera proactiva el control de acceso y responder a incidentes.





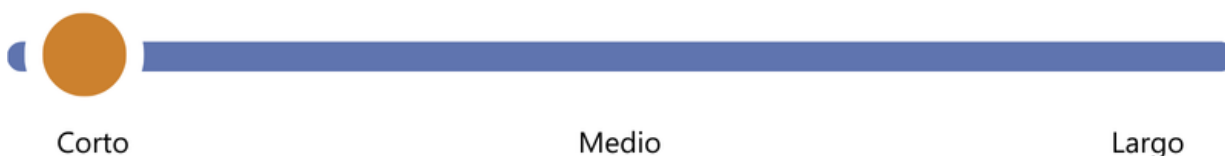
## 6. Proceso Estricto de Autorización y Registro:

- Establecer un proceso riguroso de autorización previa para todas las personas que necesiten acceder a la zona primaria. Las solicitudes deben ser revisadas y aprobadas por la administración de la ANNP antes de otorgar acceso.
- Mantener un registro detallado de todas las personas autorizadas a entrar, incluidas las fechas, tiempos de permanencia, razones de visita y contactos de emergencia.



## 7. Comunicación y Concientización:

- Llevar a cabo campañas de concientización y comunicación dirigidas a todos los usuarios y empleados del puerto sobre la importancia de los controles de acceso y los procedimientos de seguridad.
- Proporcionar información clara y accesible sobre las políticas de acceso y la necesidad de cooperar con los procedimientos de identificación.



Estas soluciones no solo protegerán mejor la integridad de las operaciones aduaneras, sino que también aumentará la confianza de los operadores y usuarios en la gestión segura y profesional del puerto.

**Involucrados:** ANNP

## 11. Problema de operatividad y gestión de estacionamiento en el terminal de Mundo Novo, Brasil



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil

**Oportunidad de mejora:** En el terminal de Mundo Novo, Brasil, se han identificado varios problemas que impactan negativamente en la logística y el flujo de mercancías. Uno de los principales problemas es la limitación en los horarios de operación del terminal, regidos por la norma 25/2023, artículo 5, inciso II. Esta restricción horaria afecta directamente la capacidad de movimiento de cargas, generando retrasos en los procesos de importación y exportación.

Además, se han reportado recurrentes actuaciones aplicadas por la Prefeitura a los camiones que se estacionan en las cercanías de la rodovia adyacente al terminal. Los conductores de estos camiones a menudo no tienen otra opción que estacionarse fuera del puerto debido a la falta de espacio o a la imposibilidad de entrar al terminal durante las horas en que no está operando. Estas multas adicionales representan un costo extra para los transportistas y pueden causar mayores trastornos y complicaciones logísticas.

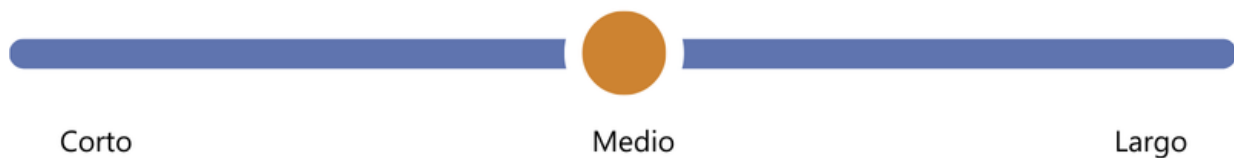
Principales puntos a destacar en el desafío planteado:

1. **Horarios de Operación Limitados:** La norma 25/2023, artículo 5, inciso II, establece los horarios de operación del terminal de Mundo Novo, el cual no opera las 24 horas del día. Esta restricción horaria limita la capacidad de movimiento de cargas y provoca retrasos significativos en los procesos de importación y exportación.
2. **Actuaciones por Estacionamiento en la Rodovia:** Existen actuaciones recurrentes a los camiones que se estacionan en las cercanías de la rodovia adyacente al terminal. Los conductores no tienen otra opción que estacionarse fuera del puerto debido a la falta de espacio o a la imposibilidad de ingresar al terminal durante las horas en que no está operando. Estas multas representan un costo extra significativo para los transportistas y añaden complicaciones logísticas.
3. **Falta de Espacio de Estacionamiento Adecuado:** La falta de espacio suficiente dentro del terminal provoca que los camiones se estacionen en las vías cercanas, aumentando la congestión y el riesgo de accidentes.

**Propuesta de solución:** Se propone llevar a cabo un estudio exhaustivo para evaluar los períodos de alta demanda con el objetivo de solicitar refuerzos o implementar cambios en los procedimientos operativos. Esto permitirá agilizar el proceso durante la temporada de cosecha y optimizar la eficiencia del terminal.

Además, al solicitar refuerzos o implementar cambios en los procedimientos operativos en base a los hallazgos del estudio, se podrían tomar medidas proactivas para prevenir posibles congestiones, optimizar la utilización de las instalaciones y mejorar la eficiencia en general. Esto contribuiría a reducir los tiempos de espera de los transportistas, agilizar los procesos de importación y exportación, y en última instancia, mejorar la satisfacción de los clientes y la competitividad del terminal.

Estas soluciones, implementadas de manera integral, pueden mitigar los problemas actuales en el terminal de Mundo Novo, optimizando la eficiencia operativa, reduciendo los costos adicionales para los transportistas y mejorando el flujo de mercancías en la frontera entre Brasil y Paraguay, respetando y adaptando la norma 25/2023 a las necesidades operativas de este punto de frontera.



**Involucrados:** Aduana de Brasil

## 12. Gestión del control de ingreso en los recintos portuarios hecha de forma manual en Guaira y Mundo Novo

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil



**Oportunidad de mejora:** En los terminales públicos de Guaira y Mundo Novo, existe un desafío significativo relacionado con la gestión del control de ingreso en los recintos portuarios. En ambas localidades, el procedimiento de control de ingreso es manual, lo que produce una serie de inconvenientes y retrasos en las operaciones diarias. Uno de los principales problemas es que la "Portaria de Recintos" no se aplica en estos lugares. Esta regulación es esencial para establecer estándares y procedimientos que optimicen la gestión y la seguridad en los recintos aduaneros. Otro aspecto crítico es la ausencia de lectores OCR (Reconocimiento Óptico de Caracteres) en las entradas de los puertos. La falta de esta tecnología impone que el proceso de registro de la presencia de la carga tenga que realizarse de manera manual, requiriendo la presencia de un funcionario en la entrada del terminal.

Esta situación lleva a importantes impactos como los descritos a continuación:

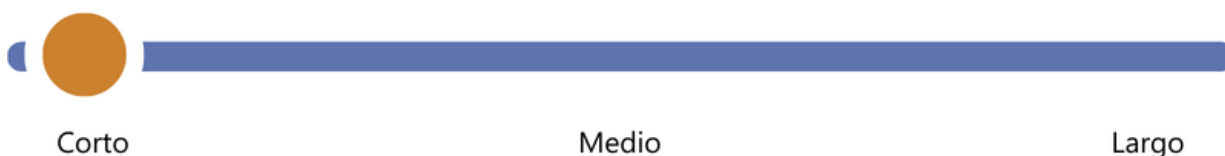
- **Atrasos y Congestión:** Procesos manuales resultan en demoras significativas en el ingreso y salida de cargas.
- **Aumento de Costos Operativos:** Requiere un mayor número de funcionarios para gestionar manualmente el proceso.
- **Seguridad Comprometida:** Menor control y mayores posibilidades de errores pueden comprometer la seguridad del recinto.
- **Insatisfacción del Cliente:** Ineficiencias y demoras pueden llevar a la insatisfacción de transportistas y clientes.

