



Informe final

Relaciones Intrarregionales

Copyright © SELA, octubre de 2017. Todos los derechos reservados.
Impreso en la Secretaría Permanente del SELA, Caracas, Venezuela.

La autorización para reproducir total o parcialmente este documento debe solicitarse a la oficina de Prensa y Difusión de la Secretaría Permanente del SELA (sela@sela.org). Los Estados Miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir este documento sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a esta Secretaría de tal reproducción.

C O N T E N I D O

I:	INFORME DE RELATORIA	1
II.	CONCLUSIONES	4

I. RELATORIA

El [IX Encuentro Regional Latinoamericano y del Caribe sobre la Ventanilla Única de Comercio Exterior](#), se llevó a cabo los días 26 y 27 de octubre de 2017, en Asunción, Paraguay. Fue organizado por la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) y la Dirección Nacional de Aduanas de Paraguay.

El IX Encuentro Regional sobre ventanillas únicas de comercio exterior (VUCE) contó con cuatro bloques temáticos en los que se abordaron el manejo de la información en las ventanillas únicas de comercio exterior y su uso para la gestión de riesgo; los avances en la implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC); la Recomendación del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y el Comercio Electrónico (UN-CEFACT, por sus siglas en inglés) relativa a las alianzas público-privadas para la facilitación del comercio y algunos elementos de gobernanza en las VUCE. Asimismo, se discutió la importancia de la facilitación del transporte para el comercio exterior y, como es usual, se compartieron los avances y retos de las VUCE de los Estados Miembros del SELA que participaron en este encuentro.

Específicamente, el evento estuvo dirigido a: i) generar conciencia acerca de la información que se maneja en las VUCE y la necesidad de darle un manejo adecuado para aprovechar su potencial como insumo clave para la gestión de riesgo en el comercio exterior; ii) proporcionar conocimiento acerca de recomendaciones metodológicas y analíticas que buscan aportar mayores elementos a la facilitación del comercio y que han sido desarrolladas por organismos reconocidos internacionalmente y lideran estas materias, como UN/CEFACT y OMA; iii) continuar con el esfuerzo de proporcionar información que contribuya a vincular la facilitación del transporte a las discusiones y desarrollos que se generan en torno a las VUCE y la facilitación del comercio en general; iv) presentar y estimular el debate en torno a dificultades que se pueden suscitar en la instrumentación de medidas específicas de facilitación comercial, con especial referencia al Acuerdo de la OMC; y, v) difundir buenas prácticas para el desarrollo y consolidación de las VUCE, y las experiencias y avances de los países de la región en estas materias.

Asistieron gerentes y expertos responsables de proyectos de VUCE y de comercio transfronterizo provenientes, tanto del sector público, como del privado de los siguientes Estados Miembros del SELA: Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Honduras, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Asimismo, participó un representante de Costa Rica.

En la sesión inaugural hicieron uso de la palabra, sucesivamente, las siguientes personalidades: la [Dra. Gloria Cañas Arias](#), Asesora Internacional del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), en representación del Secretario Permanente del organismo, Embajador Javier Paulinich y el Lic. Nelson Daniel Valiente Saucedo, Director Nacional de Aduanas de la República del Paraguay.

El evento se desarrolló de acuerdo con la [agenda](#) prevista, a través de la cual se puede acceder a las palabras pronunciadas en la sesión inaugural y a las [ponencias](#) presentadas. La [lista de participantes](#); los [videos](#) correspondientes a las distintas sesiones de trabajo así como el presente informe pueden ser visualizados en la página del [IX Encuentro Regional Latinoamericano y del Caribe sobre la Ventanilla Única de Comercio Exterior](#), en la sección [Eventos realizados](#) del portal del SELA (www.sela.org).

2

II. CONCLUSIONES

A partir de las ideas y criterios expuestos por los distintos ponentes y, en general, por quienes participaron en los debates, los asistentes intercambiaron impresiones sobre los temas contemplados en la agenda. Seguidamente, se resumen algunas de las conclusiones o apreciaciones generales expresadas.

