

GARCÍA

CARPIO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON
MENCION EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

**ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA EN LA EJECUCIÓN DEL
PROYECTO MANTA -MANAOS Y PROPUESTA DE
REPLANTEAMIENTO DE UN REINICIO DE EJECUCIÓN DEL
MISMO**

Disertación presentada como requisito parcial para la obtención del Título de Magíster en Administración de Empresas con mención en Negocios Internacionales de la Universidad del Pacífico bajo la Dirección del Ing. Max Galarza.

UNIVERSIDAD DEL PACÍFICO

Guayaquil, 2014

GARCIA, Timmy A., Análisis de la problemática en la ejecución del proyecto Manta -Manaos y propuesta de replanteamiento de un reinicio de ejecución del mismo. Guayaquil: UPACÍFICO, 2014, 125 p. Director: Ing. Max Galarza (Tesis presentado a la Facultad de Negocios y Economía - Postgrado).

Resumen: El proyecto Manta -Manaos nace del deseo de integrar al país a la cuenca de la Amazonía, sin embargo, más allá del ímpetu demostrado para consolidar el eje, los gobiernos de turnos se han encontrado con serios problemas en el avance de los distintos sub-proyectos de la ruta. Mediante el análisis DAFO se determinó la estrategia y su línea de acción que permita consolidar mediante alianzas estratégicas binacionales facilidades normativas aduaneras para el paso de carga que brinda Ecuador y Brasil en el Eje Manta -Manaos a fin de promover e incentivar a los países del Asia tomar esta ruta que genera costo, tiempo y seguridad.

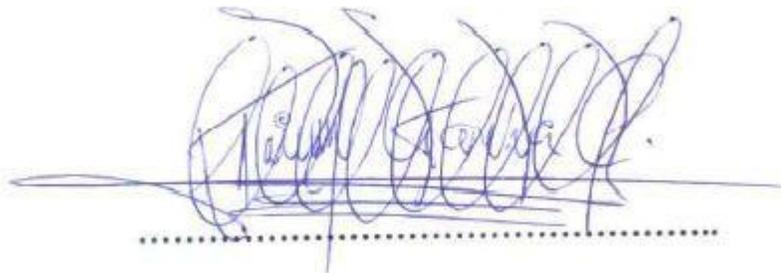
Palabras clave: Aduana, Estrategia, Normativa, Política, Alianzas, Consolidar.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Timmy Abraham García Carpio, declaro ser el autor exclusivo de la presente tesis.

Todos los efectos académicos y legales que se desprendieren de la misma son de mi responsabilidad.

Por medio del presente documento cedo mis derechos de autor a la Universidad Del Pacífico para que pueda hacer uso del texto completo de la tesis a título “Análisis de la problemática en la ejecución del proyecto Manta -Manaos y propuesta de replanteamiento de un reinicio de ejecución del mismo” con fines académicos y/o de investigación.



Guayaquil, 2014

CERTIFICACIÓN

Yo, Max Galarza Hernández, docente de la Facultad de Negocios y Economía - Postgrado de la Universidad Del Pacífico, como Director de la presente tesis, certifico que el señor Timmy Abraham García Carpio, egresado de ésta institución, es autor exclusivo del presente trabajo, el mismo que es auténtico, original e inédito.



.....
210909160368

Guayaquil, 2014

DOCUMENTO DE CONFIDENCIALIDAD

Al presentar esta tesis como uno de los requisitos previos para la obtención del grado de Magister en Administración de Empresas con mención en Negocios Internacionales de la Universidad Del Pacífico, autorizo a la Biblioteca de la Universidad para que haga de ésta tesis un documento disponible para su lectura.

Estoy de acuerdo en que se realice cualquier copia de esta tesis dentro de las regulaciones de la universidad según como dictamina la L.O.E.S. 2010 Art. 144

**Cuatro copias digitales, de ésta tesis de grado quedan en custodia de la Universidad Del Pacífico, las mismas que podrán ser utilizadas para fines académicos y de investigación
Para constancia de este compromiso, suscribe**

A handwritten signature in blue ink is written over a horizontal dotted line. The signature is cursive and appears to read 'Martha Vallejo'.

Mgtr. Martha Vallejo (e)

Guayaquil, 2014

AGRADECIMIENTO Y DEDICATORIA

El haber cumplido con esta nueva etapa de formación profesional, constituye un paso más importante hacia la excelencia, que fue parte de mi objetivo principal durante este tiempo.

En este período de estudios, fue posible compartir buenos y malos momentos con aquellos amigos que siempre estuvieron ahí para brindar apoyo, no obstante, mi amigo más importante es Dios, sin Él, no hubiese sido posible superar las dificultades que se presentaron en el tiempo de formación, desarrollo y conclusión de esta carrera.

Un agradecimiento especial a mi querida familia, por ser pacientes, comprensivos y por estar siempre en todo momento.

A mis tutores y demás personas por su apoyo en el desarrollo de esta tesis.

Es a ellos, a quienes dedico todo el esfuerzo que he realizado durante estos años de estudio para culminar con éxito este proyecto de tesis.

A todos y cada uno con un agradecimiento profundo, dedico esta tesis.

ÍNDICE GENERAL

| | |
|---|-----------|
| RESUMEN..... | 5 |
| CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN | 7 |
| 1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN | 7 |
| 1.2 JUSTIFICACIÓN | 9 |
| 1.3 OBJETIVOS | 9 |
| 1.3.1 <i>Objetivo General</i> | 9 |
| 1.3.2 <i>Objetivo Específicos</i> | 10 |
| 1.4 HIPÓTESIS Y VARIABLES | 10 |
| 1.4.1 <i>Variable Independiente</i> | 10 |
| 1.4.2 <i>Variable Dependiente</i> | 10 |
| 1.5 DISEÑO METODOLÓGICO | 11 |
| CAPITULO II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA | 13 |
| 2.1. MARCO CONCEPTUAL | 13 |
| 2.1.1. <i>Negocios Internacionales</i> | 13 |
| 2.1.2. <i>Estrategia Territorial Nacional</i> | 19 |
| 2.1.3. <i>Manta -Manaos, Proyecto de Desarrollo Vial, Turístico, Productivo, Comercial y Cultural</i> | 22 |
| 2.1.3.1. <i>La Zona Franca de Manaos</i> | 24 |
| 2.1.3.2. <i>Corredor Interoceánico</i> | 26 |
| 2.1.3.3. <i>Corredores bioceánicos</i> | 27 |
| 2.1.4. <i>Mercados mundiales</i> | 30 |
| 2.1.5. <i>Estrategias de los negocios internacionales</i> | 33 |
| 2.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y COYUNTURA POLÍTICA ACTUAL | 35 |
| 2.3 POBLACIÓN A SER BENEFICIADA | 38 |
| 2.4 PREOCUPACIONES SOBRE EL PROYECTO MANTA – MANAOS (IIRSA)..... | 39 |
| 2.5 EJE MULTIMODAL (POSSO)..... | 39 |
| 2.5.1 <i>El IIRSA y Manta -Manaos (POSSO)</i> | 40 |
| 2.5.2 <i>¿Cómo surgió el IIRSA? (POSSO)</i> | 41 |
| 2.5.3 <i>Áreas para el desarrollo (POSSO)</i> | 41 |
| 2.5.4 <i>Compromisos (POSSO)</i> | 42 |
| 2.6 AVANCES DEL PROYECTO MANTA -MANAOS PARA NAVEGAR POR EL RÍO NAPO HASTA EL AMAZONAS (DIRNEA) | 42 |
| 2.7 MARCO LEGAL | 43 |
| CAPÍTULO 3. EVALUACIÓN DIAGNÓSTICA | 45 |
| 3.1 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVO DEL PROYECTO DEL EJE MULTIMODAL MANTA -MANAOS | 45 |
| 3.2 ANTECEDENTES | 46 |
| 3.3 ANÁLISIS DAFO..... | 50 |
| 3.4 ANÁLISIS DAFO 2010 A JUNIO 2011 Y SUS ESTRATEGIAS | 52 |
| 3.5 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES EN LA FORMACIÓN DE NORMATIVA ADUANERA (MARCO Y OPERATIVIDAD) PARA EL PASO DE CARGA QUE BRINDA ECUADOR A TRAVÉS DEL EJE MULTIMODAL MANTA -MANAOS. | 56 |
| 3.6 ANÁLISIS DAFO DE LA FACILITACIÓN ADUANERA PARA EL EJE MULTIMODAL - JULIO 2011 A NOVIEMBRE 2012 | 61 |

| | |
|--|-----------|
| CAPÍTULO 4. FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN (VALIDACIÓN) DE LA PROPUESTA | 64 |
| 4.1 TÍTULO | 64 |
| 4.2 JUSTIFICACIÓN..... | 64 |
| 4.3 OBJETIVO | 64 |
| 4.4 FACTIBILIDAD DE APLICACIÓN | 64 |
| 4.5 DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN (SEGMENTO-ESCENARIO-SEGUIMIENTO) | 65 |
| 4.6 VALIDACIÓN..... | 71 |
| 4.7 RESULTADOS DE PRUEBAS <i>IN SITU</i> | 75 |
| 4.7.1 DEFICIENCIAS DE LA INICIATIVA ANALIZADA..... | 76 |
| 4.7.2 AMENAZAS..... | 77 |
| 4.8 ACEPTACIÓN DE HIPÓTESIS | 77 |
| 4.9 VALIDACIÓN DE LA PROPUESTA..... | 78 |
| CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES | 80 |
| CONCLUSIONES..... | 80 |
| RECOMENDACIONES | 81 |
| BIBLIOGRAFÍA | 82 |
| ANEXOS | 84 |

ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura N° 1. Polo industrial de Manaus | 26 |
| Figura N° 2. Esquema de los tres pilares del desarrollo sostenible | 28 |
| Figura N° 3. Situación de la Amazonía ecuatoriana..... | 38 |
| Figura N° 4. Mapa logístico (Asia, Ecuador y Brasil)..... | 46 |
| Figura N° 5. Eje Multimodal completo que el Ecuador tiene relación a los ejes de integración y desarrollo según IIRSA | 48 |
| Figura N° 6. Potencial corredor multimodal Manta - Manaus | 50 |
| Figura N° 7. Representación gráfica de los diferentes escenarios..... | 60 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla N° 1. Métodos, Técnicas e Instrumentos..... | 11 |
| Tabla N° 2. Ránking de las 500 empresas más grandes de América Latina, 2012, por país, número y ventas totales en millones de dólares..... | 32 |
| Tabla N° 3. Análisis DAFO..... | 52 |
| Tabla N° 4. Estrategias propuestas..... | 53 |
| Tabla N° 5. Aspectos estratégicos de la Matriz DAFO..... | 54 |
| Tabla N° 6. Análisis DAFO ADUANERO..... | 61 |
| Tabla N° 7. Hoja de ruta para la implementación de certificados de origen entre Ecuador y Brasil..... | 66 |
| Tabla N° 8. Plan de Acción..... | 69 |
| Tabla N° 9. Agenda de visita técnica de Ecuador a Brasil..... | 73 |
| Tabla N° 10. Resultados de la reunión técnica..... | 75 |
| Tabla N° 11. Validación de la propuesta..... | 79 |

RESUMEN

El proyecto MANTA -MANAOS consiste en habilitar un eje vial terrestre-fluvial capaz de transportar grandes cantidades de carga provenientes de Asia desde el puerto de Manta, en la provincia costera de Manabí hasta un puerto de transferencia ubicado en el río de la provincia amazónica de Sucumbíos, donde la mercancía pueda ser embarcada en medios de transporte fluviales que atraviesen la Amazonía ecuatoriana por el río Napo hasta el puerto de Nuevo Rocafuerte, en la frontera con Perú, continuando con la navegación por el río del mismo nombre en Perú hasta llegar por el río Amazonas a Manaus y en su defecto posteriormente a Belém do Pará.

El proyecto en mención nace del deseo de integrar al país a la cuenca de la Amazonía y por ende a nivel mundial con países desarrollados. Sin embargo, más allá del ímpetu demostrado para acelerar las decisiones para el desarrollo y consolidación del eje, los Gobiernos de turnos se han encontrado con serios problemas en el avance de los distintos sub-proyectos de la ruta.

La incertidumbre, ocasionó una compleja tensión entre los procesos de desarrollo, conservación ambiental y derechos humanos. Esto surge de la necesidad del aprovechamiento de los recursos naturales y de crecimiento económico de nuestros países; de igual manera, enfrentada a la fragilidad de los ecosistemas y la vulnerabilidad de las personas y comunidades, así como, el papel de los Estados, las instituciones financieras y las empresas multinacionales en los llamados procesos de integración y desarrollo ha sido materia de debates políticos y de regulación jurídica, tanto a nivel nacional como internacional.

Por lo expuesto, y por estas razones, el proyecto Manta -Manaos es muestra clara de la difícil tensión, que solamente se puede resolver mediante el fiel cumplimiento de estrategias y acciones definidas de forma conjunta entre las instituciones públicas involucradas, como el Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC), Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (MRECI), Ministerio de Comercio Exterior (MCE) y Operadores de Comercio Exterior - Empresa Transportista, Exportadores e Importadores, Agentes de Carga,

etc., que han establecido para la ejecución de la primera fase (15 de Julio de 2011) y su posterior consolidación del proyecto.

Con la Facilitación Aduanera (Marco y Operatividad) para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos e implementación de procedimientos homogéneos mediante una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y Brasil para el paso de la carga de Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países y viceversa que deben utilizar el Eje Multimodal a fin fortalecer estratégicamente y promocionarlo como parte de una política de Estado.

El responsable para la formación de la norma facilitadora y la armonización de procedimientos con Brasil, es el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN

Este documento contiene la investigación sobre la ejecución del proyecto Manta -Manaos, considerando la problemática que implica el desarrollo del mismo, formulando una propuesta de replanteamiento para el reinicio de la referida ejecución.

Por ello, el estudio se desarrolla en cuatro capítulos, destinándose el primero a la descripción del problema general de la investigación, conteniendo elementos tales como el problema de investigación, la justificación, los objetivos, la hipótesis y el diseño metodológico.

En el segundo capítulo se presenta la fundamentación teórica, que contiene el marco conceptual, los antecedentes históricos del tema, la identificación de la población a ser beneficiada, la preocupación sobre el proyecto Manta Manaos, el eje multimodal y el marco legal, entre otros puntos importantes.

El tercero, contiene la evaluación diagnóstica, que incluye la misión, visión, antecedentes, análisis DAFO y otros importantes puntos para el mejor entendimiento de la problemática abordada.

En el cuarto capítulo se formula y evalúa la propuesta, señalando la justificación, el objetivo, la factibilidad y la descripción del plan de acción.

Finalmente, se presentan las conclusiones y recomendaciones que se formulan con el estudio.

1.1 Problema de Investigación

El proyecto del Eje Multimodal “MANTA -MANAOS” surge del deseo de integrar al país con países desarrollados. Sin embargo, más allá del ímpetu demostrado para acelerar las decisiones que contribuyan al desarrollo del eje, la administración actual se ha encontrado con serios problemas en el avance de los distintos proyectos de la ruta.

Un importante tropiezo en el desarrollo del proyecto durante el gobierno actual ha sido la expulsión de la empresa brasilera ODEBRECHT a raíz del daño en la central hidroeléctrica de San Francisco, que retrasó las obras en varios componentes del eje.

Otro tema importante a considerar es la falta de resultados del estudio para determinar la navegabilidad del río Napo, de los cuales solo se conoce la contratación de una constructora privada con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La aerolínea TAME ha comenzado a operar en la primera conexión impulsado por los gobiernos de Ecuador y Brasil con el vuelo a la ciudad Sao Paulo desde las ciudades de Quito y Guayaquil, sin embargo hay que posicionarla en frecuencia y aumento de pasajeros y carga hacia otras ciudades de Brasil como Manaus y Brasilia. Se espera también salir desde el aeropuerto de Manta no obstante no es comercialmente lo más adecuado por la inexistencia de flujo de pasajeros, por lo que se espera que la ruta se consolide.

Finalmente, los problemas de incumplimiento de contrato en la concesión del puerto de Manta relativos al funcionamiento y ampliación del puerto y el posterior retiro de la concesionaria china Hutchinson, dejándolo en manos de la Autoridad Portuaria, son una muestra de más dificultades en el avance real del proyecto.

Más allá de estos datos, “la oposición que ha motivado en muchos sectores sociales la forma en la que se vienen desarrollando los proyectos de la iniciativa IIRSA en el continente, ha causado que se intente desligar al eje Manta -Manaos de esta cartera regional de proyectos, y que el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC) por disposición del Ejecutivo retome e impulse de manera prioritaria como política de integración, cultural y económica de la cuenca amazónica, y consolide este proyecto” (Manabí Noticias, 2012).

A pesar de esto, se ha avanzado en la ejecución y consolidación de este eje multimodal mediante gestiones respectivas, liderada por el MCPEC en conjunto con otros actores importantes como el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (MRECI), Ministerio de Comercio Exterior (MCE), empresas transportistas, exportadores e importadores, etc., dando como resultado la inauguración del primer viaje oficial por esta hidrovía cumpliendo la normativa nacional y supranacional vigente. Aquella carga zarpó el 15 de Julio de 2011, y estaba compuesta de cemento, acero y muestras de consumo masivo, que partió desde el puerto de Itaya hacia el puerto de Leticia-Tabatinga, entre Brasil, Perú y Colombia.

Por su parte, Brasil muestra interés en continuar adelante con el proyecto que pretende unir la localidad de Manaus en la Amazonía brasileña con la ciudad de Manta en el Pacífico ecuatoriano, y que servirá para agilizar el comercio dentro de la región, pero también de SurAmérica con Asia.

La puesta en marcha de este proyecto disminuiría el déficit comercial entre los dos países; Ecuador aprovecharía como ventaja competitiva su agricultura y vendería su producto al mercado del norte del Brasil que se encuentra relativamente más cerca, donde también se ofrecen productos del sur del mismo Brasil, pero a un precio más elevado.

Durante el período 2013-2014 se espera consolidar integralmente el Eje Multimodal Manta - Manaus, en el que, se espera captar carga “en tránsito” desde Asia-Brasil y viceversa.

1.2 Justificación

La presente investigación permitirá en base al análisis de la problemática de ejecución del Eje Multimodal MANTA–MANAOS desde su inicio hasta su culminación plantear un reinicio de ejecución del mismo, demostrando sus debilidades y fortalezas. Con este proyecto, el Estado Ecuatoriano ganaría en incremento de fuentes de empleo, en el reconocimiento a nivel internacional de su logística multimodal y de sus productos aparte de permitir una mejora en la balanza comercial y un crecimiento sustentable de su economía basado en una facilidad aduanera multimodal en su marco y operatividad.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Analizar la problemática de ejecución del proyecto del Eje Multimodal MANTA - MANAOS desde su inicio, describiendo cuales fueron las debilidades, de Gobiernos anteriores, ante la ejecución del proyecto para en base a las mismas redefinir el proyecto; y lograr un control exhaustivo en la ejecución del proyecto hasta que este haya concluido.