**Propuesta de solución:** Implementación de la Portaria de Recintos y Tecnología OCR. El primer paso en la solución consiste en automatizar el proceso de registro de carga mediante la implementación de tecnología OCR (Reconocimiento Óptico de Caracteres). Esto implica:

- **Instalación de Lectores OCR:** Se instalarán lectores OCR en las entradas de los puertos de Guairá y Mundo Novo. Estos dispositivos escanearán automáticamente la información de los documentos y las etiquetas de las cargas a medida que ingresan al recinto.
- **Integración de Sistemas:** Los lectores OCR se integrarán con los sistemas internos del terminal, permitiendo la actualización automática y en tiempo real de los registros de carga. Esta integración asegurará que la información esté siempre actualizada y accesible para todos los actores involucrados.
- **Beneficios Esperados:** La automatización del registro reducirá significativamente los errores humanos, acelerará el proceso de ingreso y salida de cargas, y liberará al personal de tareas repetitivas, permitiéndoles enfocarse en otras actividades críticas.

Además, es totalmente necesario que se aplique la "Portaria de Recintos". La Portaria de Recintos es una regulación esencial que establece procedimientos estandarizados para la gestión y seguridad de los recintos aduaneros. Su implementación en Guairá y Mundo Novo implicará:

- **Revisión y Adaptación de Procedimientos Existentes:** Se llevará a cabo una revisión completa de los procedimientos actuales para alinearlos con las normas establecidas por la Portaria de Recintos.
- **Desarrollo de Protocolos:** Se desarrollarán protocolos detallados para todas las operaciones dentro de los recintos, incluyendo la recepción, almacenamiento, despacho y control de carga.
- **Capacitación del Personal:** Todo el personal del terminal recibirá capacitación en los nuevos procedimientos y en la importancia de cumplir con las normas establecidas por la Portaria de Recintos.



**Involucrados:** Aduana de Brasil y Prefectura de Guairá

### 13. Falta de precintos electrónicos en los terminales de la frontera de Salto de Guairá.



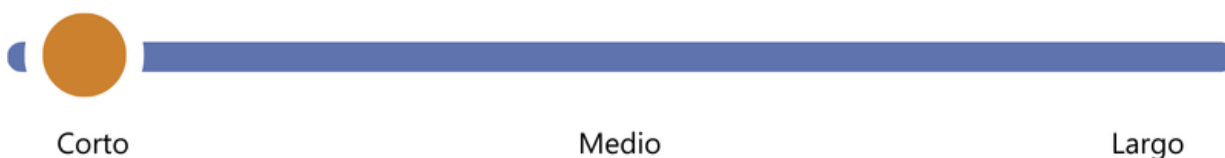
**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Paraguay

**Oportunidad de mejora:** Los terminales de frontera en Salto de Guairá en Paraguay enfrentan un desafío logístico relevante debido a la falta de precintos electrónicos para cargas en tránsito, una situación que la distingue negativamente de otros puntos de entrada del país que sí utilizan esta tecnología avanzada. Esta carencia genera varias preocupaciones y desafíos, entre ellas un incremento en el riesgo de manipulación no autorizada y el potencial contrabando, ya que las cargas no cuentan con el mismo nivel de monitoreo y seguridad. Además, la falta de precintos electrónicos crea una inequidad en los procesos aduaneros, donde las cargas que ingresan por Salto de Guairá pueden no recibir el mismo tratamiento seguro y eficiente que en otras aduanas, por falta de las herramientas necesarias para realizar los controles por parte de Aduana. El problema se agrava porque las empresas que obtuvieron la licitación con la Aduana de Paraguay no operan en esta zona específica, dejando a Salto de Guairá fuera de los beneficios del sistema de precintos electrónicos.

**Propuesta de solución:** Para abordar este desafío, sería necesario considerar la ampliación de la cobertura de las empresas licitadas actuales para incluir Salto de Guairá, o bien, lanzar una nueva licitación específicamente diseñada para cubrir esta área crítica. También podría ser beneficioso fomentar la colaboración entre las instituciones gubernamentales y el sector privado para asegurar los recursos y la implementación rápida de esta tecnología, garantizando así una mayor seguridad, eficiencia operativa y equidad en el control aduanero en todo el país.

La Aduana de Paraguay está revisando los procedimientos y concesión de licencias a empresas de precintos.



**Involucrados:** Aduana de Paraguay, Empresas precintadoras



## 15. El flujo de escaneo de la carga no atiende las necesidades operacionales



**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil

**Oportunidad de mejora:** En el puerto de Mundo Novo, los transportistas que ingresan al terminal enfrentan un desafío significativo relacionado con los controles de seguridad, ya que las cargas deben pasar por un escáner después de ser liberadas inicialmente. Si se identifica algún problema en esta segunda inspección, las cargas deben regresar a los controles iniciales para una revisión adicional, causando retrasos y costos operativos elevados. Algunos de los principales impactos son:

- Si el escáner detecta algún problema, las cargas deben regresar a los controles iniciales para una revisión más a fondo.
- Esta situación genera retrasos significativos en el proceso de despacho de las cargas.
- Los transportistas incurren en costos adicionales debido a la prolongación del tiempo de tránsito y la duplicación de controles.
- El proceso redundante puede causar congestión, afectando el flujo de mercancías.

**Propuesta de solución:** Se propone la implementación futura de un Área de Control Integrado que contemple sistemas de acceso controlado al puerto, y la instalación de escáneres que se adapten mejor a las necesidades operativas con un bajo riesgo de radiación para los operadores. Es crucial que el flujo del escáner sea preservado para prevenir problemas de radiación innecesarios. La Receita Federal do Brasil (RFB) está en el proceso de adquirir nuevos escáneres más avanzados que reducirán significativamente estos problemas, mejorando la eficiencia y la seguridad en la inspección de cargas. Estas mejoras integrales no solo optimizarán el proceso de control y reducirán los tiempos de espera, sino que también aumentarán la seguridad y la satisfacción de todos los actores involucrados en la logística portuaria en Mundo Novo.



**Involucrados:** Aduana de Brasil

## 16. Espacio de vehículos en el patio de Mundo Novo utilizado por transportes aprehendidos.

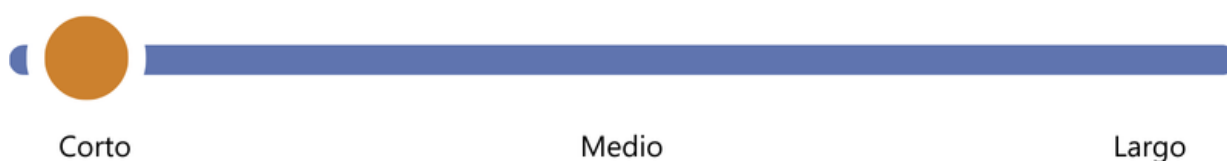


**Proceso:** Exportación/ Importación

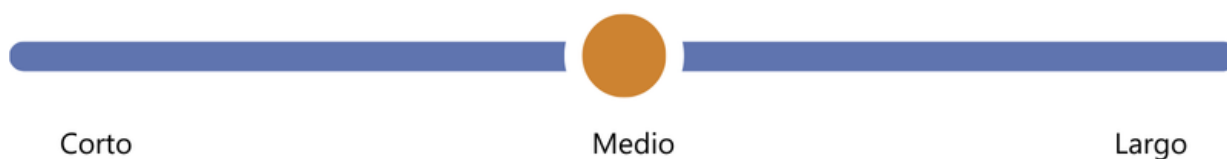
**País/es:** Brasil

**Oportunidad de mejora:** Uso del patio de vehículos del Terminal en Mundo Novo para almacenar vehículos aprehendidos, lo cual impacta negativamente las operaciones de comercio exterior (comex). Este almacenamiento reduce el espacio disponible para manejar de manera eficiente otras operaciones comerciales, provocando demoras logísticas, aumento de costos operacionales y una disminución en la competitividad del puerto.

**Propuesta de solución:** Como solución a corto plazo, se propone dar un impulso a las subastas periódicas de los vehículos aprehendidos, lo que permite liberar espacio en el patio y así aumentar la capacidad operativa.



A medio plazo, se planea la ampliación del patio del puerto para proporcionar más espacio y mejorar la eficiencia en el manejo de las operaciones de comercio exterior, incluso considerando la necesidad de almacenar temporalmente vehículos aprehendidos.