Facilitación del Comercio (FC)

1. América Latina y el Caribe (ALC) viene perdiendo participación en el comercio mundial. Además, los resultados de su, todavía incipiente, diversificación exportadora no se han visto reflejados. Tal situación demanda el reforzamiento de estrategias de productividad y competitividad como la facilitación del comercio, la cual debería incluir acuerdos comerciales para exportadores e importadores; procedimientos más ágiles, transparentes y simplificados; libre desplazamiento de personas y mercancías en el comercio intrarregional, así como la coordinación conjunta de medidas de inspección y de registros documentales de modo que socios de negocios y agencias gubernamentales puedan compartir data confiable.
2. Se destacó la entrada en vigencia del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), el cual fue aprobado en febrero de 2017, estimándose que dos tercios de sus beneficios serían para países en desarrollo y menos adelantados, cuyas exportaciones aumentarían un 3.5% anual, creando un crecimiento económico adicional de 0.9% anual. Adicionalmente, se estima que el AFC permitirá: i) hacer más eficientes y ágiles las transacciones comerciales; ii) simplificar procedimientos, requisitos y formalidades para todos los trámites de comercio exterior; iii) mejorar el nivel de competitividad y promoción de las inversiones productivas; y, iv) facilitar el acceso a las cadenas de valor por parte de las empresas, especialmente las PYMES de los países en desarrollo.
3. Se relevó la utilidad e importancia de los Comités Nacionales (CN), señalándose que, fundamentalmente, los mismos están orientados a: i) facilitar el diálogo nacional en los temas relacionados con el AFC de la OMC y con la facilitación del comercio; ii) identificar los problemas, las soluciones y las prioridades que deben ser abordados; iii) formular planes de acción para que sean adoptados o endosados por otros entes; y, iv) coordinar la instrumentación de las medidas a nivel nacional y regional. Del mismo modo, se destacaron entre las funciones de los CN las siguientes: i) coordinación política comercial; ii) transporte; iii) atención a temas portuarios y áreas económicas especiales; y, iv) medidas adicionales de facilitación. De manera similar, se identificaron algunos desafíos: i) encontrar membresía adecuada; ii) definir funciones más apropiadas; iii) falta de soporte y/o compromiso; iv) insuficiencia de recursos; v) falta de comprensión; vi) aprobación pendiente de algunos requisitos legales; e, vii) ineficiente coordinación.
4. En la región hace falta mucho trabajo para implementar el AFC lo cual genera muchas interrogantes con respecto a cómo proceder para llevar este acuerdo a la práctica. Tal situación fue ilustrada con los resultados de una encuesta de la OMC la cual indicó que 63% tenía un comité nacional establecido. Unos CN fueron creados a partir de organismos preexistentes (51%) mientras que 49% fue expresamente creado a través de distintos instrumentos legales. Predominó el criterio de que, habida cuenta de los cambios circunstanciales que podrían no ser beneficiosos para el Comité Nacional, lo ideal es que sea una ley y no un decreto gubernamental.

5. Se enfatizó la importancia que para la FC representa la alianza público-privada (APP), en términos de contratos a largo plazo para financiar, diseñar, instrumentar y operar infraestructuras y servicios, a través de la simplificación, estandarización y armonización de procedimientos y flujos de información asociados a la movilización de mercancías, desde el vendedor al comprador para hacer el pago. La APP debería ser promovida a través del fortalecimiento de los distintos canales de comunicación existentes entre el sector público y el privado, mediante mesas de trabajo y eventos de capacitación como talleres y seminarios, con la participación de actores provenientes de ambos sectores.
6. La distribución de información en cadena de bloques (*blockchains*) sin intermediarios es el mayor aporte tecnológico en favor de la transparencia, destacándose entre sus beneficios potenciales los siguientes: i) la optimización del proceso en los flujos financieros e informativos entre las partes interesadas; ii) ausencia de papel y alta velocidad; y, iii) trazabilidad y reducción de costos.
7. Se destacó que en la *Modalidad de implementación del AFC* que establece categorías de compromisos y secuencia de entrada en vigencia para los países en desarrollo, se incluye, en la categoría C, la activación de las VUCE.