1.3.2 Objetivo Específicos

- 1) Describir los antecedentes del proyecto entre los distintos períodos de Gobierno para determinar sus debilidades;
- 2) Replantear en base a las debilidades un nuevo reinicio de ejecución del proyecto;
- 3) Implementar un plan integrado de facilidad multimodal aduanera entre Ecuador y Brasil en la que permita promover el Eje multimodal Manta–Manaos facilidades de comercio para el paso de carga que brinda Ecuador en el eje estratégico.

1.4 Hipótesis y variables

Si se compara la problemática de ejecución del Proyecto del Eje Multimodal MANTA - MANAOS desde el inicio como tal hasta su finalización, se replantearía en base a las debilidades un nuevo reinicio de ejecución del mismo.

1.4.1 Variable Independiente

Problemática de ejecución del proyecto del Eje Multimodal MANTA -MANAOS

1.4.2 Variable Dependiente

Reinicio de ejecución.

1.5 Diseño Metodológico

Tabla N° 1. Métodos, Técnicas e Instrumentos

| ETAPA DE LA INVESTIGACIÓN | MÉTODOS | | | TÉCNICAS | RESULTADOS |
|---------------------------|---|--|-----------------------------------|--|---|
| | Empíricos | Teóricos | Matemáticos | | |
| Fundamentación teórica | | Analítico-Sintético, Inductivo-Deductivo | | Revisión Bibliográfica y por internet, Otras | Bases teóricas de la investigación |
| Diagnóstico situacional | Revisión documental, Recolección de información | | Uso de tablas y gráficos en Excel | Entrevistas | Informe sobre el estado actual del problema |
| Propuesta | | Analítico-Sintético, Inductivo-Deductivo | | | Replanteo en base a las debilidades un nuevo reinicio de ejecución del proyecto |

Como se observa, en esta investigación se empleó un enfoque mixto (cualitativo y cuantitativo), lo que demandó el uso de las técnicas correspondientes, como las entrevistas e investigación documental, aplicando además los recursos informáticos existentes. Lo anterior deriva en el desarrollo de la propuesta, en base al análisis y diagnóstico del objeto de estudio.

Análisis. Se descompondrá el objeto de estudio en sus propiedades específicas, de forma que se pueda explicar el fenómeno estudiado, observando en detalle las características de cada elemento, tanto físico espaciales como normativos y técnicos operativos.

Síntesis. Resumiendo los postulados y resultados en las conclusiones del estudio.

Inducción. El estudio se apoya en datos reales, contextuales y vigentes, para un desarrollo apropiado, identificando el comportamiento de las variables en situaciones específicas, yendo así de lo particular a lo general.

Deducción. Se revisó la teoría referida a las variables de estudio, aplicando los principios al estudio de las mismas en el contexto específico seleccionado, es decir, yendo de lo general a lo particular.

Encuesta. La encuesta es una técnica de investigación formada por varias preguntas, cuyas respuestas son anotadas por el empadronador.

Entrevista. La entrevista es una técnica frecuente en la investigación social, aunque como técnica profesional se usa en otras tareas, como el reclutamiento y selección de personal.

Revisión bibliográfica. Consiste en la recolección y examen de todos los datos contenidos en fuentes bibliográficas como ser libros, revistas, periódicos y toda fuente documental que se pudo encontrar en el proceso de investigación.

CAPITULO II. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. Marco conceptual

2.1.1. Negocios Internacionales

Según refiere John D. Daniels (2010), se entiende por Negocios Internacionales toda transacción comercial, privada o gubernamental, entre dos o más países. Las empresas privadas llevan a cabo dichas transacciones para obtener utilidades; los gobiernos pueden o no hacer lo mismo en sus transacciones. Entre estas operaciones están las ventas, las inversiones y el transporte.

2.1.2.1. Influencias externas en los negocios internacionales

Según explica John Daniels, una empresa debe diseñar sus estrategias o los medios para implementarlas, siempre examinando su ambiente externo. El ambiente externo influye en cualquier cambio que se opere, debiendo considerarse los factores físicos como geografía, y factores culturales como la política, la ley, la sociedad y la economía de un país (DANIELS, 2009, p. 13).

Además, influyen factores competitivos, como el número y la fuerza de proveedores, clientes y empresas rivales.

A manera de tener una visión panorámica, se presentan los datos más relevantes de interés para el presente estudio, algunos de los cuales no están actualizados por no haber hallado los mismos en las fuentes consultadas.

a) Entorno económico y social

El sector portuario ecuatoriano se desarrolla en un contexto económico y social que conviene tomar en cuenta en el presente estudio, por lo que en este primer apartado se presentan los datos generales que interesan al presente estudio. Así, tenemos que analizando los indicadores económicos del país podemos observar los siguientes datos: El Producto Interno Bruto del Ecuador es 88.186 millones de dólares en 2012, una cifra que significa un crecimiento de 5% respecto al 2011 y se ubica en quinto puesto entre SurAmérica y el Caribe, cuyo promedio de crecimiento fue 3,1% mientras que

el PIB per cápita anual de Ecuador a noviembre de 2012 fue de 5.469 (Banco Central del Ecuador), y la Renta per Cápita fue de USD 4.496 en el 2011 según el Banco Mundial (Andes Info).

Por otra parte, la balanza comercial enero-diciembre de 2012, deficitaria en USD 142,8 millones, recuperó saldo en 79,2% al compararla con la cifra de 2011. En el 2011, los negocios internacionales del Ecuador reportaban un déficit de 687,19 millones de dólares, y entre enero y diciembre de 2010 marcaba 1.978,72 millones de dólares de pérdida para el país. Estas cifras son ampliamente recuperadas por la balanza comercial del 2012 y sucede como resultado de un mejor desempeño de las exportaciones, que crecieron a mayor velocidad que las importaciones del año pasado. El año 2012, Ecuador importó 24.041,53 millones de dólares, un 4,5% más que en el 2011. En cambio sus exportaciones cifraron USD 23.898,73 millones, un 7,1% más que en el año pasado (Andes Info). Sobre el tema de la balanza comercial, se observa:

“Ecuador es un país que se ha enfocado principalmente a la exportación de materias primas y a la importación de bienes elaborados; su balanza comercial depende en gran medida de las exportaciones de petróleo. El 75% del comercio Exterior ecuatoriano se moviliza vía marítima, es decir las importaciones y exportaciones del país dependen en gran medida de este sector. El Puerto de Guayaquil es el más importante del país pues registra el mayor movimiento de carga entre los puertos estatales y privados.” (BENITES DOMÍNGUEZ, p. 13).

En cuanto al mercado portuario se puede determinar que la entrega de concesiones portuarias, construcción de infraestructura y eliminación de trabas para los trámites aduaneros permitieron mayor agilidad al sector de la transportación marítima ecuatoriana, en la última década.

Sin embargo, el hecho relevante razón por la cual se experimentó un auge en este sector radica en la eliminación de la Ley de Reserva de Carga en el año 2006.

Esta norma permitió el libre mercado para el ingreso de flotas de bandera extranjera que deseaban operar en el país. Sin embargo la medida sacó de competencia a Transportes Marítimos Ecuatorianos (Transnave), la cual tenía preferencia para la exportación de productos ecuatorianos.

Esta norma no afectó a la Flota Petrolera Ecuatoriana (Flopec) que se mantiene estratégicamente para la transportación de crudo.

La carga de comercio internacional llega a las autoridades portuarias (AP) de Guayaquil (Guayas), Esmeraldas, Puerto Bolívar (El Oro), Manta (Manabí) y otros puertos privados en Guayas.

Al segmento de comercio Exterior, se suma el transporte marítimo y fluvial interno llamado de cabotaje, compuesto por buques pequeños y medianos para la carga de productos diversos, pesca, tanqueros de agua, hidrocarburos, químicos, de investigación, entre otros.

Los cambios en el sector de la transportación marítima se acentúan con la participación más activa del Régimen como ente regulador. Según información del Dirnea, el Decreto Ejecutivo 1111 del 2008, publicado en el Registro Oficial 358, del 12 de junio del 2008, se cambian las competencias que correspondían a la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos (Digmer) y se creó la subsecretaría de Puertos, entidad adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y la Dirnea. La primera, es el organismo rector de los puertos y del transporte marítimo. La segunda se encarga de lo relacionado a la seguridad de la navegación, abanderamiento y derechos de país ribereño.

Según el anuario presentado por MTO entre los principales productos que el país exporta por la transportación marítima de comercio Exterior están: camarones, langostino, cereales, leguminosas, conservas, harina de pescado, atún, mangos, madera y balsa, pescado congelado, piñas, plátanos, sandías y sardinas. Esto, dice el análisis, confirma que la economía del país depende de productos primarios o semi-elaborados, en este análisis no se consideró al petróleo. En cuanto a las importaciones, entre los ítems con mayor relevancia figuran: abonos y fertilizantes, aceites vegetales e hidrocarburos, algodón, automóviles y chasis, cemento y material de construcción, hierro acero y otros metales, maíz, material para petrolera, papel y sus derivados, vehículos, plásticos y sus productos, productos químicos, soda, soya, entre otros.

Como resultado del proceso de modernización de la transportación marítima, se han alcanzado niveles operacionales y administrativos acordes a parámetros tecnológicos de punta, los que

permitieron ofrecer servicios portuarios en beneficio de los usuarios mediante la concesión de los mismos a la empresa privada que se traduce en un mayor ritmo de eficiencia operacional, es decir, en un menor tiempo de estadía de las naves en muelle, mayor número de naves arribadas y mayor número de contenedores movilizados.

Existen otros avances como la simplificación de los trámites administrativos que se consiguió mediante la autoliquidación de los servicios portuarios por parte de las agencias navieras. La situación repercutió en la cómoda recaudación a través de la banca privada.

Por otra parte, respecto a la competencia de los puertos estatales con los privados, se observa que “existe un factor de rivalidad entre puertos debido a cuestiones de ubicación geográfica, tipo de servicios proporcionados, número de compañías con capacidad de operación, así como las tarifas cobradas” (BENITES DOMÍNGUEZ, p. 9). Para comprender la dinámica del sector portuario en el mundo entero, se debe recordar que “la actividad portuaria mundial ha experimentado un notable crecimiento, explicado por el desarrollo económico, los flujos de intercambio comercial y la globalización. Según el análisis realizado por Drewry Shipping Consultants, el tráfico de contenedores seguirá creciendo como consecuencia del crecimiento de la economía mundial, a un ritmo del 9%; otra tendencia es la del ‘gigantismo’ en los buques y que se manifiesta en una mayor capacidad de los mismos” (BENITES DOMÍNGUEZ, p. 9).

En Ecuador la competencia se vuelve regla en los puertos, es tal así que cuando Contecon (International Container Terminal de Filipinas), cumplió más de tres meses a cargo por concesión del Puerto de Guayaquil, sus operadores portuarios expresaron su disgusto por la competencia desleal que imponían los 17 puertos privados existentes.

El reclamo según operadores portuarios se sustenta en la ampliación de beneficios y permisos de operación que la Dirección General de Marina Mercante (Digmer) otorgó a estas entidades privadas, como Trinipuerto, Bananapuerto, Fertisa, Terminal Portuaria de Guayaquil y a otros.

b) Entorno Político

Una característica importante del país era su inestabilidad y precariedad en términos políticos.

Los avances en materia de reforma institucional han resultado cada vez más importantes, en comparación con el resto de la región andina, donde la reforma política y del sistema judicial, así como el avance de la descentralización y de las libertades económicas si han avanzado como se debía. Estas repercuten afirmativamente en el diseño de políticas de apertura económica e inversión, lo que al final redundaba en la buena productividad del país.

Una de las medidas tomadas por el Gobierno, han sido las regulaciones al comercio Exterior en cuanto a la implementación de salvaguardias, fuertes aranceles, estas medidas afectaron el flujo de carga dentro de los países de la Comunidad Andina (CAN) como a Colombia y Norteamérica. Sin embargo, con esto se incentivó a la producción nacional y hacer el mercado nacional más competitivo.

Como se mencionó en el apartado anterior sobre la Ley de Reserva de carga que es el dispositivo legal mediante el cual los países obligan a que la totalidad o un porcentaje de las cargas de importación o exportación, que genera su comercio Exterior sean movilizadas por armadores nacionales en buques de bandera nacional.

La misma ley establece que la carga puede ser transportada en buques fletados y por armadores extranjeros, que en virtud de convenios de transporte o acuerdos similares sean calificados como navieras asociadas a las empresas nacionales.

En el Ecuador se promulgó la Ley de Reserva de Carga en 1970 y se fundamentó en el estímulo de desarrollar las marinas mercantes nacionales, asegurando la participación de los armadores ecuatorianos en el transporte generado por el comercio Exterior del país. Al amparo de esta ley nació Transportes Navieros Ecuatorianos (Transnave) el 24 de septiembre de 1971, y dos años más tarde la Flota Petrolera Ecuatoriana (Flopec), instituciones pertenecientes a la Armada Nacional. Sin embargo esta ley se eliminó en el 2006 y permitió el libre mercado para el ingreso de flotas de bandera extranjera que deseaban operar en el país.

c) El Sector Industrial

La transportación para el comercio Exterior y logística interna se apoyan en las terminales de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, Esmeraldas, Manta, Puerto Bolívar y otros 20 terminales privados como Bananapuerto, Trinipuerto, entre otros.

El boletín de la Autoridad Portuaria del Ecuador presenta la siguiente información general respecto a las importaciones vía puerto marítimo: “...en el Puerto de Guayaquil la carga general se incrementó un 20,72%, la carga contenerizada experimentó un aumento del 2,84%, la carga sólida sufrió un comportamiento decreciente del 18,71% y finalmente la carga líquida sufrió un ascenso del 23,47%...” (Autoridad Portuaria del Ecuador, p. 6).

Asimismo, vemos que “en la actualidad el sector portuario del país se mantiene en constante competencia con puertos del sector privado; esta competencia se da vía costos, eficiencia operativa, localización geográfica y términos de negociación con sus clientes, empresas prestadoras de servicios en el puerto y usuarios. El incremento en el volumen de las operaciones de comercio Exterior ha aumentado la demanda de buques tanto del sector exportador como importador, también ha obligado a la modernización portuaria” (BENITES DOMÍNGUEZ, p. 20). La modernización portuaria a la que alude la autora tiene que ver sobre todo con la remodelación y en algunos casos la ampliación de las instalaciones, pero no con un cambio de mentalidad que permita desarrollar servicios altamente competitivos. Sin embargo, “las operaciones de la industria portuaria están estrechamente relacionadas con el nivel de exportaciones e importaciones que se dan a nivel de país, considerando que es el volumen de carga que muevan los importadores y exportadores la fuente de generación de ingresos para los prestadores de servicios de remolque de embarcaciones marítimas y manejo de la carga” (BENITES DOMÍNGUEZ, p. 20).

Este desarrollo en el flujo comercial tiene su asidero en la apertura del mercado para las firmas con bandera extranjera, aumento de la infraestructura portuaria y agilización de los trámites aduaneros.

En el sector de la transportación marítima, para el comercio Exterior, participan unas 40 navieras externas de EE.UU., Panamá, Alemania, Liberia, etc.

En el Ecuador el segmento de la industria portuaria lo forman navieras extranjeras, consolidadoras de carga locales, agentes de carga, agentes aduaneros, etc. y que según la Cámara Marítima del Ecuador (CAMAE), estas firmas generan 5.000 empleos directos.

El Resumen Estadístico de las Autoridades Portuarias y Terminales Petroleros del MTOP muestra que en el puerto de Guayaquil se registró el 72% de las importaciones y 63% de exportaciones.

2.1.2. Estrategia Territorial Nacional

Las nuevas disposiciones constitucionales recuperan y fortalecen el rol de planificación del Estado y el territorio. El ejercicio de los derechos del Buen Vivir es el eje primordial de la acción estatal y se define a la planificación y la política pública como instrumentos que garantizan su cumplimiento a favor de toda la población. El Plan Nacional para el Buen Vivir 2009-2013, “se fundamenta en este mandato constitucional, enfatiza la perspectiva de propiciar una nueva relación entre el ser humano con la naturaleza y su entorno de vida, en donde el territorio cobra especial relevancia” (SENPLADES).

Toda vez que asistimos al cambio de paradigma de desarrollo económico por el del Buen Vivir, constitucionalmente establecido con el principio andino Sumak Kawsay, vemos que se supera la visión del estado positivista, para dar paso al neo constitucionalismo materializado en el paradigma del Buen Vivir.

El documento de SENPLADES, Plan Nacional Para el Buen Vivir, especifica al respecto: “El concepto dominante de ‘desarrollo’ ha entrado en una profunda crisis, no solamente por la perspectiva colonialista desde donde se construyó, sino además por los resultados que ha generado en el mundo. La presente crisis global de múltiples dimensiones demuestra la imposibilidad de

mantener la ruta actual: extractivista y devastadora para el sur, con desiguales relaciones de poder y comercio entre norte y sur, y cuyos patrones de consumo ilimitado llevarán al planeta entero al colapso al no poder asegurar su capacidad de regeneración. Es imprescindible, entonces, impulsar nuevos modos de producir, consumir, organizar la vida y convivir” (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, p. 17). Para lograrlo, se establecieron los siguientes principios (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, pp. 19-23):

- Hacia la unidad en la diversidad.
- Hacia un ser humano que desea vivir en sociedad.
- Hacia la igualdad, la integración y la cohesión social.
- Hacia el cumplimiento de derechos universales y la potenciación de las capacidades humanas.
- Hacia una relación armónica con la naturaleza.
- Hacia una convivencia solidaria, fraterna y cooperativa.
- Hacia un trabajo y un ocio liberadores.
- Hacia la reconstrucción de lo público.
- Hacia una democracia representativa, participativa y deliberativa.
- Hacia un Estado democrático, pluralista y laico.

Estos principios, enunciados por el Gobierno Nacional en el documento citado, corresponden al régimen del Buen Vivir, establecido en la Nueva Constitución de la República del Ecuador, Título VII, Régimen del Buen Vivir (artículos 340 a 415). Establecido en dicho régimen y las secciones que lo conforman, el Régimen de Buen Vivir redefine varias normas nacionales vigentes, porque el siguiente paso es la reforma total o parcial de los diferentes cuerpos legales relacionados a la educación, la salud, vivienda, seguridad social, transporte y otros, evidenciándose la necesidad de

normar estos cambios en base a la nueva Constitución y los principios del Buen Vivir de los cuales algunos ya se han generado.