Estas medidas, tanto a corto como a largo plazo, buscan aumentar la capacidad operativa, reducir los costos logísticos y mejorar la competitividad del puerto de Mundo Novo, fortaleciendo su posición estratégica en el comercio internacional.

**Involucrados:** Multilog y Aduana de Brasil

### 17. Ausencia de la Policía Federal en los terminales públicos de Guáira y Mundo Novo

**Proceso:** Exportación/ Importación

**País/es:** Brasil



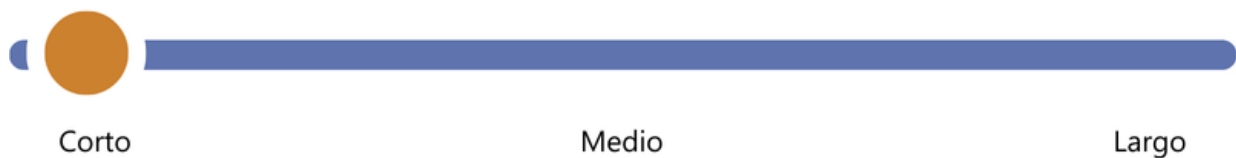
**Oportunidad de mejora:** Considerando que la Policía Federal y las autoridades migratorias de Paraguay no operan en conjunto en un mismo terminal fronterizo en Mundo Novo y Guairá, se da un desafío en la coordinación eficiente que obstaculiza la celeridad en los controles migratorios. La falta de integración entre estas entidades clave dificulta la implementación de medidas coordinadas y la comunicación fluida, lo que resulta en retrasos, ineficiencias y una



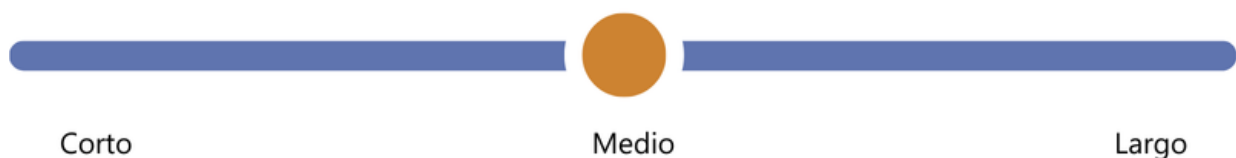
supervisión migratoria menos efectiva en los puntos fronterizos. Garantizar una colaboración estrecha y una integración entre la Policía Federal y las autoridades migratorias de Paraguay es de gran relevancia para optimizar el control migratorio en Mundo Novo y Guairá, mejorando la seguridad y eficacia de los procesos migratorios en la región fronteriza.

La falta de presencia de la Policía Federal en los puertos públicos de Mundo Novo y Guairá está generando un problema significativo en el control migratorio. En este escenario, no se lleva a cabo un control migratorio celer e integrado en el lado brasileño debido a la ausencia de esta autoridad. Por ejemplo, en Mundo Novo, para completar el proceso de migración, los transportistas que cruzan la frontera se ven obligados a desplazarse hasta la sede de la Policía Federal, situada a 17 km de distancia de Mundo Novo, desde el punto fronterizo. Este desplazamiento adicional no solo añade complejidad al proceso, sino que también provoca demoras significativas en la migración y riesgo para la población local que tienen que convivir con el flujo constante de camiones por las calles de la ciudad.

**Propuesta de solución:** Para abordar el problema de la falta de presencia de la Policía Federal en los puntos fronterizos de Mundo Novo y Guairá, se sugiere una solución integral que integre y optimice los controles migratorios en los terminales de Mundo Novo y Guairá. Se propone aprovechar el espacio disponible en estos terminales para establecer un área dedicada a los controles migratorios, permitiendo así la integración de la Policía Federal y otros órganos de control.



Además, se recomienda implementar controles migratorios basados en georreferenciación para los motoristas, lo que facilita un proceso más eficiente y ágil. Esta solución no solo permitiría una mayor coordinación entre las autoridades migratorias y de control en los terminales, sino que también optimizará el flujo de personas y vehículos en la frontera, mejorando la seguridad y eficacia de los controles migratorios en Mundo Novo y Guairá.



**Involucrados:** Policía Federal

## FRONTERA: Jaguarão (Brasil) - Rio Branco (Uruguay)

### 1. Falta de espaço no terminal de Multilog para atender a quantidade de caminhões diários



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** A Multilog é uma empresa brasileira que atua no segmento de logística, oferecendo serviços de armazenagem, transporte, gestão de estoque e operações aduaneiras em vários lugares do Brasil. Em Jaguarão, a Multilog Porto Seco é reconhecida como uma das principais operadoras logísticas da região devido à sua infraestrutura e sua atuação estratégica de 25 anos na fronteira entre Brasil e Uruguai. A unidade da Multilog em Jaguarão desempenha um papel fundamental no comércio internacional, especialmente no que diz respeito ao desembaraço aduaneiro e à movimentação e armazenagem de mercadorias entre os países vizinhos.

O terminal de Multilog, entretanto, não foi dimensionado para acomodar o crescimento atual do fluxo de caminhões. A capacidade atual do pátio, que comporta apenas 150 veículos, é insuficiente para atender à demanda diária, resultando em congestionamento e atrasos no processo logístico. A situação problemática é agravada pela necessidade de cumprimento do tempo de deslocamento dos caminhões da ponte até o terminal. Após cruzar a ponte, o transportador tem apenas 15 minutos para chegar ao recinto alfandegado, com monitoramento constante sobre o veículo. Caso o caminhão enfrente problemas mecânicos no trajeto, é imperativo que o transportador ou seu representante notifique imediatamente a RFB para evitar multas, sanções ou processos administrativos. Os impactos dessa insuficiência de espaço no terminal são múltiplos. O congestionamento resultante prejudica a fluidez do tráfego e aumenta o tempo de espera dos transportadores, afetando negativamente a eficiência operacional e a atividade comercial entre Brasil e Uruguai.

**Proposta de Solução:** Para mitigar os impactos da falta de espaço no pátio de veículos no curto prazo, os participantes propuseram a realização de uma reunião local com todos os órgãos de controle e aduana envolvidos. Esta reunião terá como objetivo revisar e redimensionar o processo de fluxo de entrada e saída de veículos. A colaboração entre a RFB, a aduana uruguaia e outros órgãos anuentes será essencial para mapear e otimizar o fluxo de atividades, garantindo que os veículos possam ser processados de maneira mais eficiente, mesmo com as limitações atuais de espaço. Esta abordagem permitirá identificar gargalos e implementar ajustes imediatos, reduzindo o congestionamento e os tempos de espera durante o período de obras de modernização.

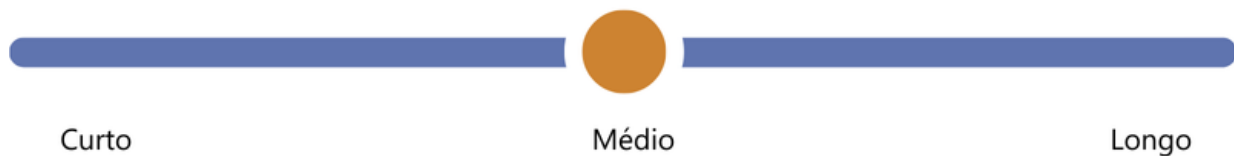






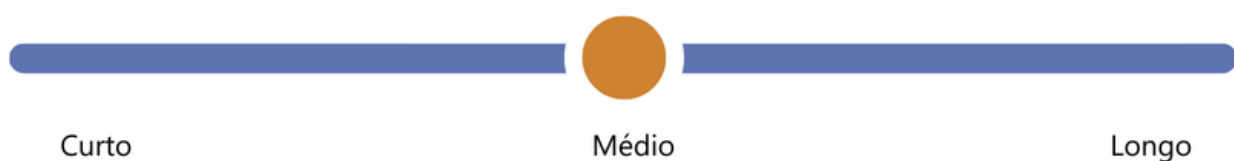


proposta pelos participantes seria realizar uma solicitação de revisão normativa na DNA. Essa revisão visaria permitir que o processo já aplicado para Operadores OEA através do ARM também fosse adotado para outros tipos de operações. A Receita Federal do Brasil apontou que o Uruguai enfrenta limitações normativas que dificultam a implementação da reciprocidade aduaneira. Portanto, se faz necessário a DNA revisar suas normativas. Essa abordagem não só facilitaria o comércio bilateral, mas também fortaleceria a cooperação entre os dois países na gestão eficiente da fronteira.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e Aduana do Uruguai.