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)

8. La construcción de la VUCE no es un proceso cerrado y debe fundamentarse en una plataforma que tenga la capacidad de integrar nuevos procesos y nuevos modelos de datos, que permitan cambiar las definiciones sin necesidad de desarrollo asegurando, de esta manera, su adaptabilidad y evolución en el tiempo. En tal sentido, es altamente recomendable plantearse una metodología de trabajo flexible y ágil, que permita hacer adaptaciones sobre la marcha. Una VUCE no siempre puede iniciar sus trabajos con todos sus componentes: la experiencia indica que tiene sentido plantearse el riesgo de lanzarla aún cuando no todos sus ajustes pertinentes se hayan hecho, evitando la parálisis derivada de “la obsesión por la perfección”.
9. Para impulsar la VUCE, además de un marco normativo adecuado y del apoyo político que le garantice su sostenibilidad se requiere, entre otros elementos, una gestión ágil que propicie que la información fluya de manera expedita y llegue oportunamente a todos los involucrados y los empodere y motive para que participen activa y entusiastamente en el proceso de toma de decisiones. Asimismo, para que la medición efectuada resulte realmente útil, hay que asegurar la idoneidad de los indicadores de gestión de la VUCE.
10. La VUCE debe participar en un esfuerzo conjunto para producir un sistema de información integrado para el comercio exterior, que permita generar inteligencia para el sector público y para el privado, contribuyendo así a promover la profesionalización de la gestión pública. La protección de la información y el respeto de la confidencialidad de la misma es una garantía que la VUCE debe estar en capacidad de ofrecer a los entes u organismos con los cuales requiere trabajar. Se debe tener presente que la información no pertenece a la VUCE y que, por lo mismo, no debe ser divulgada. Hay que promover instrumentos legales que apunten a su protección. A tal fin, en varios países se dispone de mecanismos de respaldo de la información mediante su replicación en otros lugares seguros como Bancos, UPS (Uninterruptible Power Supply) y sistemas de almacenamiento redundantes y planes periódicos de renovación tecnológica.

4

11. Con miras a fortalecer el intercambio oportuno de información se requiere una mayor coordinación entre las entidades involucradas en la VUCE y que, además, actúen efectivamente en pro de la facilitación del comercio.
12. Se destacó la utilidad e importancia de habilitar un sistema de Gestión de Riesgo, el cual tiene que ver con el perfilamiento y la modernización de las entidades para facilitar la inspección y aprobación de los trámites de los registros de importación, como es el caso de una Ventanilla Única de Importación (VUI). Al respecto, se relevó la utilidad del empleo de "Big Data" a la Gestión de Riesgo al permitir correlacionar metadata de facturas de proveedores (corto plazo), incorporar otras fuentes no estructuradas (mediano plazo) e integrar todas las fuentes y enriquecer la gestión del riesgo (largo plazo).
13. En materia de interoperabilidad, fueron ratificadas algunos de sus elementos más importantes: i) incrementar la velocidad y la oportunidad de las transacciones, así como su seguridad; ii) evitar fraudes y reducir riesgos; iii) utilizar estándares, así como plataformas y tecnologías probadas; iv) aplicar soluciones vigentes; v) priorizar la información y los procesos más relevantes; vi) promover procesos comunes; e, vii) impulsar el intercambio entre agencias gubernamentales.