Se puede afirmar que su aplicación generará no poca polémica, que habrá resistencia en algunos sectores, pero gran parte de los mismos serán aplicados, así como vino desempeñándose la actual gestión gubernamental. Si bien los postulados del Sumak Kawsay pueden ser juzgados como mera lírica, como pura retórica, debe destacarse también los cambios que propugna, y que la actual gestión gubernamental en sus diferentes niveles, debe materializar, en coordinación y consenso con la ciudadanía.

Los objetivos que contiene el Plan Nacional para el Buen Vivir Ecuatoriano 2009-2013 son los siguientes:

1. Auspiciar la igualdad, cohesión e integración social y territorial en la diversidad.
2. Mejorar las capacidades y potencialidades de la ciudadanía
3. Mejorar la calidad de vida de la población
4. Garantizar los derechos de la naturaleza y promover un ambiente sano y sustentable
5. Garantizar la soberanía y la paz, e impulsar la inserción estratégica en el mundo y la integración Latinoamericana
6. Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas
7. Construir y fortalecer espacios públicos, interculturales y de encuentro común
8. Afirmar y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad
9. Garantizar la vigencia de los derechos y la justicia

10. Garantizar el acceso a la participación pública y política
11. Establecer un sistema económico social, solidario y sostenible
12. Construir un Estado democrático para el Buen Vivir

En este contexto, la Estrategia Territorial Nacional está concebida como el conjunto de criterios y lineamientos que articulan las políticas públicas a las condiciones y características propias del territorio, que constituyen referentes importantes para la formulación e implementación de políticas sectoriales y territoriales, en concordancia con los objetivos y metas definidas en el Plan y es, adicionalmente, un instrumento de coordinación entre niveles de gobierno que debe ser complementado con procesos de planificación específicos en cada territorio.

El territorio es un sistema complejo y dinámico que se transforma continuamente.

Desde esta perspectiva, este instrumento debe ser flexible para incorporar de manera permanente y democrática las visiones y los aportes que provienen de actores institucionales y ciudadanos que inciden en él. En otras palabras, la Estrategia Territorial Nacional que se incorpora como elemento innovador del Plan Nacional para el Buen Vivir 2009- 2013, debe convalidarse y enriquecerse a partir de los procesos participativos de planificación y de ordenamiento territorial, impulsados desde los gobiernos autónomos descentralizados, así como desde lineamientos sectoriales específicos.

2.1.3. Manta -Manaos, Proyecto de Desarrollo Vial, Turístico, Productivo, Comercial y Cultural

Eje Multimodal Manta – Manaos

Este eje consiste en el mejoramiento de la red vial ecuatoriana desde los principales puertos marítimos en costa del Océano Pacífico: Puerto de Esmeraldas (Provincia de Esmeraldas) y Puerto de Manta (Provincia de Manabí) hacia la ciudad de Francisco de Orellana - Coca (Provincia de Orellana), donde se prevé la construcción de un puerto fluvial de transferencia, para ingresar al Río Napo, y a través de éste, al Río Amazonas (IIRSA).

Incluye la construcción de un aeropuerto internacional de transferencia de carga: el Aeropuerto de Tena (Provincia de Napo) y en Nuevo Rocafuerte (Provincia de Orellana) se tiene previsto la construcción de un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) con el Perú.

Manta – Manaus es considerada como una vía alternativa al Canal de Panamá para las embarcaciones que utilizan sus instalaciones para cruzar del Océano Atlántico al Océano Pacífico, en un tiempo de espera promedio de 45 días. El Eje Manta - Manaus podría ofrecer a las embarcaciones tiempos de hasta 15 días (Autoridad Portuaria de Manta).

El proyecto de desarrollo de tráfico internacional entre el Puerto de Manta – Ecuador y Manaus – Brasil, es considerado un proyecto de comunicación terrestre-fluvial, identificado como el “Corredor Interoceánico”, que enlaza a varias provincias de la Costa y de la Región Interandina central.

El Puerto de Manta en Ecuador se desempeñará como puerto de tránsito entre los puertos de Asia y Manaus en el Brasil, dándole una oportunidad a ese país de salir al Océano Pacífico.

Este importante proyecto empezó a tomar fuerza el 14 de enero del 2002 cuando fueron llevados, en primera instancia y vía terrestre, 13 contenedores de Manta hasta Puerto Orellana y luego, vía fluvial, hasta el Puerto de Manaus en el Brasil.

El objetivo del Proyecto Manta – Manaus es afianzar la ruta interoceánica Asia-Pacífico Andino-Brasil; es decir, traer carga de Asia a Manta, llevarla vía terrestre a Orellana y finalmente por los afluentes del Amazonas llevar la mercancía a Manaus, Brasil.

Las ventajas y beneficios que ofrece este proyecto para la transportación de carga son incalculables en lo relacionado con tiempo y dinero; a saber:

- Del Puerto de Manta a Puerto Providencia, vía terrestre, se necesita para llegar sólo 48 horas, tiempo en el cual se cubre la ruta de 800 kilómetros de longitud.

- De Puerto Providencia a Manaus en el Brasil, vía fluvial, se necesitan solo 13 días.

Estos factores son determinantes para que la ruta esté en la mira de los empresarios multinacionales que han considerado la utilización de este cordón vial. Los protagonistas, en su mayoría miembros que integran el Grupo G-8.

Tiempo y beneficios presentados se contraponen con los 45 días que tiene que recorrer las embarcaciones cargueras que van a Brasil, ya que deben navegar por el Océano Pacífico, cruzar el Canal de Panamá y rodear el norte de América del Sur.

Sin duda que este corredor vial (Puerto de Manta a Puerto Providencia) fortalecerá y promoverá el florecimiento de numerosas poblaciones marginadas del progreso, ya que esta arteria servirá para la circulación de un torrente de productos y servicios originados en los centros de desarrollo de la región y los que lleguen de ultramar por ambos océanos:

El Puerto de Manta, y su ubicación estratégica en el centro de la costa ecuatoriana, facilitan la comunicación rápida con todas las ciudades y regiones situadas a lo largo del corredor formado por la línea equinoccial y el paralelo 1 del territorio nacional.

Los beneficios de esta integración permitirán la creación de nuevas actividades de comercio, tanto nacional como internacional.

2.1.3.1. La Zona Franca de Manaus

Una zona franca es el “Territorio delimitado de un país donde se goza de algunos beneficios tributarios, como la exención del pago de derechos de importación de mercancías, de algunos impuestos o la regulación de estos” (Wikipedia). Existen muchas zonas francas situadas en puntos estratégicos de diversas regiones de América Latina.

Manaos- capital del Estado Amazonas- Brasil es la sede de la Zona Franca de Manaos: modelo de desarrollo económico regional fundamentado en una política tributaria de incentivos fiscales (Wikipedia).

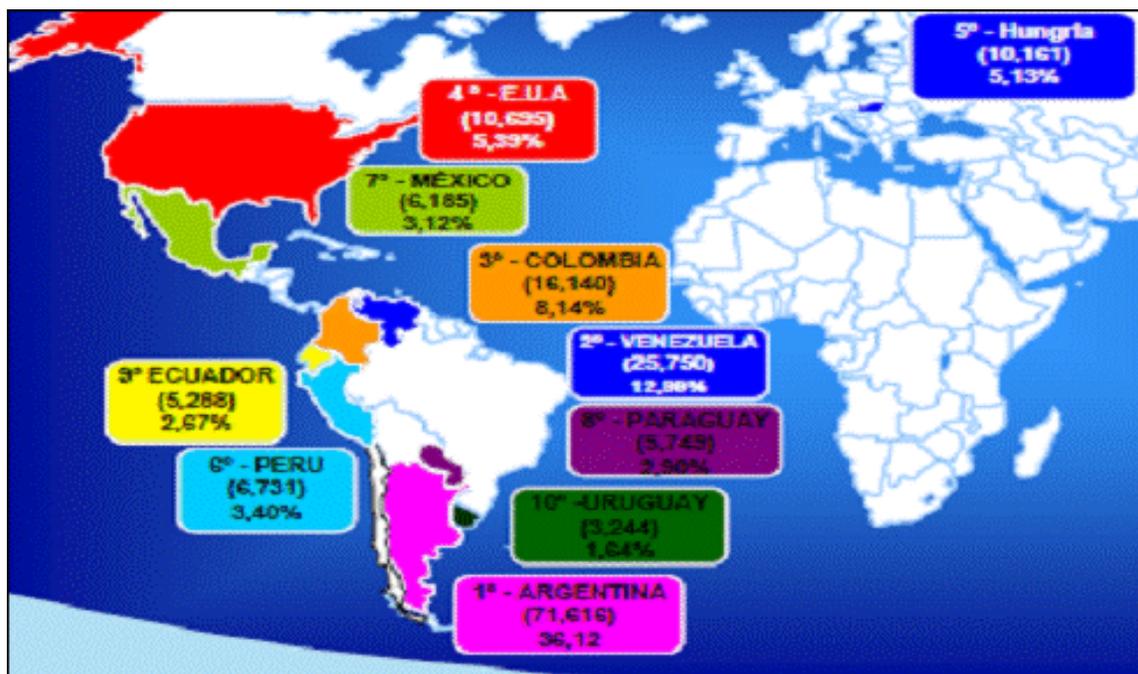
Con la implantación de la zona Franca de Manaus, la Amazonía occidental se volvió mundialmente conocida por el padrón de calidad de los productos fabricados en el polo industrial de Manaus, base de sustentación del modelo Zona Franca de Manaus, que abriga también un distrito agropecuario y un polo comercial.

Es necesario reconocer la importancia del Polo Industrial de Manaus (PIM) en la economía de la región, pues este importante parque fabril de América Latina abriga más de 400 empresas con elevados índices de innovación tecnológica, competitividad y productividad, muchas de las cuales se encuentran certificadas con las Normas ISO 9000, 14000 y BSI¹ 18000, y gozan de múltiples ventajas y beneficios tributarios.

Además de lo mencionado anteriormente es importante resaltar que la Zona Franca de Manaus, presenta una posición geográfica estratégica desde el punto de vista de mercados mundiales, teniendo en cuenta su posición central con relación a los bloques económicos - Comunidad Andina, CARICOM, MERCOSUR y NAFTA- lo que presenta una diferencia competitiva importante para las exportaciones.

¹ British Standard Institution- organismo colaborador de ISO y proveedor de estas normas

Figura N° 1. Polo industrial de Manaus



Fuente: Ministerio de Industria y Comercio Exterior del Brasil - Flavia Barboza Grosso - SUFRAMA -2009.

2.1.3.2. Corredor Interoceánico

El concepto de corredor interoceánico es esencialmente dinámico (Castro Contreras). No comprende un camino, sino un sistema integrado de medios de transporte, que implica una:

- ✓ Red vial,
- ✓ Fluvial,
- ✓ Aérea y marítima que permite por ejemplo la conexión del Atlántico con el Pacífico.

Al diseñarse y ejecutarse los corredores bioceánicos se abren nuevas oportunidades de inversión y comercio, tanto para los Estados nacionales como para los provinciales, pactos regionales y para la actividad privada.

2.1.3.3. Corredores bioceánicos

Los corredores bioceánicos son rutas internacionales que unen determinadas regiones y centros urbanos con distintos terminales portuarios ubicados tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico. El objetivo de estas vías es servir como instrumento «físico-territorial» que agilizaría el comercio de los países del Cono Sur (Mercosur y Chile).

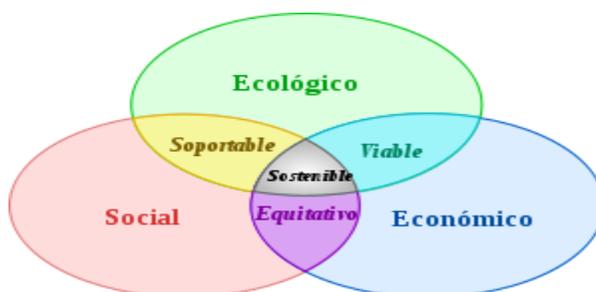
Un corredor bioceánico es la interconexión por vía acuática natural o artificial entre los océanos mencionados, como son el Estrecho de Magallanes y el Canal de Panamá.

El concepto de corredor bioceánico surgió en 1992 con el proyecto de crear el «Corredor bioceánico de Capricornio» entre los puertos de Santos (Brasil) y Antofagasta (Chile).

La importancia de estas rutas estriba en que el Cono Sur necesita colocar su producción exportable en el mercado mundial, teniendo como objetivo principal los mercados del Asia-Pacífico. Esto provocaría un incremento en el comercio, incentivando la producción exportable en las áreas de influencia de los corredores.

1.2.4. DESARROLLO SUSTENTABLE

Figura N° 2. Esquema de los tres pilares del desarrollo sostenible



Fuente: Comisión del Desarrollo y Medio Ambiente citado en Ramírez et al, 2004: 55). (Comisión Brundtland):
Nuestro Futuro Común

Definición y Alcance del Desarrollo Sustentable

La definición de Desarrollo Sostenible se ha ido ajustando a través de un proceso gradual de aproximaciones y acuerdos. Sin embargo, a pesar de los notables avances de reflexión y análisis, se considera que todavía subsisten las generalidades por encima de los criterios prácticos que faciliten su aplicación y evaluación.

La definición generalizada señala que *el Desarrollo Sostenible constituye un proceso que pretende la satisfacción de las necesidades actuales permanentemente, sin comprometer la satisfacción de las necesidades futuras de las actuales generaciones y de las que vendrán, es decir, que no agota ni desperdicia los recursos naturales y no lesiona innecesariamente al ambiente ni a los seres humanos* (Wikipedia).

El Desarrollo Sustentable debe estar encaminado a lograr, al mismo tiempo, el crecimiento económico, la equidad y progreso social, el uso racional de los recursos naturales y la conservación del ambiente, en un marco de gobernabilidad política, con el objetivo de lograr mejores condiciones de vida para toda la población.

Para ello, el sistema político deberá promover la efectiva participación de todos los actores sociales en la toma de decisiones; el sistema económico deberá impulsar la generación de excedentes en

forma segura y sostenida, garantizar una justa distribución de beneficios y considerar al medio natural y a los recursos naturales como bienes económicos, a fin de evitar su deterioro y uso irracional; el sistema productivo deberá respetar la base ecológica; el sistema tecnológico deberá desarrollar y aplicar soluciones limpias; el sistema de comercio deberá tomar en consideración los atributos ambientales de los productos y servicios, así como establecer una estructura de importaciones ambientalmente limpia; el sistema administrativo deberá tener eficiencia y modernidad; y, el sistema cultural deberá respetar la diversidad y heterogeneidad. Los principios más importantes que establece la **DECLARACION DE RÍO SOBRE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO**, para caminar por el sendero hacia el *Desarrollo Sostenible* son:

- El ser humano debe estar en el centro de las preocupaciones.
- La protección ambiental debe constituir parte integral del proceso.
- Todos los Estados y pueblos deben cooperar en la tarea de erradicar la pobreza como exigencia indispensable del Desarrollo Sostenible.
- Se debe dar especial prioridad a la situación y necesidades de los países menos desarrollados y más vulnerables desde el punto de vista ambiental;
- Es necesaria la solidaridad mundial para conservar, proteger y restablecer la salud y la integridad del ecosistema de la Tierra;
- Las responsabilidades de los Estados sobre la degradación del medio ambiente mundial, si bien deben ser comunes, deben ser diferenciadas, en la medida que han contribuido a dicha degradación;
- Los Estados deben renunciar y eliminar patrones insostenibles de producción y consumo y promover políticas demográficas adecuadas.
- El mejor modo de tratar las cuestiones ambientales es con la participación de todos los ciudadanos interesados, en el nivel que corresponda.

- Los Estados deben cooperar para promover un sistema económico internacionalmente participativo y abierto, evitando que las medidas de política comercial con fines ambientales se constituyan en medios de discriminación arbitraria o en restricción velada del comercio internacional.
- Para la protección del ambiente, los métodos preventivos deben ser ampliamente aplicados, utilizando la Evaluación del Impacto Ambiental como instrumento nacional de política.
- La paz, el desarrollo y la protección ambiental son interdependientes e indivisibles.

2.1.4. Mercados mundiales

El **mercado mundial o global** es un sistema de relaciones económicas, mercantiles y financieras, entre estados enlazados por la división internacional del trabajo. Con el concepto de la división internacional del trabajo está íntimamente relacionado el concepto de cooperación internacional, la base de una administración eficiente de los factores de producción.

El crecimiento colosal de los medios de transporte -transatlánticos, ferrocarriles, telégrafos eléctricos, el canal de Suez- han dado lugar por vez primera a un mercado verdaderamente mundial.

F. Engels

El documento “La economía global en 2011: ¿cielos despejados o turbulencias a la vista?”, aunque aporta datos demasiado generales o incluso incompletos en algunos casos, permite de todas formas centrar la atención en lo que a América Latina respecta, donde las economías más fuertes (Brasil, Chile y Argentina, para el caso sudamericano, y aunque no la menciona, la economía mexicana para el contexto más general), marcarán el ritmo que deben seguir las naciones que les siguen el paso, como el caso ecuatoriano, que, en la visión crítica de la publicación, tiene entre sus principales

problemas el modelo que intenta reproducir, señalando concretamente a Venezuela como un mal referente al que nuestro país, además de Bolivia, decide imitar.

El asunto, en todo caso, no pasa por el viejo discurso de la dependencia y la soberanía nacional, sino por reconocer la dependencia mutua que se da entre todas las economías, y eso lo podemos ver de forma más clara estos días, después del terremoto y el tsunami en Japón, que aunque no forma parte del análisis en el texto consultado, muestra de manera más clara la repercusión de cualquier evento en la economía global. Concretamente, dada la situación de emergencia que vive el país asiático, se redujo la demanda de petróleo, lo cual en última instancia determina la baja del precio del barril de esa materia prima, lo cual afecta, en último término, a los países productores (Wharton).

Otro tema expuesto por el estudio es el exceso de liquidez en determinadas economías, como la china, lo que deriva en la contracción del consumo y el crédito, que son actividades fundamentales para posibilitar la circulación del dinero, y con ello la posibilidad de que lo producido sea consumido, cerrándose el circuito económico típico.

A las preocupaciones existentes y comentadas en el documento consultado, se añade el tema de la corrupción, que en una gran economía como la India suponen un enorme escollo para asegurar el crecimiento, al producirse incertidumbre en los inversores. Tomando en cuenta la diversidad de factores que contribuyen el crecimiento de una economía, se resta la atención a la existencia de recursos naturales en una región para asegurar el desarrollo de las sociedades humanas que la habitan. Eso demuestra sobradamente la experiencia, y el propio documento consultado presenta el caso emblemático de Qatar, que, en forma similar al Japón de las décadas anteriores, emergió como economía con recursos naturales muy limitados (a excepción del petróleo y el gas, desde luego), que de todas formas, con una política económica de alta disciplina para el gobierno y la sociedad, posibilitaron su diversificación hacia otras áreas, que la consolidaron como una de las economías más saludables del planeta.