**Proposta de Solução para os problemas: 4 e 5:** Os participantes sugerem a realização de uma reunião bilateral entre Brasil e Uruguai para propor um acordo de reconhecimento mútuo. Durante essa reunião, seria estabelecido que o país vizinho aceite a inspeção física realizada pela Aduana do país de origem, facilitando o processo de importação. Especialmente para produtos que não necessitam de anuência fitossanitária, esse acordo permitiria que o Uruguai reconhecesse as verificações realizadas eletronicamente pelo Brasil, promovendo eficiência e agilidade nos trâmites aduaneiros. Essa iniciativa poderia ser implementada inicialmente como um processo piloto entre as fronteiras do Brasil e Uruguai, demonstrando os benefícios práticos e incentivando a expansão do acordo para outras áreas de cooperação aduaneira entre os dois países.



**Envolvidos:** Aduana do Brasil e Aduana do Uruguai.

#### 6. Restrições da aduana uruguaia para baixar a carga no terminal da Multilog

**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Uruguai

**Oportunidade de melhoria:** Anteriormente, os caminhões em trânsito precisavam aguardar no posto de fronteira para que alguém retirasse os lacres antes de seguir para o terminal.





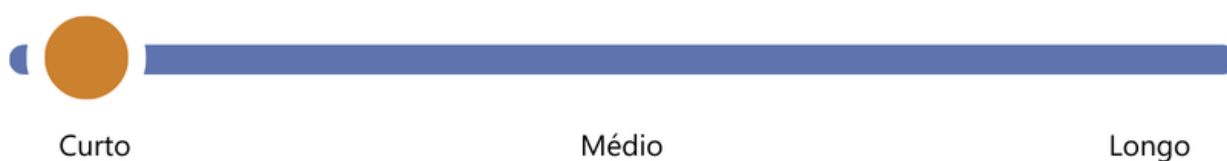


menos sofisticados, como verificação visual ou revisão documental. A licitação em andamento prevê a compra de um escâner, mas até sua implementação, Jaguarão continua operando sem essa tecnologia essencial.

Anos atrás, a legislação obrigava a presença de um escâner no porto de Jaguarão, porém essa norma foi revogada. Atualmente, a norma COANA não exige mais esse equipamento na localidade. Em contraste, em outras regiões, a regulamentação de alfandegamento da Receita Federal do Brasil estipula que portos com fluxo superior a 100 ou 110 caminhões diários devem obrigatoriamente possuir escâner, conforme contratos de concessão. A ausência de escâner e balança em Jaguarão impede a realização da gestão de riscos com base nestas informações, resultando em processos menos ágeis e falta de visibilidade adequada sobre a carga. Em Livramento, por exemplo, uma empresa terceirizada financiada pela RFB já opera com escâner, destacando a disparidade entre os portos.

A falta de escâner em Jaguarão impacta diretamente nos processos de liberação aduaneira e na eficiência dos controles de carga. Além disso, sem o escâner, há limitações na capacidade de realizar inspeções não invasivas, o que compromete a eficiência do processo de desembarço aduaneiro.

**Proposta de Solução:** Em primeiro lugar, os participantes apontaram como uma solução viável implementar um escâner móvel temporário em Jaguarão ou contratar serviços de terceiros especializados em imagens de inspeção. Essa medida pode ajudar a mitigar os impactos da falta de escâner no curto prazo, garantindo que as verificações de segurança aduaneira sejam realizadas de maneira eficiente e adequada, enquanto se aguarda a instalação de uma solução permanente.



A longo prazo, foi discutido durante a reunião que é crucial planejar a instalação de um escâner na nova Zona Primária de Jaguarão, especialmente considerando o aumento previsto no fluxo diário de caminhões até 2026. Essa medida não apenas garantirá a conformidade com as normas de segurança aduaneira, como também otimizará os processos de desembarço alfandegário, promovendo maior eficiência e segurança nas operações de comércio exterior nessa fronteira.





**Envolvidos:** Governo brasileiro, MAPA.

### 9. Falta de laboratório do MAPA na fronteira



**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil

**Oportunidade de melhoria:** Conforme mencionado no problema acima, a ausência de laboratórios do MAPA na fronteira de Jaguarão resulta na necessidade de enviar amostras para outras localidades, ocasionando longas demoras para a análise. Este processo causa um atraso significativo na liberação das mercadorias. Os participantes do setor privado trouxeram como exemplo o agravante dessa situação problemática de falta de laboratório na fronteira: quando amostras são retiradas, muitas vezes precisam ser enviadas para outros lugares para análise, o que frequentemente gera atrasos. Em alguns casos, a demora pode resultar em até 30 dias de carga parada, impedindo a comercialização dos produtos. A falta de um laboratório na fronteira é um gargalo significativo.

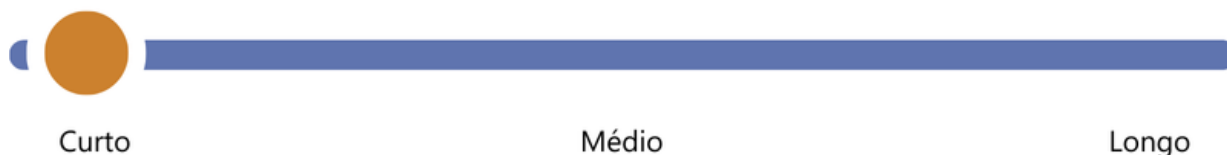
**Proposta de Solução:** Para mitigar os atrasos causados pela ausência de laboratórios na fronteira, é crucial instalar um laboratório em cada ACI ou, pelo menos, um laboratório por fronteira. A presença de um laboratório no local permitirá a realização imediata das análises necessárias, reduzindo significativamente o tempo de espera para a liberação das mercadorias. Essa medida atenderia às exigências de inspeção física e fitossanitária, que são essenciais nos modelos de controle do Mercosul.



Além da instalação de laboratórios, os participantes decidiram em conjunto que é necessário revisar e otimizar o processo de liberação remota do MAPA. A revisão deve focar na eficiência e nos prazos de liberação, buscando formas de agilizar o trâmite de análise de amostras enviadas para outras localidades. A melhoria deste processo incluiria a implementação de melhores práticas, uso de tecnologias complementares para rastreamento e comunicação, e uma



privado pode atuar de maneira mais eficiente, evitando a perda de tempo desnecessária dentro do porto. Essa medida visa a utilização otimizada das janelas de despacho, promovendo maior eficiência e reduzindo custos operacionais.



**Envolvidos:** Empresas do setor privado, ABTI.

### 11. Ponte que liga Brasil e Uruguai é ineficiente para fluxo de veículos

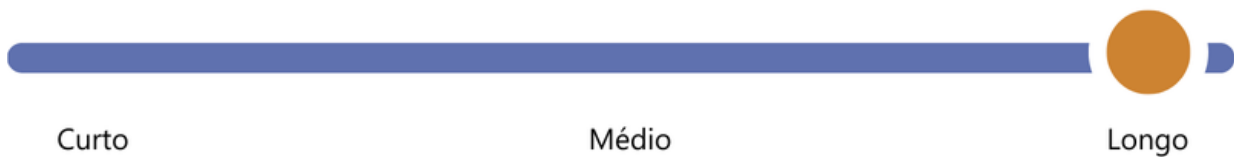


**Processo:** Exportação/ Importação

**País/es:** Brasil e Uruguai

**Oportunidade de melhoria:** A ponte que une Jaguarão (Brasil) e Río Branco (Uruguai) é crucial para o controle de ingresso de caminhões entre os dois países. No entanto, a estrutura atual da ponte e o trecho de 7 km de pista simples até o terminal do recinto alfandegado da Multilog apresentam limitações significativas. A ponte existente não consegue atender de maneira eficiente ao fluxo contínuo de veículos que transportam mercadorias entre o Brasil e o Uruguai. A estrada de apenas uma faixa em cada direção após a ponte até o terminal alfandegário da Multilog resulta em congestionamentos frequentes e atrasos consideráveis nos processos de liberação alfandegária. Os participantes informaram que os caminhões que atravessam a ponte e seguem em direção ao terminal alfandegário são obrigados a passar por áreas urbanas, aumentando os riscos de acidentes de trânsito e causando inconveniências para a população local. Sendo assim, os atrasos na liberação das mercadorias impactam negativamente a logística e o comércio entre os dois países, prejudicando a competitividade das empresas e elevando os custos operacionais.