Logística e infraestructura portuaria

14. Es un hecho que el comercio intrarregional en América Latina y el Caribe es insuficiente. Los participantes coincidieron en señalar que esta situación tiene que ver con la falta de infraestructura y con la enorme dificultad de todos los procedimientos administrativos en las fronteras terrestres y portuarias. A tal efecto, es necesario favorecer las infraestructuras de conexión regionales y aumentar la fluidez de los corredores de integración logística y comercial intra país para lo cual es necesario promover la incorporación de inversionistas privados que modernicen el sector portuario; acentuar y hacer más eficiente el rol que la Administración Pública debe asumir en el sector portuario; y, sumar al esfuerzo de integración física, el de voluntad política para hacer de esa integración una realidad eficiente.
15. Los países de ALC no tienen una estrategia logística clara. Una muestra de ello es que no se está aprovechando cabalmente las ventajas que reviste el Canal de Panamá. Solamente Chile ha mostrado algún interés en colaborar con ese país en materia de infraestructura y logística. Lo ideal es que todos los países de la región trabajen en un esquema colaborativo con Panamá y, en general, que los gobiernos de la región desarrollen una línea inter país de conexión hacia distintos mercados.
16. Hay que crear una logística propia latinoamericana que esté cimentada sobre un comercio intrarregional fuerte, que permita obtener soluciones competitivas en el comercio global.
17. En general, la situación actual de los puertos en la región es de deterioro y, lamentablemente, no se aprecia que las autoridades portuarias tengan una preocupación real por darles mantenimiento y por velar por su actualización y modernización. Sin embargo, en la última década, el tráfico portuario en ALC ha experimentado un notable crecimiento (72%), aún cuando éste es inferior al promedio mundial (CAGR 6,3% vs 6,8%). Entre las limitaciones que han afectado su crecimiento destacan las siguientes: i) baja industrialización y tecnificación de la producción; ii) consumo concentrado en grandes núcleos donde el PIB *Per cápita* es elevado pero muy limitado en áreas con poco desarrollo

- económico; iii) el sector exterior basado en exportación de materias primas no contenerizadas; iv) la insuficiente promoción de productos internos como motor de desarrollo en algunos países; v) la limitada implantación logística que produce un aumento de los costos de comercio exterior; vi) la deficiente conectividad entre puertos y su *hinterland*, a nivel de transporte automotor y ferroviario; vii) los sobrecostos derivados de falta de transparencia y múltiples intermediarios; viii) los ineficientes procedimientos portuarios y aduaneros; y, ix) la falta de profesionalización del sector logístico.
18. Es necesaria la urgente modernización del sector portuario público y privado. Para ello se requiere: i) construir una gobernanza colaborativa público-privada dirigida a desarrollar acciones concertadas de reingeniería de procesos; ii) transitar desde un modelo de planificación punto a punto, a uno de planificación de red de puertos; iii) promover la planificación integral e integrada de la productividad; y, iv) consolidar la transformación a un modelo *Landlord* de explotación portuaria (APP) en línea con las mejores prácticas internacionales (transparencia, competencia y planificación estratégica) y dirigida a atraer operadores globales de terminales y a mejorar la conectividad marítima. Tales acciones deben partir de la certeza de que el sector público no puede financiar por sí solo las inversiones que demande la necesidad de contar con modernas infraestructuras, por lo que la alianza público-privada (APP) es imperativo para satisfacer esa necesidad.
 19. Está faltando una ventanilla única (VU) logística terrestre, a través de la cual se podría disponer de información pertinente y oportuna acerca de los ferrocarriles y de los camiones que participan en el comercio exterior. Una VU de este tipo contribuiría a proveer a los puertos con inteligencia muy útil para el *Port Community System*.
 20. Un esfuerzo notable en materia de modernización del sector portuario de la región lo constituye el *Programa para la creación de la Red Latinoamericana y Caribeña de Puertos Digitales y Colaborativos* (Red PDyC), coordinado por la Secretaría Permanente del SELA y auspiciado por CAF-banco de desarrollo de América Latina.
 21. La Red PDyC parte de la certeza de que los procesos de globalización, facilitación y digitalización del comercio exigen nuevos modelos de trabajo inter-institucionales. Al mismo tiempo, asume el compromiso de coadyuvar a los sistemas portuarios regionales y sus principales *stakeholders* públicos, privados y académicos en este desafiante reto, así como de promover un diálogo, al más alto nivel, en torno a la necesidad de crear una agenda regional de puertos inteligentes y fortalecer cadenas de valor intrarregionales.
 22. Esta red apunta a difundir y capacitar en el uso y adopción de las mejores prácticas promovidas por el modelo de referencia propuesto para la competitividad y gestión de la cadena logística portuaria, con especial énfasis en modelos de gobernanza y adopción tecnológica, así como medir y publicar los indicadores de competitividad y gestión de la cadena logística portuaria, para servir como guía de *benchmarking* y análisis de brechas regionales.

Finalmente, los participantes recibieron, con manifiesto agrado, la propuesta del representante de Ecuador para celebrar el *X Encuentro Regional Latinoamericano y Caribeño de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior*, en la ciudad de Quito, Ecuador, en 2018.