Centrando la atención en el caso del Ecuador, y apelando para ello a fuentes alternas al documento consultado, vemos que la revista América Economía – Ecuador, en su número correspondiente al

mes de agosto de 2010, presenta el ranking de las 500 empresas más grandes de América Latina durante la gestión anterior, con el siguiente cuadro de resumen:

Tabla N° 2. Ránking de las 500 empresas más grandes de América Latina, 2012, por país, número y ventas totales en millones de dólares

| RK 2011 | PAÍS | NÚMERO DE EMPRESAS | | | | | | | | VENTAS TOTALES (US\$ MILLONES) | | | | | | VAR% 11/10 | PARTIC %2011 | |
|------------|-----------------|--------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|--------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-----------------|-----|
| | | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | | | |
| 1 | BRASIL | 204 | 207 | 211 | 212 | 226 | 223 | 215 | 534.077,5 | 610.088,2 | 825.018,2 | 746.786,7 | 956.790,2 | 1.162.356,3 | 1.165.978,6 | 0,3 | 47,4 | |
| 2 | MÉXICO | 138 | 111 | 134 | 126 | 119 | 117 | 110 | 490.811,1 | 532.016,3 | 645.721,6 | 588.245,5 | 580.695,4 | 600.552,6 | 598.752,7 | -0,3 | 24,4 | |
| 3 | CHILE | 54 | 63 | 55 | 60 | 55 | 65 | 73 | 103.043,9 | 137.953,1 | 158.345,4 | 164.322,2 | 152.323,9 | 211.358,9 | 253.394,4 | 19,9 | 10,3 | |
| 4 | ARGENTINA | 36 | 41 | 36 | 35 | 33 | 32 | 30 | 65.585,2 | 88.240,6 | 107.736,8 | 117.493,5 | 105.376,7 | 113.654,2 | 124.793,6 | 9,8 | 5,1 | |
| 5 | VENEZUELA | 11 | 12 | 7 | 7 | 6 | 3 | 3 | 98.294,2 | 118.360,8 | 109.557,5 | 147.586,6 | 85.001,7 | 101.218,6 | 132.027,2 | 30,4 | 5,4 | |
| 6 | COLOMBIA | 30 | 35 | 31 | 28 | 30 | 26 | 28 | 36.037,8 | 46.945,5 | 58.597,4 | 59.484,0 | 65.998,8 | 74.797,4 | 97.268,4 | 30,0 | 4,0 | |
| 7 | PERÚ | 12 | 18 | 15 | 21 | 19 | 22 | 30 | 16.368,3 | 26.085,2 | 29.091,7 | 32.300,0 | 29.782,7 | 40.320,3 | 57.315,6 | 42,2 | 2,3 | |
| 8 | ECUADOR | 5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 8.210,6 | 8.684,0 | 9.444,4 | 13.182,6 | 10.525,2 | 12.057,7 | 3.091,3 | -74,4 | 0,1 | |
| 9 | COSTA RICA | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 6.072,0 | 4.640,4 | 5.594,2 | 6.180,8 | 6.624,3 | 7.051,9 | 7.450,2 | 5,6 | 0,3 | |
| 10 | BOLIVIA | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 4.000,0 | 4.400,0 | 5.102,0 | 16,0 | 0,2 |
| 11 | URUGUAY | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2.188,3 | 2.230,7 | 2.933,0 | 2.725,9 | 3.295,8 | 3.851,9 | 4.733,4 | 22,9 | 0,2 | |
| 12 | BRASIL/PARAGUAY | - | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 3.450,5 | 3.652,1 | 5,8 | 0,1 | |
| 13 | PANAMÁ | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1.817,7 | 2.294,0 | 2.756,5 | 3.273,9 | 3.253,4 | 3.423,2 | 4.191,6 | 22,4 | 0,2 | |
| 14 | EL SALVADOR | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | 791,7 | 928,3 | 938,0 | 940,0 | 940,0 | - | - | - | - | |
| 15 | GUATEMALA | 1 | 2 | - | - | - | - | - | 1.100,0 | 3.151,0 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | TOTAL | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 1.364.398,2 | 1.581.618,0 | 1.955.734,7 | 1.882.521,8 | 2.004.608,2 | 2.338.493,4 | 2.457.750,9 | 5,1 | 100,0 | |

Fuente: http://rankings.americaeconomia.com/2012/las-500-empresas-mas-grandes-de-america-latina/preparados_para_la_w.php

Si se observa detenidamente el anterior cuadro, se verá que el número de empresas con las que Ecuador participa en este ranking bajó de 5 que tenía el año 2005 a sólo 3 en los siguientes años, y a 2012, ya sólo estaban 2. En el caso ecuatoriano, la primera empresa de este país en el ranking es la petrolera estatal Petroecuador, mientras que la Corporación “La Favorita”, que administra las cadenas comerciales de Supermaxi e Hipermaxi, ocupa el puesto 365, debiendo destacarse que el período anterior ocupó el puesto 346, habiendo descendido casi 20 puestos (América Economía). En cuanto a las ventas, tenemos que éstas tuvieron un comportamiento positivo durante la gestión 2009 en relación a 2008 (6,3% más) y una variación porcentual de las utilidades netas también positiva (13,6%) (América Economía). Su participación en el ranking refleja un crecimiento moderado frente a, por ejemplo, América Móvil de México, que ocupa el puesto 6 durante dos

gestiones consecutivas, habiendo tenido ventas por más de 30 mil millones de dólares durante 2009 y una utilidad neta más de 5 mil millones, y variaciones porcentuales positivas de 20,9% en ventas y de 35,5% en utilidades netas en relación a la gestión previa (América Economía).

El empresariado ecuatoriano está en un contexto cada vez más competitivo, y la preparación de los más altos directivos frente a las oportunidades que se presentan posibilitarían un mayor flujo de capital monetario hacia el país, sea por inversión directa o indirecta, así como la generación de importantes contingentes de empleo.

El contexto general del mundo entero oscila entre el escenario pesimista de economías afectadas por la recesión, la inflación y los fenómenos naturales que derivan en catástrofes humanitarias, pero en todo caso, al tratarse de economías interrelacionadas en un mundo que achica cada vez más sus distancias, exige del empresariado y del propio gobierno medidas más claras y oportunas para responder ante la situación que se vive. Economías más avanzadas en la región, como Brasil, Argentina (con los reparos del caso) y Chile, deben ser tomadas como modelos a seguir, y ampliar más la visión del modelo único venezolano que se intenta implantar, cuando la población de dicho país se encuentra cuestionando los logros que no llegaron a todos los sectores, y que en todo caso repercutieron negativamente en el desarrollo del país en su conjunto.

2.1.5. Estrategias de los negocios internacionales

Las empresas suelen usar uno de los dos tipos básicos de estrategias internacionales, o ambos: la estrategia internacional de los negocios y la estrategia corporativa internacional. En el ámbito de los negocios, las empresas aplican estrategias genéricas del liderazgo en costos, la diferenciación, el liderazgo en costos enfocado a un sector, la diferenciación enfocada a un sector o la del liderazgo en costos y la diferenciación integrados. “Las estrategias internacionales corporativas son tres: la multinacional, la global o la transnacional (una combinación de multinacional y global). Para lograr una ventaja competitiva, cada estrategia debe integrar una habilidad central, basándose en recursos y habilidades difíciles de copiar. Cuando las empresas emplean una estrategia de negocios y una estrategia corporativa, buscan crear valor” (Mi Tecnológico).

La expansión en el Exterior no debe hacerse de una manera desordenada y caótica.

Internacionalizarse supone un incremento de riesgos, de costes e incertidumbres. Actuaremos en mercados distintos a los nuestros que presentan diferencias culturales, en el desarrollo de los canales de distribución, en la manera de hacer negocios, etc.

Por todo esto es factible trazar un plan. La elaboración de una planificación estratégica internacional es muy importante en las organizaciones que están en crecimiento. Ahora bien, hay elementos que tendremos que tener en cuenta a la hora de elaborar un plan estratégico internacional para nuestra empresa, estos son:

1. El plan estratégico: La internacionalización requiere un esfuerzo económico importante y, por lo tanto, cuantas menos cosas se deje en el aire mejor. Investigar el mercado para conocerlo en profundidad y después trazar un plan estratégico. Marcar unos objetivos, hacerle un seguimiento y evaluar su cumplimiento. De este modo se podrá identificar los riesgos con los que se puede encontrar y tener pensados los mecanismos con los que mermarlos.

2. La forma de entrada: Quizás una de las decisiones más importantes a la que nos tenemos que enfrentar en la salida al Exterior es decidir el modo en el que vamos a llegar a un mercado. Es decir, la forma de entrada. Esta elección va a depender de múltiples factores, que van desde la naturaleza de nuestros bienes o servicios hasta las características del propio mercado y la legislación existente. Investigar a fondo el mercado, analizar cómo está implantada la competencia y toma decisiones.

3. Estrategias de financiación: Otro pilar fundamental de la estrategia de internacionalización es todo lo referente a la financiación. Podemos trazar un plan de marketing muy efectivo y elegir al mejor distribuidor en un país dado... pero ¿cómo lo vamos a financiar? El primer paso en la elaboración de una estrategia de financiación es el análisis interno: ver con qué recursos contamos y después decidir los pasos a dar.

4. Dirigir en la distancia: Y finalmente, una vez implantados en otros mercados, tendremos que ver cómo nos vamos a reorganizar. Una consecuencia de la internacionalización será el crecimiento de

nuestra organización, que de alguna manera habrá que estructurar. Por otra parte, hace falta establecer al mismo tiempo mecanismos de control e interrelación entre la matriz y las filiales, así como un perfecto conocimiento y evaluación del plan estratégico.

2.2 Antecedentes históricos y coyuntura política actual

“En 1743, ya se vislumbraba la posibilidad de explorar una vía terrestre y fluvial que conduzca directamente hacia el Atlántico, uniendo las colonias españolas del lado del Pacífico con España directamente sin cruzar el Canal de Panamá. En la época de la República, el primer presidente que toma la iniciativa de ingresar a la región Amazónica sería el General Eloy Alfaro con un plan de vías ferroviarias que abarcaban las provincias y ciudades de El Oro, Guayaquil – Quito, Quito – El Pailón y Ambato Curaray. A partir de 1942 nuestras autoridades políticas, militares, educativas y económicas, se preocupan de nuestra realidad territorial en toda su extensión, planificando vías terrestres de penetración a la Hoya Amazónica hasta los ríos ecuatorianos que den posibilidades de proseguir con el sistema fluvial a través del Putumayo, Napo, Curaguay, Pastaza, Morona y unirse al Río Marañón y Amazonas” (BICUSA).

El 30 de Agosto de 1994 “los cancilleres de Brasil y Ecuador Celso Amorin y Diego Paredes, suscribieron un protocolo de intenciones para la realización del Proyecto “Interoceánico” para unir el Atlántico con el Pacífico utilizando una vía entre los puntos la Bonita y Lumbaquí y entre Tipisca y Puerto El Carmen de Putumayo que completará la conexión de la parte vial en territorio ecuatoriano y la parte fluvial del proyecto” (BICUSA).

El Eje Bimodal Manta -Manaos-Belem, significa la implantación de un corredor de comercio y desarrollo sustentable; para lo cual, se necesita un componente de transporte multimodal.

“La potencialidad de constituirse un Corredor Bioceánico Pacífico-Atlántico se fundamenta en componentes básicos del proyecto en modos vial y fluvial. La expansión del puerto de Manta en Puerto de Transferencia Internacional de Carga, tanto para la costa del Pacífico, así como para el Océano Atlántico, está relacionada con la ruta inter modal marítima fluvial entre los puertos asiáticos y el puerto de Manaos. La idea de que el puerto de Transferencia de Manta, se convierta en un puerto concentrador de carga procedente de puerto asiático y destinado a Manaos, puede ganar

importancia en virtud de que acortaría sustancialmente la distancia y el tiempo de tránsito que hoy se verifica en las importaciones de Manaos descargadas en los puertos norteamericanos. El primer paso para la realización de este proyecto de Integración Continental para el siglo XXI, constituyó la reunión del 4 de abril del 2007, entre los presidentes Luis Antonio Lula Da Silva y Rafael Correa Delgado, donde se tomó la decisión política de llevar a delante este emprendimiento de una manera urgente y prioritaria, y conformar una comisión Bilateral, para el efecto este documento contiene las respuestas a los requerimientos de interés de parte de la comisión brasileña, presentados en la primera reunión Bilateral Brasil – Ecuador, realizada el 19 y 20 de abril del 2007” (Bustamante, Saavedra Gallo y Bailon, p. 10).

La potencialidad de constituirse un Corredor Bioceánico de Transporte Bimodal Manta -Manaos-Belem, se fundamenta en los componentes básicos del Proyecto en sus modos marítimo portuario, vial y fluvial.

El puerto de Manta es una zona primaria en lo aduanal.

Adicionalmente la ciudad de Manta y bajo el concepto de ciudad puerto goza de beneficios para la instalación de procesos industriales mediante la existencia de la Ley de beneficios tributarios en plena vigencia.

“Según un informe de la Iniciativa de Integración Regional Sudamericana (IIRSA), todas las ventajas de enlazar el transporte en sus distintas modalidades apuntan a favorecer a Manta, como el punto de integración comercial de América del Sur, por la existencia del Puerto Marítimo y Aeropuerto con mayores facilidades de la Costa Occidental de SudAmérica. El Estudio de ALADI No. 25/00 define a Manta, como la Puerta Sudamericana del Pacífico, y establece como primera etapa para el desarrollo del Eje IIRSA, la construcción del Puerto de Transferencia en Manta (Concesión HPH, Inversión de US \$ 523 millones). El 19 de Junio del 2006, se publicó la convocatoria de Licitación Pública Internacional para la Concesión de Uso del Puerto Comercial de Manta (República del Ecuador), bajo el procedimiento de presentación de iniciativa privada. Luego de recorrer todos los procesos administrativos y de control correspondientes, se firmó el Contrato de Concesión. Finalmente la Hutchinson Port Holdings (TIDE) inició sus operaciones el 1 de febrero

del 2007, hecho que permitirá hacer realidad este gran proyecto que marcará el inicio de las inversiones que convertirán al Puerto de Manta en el Mega Puerto Internacional de Transferencia de Carga para Sudamérica” (Bustamante, Saavedra Gallo y Bailon, pp. 10-11). No obstante, Hutchinson años más tarde deja de brindar servicio al puerto de Manta, dejando nuevamente en manos de la Administración Portuaria de Manta.

“El Dr. Gustavo Noboa fue quien, en su calidad de Jefe de Estado, firmó la adhesión del Ecuador a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura IIRSA². Durante su gobierno, los representantes de Autoridad Portuaria de Manta, la Zona Franca de Manabí (Zoframa) y la Zona Franca de Manaos (Suframa) firmaron un convenio de intención para la transportación de carga a través de la ruta Manta -Puerto Providencia-Manaos, el 7 de abril del año 2000” (BICUSA).

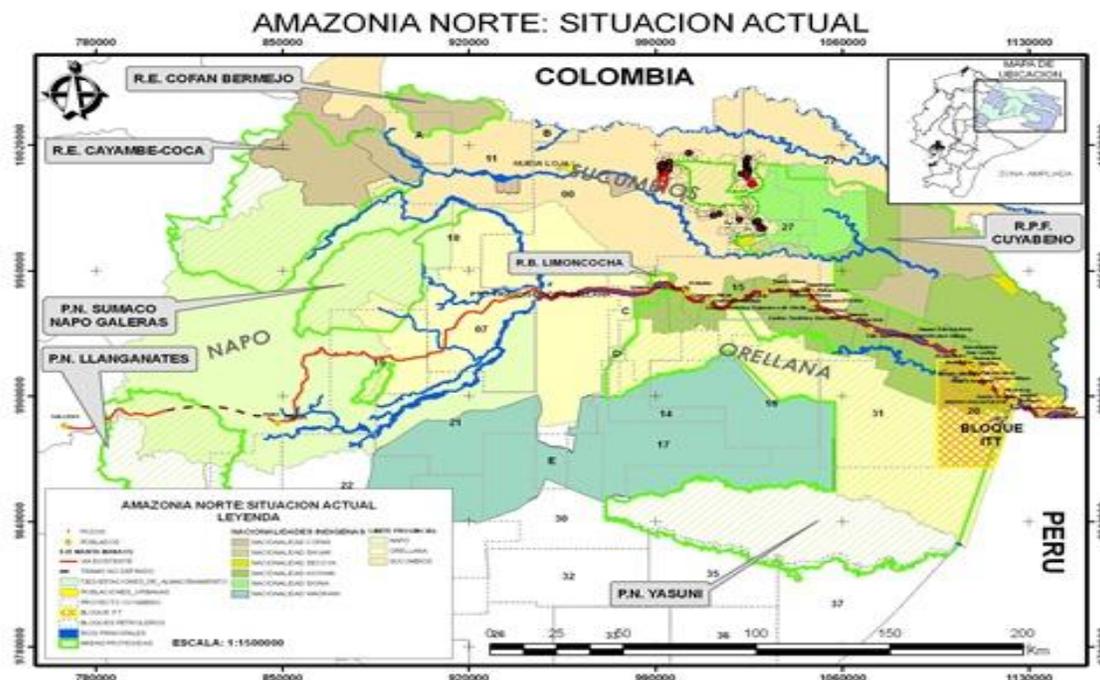
Por su parte, el derrocado ex presidente Lucio Gutiérrez, en su discurso de posesión manifestó que: “Manta será el primer puerto de la globalización mundial eje esencial de transferencia de mercaderías entre Asia y Europa a través de América y punto de maquila para construcción y ensamble de toda clase de industrias, más aun cuando aprobemos el proyecto ferroviario Manta - Manaos red conectada por grandes vías a Guayaquil, Cuenca, Quito y ciudades intermedias” (BICUSA).

Durante el Gobierno interino de Alfredo Palacio, el presidente Luis Ignacio Da Silva “...materializó algunas ofertas hechas antes a Gutiérrez, entre las que consta el préstamo de 70 millones de dólares para la construcción del aeropuerto del Tena” (BICUSA).

Con estos antecedentes, la integración continental, que involucra a todos los países de la región, pero donde Ecuador tiene un rol fundamental por su posición estratégica en el Cono Sur, se presenta como una oportunidad que debe aprovechar el país para concretar los preceptos constitucionales.

² Creada en el año 2000 por doce gobiernos de América del Sur con orientación neoliberal.