**Proposta de Solução:** Para resolver a questão acima, os participantes informaram que, em março deste ano, o Governo Federal publicou a reabertura do prazo de licitação para a contratação de empresa para a elaboração dos projetos básico e executivo e execução das obras da nova ponte internacional entre as cidades de Jaguarão e Rio Branco. A nova ponte sobre o Rio Jaguarão, na BR-116, terá extensão de 419 metros, sendo que, somada aos novos trechos de acesso, totalizará 19,5 km de rodovia a serem construídos. A ponte será localizada 5 km ao norte da atual. Essa nova estrutura deverá proporcionar melhorias substanciais no fluxo de tráfego, reduzindo os congestionamentos e melhorando a eficiência operacional das aduanas.



**Envolvidos:** Governo Federal do Brasil, empresa contratada em licitação.

---

## ANEXO A

## Mapas por punto de frontera

Mapas de procesos de exportación/importación por punto de frontera, donde se encuentran las oportunidades de mejora identificadas y sus respectivas soluciones consensuadas:

Capítulo A - Brasil/Paraguay	<a href="#">Exportación Paraguay (CDE) /Importación Brasil (Foz)</a>
	<a href="#">Exportación Brasil (Foz) / Importación Paraguay (CDE)</a>
Capítulo B - Uruguay/Brasil	<a href="#">Exportación Brasil (Chui)/Importación Uruguay (Chuy)</a>
	<a href="#">Exportación Uruguay (Chuy)/Importación Brasil (Chui)</a>
Capítulo C - Paraguay/Argentina	<a href="#">Exportación Paraguay (Encarnación)/ Importación Argentina (Posadas)</a>
	<a href="#">Exportación Argentina (Posadas)/Importación Paraguay (Encarnación)</a>
Capítulo D - Uruguay/Argentina	<a href="#">Exportación Argentina (Gualeduaychú)/Importación Uruguay (Fray Bentos)</a>
	<a href="#">Exportación Uruguay (Fray Bentos)/Importación Argentina (Gualeduaychú)</a>
Capítulo E - Argentina/Brasil	<a href="#">Exportación Argentina (Paso de los Libres)/Importación Brasil(Uruguaiana)</a>
	<a href="#">Exportación Brasil(Uruguaiana)/ Importación Argentina (Paso de los Libres)</a>



---

## ANEXO B

### Introducción

La Gestión Coordinada de Fronteras se refiere a procesos desarrollados por diversos organismos para garantizar la seguridad, la salud pública y el flujo ordenado de personas y mercancías. Para garantizar que las autoridades nacionales cumplan con sus responsabilidades de manera correcta, es indispensable contar con indicadores de desempeño que permitan medir y evaluar su eficiencia y eficacia. Estos indicadores proporcionan datos valiosos que no solo reflejan el estado actual de las operaciones, sino que también identifican áreas de mejora y facilitan la toma de decisiones informadas.

Con el objetivo de conocer los indicadores utilizados en las fronteras analizados en el presente trabajo, se solicitó a cada institución participante de las reuniones de mapeo presencial que compartiera los indicadores utilizados para medir el desempeño y la composición de estos. A partir de los datos recibidos, fue posible identificar que no existen indicadores específicos de la gestión fronteriza propiamente dicha, ya que todos los indicadores refieren al accionar particular de cada organismo. Esta situación representa claramente la realidad de las fronteras, esto debido a que aún cuando en algunos casos las entidades permanezcan de forma conjunta en espacios físicos compartidos, cada actividad se desarrolla y se gestiona de forma independiente. En este sentido, es importante mencionar que existe un accionar coordinado por el Ministerio de Agricultura Pecuaria y Abastecimiento (Brasil) y al Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (Paraguay), el cual representa actividades desarrolladas en conjunto, pero la medición es realizada y controlada de forma particular por cada institución. Ambas entidades poseen un indicador que les permite contar la cantidad de procesos analizados y autorizados de forma diaria.

Los indicadores permiten demostrar las áreas donde se concentra el esfuerzo y los recursos, ya que las informaciones que ellos aportan reflejan aquello que es evaluado y considerado para la toma de decisiones, ya que permite alinear las actividades diarias con los objetivos estratégicos. El hecho de que no existan indicadores que muestren de forma integral los procesos de la frontera, refuerza los hallazgos del trabajo realizado en el marco de esta consultoría a pesar de los grandes esfuerzos desarrollados a nivel institucional del bloque MERCOSUR y de desarrollos tecnológicos, no se han visto grandes avances en la integración de los controles de las Aduanas y organismos de control para trabajar de forma simultánea y coordinada entre los países de forma efectiva.

Existen iniciativas a nivel internacional que podrían ser consideradas por los países del MERCOSUR para avanzar en indicadores que permitan medir y diagnosticar los procesos en las fronteras, de forma que exista información específica sobre la gestión coordinada que permita tomar decisiones para avanzar en la integración. A continuación se listan algunas iniciativas:

- **Indicadores de tiempo total de cruce de fronteras para camiones de carga:**
  - Estados Unidos de América: CBP Border Wait Time <https://bwt.cbp.gov/>
  - Unión Europea: TRANSPOREON Truck border and see crossing time: <https://live.sixfold.com/>
  - Organización Internacional de Transporte Rodoviario: IRU Border Waiting Times Observatory (BWTO)
  
- **Mecanismo de Medición del Desempeño de la OMA (PMM WCO)**
  - Facilitación del Comercio y Competitividad Económica
  - Recaudación de Ingresos;
  - Aplicación de la Ley, Seguridad y Protección de la Sociedad
  - Desarrollo organizacional.
  
- **Indicador de Desempeño Logístico del Banco Mundial (LPI – *Logistics Performance Index*)**
  - Eficiencia del proceso de despacho por parte de las agencias de control fronterizo, incluyendo aduanas;
  - Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte
  - Facilidad para organizar envíos a precios competitivos;
  - Competencia y calidad de los servicios logísticos;
  - Capacidad para rastrear y localizar envíos;
  - Puntualidad de los envíos para llegar a su destino dentro del tiempo de entrega programado o esperado.
  
- **Time Release Study +:** Metodología desarrollada por la OMA para medir los tiempos de levante e identificar cuellos de botella. Permite medir el tiempo total, así como los tiempos intermediarios de actuación de los diversos organismos intervinientes y las aduanas.

A continuación, se encuentran estructurados por país los indicadores que fueron enviados por los organismos de frontera del MERCOSUR.

## Brasil

### Chuí

Los indicadores recibidos por parte de los organismos de frontera de Chuí- Brasil presentan la información de los LPCOs (Licencias, Permisos, Certificados y Otros documentos) aprobados y rechazados por el sector 5º SEGRV del Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento (MAPA), relacionados tanto con la importación como con la exportación de diversos tipos de productos. Todos los indicadores se miden mensualmente. Además, hay dos indicadores específicos para productos vegetales: el conocimiento de embarque de embalajes y soportes de madera fiscalizados, y el conocimiento de embarque de soportes de madera inspeccionados. A continuación, se detallan los datos de los indicadores:

MAPA 27.03							
#	Setor	Processo	Origem	Produto	Situação LPCOs	Periodicidade	Medida
1	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Animais vivos	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
2	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Animais vivos	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
3	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de origem animal comestíveis	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
4	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de origem animal comestíveis	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
5	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos destinados à alimentação animal	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
6	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos destinados à alimentação animal	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
7	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de uso veterinário ou uso biológico	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad

8	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de uso veterinário ou uso biológico	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
9	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Material de multiplicação animal	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
10	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	ANIMAL	Material de multiplicação animal	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
11	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Animais vivos	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
12	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Animais vivos	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
13	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de origem animal comestíveis	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
14	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de origem animal comestíveis	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
15	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos destinados à alimentação animal	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
16	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos destinados à alimentação animal	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
17	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de uso veterinário ou uso biológico	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
18	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Produtos de uso veterinário ou uso biológico	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
19	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Material de multiplicação animal	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
20	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	ANIMAL	Material de multiplicação animal	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad

21	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Vinhos e bebidas	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
22	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Vinhos e bebidas	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
23	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto "in natura"	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
24	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto "in natura"	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
25	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto industrializado	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
26	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto industrializado	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
27	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Agrotóxicos, componentes e afins	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
28	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Agrotóxicos, componentes e afins	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
29	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Fertilizantes, corretivos e inoculantes	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
30	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Fertilizantes, corretivos e inoculantes	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
31	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto "in natura"	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
32	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto "in natura"	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
33	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto industrializado	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
34	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Produto industrializado	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
35	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Agrotóxicos, componentes e afins	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
36	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Agrotóxicos, componentes e afins	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad

37	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Fertilizantes, correctivos e inoculantes	DEFERIDOS	Mensal	Cantidad
38	5º SEGRV	EXPORTAÇÃO	VEGETAL	Fertilizantes, correctivos e inoculantes	INDEFERIDOS	Mensal	Cantidad
39	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Conhecimento de embarque de embalagens e suportes de madeira fiscalizado	-	Mensal	Cantidad
40	5º SEGRV	IMPORTAÇÃO	VEGETAL	Conhecimento de embarque de embalagens e suportes de madeira inspeccionado	-	Mensal	Cantidad

## Foz do Iguazu

El MAPA en Foz de Iguazu, posee un indicador que mide su proceso de análisis de LPCO y autorización. Este indicador, si bien es monitoreado por parte de este organismo de forma independiente, refiere a actividades que se desarrollan en la práctica en conjunto con El Servicio Nacional de Calidad y Salud Vegetal y de Semillas de Paraguay,

MAPA/SENAVE		
#	Nome	Periodicidad
1	Processos analisados e deferidos	Diariamente

## Argentina

### Gualeguaychú

Los representantes de la Administración Federal de Ingresos Públicos - Aduana (AFIP) y el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) enviaron los indicadores que

se encuentran a continuación. Los indicadores de la Aduana refieren a cantidades de las operaciones de importación, medidos mensualmente, mientras que los de SENASA refieren a inspecciones y emisión de certificados de productos vegetales y animales, medidos anualmente.

<b>AFIP - Gualeguaychú</b>				
<b>#</b>	<b>Nombre</b>	<b>Proceso</b>	<b>Medida</b>	<b>Periodicidad</b>
1	OPERACIONES DEFINITIVAS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
2	OPERACIONES TEMPORALES	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
3	OPERACIONES FRACCIONADAS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
4	OPERACIONES DE TRÁNSITO	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
5	OPERACIONES DESPACHADAS EN FRONTERA	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
6	MEDIOS DE TRANSPORTE PESADOS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
7	MEDIOS DE TRANSPORTE ESCANEADOS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
8	MEDIOS DE TRANSPORTE VERIFICADOS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
9	CANALES ASIGNADOS	IMPORTACION	PORCENTAJE	MENSUAL
10	MEDIOS DE TRANSPORTE VACÍOS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
11	INFRACCIONES DETECTADAS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
12	CARGOS FORMULADOS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL
13	RECAUDACIÓN POR TASAS	IMPORTACION	MONTO	MENSUAL
14	RECAUDACION POR SERVICIOS EXTRAORDINARIOS	IMPORTACION	MONTO	MENSUAL
15	RECAUDACION TRIBUTARIA	IMPORTACION	MONTO	MENSUAL
16	MUESTRAS EXTRAÍDAS P/ANÁLISIS	IMPORTACION	CANTIDAD	MENSUAL



SENASA - Gualeguaychú					
#	Nombre	Proceso	Origen	Medida	Periodicidad
1	Inspección/Certificación	EXPORTACION	VEGETAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
2	Inspección/Certificación	IMPORTACION	VEGETAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
3	Inspección/Certificación	Tránsitos entrada a Argentina	VEGETAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
4	Inspección/Certificación	Tránsitos salida de Argentina	VEGETAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
5	Inspección/Certificación	Maderas de soporte y acomodación	VEGETAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
6	Inspección/Certificación	EXPORTACION	ANIMAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
7	Inspección/Certificación	IMPORTACION	ANIMAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
8	Inspección/Certificación	Tránsitos entrada a Argentina	ANIMAL	Cantidad de Certificados	ANUAL
9	Inspección/Certificación	Tránsitos salida de Argentina	ANIMAL	Cantidad de Certificados	ANUAL

## Uruguay

### Chuy

En la frontera de Chuy, fueron enviados indicadores por los representantes del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), los cuales se encuentran en las 3 tablas a continuación. La primera refiere a la cantidad de procesos por tipo de producto, la segunda la variación interanual de procesos gestionados y la última la variación interanual con relación a productos analizados.

<b>MGAP - Chuy</b>				
<b>#</b>	<b>Proceso</b>	<b>Origen</b>	<b>Producto</b>	<b>Medida</b>
1	IMPORTACION	ANIMAL	ALIMENTOS ANIMALES	Cantidad/ Volumen
2	IMPORTACION	VEGETAL	YERBA	Cantidad/ Volumen
3	IMPORTACION	VEGETAL	PLANTAS ORNAMENTALES	Cantidad/ Volumen
4	IMPORTACION	VEGETAL	FRUTAS Y VERDURAS	Cantidad/ Volumen
5	IMPORTACION	VEGETAL	FERTILIZANTES	Cantidad/ Volumen
6	IMPORTACION	VEGETAL	MADERA	Cantidad/ Volumen
7	IMPORTACION	VEGETAL	SEMILLAS DE HORTALIZAS	Cantidad/ Volumen
8	IMPORTACION	VEGETAL	CAFÉ Y CACAO	Cantidad/ Volumen
9	IMPORTACION	VEGETAL	CEREALES SEMIPROCESADOS	Cantidad/ Volumen
10	IMPORTACION	VEGETAL	HARINA	Cantidad/ Volumen
11	IMPORTACION	VEGETAL	PIMIENTA Y C. DE OLOR	Cantidad/ Volumen
12	IMPORTACION		OTROS	Cantidad/ Volumen
13	EXPORTACION	VEGETAL	ARROZ	Cantidad/ Volumen
14	TRANSITO	VEGETAL	TORTA DE CACAO	Cantidad/ Volumen
15	INTERVENCIONES		INSPECCIÓN O EXTRACCIÓN DE MUESTRA EN DEPÓSITO	Cantidad/ Volumen
16	INTERVENCIONES		NÚMERO DE AFIDI ERRONEO	Cantidad/ Volumen

17	RECHAZO		MAL NÚMERO DE DUA	Cantidad/ Volumen
18	RECHAZO		NO VINO EL PRODUCTO	Cantidad/ Volumen
19	MUESTRAS A LABORATORIO PARA PLAN DE VIGILANCIA DE RESIDUOS	VEGETAL	FERTILIZANTES	Cantidad/ Volumen
20	MUESTRAS A LABORATORIO PARA PLAN DE VIGILANCIA DE RESIDUOS	VEGETAL	RACIONES	Cantidad/ Volumen
21	MUESTRAS A LABORATORIO PARA PLAN DE VIGILANCIA DE RESIDUOS	VEGETAL	YERBA	Cantidad/ Volumen
22	MUESTRAS A LABORATORIO PARA PLAN DE VIGILANCIA DE RESIDUOS	VEGETAL	ARROZ	Cantidad/ Volumen