Figura N° 3. Situación de la Amazonía ecuatoriana



Fuente: www.bicusa.org/es/Project.10511.aspx

Como puede apreciarse en este mapa, el trazado de la ruta que seguirá el proyecto, involucra una alta inversión en infraestructura caminera y fluvial, además de la construcción de algunos objetivos estratégicos como lo fue la terminal aeroportuaria en Tena y lo es la hidrovía del río Napo, puerto fluvial comercial, etc. A la vez, como se aprecia en el siguiente subtítulo, el desarrollo del proyecto beneficiará a numerosas poblaciones de las distintas regiones continentales, tomando en cuenta que además de la inversión realizada en infraestructura vial, se deben tomar en cuenta las paradas o estaciones que harán tanto camiones como otros medios de transporte que hagan uso de estas vías, tanto por carretera como por las vías fluviales.

2.3 Población a ser beneficiada

Las poblaciones de la Costa que se benefician directamente con el proyecto son Manta, Portoviejo, San Plácido, Pichincha, Velasco Ibarra, Quevedo, Valencia y La Maná. En la Sierra, Macuchi, Zumbahua, Pujilí, Latacunga, Saquisilí, Guaytacama, Tanicuchi, Aloasí, Machachi, Alóg, Tambillo, Amaguaña, Sangolquí, Pintag y Pifo. En el Oriente, están Papallacta, Baeza, Narupa,

Virgen de Jondachi, Loreto, Coca, Joya de los Sachas, Shushufindi, Yamanunca y Puerto Providencia.

2.4 Preocupaciones sobre el Proyecto Manta – Manaos (IIRSA)

- ✓ Existe poca difusión de información y poco acceso a la participación ciudadana.
- ✓ Impactos ambientales (Parque Nacional Llanganates, Parque Nacional Yasuní, Reserva Faunística Cuyabeno, Parque Nacional Sumaco – Napo Galeras). Navegabilidad del Río Napo. EIA.
- ✓ Impactos sociales: necesidades de comunidades, servicios insatisfechos, acceso a servicios, extrema pobreza, etc.
- ✓ Impactos culturales: poblaciones indígenas ancestrales, relación con el río, pueblos no contactados, etc.
- ✓ Impactos económicos: endeudamiento de 2000 millones, dependencia del petróleo, remesas, otras alternativas de rutas comerciales, etc.
- ✓ Coyuntura política regional y nacional.

2.5 Eje multimodal (POSSO)

La fórmula: vía férrea + vía terrestre + vía fluvial + vía aérea. Sus actores principales: Ecuador-Perú-Brasil y demás miembros de la Comunidad Sudamericana. “La construcción de una vía férrea sería primordial para llevar a cabo el eje multimodal, toda vez que la capacidad de carga que se pueda transportar en ferrocarril es mucho más alta que la del transporte por vía terrestre. La construcción de una nueva vía férrea en territorio ecuatoriano para establecer el enlace vial interoceánico, es una de las condiciones claves para el eje Manta - Manaos. La vía férrea deberá unir Manta -Quevedo-Latacunga y la variante Quevedo Ambato-Puyo-Tena” (El autonomista).

Es importante señalar que las carreteras actuales, aún rehabilitadas solo servirán para soportar un tráfico regular. Es decir, no tendrán la capacidad para soportar un intenso tránsito de carga del puerto de transferencia de manta.

Por esto, los analistas de transportes consideran que los componentes que se deben tener previstos para darle funcionalidad a la vía férrea son los siguientes:

- 1). Ampliación y modernización del Puerto de Manta;
- 2). El ramal ferroviario Manta - Latacunga-Salcedo Tena- Francisco de Orellana.
- 3). Ramal Guayaquil-Azogues- Cuenca- Región Andina.
- 4). Reconstrucción de la carretera Portoviejo-El Carmen.
- 5). Rehabilitación total de la carretera Manta -Quevedo-Latacunga y la variante Quevedo Ambato-Puyo-Tena.
- 6). Ampliación de la carretera terrestre multimodal del Proyecto Manta -Manaos.

Para el tramo vial que le compete a Ecuador (Manta - Puerto Providencia), está construida y entregada con una buena infraestructura carretero de primer nivel realizada por el Gobierno de Rafael Correa Delgado. Para el tramo Puerto Providencia-Manaos se contempla una vía fluvial que se fortalecerá con una buena señalización en el río y un mantenimiento sustentable de la hidrovía.

2.5.1 El IIRSA y Manta -Manaos (POSSO)

La ampliación del puerto de Manta incluida como parte del proyecto del eje multimodal Manta - Manaos fue presentado ante la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Dentro el eje están incluidos otros proyectos como la construcción de puertos y aeropuertos en la Región Oriental.

2.5.2 ¿Cómo surgió el IIRSA? (POSSO)

El IIRSA nació en Brasil a través de la reunión de Presidentes de América del Sur el 31 de agosto y 1 de septiembre del 2000, acto al que también estuvieron presentes los presidentes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Corporación Andina de Fomento (CAF). En la Asamblea los Presidentes coincidieron en que la estabilidad política, el crecimiento económico y la promoción de la justicia social, en cada uno de los 12 países de América del sur, dependerán en buena medida de la cooperación y del sentido de solidaridad existente en el ámbito regional. Con este antecedente, América del sur inicia el nuevo siglo fortalecida por la progresiva consolidación de sus instituciones democráticas.

2.5.3 Áreas para el desarrollo (POSSO)

El plan de acción para la integración de la infraestructura regional de América del Sur fue propuesto con un horizonte de diez años. Con esta visión, las áreas de energía, transporte y comunicaciones son el eje prioritario de integración y desarrollo económico y social para consolidar un desarrollo sostenible en la región.

En lo referente a la red de transporte constan el Plan Maestro de Transporte y su infraestructura para América del Sur, elaborado por ALADI en el marco de la conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur; las actividades del grupo de trabajo multilateral sobre corredores terrestres bioceánicos; y el trabajo realizado en el ámbito del tratado de la Cuenca del Plata y del tratado de Cooperación Amazónica.

En el sector energético, en materia de integración e intercambio de combustibles, como, por ejemplo, gas natural y de interconexión eléctrica debe ampliarse y mejorarse. El desarrollo de las telecomunicaciones es la constitución de los sistemas de logística para la integración de los sistemas energéticos.

2.5.4 Compromisos (POSSO)

Los Presidentes de América del Sur reforzaron el compromiso de atribuir prioridad política aún mayor a las iniciativas nacionales, bilaterales o subregionales ya en curso con miras a la modernización y al desarrollo de la red de infraestructura de integración en toda la región.

2.6 Avances del proyecto Manta -Manaos para navegar por el río Napo hasta el Amazonas (DIRNEA)

Representantes del Ministerio Coordinador de la Producción y ejecutivos del sector privado se reunieron el 13 de marzo de 2012 con la Autoridad Marítima Nacional, para dar a conocer avances en torno a la navegabilidad por los ríos Napo y Zamora, Morona, que pertenecen a los proyectos Manta - Manaos y Corredor Logístico Sur, los cuales han recibido un importante impulso del Gobierno Nacional.

En la cita se dio a conocer la adquisición de dos embarcaciones peruanas, que están ingresando al país, así como la intención de iniciar el proceso de matriculación y posterior nacionalización para ofrecer servicios de transporte de productos a costos más rentables y poderse dar los beneficios que le da la normativa actual al ser una embarcación nacional. Luego de haber obtenido la nacionalización de las embarcaciones peruanas se iniciaron las operaciones por el Río Morona y continuando sus actividades por el Río Napo.

Los funcionarios informaron que en un principio se ha venido operando con embarcaciones peruanas y colombianas que han sido fletadas, sin embargo por sus elevados costos, impide que más empresas puedan manifestar su interés de comercializar, de ahí que se espera que en un tiempo no mayor a cuatro meses se logre llegar con productos y contenedores provenientes de Asia hacia Manaos con barcasas y remolcadores ecuatorianos.

Actualmente, existen embarcaciones ecuatorianas que han sido armadas en territorio ecuatoriano con mano de obra nacional y que están siendo operadas en el tráfico internacional acuático (fluvial).

Con este proyecto Manta – Manaos, el Ecuador alcanza un alto desarrollo marítimo, terrestre y fluvial beneficiando a todos los sectores productivos del país. Al mismo tiempo se logra una alta comercialización de productos ecuatorianos con precios competitivos en los sectores de la Amazonía y también permitiendo el acercamiento a los mercados extranjeros, así como otros de interés intrafronterizo y amazónico.

Por su parte, el Gobierno de Rafael Correa Delgado ha manifestado toda la predisposición de contribuir en el tema de seguridad, fortaleciendo el tema del control y dando facilidades de operación a las embarcaciones que beneficiarán el tráfico fluvial por el Oriente y que forma parte del proyecto Manta - Manaos.

2.7 Marco legal

- ✓ La Normativa que rige la presente propuesta, está sustentada en la Constitución de la República del Ecuador, artículos: 14, 15, 30,31, 71, 72, 73, 275, 276, 314, 337, 395, 398.
- ✓ Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (COOTAD).
- ✓ Plan Nacional del Buen vivir.
- ✓ Ley Forestal y de conservación de áreas naturales y vida silvestre
- ✓ Código Orgánico de la Producción, Comercio e inversiones.- Registro Oficial 351 de diciembre 29 de 2010 y su reglamento.
- ✓ Reglamento a la Ley de Gestión Ambiental para la prevención y control de la contaminación.

- ✓ Ley de Gestión Ambiental, cuyos artículos pertinentes señalan:

“Art. 16.- El Plan Nacional de Ordenamiento Territorial es de aplicación obligatoria y contendrá la zonificación económica, social y ecológica del país sobre la base de la capacidad del uso de los ecosistemas, las necesidades de protección del ambiente, el respeto a la propiedad ancestral de las tierras comunitarias, la conservación de los recursos naturales y del patrimonio natural. Debe

coincidir con el desarrollo equilibrado de las regiones y la organización física del espacio. El ordenamiento territorial no implica una alteración de la división político administrativa del Estado.

Art. 20.- Para el inicio de toda actividad que suponga riesgo ambiental se deberá contar con la licencia respectiva, otorgada por el Ministerio del ramo.

Art. 23.- La evaluación del impacto ambiental comprenderá:

a) La estimación de los efectos causados a la población humana, la biodiversidad, el suelo, el aire, el agua el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada;

b) Las condiciones de tranquilidad públicas, tales como: ruido, vibraciones, olores, emisiones luminosas, cambios térmicos y cualquier otro perjuicio ambiental derivado de su ejecución; y,

c) La incidencia que el proyecto, obra o actividad tendrá en los elementos que componen el patrimonio histórico, escénico y cultural.

Art. 26.- En las contrataciones que, conforme a esta Ley deban contar con estudios de impacto ambiental los documentos precontractuales contendrán las especificaciones, parámetros, variables y características de esos estudios y establecerán la obligación de los contratistas de prevenir o mitigar los impactos ambientales. Cuando se trate de concesiones, el contrato incluirá la correspondiente evaluación ambiental que establezca las condiciones ambientales existentes, los mecanismos para, de ser el caso, remediarlas y las normas ambientales particulares a las que se sujetarán las actividades concesionadas.”

- ✓ Regulaciones para el régimen de transbordo de mercancías hacia un medio de transporte con destino al Exterior.- Resolución No. SENAE- DGN-2012-0071-RE (01-marzo-2012) establece los procesos y procedimientos para las mercancías que provienen del Asia, Europa, Comunidad Andina y Otros países bajo el esquema de transbordo con traslado o transbordo directo.

CAPÍTULO 3. EVALUACIÓN DIAGNÓSTICA

3.1 Misión, Visión y Objetivo del proyecto del Eje Multimodal MANTA -MANAOS

Acorde a lo definido por el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad se indica lo siguiente:

Misión:

Generar todas las facilidades para unir los océanos Pacífico y Atlántico a través de una ruta aeroterrestre-fluvial aplicando los convenios acordados por Ecuador y Perú luego de la firma del acuerdo de Paz.

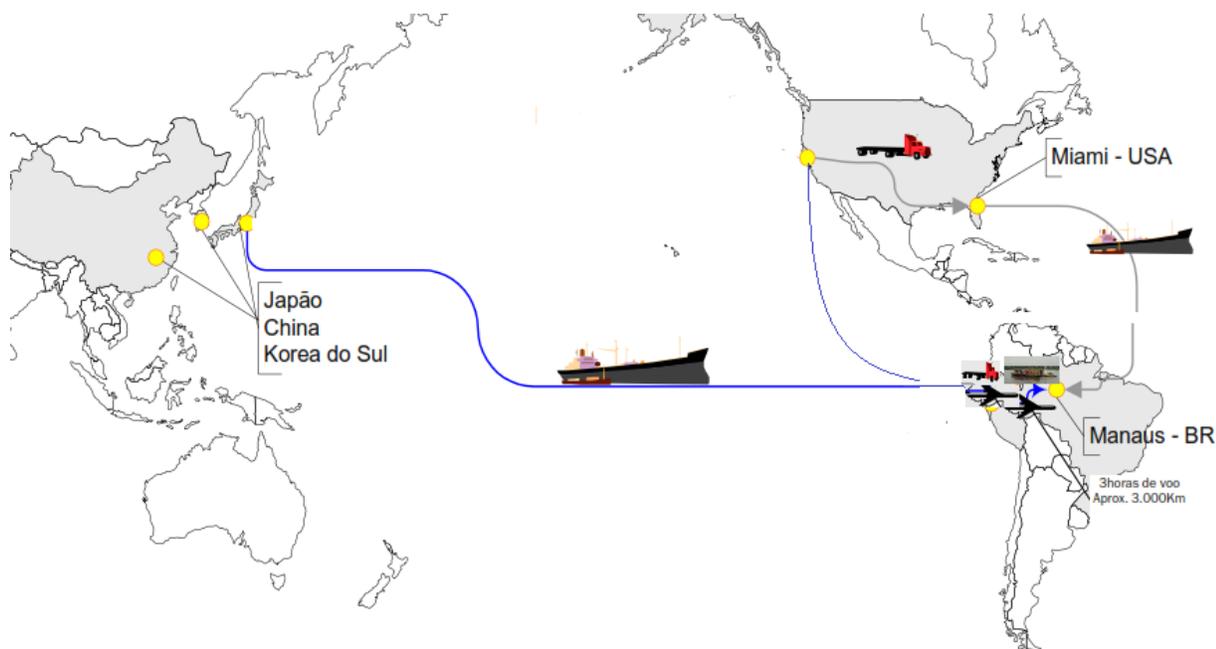
Visión:

Ser una de las alternativas más viables para competir en carga específica con el canal de Panamá, en tiempos, costos y nivel de servicios.

Objetivo:

Desarrollar una integración multimodal internacional de los sistemas y modos de transporte que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales, basados en regulaciones, planes, programas y servicios de calidad.

Figura N° 4. Mapa logístico (Asia, Ecuador y Brasil)



Fuente: Consultora Pieracciani, Sao Paulo, Brasil

3.2 Antecedentes

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional en SurAmérica fue adoptada en la Reunión de Presidentes Sudamericanos llevada a cabo en Brasilia, en el año 2000. En este evento, los gobernantes de la región decidieron crear y promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de SurAmérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable en lo relacionado a infraestructura de transporte, energía y comunicaciones.

Surge IIRSA como un megaproyecto de enormes implicaciones socioambientales que pretende construir un nuevo paradigma para el desarrollo de la infraestructura regional, sustentado sobre los

requerimientos de la demanda, para posicionar mercancías ágilmente en los mercados europeos, asiáticos y estadounidenses.

La iniciativa IIRSA es un proceso complejo donde se refleja la difícil tensión entre desarrollo, medio ambiente y derechos humanos, que surge de la necesidad del aprovechamiento de los recursos naturales y de crecimiento económico, enfrentada a la fragilidad de los ecosistemas y la vulnerabilidad de las personas y comunidades.

Para la programación y ejecución de sus proyectos, IIRSA ha dividido al continente en 10 “ejes de integración y desarrollo”, calificados como una referencia geoeconómica de planificación y gestión del desarrollo sostenible, estos ejes son:

1. Eje Andino
2. Eje Perú-Brasil-Bolivia
3. Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná
4. Eje de Capricornio
5. Eje Andino del Sur
6. Eje del Escudo Guyanés
7. Eje del Amazonas
8. Eje Interoceánico Central
9. Eje MERCOSUR-Chile
10. Eje del Sur

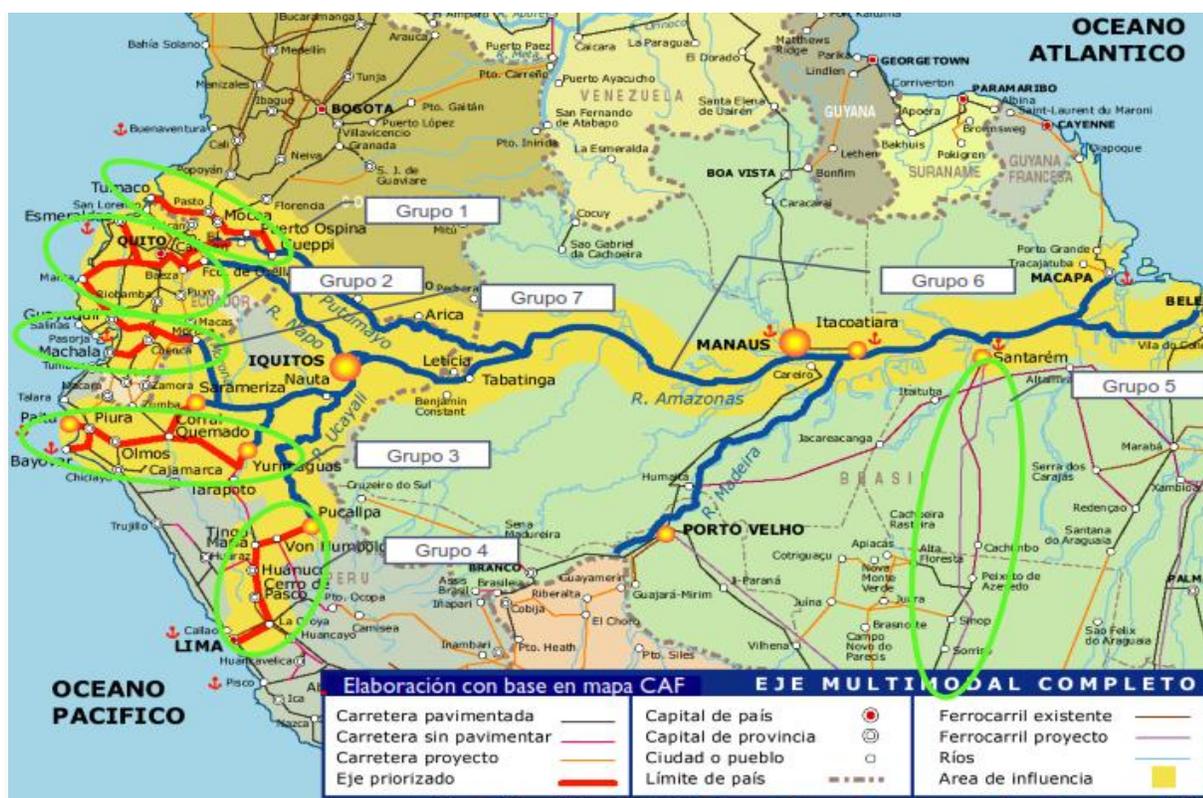
Cada uno de estos ejes involucra a varios países, por su ubicación geográfica, que contiene una serie de grupos de proyectos que, una vez ejecutados, facilitarían el comercio a gran escala en la región. El territorio del Ecuador está atravesado por dos de estos ejes de integración: El Eje Andino y el Eje Amazónico.

El Eje Amazónico, que incluye además a Brasil, Colombia y Perú, tiene por objeto la unión de los océanos Pacífico y Atlántico a través de los ríos Amazonas en Brasil, Huallaga, Marañón y Ucayali en Perú, Napo y Morona en Ecuador y Putumayo en Colombia, con la consecuente construcción y mejoramiento de una serie de puertos fluviales y marítimos, así como aeropuertos y vías terrestres.

Dentro del Eje Amazónico, los grupos de proyectos que tienen relación con el Ecuador son:

- Grupo 1: Acceso a la hidrografía del Putumayo
- Grupo 2: Acceso a la hidrografía del Napo
- Grupo 6: Red de hidrografía amazónicas
- Grupo 7: Acceso a la hidrografía del Morona

Figura N° 5. Eje Multimodal completo que el Ecuador tiene relación a los ejes de integración y desarrollo según IIRSA



Fuente: IIRSA

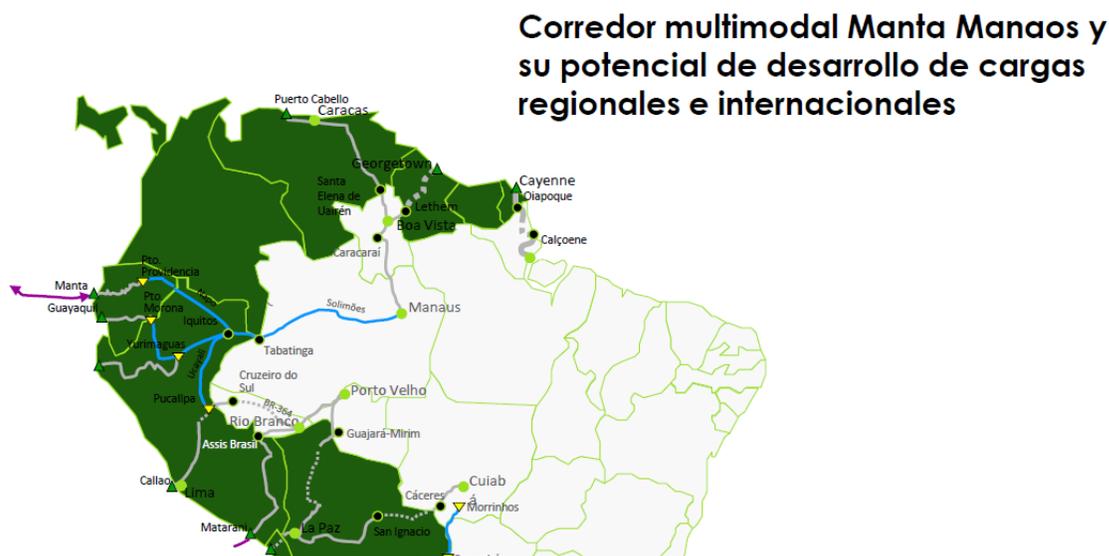
El eje multimodal Manta -Manaos, dentro de la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA, es parte del Grupo 2 de proyectos del Eje Amazónico, denominado “Acceso a la Hidrovía del Napo”. Según información oficial de IIRSA, este proyecto consiste en el mejoramiento de la red vial ecuatoriana desde los principales puertos marítimos en costa del Océano Pacífico, es decir, el puerto de Esmeraldas (Provincia de Esmeraldas) y Manta (Provincia de Manabí) hacia la ciudad de Francisco de Orellana, más conocida como Coca (Provincia de Orellana), donde se prevé la construcción de un puerto fluvial de transferencia, para ingresar al río Napo, y a través de éste, al río Amazonas.

Adicionalmente, el Grupo 2 incluye la construcción de un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) con el Perú, así como otros proyectos que también se conocen como componentes del eje Manta -Manaos.

Más allá de estos datos, el bloque de oposición al Gobierno de Rafael Correa ha motivado en muchos sectores sociales la forma en la que se vienen desarrollando los proyectos de la iniciativa IIRSA en el continente, misma que se ha intentado o causado desligar al eje Manta -Manaos de esta cartera regional de proyectos. Así, se ha manifestado desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que Manta -Manaos es un proyecto bilateral entre Ecuador y Brasil e incluso que forma parte de la implementación del Tratado de paz, libre comercio y navegación firmado con el Perú en el año 1998. Sin embargo, al revisar la cartera de proyectos de IIRSA, es claro que muchos (sino todos) los componentes del proyecto Manta -Manaos, corresponden a lo que IIRSA califica como “Acceso a la Hidrovía del Napo”.

La información oficial de IIRSA señala que el objetivo del Grupo 2 de proyectos del Eje Amazónico (Acceso a la Hidrovía del Napo) es el de “Fortalecer la integración nacional ecuatoriana de carácter amazónico [...] con la sierra y la costa, central y norte del país y consolidar la oportunidad de una vía fluvial ecuatoriana de integración amazónica internacional hacia Manaos y potenciar la interconexión del interior del continente con la Cuenca del Pacífico.

Figura N° 6. Potencial corredor multimodal Manta - Manaus



Fuente: www.bicusa.org

3.3 Análisis DAFO

El Proyecto Manta -Manaos se caracteriza por tener una larga travesía en la consolidación del mismo, demostrando que puede ser competitivo y porque no comparativo en dicho eje multimodal; un ambicioso plan para unir, con diferentes modos de transporte, a los océanos de Pacífico y Atlántico, a través de la Amazonía.

Sin embargo, una mayor difusión y el incentivo a la comunidad de comercio exterior internacional como actividad emprendedora de los distintos actores y entidades de Gobierno, constituyen todavía existen tareas pendientes.

El apoyo que ha recibido el Proyecto, tanto a nivel nacional como el entusiasmo internacional, se ha centrado mayoritariamente en los problemas de promoción y facilitación del Corredor

Multimodal Manta -Manaos y no tanto en el modelo de gestión del transporte (terrestre-fluvial) y su mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del Río Napo, hecho que ha debilitado en parte el posible desarrollo de ésta en beneficio de la consolidación del emblemático proyecto.

Además, aunque el importante desarrollo de similares proyectos en la región amazónica así como la extensión del canal de Panamá presume una salida de los productos de Brasil hacia el pacífico, a la vez supone una gran competencia al tratarse de corredores logísticos muy dinámicos, conocedoras de la actividad y en consecuencia muy competitivas. Todo ello no ha permitido la generación del valor añadido que, sin duda, puede aportar el Corredor Multimodal Manta -Manaos.

A partir de la información recopilada para la elaboración del presente documento, y a modo de resumen, se plasmó un análisis DAFO; en él se muestra su situación competitiva dentro del mercado, así como sus características internas, a través de la determinación e identificación de las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

- **Debilidades** son las limitaciones o carencias de medios, conocimientos, tecnología y recursos financieros que presenta los hitos del Proyecto, y que impiden el aprovechamiento de las oportunidades que se consideran ventajosas en el entorno y no le permiten defenderse de las amenazas.

- **Amenazas** son aquellos factores externos que pueden limitar el desarrollo de las actividades del proyecto.

- **Fortalezas** son los recursos y materiales con los que cuenta el Proyecto para adaptarse y aprovechar las ventajas que ofrece el entorno y enfrentar con mayores posibilidades de éxito las posibles amenazas.

- **Oportunidades** son situaciones o factores socioeconómicos, políticos o culturales que son factibles de ser aprovechados favorablemente mediante la potenciación de las fortalezas.

De esta manera, las debilidades y fortalezas se refieren a la situación interna del Proyecto, y las amenazas y oportunidades vienen determinadas por el entorno externo del mismo.

3.4 Análisis DAFO 2010 a Junio 2011 y sus estrategias

Tabla N° 3. Análisis DAFO

| FORTALEZAS | DEBILIDADES |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Actual Coyuntura política favorable; nueva Constitución y un COPCI facilitador, eficaz y eficiente para el Comercio Exterior 2. Puerto de Manta con infraestructura óptima y su corredor multimodal logístico internacional 3. Mercado y productos disponibles como oferta exportable 4. Área para desarrollar Puerto Providencia que unirá a los trayectos fluvial y terrestre del eje multimodal Manta-Manaos en el Río Napo | <ol style="list-style-type: none"> 1. No existe procedimiento-operativo para la facilitación de carga intermodal 2. No existe normativa aduanera específica para el modo de transportación fluvial 3. Infraestructura logística comercial internacional no existente en el Río Napo 4. Río Napo problemas de navegabilidad en temporadas |
| OPORTUNIDADES | AMENAZAS |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Afianzar la relación comercial bilateral Ecuador-Brasil dando agilidad a las negociaciones para la construcción del llamado Eje Multimodal Manta-Manaos 2. Ventaja consiente que brinda Ecuador para la salida del Brasil al Pacífico y conectarse con la Comunidad Andina, Asia y países de la Costa Este de EEUU y viceversa 3. Armonización y creación de regulaciones y procedimientos para el paso de carga en las fronteras (aduana) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Perú-Brasil tienen primera obra vial internacional Amazónica entre el Atlántico y el Pacífico 2. El Canal de Panamá y su extensión, única vía marítima que une los océanos Atlántico y Pacífico 3. Posibles impases podrían darse con los países amazónicos donde atraviesa el Eje Manta-Manaos |

Fuente: Elaboración propia

Tabla N° 4. Estrategias propuestas

| ESTRATEGIAS PROPUESTAS | | | | |
|------------------------|---|--|--|--|
| NUMERO | ESTRATEGIAS FO | ESTRATEGIAS FA | ESTRATEGIAS DO | ESTRATEGIAS DA |
| 1 | Diseñar e impulsar alianzas estrategicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas | Impulsar la condiciones politicas y normativas actuales mediante estrategias ofensivas a fin de poner en marcha el corredor logistico multimodal Manta-Manaos | Diseñar e impulsar alianzas estrategicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas | Diseñar y regular la norma a fin de promover a nivel internacional el corredor multimodal Manta-Manaos mediante la facilitacion del comercio exterior que brinde ventajas dentro del eje interoceánico. |
| 2 | Promocionar al eje multimodal Manta- Manaos como una política de Estado y sus facilidades normativas | Impulsar la condiciones politicas y normativas actuales mediante estrategias ofensivas a fin de poner en marcha el corredor logistico multimodal Manta-Manaos | Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal manta manaos | Diseñar y regular la norma a fin de promover a nivel internacional el corredor multimodal Manta-Manaos mediante la facilitacion del comercio exterior que brinde ventajas dentro del eje interoceánico. |
| 3 | Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta Manaos | Crear convenios y consensos de alianzas estrategicas con países vecinos del eje multimodal Manta-Manaos | Diseñar e impulsar alianzas estrategicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas | Diseñar y regular la norma a fin de promover a nivel internacional el corredor multimodal Manta-Manaos mediante la facilitacion del comercio exterior que brinde ventajas dentro del eje interoceánico con los países de la Región Amazónica |
| 4 | Equilibrar el comercio bilateral Ecuador-Brasil incrementando la productividad y la generacion de divisas a través del eje multimodal | Potenciar y ejecutar de forma acelerada el corredor logistico multimodal Manta-Manaos a fin de desarrollar convenios o consensos de alianzas estrategicas con países vecinos que atraviesan el eje. | Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal manta manaos | Desarrollar la infraestructura logistica comercial a fin de promocionar internacionalmente el corredor interoceánico. |
| 5 | Promocionar al eje multimodal Manta- Manaos mediante alianzas estrategicas comerciales y logísticas basada en una política de Estado que brinda facilidades normativas | Promocionar nuestros productos exportables a través del corredor logistico multimodal Manta-Manaos y crear convenio y consensos de alianzas estrategicas con países vecinos del eje multimodal Manta-Manaos. | Implementar el proyecto de Puerto Providencia a fin de promocionar al eje multimodal Manta-Manaos como una política de Estado y sus facilidades normativas | Desarrollar la infraestructura logistica comercial a fin de promocionar internacionalmente el corredor interoceánico. |
| 6 | Implementar el proyecto de Puerto Providencia a fin de diseñar e impulsar alianzas estrategicas binacionales promocionando al eje multimodal Manta- Manaos como una política de Estado y sus facilidades normativas | Potenciar y ejecutar de forma acelerada el corredor logistico multimodal Manta-Manaos a fin de dar a conocer la reducción de tiempo que toma nuestro Eje y crear convenio y consensos de alianzas estrategicas con países vecinos del eje multimodal Manta-Manaos. | Implementar el proyecto de Puerto Providencia a fin de regular y fortalecer la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal manta manaos | Desarrollar la infraestructura logistica comercial a fin de promocionar internacionalmente el corredor interoceánico e impulsar convenios o consensos de alianzas estrategicas con los países que atraviesan el Eje. |
| NUMERO | ESTRATEGIAS FO | ESTRATEGIAS FA | ESTRATEGIAS DO | ESTRATEGIAS DA |
| 7 | Implementar el proyecto de Puerto Providencia a fin de promocionar al eje multimodal Manta-Manaos como una política de Estado y sus facilidades normativas | | Impulsar el mejoramiento de navegabilidad del Rio Napo a fin de promocionar al eje multimodal Manta- Manaos como una política de Estado y sus facilidades normativas | Impulsar el mejoramiento de navegabilidad del Rio Napo y diseñar alianzas estrategicas efectivas promoviendo la ventaja del eje multimodal. |
| 8 | Implementar el proyecto de Puerto Providencia a fin de regular y fortalecer la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta Manaos | | Impulsar el mejoramiento de navegabilidad del Rio Napo a fin de regular y fortalecer la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal manta manaos | Impulsar el mejoramiento de navegabilidad del Rio Napo y diseñar alianzas estrategicas efectivas promoviendo la ventaja del eje multimodal. |
| 9 | | | | Impulsar el mejoramiento de navegabilidad del Rio Napo y diseñar alianzas estrategicas efectivas promoviendo la ventaja del eje multimodal e impulsar convenios o consensos de alianzas estrategicas con los países que atraviesan el Eje. |

Fuente: Elaboración propia

Tabla N° 5. Aspectos estratégicos de la Matriz DAFO

| | | FORTALEZAS | DEBILIDADES |
|---|--|------------|--|
| 1 | Actual coyuntura política favorable; una nueva Constitución y un COPCI facilitador, eficaz y eficiente para el Comercio Exterior | | No existe procedimiento-operativo para la facilitación de carga intermodal |
| 2 | Puerto de Manta con infraestructura óptima y su corredor multimodal logístico internacional | | No existe normativa aduanera específica para el modo de transportación fluvial |
| 3 | Mercado y productos disponibles como oferta exportable | | Infraestructura logística comercial internacional no existente en el Río Napo |
| 4 | Área para desarrollar Puerto Providencia que unirá a los trayectos fluvial y terrestre del eje multimodal Manta-Manaos en el Río Napo. | | Río Napo problemas de navegabilidad en temporadas |

| OPORTUNIDADES | | ESTRATEGIAS (FO) | ESTRATEGIAS (DO) |
|---------------|---|--|--|
| 1 | Afianzar la relación comercial bilateral Ecuador-Brasil dando agilidad a las negociaciones para la construcción del llamado Eje Multimodal Manta-Manaos. | 1 Diseñar e impulsar alianzas estratégicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas | Diseñar e impulsar alianzas estratégicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas |
| 2 | Ventaja conciente que brinda Ecuador para la salida del Brasil al Pacífico y conectarse con la Comunidad Andina, Asia y países de la Costa Este de EEUU y viceversa | 2 | Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal manta manaos |
| 3 | Armonización y creación de regulaciones y procedimientos para el paso de carga en las fronteras (aduanas) | 3 Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta Manaos | |

| | |
|--|--|
| Uso de Fortalezas para aprovechar Oportunidades | Vencer Debilidades aprovechando Oportunidades |
|--|--|

| AMENAZAS | | ESTRATEGIAS (FA) | ESTRATEGIAS (DA) |
|----------|--|---|---|
| 1 | Perú-Brasil tienen primera obra vial internacional Amazónica entre el Atlántico y el Pacífico | 1 Impulsar la condiciones políticas y normativas actuales mediante estrategias ofensivas a fin de poner en marcha el corredor logístico multimodal Manta-Manaos | Diseñar y regular la norma a fin de promover a nivel internacional el corredor multimodal Manta - Manaos mediante la facilitación del comercio exterior que brinde ventajas dentro del eje interoceánico. |
| 2 | El Canal de Panamá y su extensión, única vía marítima que une los océanos Atlántico y Pacífico | 2 | |
| 3 | Posibles impases podrían darse con los países amazónicos que atraviesan el Eje Manta-Manaos | 3 | |

| | |
|---|--|
| Uso de Fortalezas para evitar Amenazas | Reducir al mínimo las Debilidades y evitar Amenazas |
|---|--|

Fuente: Elaboración propia

Estrategias FO. Fortalezas vs Oportunidades

POTENCIALIDADES

F1/O1: Diseñar e impulsar alianzas estratégicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas

F1/O3: Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos

Estrategias FA: Fortalezas vs Amenazas

RIESGOS

F1/A1: Impulsar la condiciones políticas y normativas actuales mediante estrategias ofensivas a fin de poner en marcha el corredor logístico multimodal Manta -Manaos.

Estrategias DO: Debilidades vs Oportunidades

DESAFÍOS

D1/O2: Diseñar e impulsar alianzas estratégicas binacionales promoviendo el eje multimodal a través de una política abierta y de facilidades normativas.

D1/O3: Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta –Manaos.

Estrategias DA: Debilidades vs Amenazas

Limitaciones

D1/A1: Diseñar y regular la norma a fin de promover a nivel internacional el corredor multimodal Manta - Manaos mediante la facilitación del comercio Exterior que brinde ventajas dentro del eje interoceánico.

Estrategias y sus Líneas de Acción

¿Cómo responder al reto que supone impulsar condiciones políticas y normativas a través alianzas estratégicas binacionales en la que permita promover el eje multimodal Manta -Manaos mediante facilidades normativas aduaneras para el paso de carga que brinda Ecuador en el Eje estratégico?

Facilitación Aduanera (Marco y Operatividad)

La primera línea de acción es la Facilitación Aduanera (Marco y Operatividad) para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos. La información y la formación de una normativa facilitadora del Comercio Exterior son indispensables como uno de los elementos estratégicos para promocionar el Eje logístico comercial basada en una política de Estado.