<b>MGAP Chuy -COMPARATIVO DE GESTIONES 2022/2023</b>				
<b>#</b>	<b>Proceso</b>	<b>Año</b>	<b>Medida</b>	<b>VARIACIÓN INTERANUAL</b>
1	TOTAL DE GESTIONES	2022	Cantidad	%
2	TOTAL DE GESTIONES	2023	Cantidad	
3	IMPORTACIONES	2022	Cantidad	%
4	IMPORTACIONES	2023	Cantidad	
5	EXPORTACIONES	2022	Cantidad	%
6	EXPORTACIONES	2023	Cantidad	
7	REEXPORTACIONES	2022	Cantidad	%

8	REEXPORTACIONES	2023	Cantidad	
9	INTERVENCIONES	2022	Cantidad	%
10	INTERVENCIONES	2023	Cantidad	

<b>PRINCIPALES RUBROS IMPORTADOS Y VARIACIÓN CON RESPECTO AL AÑO 2021</b>				
<b>#</b>	<b>Producto</b>	<b>Año</b>	<b>Medida</b>	<b>VARIACIÓN INTERANUAL</b>
1	ALIMENTOS ANIMALES	2022	Cantidad	%
2	ALIMENTOS ANIMALES	2023	Cantidad	
3	YERBA	2022	Cantidad	%
4	YERBA	2023	Cantidad	
5	PLANTAS ORNAMENTALES	2022	Cantidad	%
6	PLANTAS ORNAMENTALES	2023	Cantidad	
7	FRUTAS Y VERDURAS	2022	Cantidad	%
8	FRUTAS Y VERDURAS	2023	Cantidad	
9	FERTILIZANTES	2022	Cantidad	%
10	FERTILIZANTES	2023	Cantidad	
11	SEMILLAS DE HORTALIZAS	2022	Cantidad	%
12	SEMILLAS DE HORTALIZAS	2023	Cantidad	
13	MADERA	2022	Cantidad	%
14	MADERA	2023	Cantidad	

## Frax Bentos

Los representantes de la Aduana en Frax Bentos enviaron indicadores que refieren a metas medibles establecidas para el año 2024, considerando tiempo de tramitación, cantidad de procesos, recaudación y multas.

Administración Aduana de Frax Bentos.					No tenemos indicadores del organismo coordinador del ACI.
#	Denominación	Medida	Meta	OBSERVACIÓN	COMENTARIO
1	Tiempo de tramitación de expedientes	Días		Promedio simple de la cantidad de días transcurridos entre la fecha de salida de la unidad anterior y fecha de salida de la unidad ejecutante restando el tiempo que cada expediente permaneció en espera y/o archivado si correspondiere	
2	Total de DUAS despachados en menos de 8 horas	Cantidad		$(A/B)*100$ A= Total de DUAS despachados en menos de 8 horas (meta establecida) B= Total de DUAs del período	
3	Monto de la recaudación de la Adm. Frax Bentos	\$ PESOS		Se consideran todas las multas, contravenciones y remates donde participan los funcionarios de una Administración. Se trata de un indicador compartido por todos los integrantes de la Administración lo que significa que es el mismo resultado para todos los equipos de la Administración y que es necesario del aporte de cada uno	

4	<i>Multas impuestas en Duas canales rojos y naranjas</i>	Cantidad	(C/D)x100, siendo C= Multas impuestas en los canales rojos y naranjas seleccionados por riesgo en Importación. D= Duas de importación rojos y naranjas seleccionados por Riesgo	Medida: % Efectividad Vistas (#DUAS con Multas/#DUAS); Filtros: 1) Fecha evaluación, 2) Canal: rojo y naranja, 3) Régimen: importaciones y AT, 4) Criterio: Riesgo
---	--	----------	---	--

## Paraguay

Los representantes de la aduana de Paraguay informaron que los indicadores de desempeño de este organismo son iguales para todas las fronteras, siendo medidos de forma mensual la cantidad de despacho por canal tanto para la exportación como para la importación. De forma adicional, existe una medición de los tiempos de levante en canal verde y naranja.

#	Nombre	Proceso	Medida	Periodicidad
1	Declaraciones Aduaneras	IMPORTACIÓN	Cantidad de despachos por canal	MENSUAL
2	Declaraciones Aduaneras	EXPORTACIÓN	Cantidad de despachos por canal	MENSUAL
<b>Canal verde por administración aduanera</b>				
#	Sección	Tiempo	Periodicidad	
1	Registro	Minutos	MENSUAL	
2	Resguardo	Minutos	MENSUAL	
3	Contraloría	Minutos	MENSUAL	
4	Fotocopiado	Minutos	MENSUAL	
5	Contraloría	Minutos	MENSUAL	
	<b>Total</b>	Minutos	MENSUAL	

<b>Canal naranja por administración aduanera</b>			
<b>#</b>	<b>Sección</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Periodicidad</b>
1	Registro	Minutos	MENSUAL
2	Visturía	Minutos	MENSUAL
3	Resguardo	Minutos	MENSUAL
4	Contraloría	Minutos	MENSUAL
5	Fotocopiado	Minutos	MENSUAL
6	Contraloría	Minutos	MENSUAL
	<b>Total</b>	Minutos	MENSUAL

---

## ANEXO C



# Aplicación de estándares internacionales en operaciones fronterizas

---

## Introducción

Los acuerdos internacionales juegan un papel crucial en la Gestión Coordinada de Fronteras, proporcionando un marco normativo que facilita la cooperación y armonización entre los países con el objetivo de promover el comercio. Algunos acuerdos internacionales son clave para la evaluación de las medidas legislativas y las prácticas operativas en las fronteras: el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC), la Convención Revisada de Kyoto (CRK), el Acuerdo de Facilitación del Comercio del MERCOSUR (AFC-MERCOSUR) y el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM).

- El **Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC)**, adoptado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), busca agilizar los procedimientos aduaneros, mejorando la eficiencia y reduciendo los costos asociados al comercio transfronterizo.
- La **Convención Revisada de Kyoto (CRK)**, administrada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), establece principios y normas para simplificar y armonizar los regímenes aduaneros.
- El **Acuerdo de Facilitación del Comercio del MERCOSUR (AFC-M)** refuerza la cooperación regional, promoviendo la integración y la mejora de los procedimientos comerciales entre los países miembros.
- El **Acuerdo de Recife (AR)** establece la creación y los parámetros de las Áreas de Control Integrado (ACI), que buscan desarrollar los controles conjuntos de los países del Mercosur con parada única en el flujo.

La internalización de estos acuerdos en las normas nacionales es fundamental para su eficacia. Cada país debe adaptar sus legislaciones y reglamentos internos para alinearse con los estándares internacionales, asegurando que las prácticas aduaneras nacionales se ajusten a los compromisos asumidos. Esta adaptación no solo facilita el comercio internacional, sino que también busca mejorar la transparencia, la previsibilidad y la seguridad en las fronteras.

La aplicación práctica de estos acuerdos se refleja en los procesos fronterizos, donde las autoridades aduaneras, así como los diversos órganos de control implementan las mejores prácticas recomendadas y cumplen con los procedimientos simplificados y armonizados. Esto incluye desde la modernización de los sistemas de gestión aduanera hasta la capacitación continua del personal y la cooperación efectiva entre las agencias fronterizas.

El objetivo del ***Inventario de Actos y Prácticas Concordantes y Divergentes con los Estándares y Recomendaciones Internacionales*** es: evaluar, a partir de los mapeos realizados en las fronteras, el nivel de internalización legislativa de los compromisos aceptados en los acuerdos y si las operaciones fronterizas cotidianas reflejan las mejores prácticas internacionales.

Es importante destacar que varias oportunidades de mejora cubren acciones del sector privado o cuestiones de infraestructura pública, que van más allá del alcance de los acuerdos utilizados en el trabajo. En este caso, las oportunidades de mejora están tratadas en el informe general, pero no constan en el Inventario.