El responsable para la formación de la norma facilitadora es el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Alianza estratégica binacional Ecuador Brasil sobre el Eje Multimodal Manta -Manaos

La segunda línea de acción es la Alianza estratégica binacional Ecuador Brasil para el Eje Multimodal Manta -Manaos misma que es responsable el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración y el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad.

3.5 Descripción de Actividades en la formación de Normativa Aduanera (Marco y Operatividad) para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos.

La Aduana del Ecuador como institución pública responsable de la administración y operación de autorizaciones o procedimientos previos a la exportación e importación, régimen de tránsitos, transbordos, etc., de mercancías se procedió a expedir el marco y operatividad de las operaciones aduaneras que se ejecuten por medio del Eje Multimodal Manta -Manaos.

Los principios fundamentales en las que se ha sustentado la expedición de las normativas de la Facilitación Aduanera para el Comercio, mismas que están normalizadas en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) del Libro V de la competitividad sistémica y de la facilitación aduanera bajo el Título II - De la Facilitación Aduanera para el Comercio, son los siguientes:

a. Facilitación al Comercio Exterior.- Los procesos aduaneros serán rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos, procurando el aseguramiento de la cadena logística a fin de incentivar la productividad y la competitividad nacional.

b. Control Aduanero.- En todas las operaciones de comercio Exterior se aplicarán controles precisos por medio de la gestión de riesgo, velando por el respeto al ordenamiento jurídico y por el interés fiscal.

c. Cooperación e intercambio de información.- Se procurará el intercambio de información e integración a nivel nacional e internacional tanto con entes públicos como privados.

d. Buena fe.- Se presumirá la buena fe en todo trámite o procedimiento aduanero.

e. Publicidad.- Toda disposición de carácter general emitida por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador será pública.

f. Aplicación de buenas prácticas internacionales.- Se aplicarán las mejores prácticas aduaneras para alcanzar estándares internacionales de calidad del servicio.

Las normas expedidas aplican en el Territorio Aduanero que es el territorio nacional y comprende las zonas primaria y secundaria:

- a. Primaria.- Constituida por el área interior de los puertos y aeropuertos, recintos aduaneros y locales habilitados en las fronteras terrestres; así como otros lugares que fijare la administración aduanera, en los cuales se efectúen operaciones de carga, descarga y movilización de mercaderías procedentes del Exterior o con destino a él; y,
- b. Secundaria.- Que comprende la parte restante del territorio ecuatoriano incluidas las aguas territoriales y espacio aéreo.

Las Normas expedidas son las siguientes:

- 1.- Se elaboró procedimiento específico mediante oficio circular No. DGN- 072 (Anexos – Documentos, Numeral 5) que dicta las normas del proceso fluvial para las exportaciones e importaciones por la Hidrovía del Napo, para el inicio las operaciones a partir del 15 de Julio del 2011- Primera Fase del Proyecto Manta -Manaos.

A través del procedimiento expedido, en la actualidad por la Hidrovía del Napo se han realizado 11 exportaciones y 3 importaciones realizadas vía fluvial: 10 Exportaciones a Leticia - Colombia; 1 Exportación hacia Tabatinga - Brasil; 3 Importaciones desde Leticia a Puerto Itaya.

El Distrito de Quito ha tomado control administrativo y operativo de estas operaciones por cuanto la Provincia de Orellana se encuentra bajo su jurisdicción. Personal capacitado de Zona Primaria y de Despacho realizan los controles aduaneros en Puerto Itaya.

- 2.- Con el fin de viabilizar otras rutas de acceso que incluye la utilización de los ríos de navegación como cruce de frontera hacia Iquitos o Manaos, se elaboró la resolución DGN – 004 del 2012 que indica las normas para la importación y exportación por vía fluvial (Anexos – Documentos,

Numeral 3) en lo que concierne a habilitación de puntos de control (Río Morona y Napo) así como la delegación y control en los distritos correspondientes.

Aunque no forma parte del proyecto Manta - Manaos por el momento, sin embargo es de mencionar que se realizó un plan piloto de mercancías provenientes del Perú en la que consistía “insumos” para abastecimiento en el selva peruana, partiendo de la refinería de Talara – Perú - Huaquillas-Cuenca-Méndez-Puerto Morona vía terrestre y transportándose a una barcaza desde Puerto Morona vía fluvial con destino a Sargento Puño por el río Morona (10 horas desde Puerto Morona a Sargento Puño). El Distrito de Cuenca tomó control administrativo y operativo de estas operaciones por cuanto la Provincia de Morona Santiago se encuentra bajo su jurisdicción.

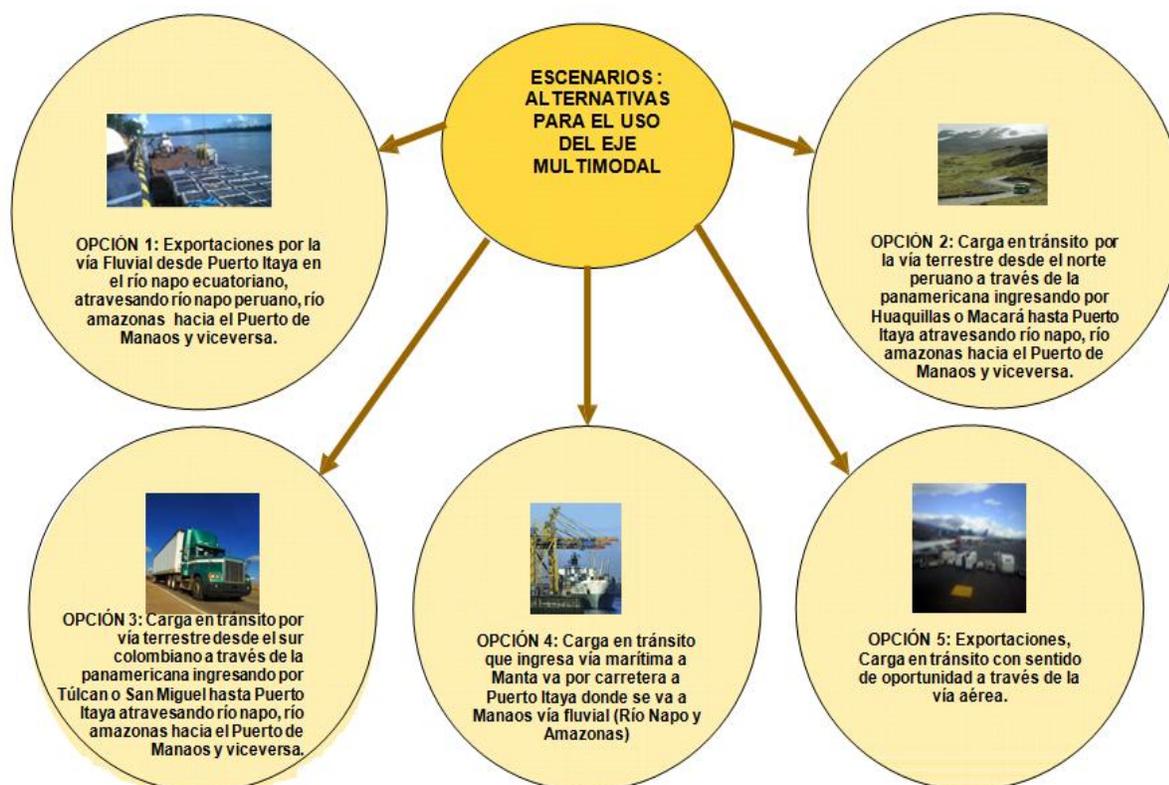
3.- Se expidió mediante Resolución No. SENA- DGN-2012-0071-RE del 01 de marzo del 2012, (Anexos – Documentos, Numeral 4) sobre las "Regulaciones para el régimen de transbordo de mercancías hacia un medio de transporte con destino al Exterior" que armonizará los procesos y procedimientos para las mercancías que provienen del Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países bajo el esquema de transbordo con traslado.

Para cubrir la ruta del proyecto emblemático “Manta -Manaos”, se requieren al menos tres modalidades de transporte distintas (marítimo: hasta los puertos del territorio ecuatoriano, terrestre: desde el puerto marítimo elegido hasta los ríos del oriente ecuatoriano; fluvial: desde los ríos del oriente ecuatoriano hacia el Exterior). Es decir, estaríamos ante un “transporte multimodal”; sin embargo, mientras en el Ecuador no se haya implementado el registro de operador multimodal (Anexos – Documentos, Numeral 1), no se podrá trabajar bajo dicha modalidad, a pesar de que exista la norma expresada en el COPCI y su Reglamento.

En tal circunstancia, en lugar del transporte multimodal la administración aduanera ha optado por fortalecer la modalidad de “transbordo con traslado”, que en la práctica cumpliría la misma función, aunque su proceso tenga más etapas y sea más complejo; no obstante, se

recalca que (ante la falta del marco necesario para aplicar el transporte multimodal) es la única alternativa jurídicamente viable (por el momento) para poder cubrir la ruta “Manta - Manaos”.

Figura N° 7. Representación gráfica de los diferentes escenarios



Fuente: Elaboración propia

Por tanto, aunque el importante desarrollo de normas que permiten brindar facilidades en el comercio Exterior para el paso de la carga de Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países que deben utilizar el Eje Multimodal Manta -Manaos, no se ha permitido la sociabilización y armonización de procesos aduaneros integrados con la Aduana de Brasil, a pesar de varios intentos por parte de la Aduana del Ecuador de forma directa a través de oficios y correos. (Anexos – Documentos, Numeral 2)

A partir de las normas elaboradas y a modo de resumen, se plasma la actualidad de ellas mediante un análisis DAFO; en él se muestra su situación actual normativa dentro del país, así como sus características internas, a través de la determinación e identificación de las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.

3.6 Análisis DAFO de la Facilitación Aduanera para el Eje Multimodal - Julio 2011 a Noviembre 2012

Tabla N° 6. Análisis DAFO ADUANERO

| FORTALEZAS | DEBILIDADES |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Normas y procedimientos para la importación y exportación por vía fluvial (operaciones a Leticia-Colombia y viceversa) 2. Regulaciones para el régimen de transbordo de mercancías hacia un medio de transporte con destino al exterior 3. Normativa - Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario 4. Norma general para la movilización de mercancías a través de un operador de transporte multimodal internacional | <ol style="list-style-type: none"> 1. No existe regulación de rutas autorizadas y sus plazos previstos para recorrerlas para el tránsito aduanero comunitario ni para la operación de traslados 2. No existe norma para el registro del Operador de transporte multimodal internacional que debe operar en el país, por parte del MTOP 3. No existe Manual Especifico de Operación de Transportación Multimodal Internacional |
| OPORTUNIDADES | AMENAZAS |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer una reunión técnica binacional aduanera entre Ecuador y Brasil, y la sociabilización con Colombia y Perú 2. Armonización y regulación de procedimientos integrados entre las aduanas de Ecuador y Brasil para la carga que utilice el eje multimodal Manta - Manaos y viceversa 3. La inclusión voluntaria de Bolivia y Venezuela para participar en la utilización del eje multimodal Manta - Manaos | <ol style="list-style-type: none"> 1. No exista apoyo comercial de los países de la cuenca Asia-Pacífico para el proyecto 2. No exista la aceptación y apoyo por parte de los Distritos Amazónicos de Colombia y Perú de la carga que utiliza el eje multimodal Manta-Manaos 3. Regulaciones no compatibles ni adaptables por la normativa ecuatoriana a causa de influencias políticas brasileñas |

Fuente: Elaboración propia

Estrategias FO: Fortalezas vs Oportunidades

POTENCIALIDADES

✓ Usar las Fortalezas para aprovechar las oportunidades

F1/O1: Implementar procedimientos homogéneos mediante una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y Brasil para el paso de la carga de Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países que deben utilizar el Eje Multimodal Manta -Manaos.

Estrategias FA: Fortalezas vs Amenazas**RIESGOS****✓ Usar las Fortalezas para evitar las amenazas**

F1/A3: Diseñar y armonizar normativas de beneficio común entre Ecuador y Brasil promoviendo la normativa aduanera ecuatoriana como facilitadora del comercio internacional para generar la atracción comercial y logística entre los países asiáticos.

Estrategias DO: Debilidades vs Oportunidades**DESAFÍOS****✓ Superar debilidades aprovechando las oportunidades**

D1/O1: Diseñar y regular la norma interna para implementar y socializar procedimientos homogéneos mediante una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y Brasil

Estrategias DA: Debilidades vs Amenazas**LIMITACIONES****✓ Minimizar las debilidades y evitar las amenazas**

D3/A2: Diseñar y regular la norma interna y armonizar normativas de beneficio común entre Ecuador y Brasil promoviendo la normativa aduanera integrada como facilitadora del comercio internacional del corredor multimodal Manta -Manaos.

Estrategias y sus Líneas de Acción

¿Cómo responder al desafío de crear procedimientos y normativas aduaneras integradas en la que permita promover el Eje multimodal Manta–Manaos facilidades de comercio para el paso de carga que brinda Ecuador en el Eje estratégico?

Facilitación Aduanera Integrada Ecuador-Brasil (Marco y Operatividad)

La línea de acción es implementar procedimientos homogéneos mediante una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y Brasil para el paso de la carga de Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países y viceversa que deben utilizar el Eje Multimodal Manta -Manaos.

La formación de una normativa de beneficio común entre Ecuador y Brasil es indispensable para generar la atracción comercial y logística entre los países asiáticos, europeos como uno de los elementos estratégicos para promocionar el Eje basada en una política de Estado.

El responsable para la armonización y formación de la Norma Aduanera Integrada entre la Aduana de Ecuador y Brasil es el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Comercio Exterior, el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad por el lado ecuatoriano, y la Receita Federal, Ministerio de Transporte y su Ministerio de Relaciones Exteriores por el lado brasileño.

CAPÍTULO 4. FORMULACIÓN Y EVALUACIÓN (VALIDACIÓN) DE LA PROPUESTA

4.1 Título

Facilitación Aduanera Integrada Ecuador-Brasil (Marco y Operatividad) para el paso de la carga de Asia-Europa-Comunidad Andina y Otros países y viceversa que deben utilizar el Eje Multimodal Manta -Manaos.

4.2 Justificación

Para cubrir la ruta del proyecto emblemático “Manta -Manaos”, se requieren la integración de procedimientos aduaneros a fin de fortalecer la trazabilidad del proceso sin restricciones u obstrucciones debido que intervienen al menos tres modalidades de transporte distintas (marítimo: hasta los puertos del territorio ecuatoriano, terrestre: desde el puerto marítimo elegido hasta los ríos del oriente ecuatoriano; fluvial: desde los ríos del oriente ecuatoriano hacia el Exterior cruzando fronteras y llegando vía fluvial a Brasil). No obstante, mientras no exista una integración de procesos aduaneros entre Ecuador y Brasil para el Eje Multimodal, no se podrá obtener uno de los elementos más importantes del proyecto como es la Facilitación Aduanera Integrada Ecuador-Brasil en su Marco y Operatividad como herramienta única alternativa jurídica viable.

4.3 Objetivo

Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos mediante la implementación de procedimientos homogéneos a través de una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y la Aduana de Brasil.

4.4 Factibilidad de Aplicación

El proceso se inició a partir de las Líneas de Acción resultantes del Análisis DAFO 2010 a Junio 2011 y sus estrategias. Metodológicamente, se ha aplicado los pasos ya validados en la fase previa a la elaboración de la propuesta, como fue la Facilitación Aduanera (Marco y

Operatividad) para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta - Manaos, es decir, la formación de una normativa facilitadora del Comercio Exterior es indispensable elemento estratégico para promocionar el eje logístico comercial basada en una política de Estado.

La Aduana del Ecuador ha llevado este comportamiento de éste proceso, el cual, estuvo marcado por las características y condiciones de cada modo de transportación y de su sector logístico-comercial, así como los Operadores de Comercio Exterior, y esto llevó a presentar los resultados realizados siendo estos las Normas Expedidas, a partir de las cuales se procede a valorar la factibilidad para integrar los procedimientos aduaneros entre Ecuador y Brasil, y con ello a develar las barreras que pueden afectar su implementación práctica de manera íntegra.

4.5 Descripción del Plan de Acción (segmento-escenario-seguimiento)

La ejecución de actividades hacia la regulación y armonización de la Facilitación Aduanera Integrada Ecuador-Brasil (Marco y Operatividad) sólo se puede hacer de una forma planificada y consensuada, y siempre a partir de los datos del diagnóstico aduanero-logístico. Mediante la participación de los operadores de comercio Exterior y las instituciones participantes se elabora el Plan de Acción, que describe las actividades consensuadas que se van a ejecutar durante un período de tiempo determinado.

El Plan de Acción para la Facilitación Aduanera Integrada Ecuador-Brasil (Marco y Operatividad) está estructurado en diferentes líneas estratégicas, que marcan las directrices principales de actuación, constituidas cada una de ellas por diferentes conjuntos de acciones encaminadas a un objetivo general común, que se despliegan a su vez en medidas específicas del proceso aduanero, que requerirá la participación de diversos estamentos de la Administración.

La siguiente descripción recoge actuaciones señalando la responsabilidad de su impulso y los colaboradores, y marcando el impacto en el tipo de medidas propuestas.

Miércoles, 18 de julio del 2012 – La Jefatura de Proyectos de la Aduana mediante correo electrónico dirigido a Carolina Mier Jiménez del Ministerio de Relaciones Exteriores, expresa que SENA E tiene gran interés en los demás temas planteados en el Oficio remitido oportunamente, como el procedimiento de carga multimodal vía marítima que ingrese al territorio ecuatoriano y se lo utilice como país de paso y ésta, continúe su trayecto vía fluvial hacia Manaus u otra región o el procedimiento de exportación desde Ecuador vía fluvial y vía aérea, lo cual está a cargo del Ing. Timmy García y que precisamos sea de conocimiento de la República del Brasil para que se deleguen los funcionarios necesarios para acordarlos.

Martes, 31 de julio del 2012 – Carolina Mier Jiménez del Ministerio de Relaciones Exteriores, envía Hoja de Ruta en la que se indica las dos actividades que se podrían presentar en la reunión de monitoreo comercial el 21 de agosto, para su consideración.

Tabla N° 7. Hoja de ruta para la implementación de certificados de origen entre Ecuador y Brasil

| ACTIVIDAD | COMPROMISO | FECHA | RESPONSABLE |
|---|---|-----------------------|--|
| I Reunión de acercamiento entre las partes | Desarrollar una hoja de ruta, para establecer el procedimiento y mecanismos según las realidades de cada país, teniendo como base el marco del proyecto C.O.D. de ALADI | 16 de octubre de 2012 | Servicio Nacional de Aduana del Ecuador - Aduana de Brasil |
| Presentación de actividades de cooperación, e intercambio de conocimientos, e información de buenas prácticas aduaneras | (Desarrollar) | 21 de agosto de 2012 | Servicio Nacional de Aduana del Ecuador |

Fuente: Investigación directa.