## Contenido del Inventario de Actos y Prácticas Concordantes y Divergentes con los Estándares y Recomendaciones Internacionales

La primera pestaña del Inventario, “**Estándares, recomendaciones y buenas prácticas**” está organizada en:

- **Numeración:** Número de identificación del contenido en la pestaña.
- **Fuente:** El acuerdo internacional que contiene el contenido (AFC, CRK, AFC-M o AR).
- **Artículo/Anexo:** Artículo o anexo del acuerdo internacional que contiene el contenido.
- **Tipo:** Estándar, una obligación del país miembro del acuerdo; o recomendación, que no es obligatoria, pero puede ser importante para el desarrollo del comercio.
- **Objeto:** Asunto general en que se insiere el contenido.
- **Contenido:** Resumen del artículo original, con énfasis en los puntos relevantes para el análisis de las normativas y operaciones fronterizas.
- **Estándares, recomendaciones y buenas prácticas:** El artículo original del contenido, como se encuentra en el acuerdo internacional.

Numeración	Fuente	Artículo/Anexo	Tipo	Objetos	Contenido	Estándares, recomendaciones y buenas prácticas
1	Acuerdo de Facilitación del Comercio 2014	ARTICLE 1: PUBLICATION AND AVAILABILITY OF INFORMATION	Estándar	Acceso a la información	Cada miembro debe poner a disposición de todas las partes interesadas las normas generales para importación, exportación y tránsito, así como las tasas y procedimientos administrativos involucrados.	1 Publicación 1.1 Cada Miembro publicará prontamente la siguiente información de manera no discriminatoria y fácilmente accesible para que los gobiernos, comerciantes y otras partes interesadas puedan conocerla: (a) procedimientos para la importación, exportación y tránsito (incluidos procedimientos en puertos, aeropuertos y otros puntos de entrada), y formularios y documentos requeridos; (b) tasas aplicadas de derechos y impuestos de cualquier tipo impuestos en relación con la importación o exportación; (c) tasas y cargos impuestos por o para agencias gubernamentales en relación con la importación, exportación o tránsito; (d) reglas para la clasificación o valoración de productos a efectos aduaneros; (e) leyes, regulaciones y resoluciones administrativas de aplicación general relativas a las reglas de origen; (f) restricciones o prohibiciones de importación, exportación o tránsito; (g) disposiciones de sanciones por infracciones de formalidades de importación, exportación o tránsito; (h) procedimientos para apelaciones o revisiones; (i) acuerdos o partes de los mismos con cualquier país o países relativos a la importación, exportación o tránsito; y (j) procedimientos relacionados con la administración de contingentes arancelarios.

La segunda pestaña del Inventario, “**Actos normativos**” está organizada en:

- **Numeración:** Número de identificación del contenido en la pestaña.
- **Acto normativo:** El acto normativo nacional que contiene el dispositivo.
- **Artículo/Párrafo/Inciso:** Artículo, párrafo o inciso del acuerdo internacional que contiene el dispositivo.
- **Objeto del dispositivo:** Asunto general en que se insiere el dispositivo.
- **Texto del dispositivo:** El texto del dispositivo, como se encuentra en el acto normativo nacional.
- **Identificación de los dispositivos convergentes:** La identificación de los actos normativos o estándares internacionales con contenido convergente.

- **Identificación de los dispositivos divergentes:** La identificación de los actos normativos o estándares internacionales con contenido divergente.

Numeración	Ato normativo	Artículo/Párrafo/Inciso	Objeto del dispositivo	Texto del dispositivo	Identificación de los dispositivos convergentes	Identificación de los dispositivos divergentes
1	IN RFB n° 657/2002	26	Gestión		Art. 2°, §4°	

La tercera pestaña del Inventario, “**Usos, costumbres y prácticas**” está organizada en:

- **Numeración:** Número de identificación del contenido en la pestaña.
- **Mapa:** El mapa en que se encuentra la oportunidad de mejora.
  - EA/IB: Exportación Argentina/Importación Brasileña.
  - EB/IA: Exportación Brasileña/Importación Argentina.
  - EB/IU: Exportación Brasileña/Importación Uruguay.
  - EU/IB: Exportación Uruguay/Importación Brasileña.
  - EP/IB: Exportación Paraguaya/Importación Brasileña.
  - EB/IP: Exportación Brasileña/Importación Paraguaya.
  - EA/IU: Exportación Argentina/Importación Uruguay.
  - EU/IA: Exportación Uruguay/Importación Argentina.
  - EA/IP: Exportación Argentina/Importación Paraguaya.
  - EP/IA: Exportación Paraguaya/Importación Argentina.
- **Actividad:** El número de identificación de la oportunidad de mejora en el mapa.
- **Objeto:** Asunto general en que se insiere la oportunidad de mejora.
- **Práctica divergente:** El contenido de la oportunidad de mejora, de acuerdo con el mapeo realizado en las fronteras.
- **Estándares internacionales discordantes:** La identificación de los estándares internacionales con contenido convergente.
- **Normativa Nacional:** La identificación de los actos normativos nacionales que fundamentan o divergen de la práctica descrita en la oportunidad de mejora.

Numeración	Mapa	Actividad	Objeto	Práctica divergente	Estándares internacionales discordantes	Normativa Nacional
1	EA/IB	#1	Ventanilla Única	No hay Ventanilla Única funcional en Argentina.	AFC Art. 10.4.	

Para acceder al enlace del Inventario, haga clic aquí: [https://docs.google.com/spreadsheets/d/1\\_QpEHOve4p6rcwGXJEMrxzNMI2fc1rLp/edit?usp=s\\_haring&ouid=117969188597392622086&rtppof=true&sd=true](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1_QpEHOve4p6rcwGXJEMrxzNMI2fc1rLp/edit?usp=s_haring&ouid=117969188597392622086&rtppof=true&sd=true)

---

## ANEXO D

## Fotografías Infraestructura en Las Fronteras

En la tabla que se encuentra a continuación se encuentran las fotografías que fueron tomadas en el marco de las visitas realizadas a las fronteras, así como las recibidas por parte de los puertos que fueron visitados.

<b>Frontera</b>	<b>Link</b>
<b>CDE - PIA (PY)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/Ct6enibbKTYPQWMD8">https://photos.app.goo.gl/Ct6enibbKTYPQWMD8</a>
<b>ACI - Encarnación</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/L8gNnB4vMr5N8mWQ9">https://photos.app.goo.gl/L8gNnB4vMr5N8mWQ9</a>
<b>Gualeduaychú (ARG)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/TBBB3AT37fGwJkUMA">https://photos.app.goo.gl/TBBB3AT37fGwJkUMA</a>
<b>Uruguiana (BR)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/A3WWDmLXgf2jcoyz9">https://photos.app.goo.gl/A3WWDmLXgf2jcoyz9</a>
<b>Paso de los Libres</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/ZmavR7nKHEkC7And7">https://photos.app.goo.gl/ZmavR7nKHEkC7And7</a>
<b>Campestre - CDE (PY)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/efDvudDoFr1QmZ1Q9">https://photos.app.goo.gl/efDvudDoFr1QmZ1Q9</a>
<b>Fray Bentos (UY)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/dS9h4jj6KUiy7yXf9">https://photos.app.goo.gl/dS9h4jj6KUiy7yXf9</a>
<b>ALGESA - CDE (PY)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/1pTcNpDMY2QCeCjQA">https://photos.app.goo.gl/1pTcNpDMY2QCeCjQA</a>
<b>CHUY - (UY)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/xUNiDmojYMdeue7R7">https://photos.app.goo.gl/xUNiDmojYMdeue7R7</a>
<b>Chuí (BR)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/QH9ECsqKa6GfwbVQ6">https://photos.app.goo.gl/QH9ECsqKa6GfwbVQ6</a>
<b>Foz (Br)</b>	<a href="https://photos.app.goo.gl/wwd4FiYuxGeChJNA6">https://photos.app.goo.gl/wwd4FiYuxGeChJNA6</a>