Elaboración: Ing. Timmy García Carpio.

Lunes, 29 de octubre del 2012 - Elizabeth De Lourdes Barsallo Moreno – Asesora del Ministerio de Relaciones Exteriores mediante correo electrónico me convoca a una reunión de trabajo en las oficinas de la Subsecretaría de Comercio, junto con delegados del Ministerio Coordinador de Producción, Empleo y Competitividad (MCPEC), para el día martes 30 de octubre en la ciudad de Quito, para tratar temas de Manta -Manaos en el marco de la reunión de transporte Ecuador Brasil.

Martes, 30 de octubre del 2012 – Carolina Mier Jiménez lidera la reunión la cual conforman delegados del Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio Coordinador de la Producción Empleo y Competitividad, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en la cual se definió varios compromisos:

1.- MCPEC: Confirmar fechas para la reunión Ejecutiva de Transportes entre Ecuador y Brasil (Fecha tentativa: finales de noviembre - primera semana de diciembre.)

2.- Aduanas:

2.1.- Remitir una ayuda memoria de las comunicaciones remitidas a Aduanas del Brasil, con el objetivo de insistir en una respuesta sobre información normativa.

2.2.- Remitir un convenio piloto entre la Aduana de Ecuador y la Aduana de Brasil, con el objetivo de acordar procesos en la remisión de informes.

2.3.- Remitir una hoja de ruta / actividades a seguir.

Jueves, 01 de noviembre del 2012 – Se envía a Carolina Mier Jiménez del MMRREE a través del correo electrónico la Ayuda Memoria sobre las comunicaciones remitidas a la Aduana de Brasil, con el objeto de realizar una reunión técnica sobre procedimientos aduaneros de carga multimodal la cual, se utiliza nuestro país como paso y ésta, continúe su trayecto vía fluvial hacia Manaus.

Miércoles, 07 de noviembre del 2012 – Se envía a Carolina Mier Jiménez del MMRREE a través del correo electrónico la propuesta de SENA E - Hoja de Ruta/Actividades a seguir para el PROYECTO MANTA – MANAOS:

Se adjunta propuesta elaborada por SENA E para la reunión y armonización con Brasil.

- Análisis y Diagnóstico del Corredor Multimodal (variables): Rutas, tiempo, Origen/Destino, Modo de Transportación. (Responsable MCPEC)

- Análisis y Diagnóstico Normativo Aduanero (variables): Origen/Destino, Modo de Transportación; Proceso. (Responsable Aduana)
- Previa a la reunión con Brasil a nivel interno (Aduana, MCPEC, MMRREE) armonizar y asentar en un solo documento la presentación de la propuesta Ecuatoriana basado en los puntos 1 y 2.
- Reunión con Brasil :
 - 4.1. Revisión del Marco General (Propuesta de SENAE)
 - 4.2. Presentación de nuestra propuesta ecuatoriana (logístico-aduanero)
 - 4.3. Establecer mesas de trabajo a nivel específico/técnico: Aduana, Transporte, Puertos.
 - 4.4. Diseñar Manual Único de Procedimiento integrado Aduanero (Ecuador/Brasil)
- Programar la armonización con los operadores de comercio Exterior de ambos países para las pruebas de procesos y procedimientos, técnicas, operativas y logísticas; pruebas que deben efectuarse in situ. (Ejecución y Ajustes)
- Formalizar el documento de manera oficial (Manual Único de Procedimiento Aduanero Integrado) por las vías diplomáticas o Ministerios competentes.
- Plan Piloto/Implementación Oficial.

Miércoles, 07 de noviembre del 2012 – Respuesta de Carolina Mier Jiménez del MMRREE a través del correo electrónico agradeciendo la información recibida y a la vez indicando que va a presentar a Brasil la solicitud de reunión técnica a fin de tener una noticia a la brevedad posible. Sugiere fechas tentativas, considerando las reuniones previas para la elaboración de la propuesta, a fin de que Brasil considere, y se pueda dar la reunión con la Aduana de Brasil.

Sábado, 10 de noviembre del 2012 – En contestación al correo de Carolina Mier del 07 de noviembre del 2012, se sugiere las fechas tentativas:

- 1) Previa a la reunión con Brasil a nivel interno (Aduana, MCPEC, MMRREE) armonizar y asentar en un solo documento la presentación de la propuesta Ecuatoriana basado en los puntos 1 y 2. - Fecha tentativa de Reunión 7 de Diciembre del 2012 (todo el día)
- 2) Revisión del Marco General (Propuesta de SENA E) - Fecha tentativa de Reunión 7 de Diciembre del 2012 (todo el día)
- 3) Trabajar en la Presentación de nuestra propuesta ecuatoriana (logístico-aduanero) - Después de la reunión del 7 de Diciembre cada delegado afinará de manera coordinada.
- 4) Reunión con Brasil (propuesta de Ecuador) – 19, 20, 21 o (26,27,28) – Diciembre del 2012
 - 4.1.- Establecer mesas de trabajo a nivel específico/técnico: Aduana, Transporte, Puertos.
 - 4.2.- Diseñar Manual Único de Procedimiento integrado Aduanero (Ecuador/Brasil)

Tabla N° 8. Plan de Acción

| | |
|----------------------|---|
| Título: | Facilitación Aduanera y Logística Integrada Ecuador-Brasil (Marco y Operatividad) |
| Fecha límite: | Primer Semestre del Año 2014 |

| 1) Análisis y Diagnóstico Normativo Aduanero (variables) - SENA E | | | |
|---|-------------|-----------|--|
| % completado | Fase | Vence el | Notas |
| 100% | Planeación | | Planificación del diagnóstico y levantamiento de información |
| 100% | Preparación | | |
| 100% | Tarea a | 17-Oct-12 | Elaborar Diagnostico de Procesos y Normas Aduaneras para la Facilitación Multimodal Aduanera Ecuatoriana para el paso de la carga por el corredor multimodal |
| 100% | Tarea b | 31-Oct-12 | Se enviará oficio al MTOP para que creen la norma de registro operador multimodal internacional. Estado actual: proceso de revisión y firma. |
| 100% | Tarea c | 7-Nov-12 | Elaborar propuesta. Hoja de Ruta. Agenda de Actividades con la Aduana de Brasil |
| 0% | Tarea d | 04-Feb-13 | Mesas de trabajo con Aduana de Brasil (Taller) |
| 0% | Seguimiento | | |

2) Reunión Interinstitucional (SENAE, MCPEC, MMRREE) - Armonizar propuesta ecuatoriana

| % completado | Fase | Vence el | Notas |
|--------------|-------------|-----------|---|
| 100% | Planeación | | Planifica de estrategias: Aduana y MCPEC: fecha, lugar. |
| 100% | Preparación | 23-Ene-13 | Agenda de Trabajo. Logístico-Aduanero |
| 100% | Tarea a | 28-Ene-13 | Análisis y determinación variables (logísticas-aduanera) |
| 100% | Tarea b | 30-Ene-13 | Elaborar y preparar las variables determinadas en una sola presentación |
| 100% | Tarea c | 04-Feb-13 | Revisar documento final para su presentación |
| 0% | Seguimiento | | |

3) Reunión visita técnica en Brasil

| % completado | Fase | Vence el | Notas |
|--------------|--------------------------|-----------|---|
| 0% | Planeación | | |
| 100% | Preparación | 04-Feb-13 | Desarrollo de la Agenda de Trabajo |
| 100% | Tarea a | 04-Feb-13 | Avances de la Aduana Ecuatoriana (SENAE) |
| 100% | Tarea b | 04-Feb-13 | Proyecto Manta -Manaos: Infraestructura y equipamiento logísticos (MCPEC) |
| 100% | Tarea c | 04-Feb-13 | Proyecto Emblemático Manta -Manaos (SENAE) |
| 100% | Tarea d | 04-Feb-13 | Normativa y flujo de procesos que se generan en Ecuador para el paso de la carga por el eje multimodal hacia Brasil (SENAE) |
| 100% | Tarea e | 04-Feb-13 | Análisis y propuestas a resultados de la Intervención de Ecuador (RECEITA FEDERAL) |
| 100% | Tarea f | 04-Feb-13 | Normativa Aduanera Brasileira – Control de Carga (RECEITA FEDERAL) |
| 100% | Tarea g | 05-Feb-13 | Normativa Aduanera Brasileira – Control de Despacho (RECEITA FEDERAL) |
| 100% | Trámites administrativos | 05-Feb-13 | Elaboración y ajustes al documento (Acta de Reunión y Hoja de Ruta) |
| 100% | Entrega y aprobación | 05-Feb-13 | Revisión conjunta y aprobación de documento binacional (Acta de Reunión y Hoja de Ruta) |
| 0% | Seguimiento | | |

| 4) Sociabilización, propuesta de Nota Reversal, Visita a Ecuador | | | |
|--|--------------------------|-----------|--|
| % completado | Fase | Vence el | Notas |
| 100% | Planeación | 15-Dic-13 | Receita Federal de Brasil da respuesta a la consulta de la Aduana del Ecuador. |
| 0% | Preparación | 16-Dic-13 | Período de revisión y análisis de la respuesta de Brasil |
| 0% | Tarea a | 17-Feb-14 | Envío de propuesta Nota Reversal a la Receita Federal sobre normalizar a través de un documento los procedimientos aduaneros para el eje multimodal Ecuador-Brasil en la ciudad de Guayaquil, Ecuador. |
| 0% | Tarea b | | Visita de la Receita Federal para suscribir Nota Reversal entre ambas aduanas |
| 0% | Tarea c | | Sociabilización al usuario externo nacional y extranjero |
| 0% | Tarea d | | Plan Piloto: pruebas técnicas, operativas y logísticas |
| 0% | Trámites administrativos | | Ajuste y actualización |
| 0% | Seguimiento | | Seguimiento y Mejora Continua |

4.6 Validación

a) Cumplimiento de objetivos

El cumplimiento del objetivo de “Armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga que brinda Ecuador a través del eje multimodal Manta -Manaos mediante la implementación de procedimientos homogéneos a través de una comunicación efectiva entre la Aduana de Ecuador y la Aduana de Brasil” fue realizada mediante una visita técnica a la Receita Federal de Brasil misma que fue confirmada por oficio entre las Aduanas. En dicha visita técnica se ejecutó las actividades comprendidas en la agenda definitiva denominada “Proyecto de Facilitación Aduanera y Logística Integrada del Corredor Multimodal Ecuador – Brasil”

b) Principales resultados:

- i. Resultados de respuestas a documentos oficiales

- Oficio enviado por el Ministerio de Fazenda – Receita Federal No. 018/2013-RFB/Suari, Brasilia 16 de Enero de 2013 al Senhor Xavier Cárdenas – Diretor-Geral do Servico Nacional de Aduana do Equador, en la que solicita la composición del equipo que visitará Brasil y solicitan la presentación de la propuesta de agenda.

Sobre la respuesta al documento anterior fue respondido mediante **Oficio Nro. SENAE-DGN-2013-0076-OF** con fecha 23 de Enero del 2013 al Ernani Argolo Checcucci Filho - **SUBSECRETARÍA DE ADUANA Y RELACOES INTERNACIONAIS DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL** indicando la propuesta de agenda para la visita técnica de la delegación de Ecuador a Brasil. Así mismo, se expresa la nómina de la delegación ecuatoriana del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador quienes estuvieron conformada por el Econ. Mario Pinto Salazar – Subdirector General de Normativa, Econ. Fabián Ronquillo Navas – Asesor de la Dirección General y el Ing. Timmy García Carpio – Jefe de Calidad y Mejora Continua (encargado).

Tabla N° 9. Agenda de visita técnica de Ecuador a Brasil


Receita Federal

VISITA TÉCNICA DA DELEGAÇÃO DO EQUADOR AO BRASIL
PROJETO DE FACILITAÇÃO ADUANEIRA E LOGÍSTICA INTEGRADA DO
CORREDOR MULTIMODAL EQUADOR - BRASIL
4 a 6 de janeiro de 2013

GRADE DE PROGRAMAÇÃO

Brasília

Dia 4/janeiro

| | | | |
|---------|--|-------------------------------------|--------|
| 10:00 h | Reunião de abertura entre autoridades | Chancelaria SENAE - Receita Federal | - 30' |
| 10:30 h | Avanços da Aduana equatoriana | SENAE | 30' |
| 11:00 h | Projeto emblemático Manta/Manaus | SENAE | 15' |
| 11:45 h | Projeto Manta/Manaus: Infraestrutura e equipamentos Logísticos; "Janela Única", outros temas: autorizações, perecíveis, análise de risco, pragas, SUFRAMA, ANTAQ, etc. | MCPEC | 1h15' |
| 13:00 h | Almoço | | 1h 30' |
| 14:30 h | Harmonização de Procedimentos Aduaneiros | Receita Federal | 30' |
| 15:00 h | Controle aduaneiro de cargas | Receita Federal | 30' |
| 15:30 h | Infra-estrutura Aduaneira | Receita Federal | 30' |
| 16:00 h | Normativa e fluxo de processos na passagem de carga pelo eixo multimodal para o Brasil | SENAE | 1h 30' |

Dia 5/janeiro

| | | | |
|--------------|---|-----------------|----|
| 10:00 h | Despacho Aduaneiro | Receita Federal | 1h |
| 11:00 h | Elaboração a assinatura de ata de reunião | Receita Federal | 1h |
| 12:00 h | Encerramento – BSB | | |
| <i>tarde</i> | <i>Traslado para Manaus</i> | | |

Manaus

Dia 5/janeiro

| | | | |
|---------------|---|-----------------|--|
| 10:30 h a 18h | Viagem e Visita a Manaus: instalações portuárias e terminais do Porto de Manaus | Receita Federal | |
|---------------|---|-----------------|--|


Receita Federal

VISITA TÉCNICA DA DELEGAÇÃO DO EQUADOR AO BRASIL
PROJETO DE FACILITAÇÃO ADUANEIRA E LOGÍSTICA INTEGRADA DO
CORREDOR MULTIMODAL EQUADOR - BRASIL
4 a 6 de janeiro de 2013

Dia 6/janeiro

| | | | |
|------------------|---|-----------------|--|
| 09:00 h a 11:30h | Visita às instalações da Receita Federal em Manaus. Exposição sobre processos e procedimentos | Receita Federal | |
| 11:30h | Encerramento da visita | | |

Palestrantes – Brasília/BRASIL:

Harmonização de Procedimentos Aduaneiros – Sr. Luis Felipe de Barros Reche

Controle Aduaneiro de cargas – Sr. Renato Cardoso de Sousa

Infra-estrutura Aduaneira – Sr. Antonio Braga Sobrinho

Despacho Aduaneiro - Sra. Larissa Araújo Nunes

Fuente: Investigación directa.**Elaboración:** Ing. Timmy García Carpio; Econ. Fabián Ronquillo

La documentación de referencia permite evidenciar el avance del proyecto, así como el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el gobierno ecuatoriano.

- Como resultado de la visita técnica a la Receita Federal de Brasil se obtuvo el Acta de Reunión y Hoja de Ruta a seguir, dichos documentos el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador remitió mediante oficio No. **SENAE-DGN-2013-0205-OF** con fecha 23 de febrero del 2013, a la Subsecretaría de Comercio e Inversiones del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración a fin de que sean comunicadas por los canales oficiales entre las Embajadas de Ecuador y Brasil a fin de afianzar y continuar el proyecto de “Facilitación aduanera y logística integrada, corredor multimodal Ecuador – Brasil”

- La Subsecretaría de Comercio e Inversiones del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración mediante Memorando Nro. MRECI-SCI-2013-0276-M con fecha 28 de febrero del 2013 pone en conocimiento, conocimiento, una copia del Acta de Reunión y la Hoja de Ruta que se elaboró durante la visita técnica de la Aduana del Ecuador a la Receita Federal de Brasil.

ii. Resultados de la reunión técnica

En los días del 4 al 6 de febrero del 2013 ((Anexos – Documentos, Numeral 6) en la ciudad de Brasilia de la República de Brasil, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador conjuntamente con delegados de la Embajada Ecuatoriana en Brasilia y delegados de la Oficina Comercial de Brasil en el Ecuador, desarrollo la agenda de la reunión técnica con el ánimo de armonizar normas y reglamentaciones aduaneras para la carga que utilizará el Eje Multimodal Manta – Manaus, obteniendo como resultado de la misma la hoja de ruta a seguir, la cual se describe a continuación:

Tabla N° 10. Resultados de la reunión técnica

| # | Origen de Compromiso | Compromiso | Fecha de Finalización | Responsable |
|----|---|--|--|-----------------------|
| 1. | Reunión Técnica entre las Aduanas de Brasil y Ecuador | Recopilar la información de la reunión técnica del 04 de Febrero y la visita a la aduana de Manaus los días 05 y 06 de febrero del 2013. | 2013-02-13 | SENAE |
| 2. | Reunión Técnica entre las Aduanas de Brasil y Ecuador | Elaboración y envío de consulta a través de la Cancillería Ecuatoriana a la Aduana de Brasil sobre la información requerida y formato de documentos para el despacho de mercancías en Manaus provenientes de Puerto Itaya. | 2013-02-18 | SENAE |
| 3. | Reunión Técnica entre las Aduanas de Brasil y Ecuador | Promover una reunión con el grupo de transporte y ANTAQ a fin de determinar requisitos de navegabilidad para las embarcaciones provenientes de Ecuador. | 2013-02-25 | MCPEC |
| 4. | Reunión Técnica entre las Aduanas de Brasil y Ecuador | Respuesta sobre el documento enviado por la Aduana del Ecuador a través de las vías diplomáticas. | 15 días posterior al recibido del documento | Receita Federal |
| 5. | Reunión Técnica entre las Aduanas de Brasil y Ecuador | En base a la respuesta recibida preparar plan de acción para desarrollar la guía de procedimientos aduaneros Ecuador-Brasil del eje vial Manta – Manaus. | 45 días después de la recepción de la respuesta de la Aduana de Brasil | SENAE-RECEITA FEDERAL |

Fuente: Elaboración propia.

4.7 Resultados de pruebas *in situ*

Los resultados de las pruebas *in situ* se obtendrán una vez que se haya cumplido el numeral cinco de la Hoja de Ruta de la Visita Técnica a Brasil quedando conforme entre las aduanas el plan de acción para desarrollar la guía de procedimiento aduaneros Ecuador – Brasil del eje vial Manta – Manaus.

Sin embargo, para fines ilustrativos, se explican algunos aspectos importantes de dicha iniciativa, en base a la observación directa del proceso seguido.

4.7.1 Deficiencias de la iniciativa analizada

Puerto de Tabatinga – Brasil (frontera con Colombia).

La Receita Federal de Brasil ha tomado la decisión de escoger a Tabatinga como un punto a desarrollar para tener una aduana. El desarrollo del eje multimodal Manta -Manaos será una de las justificaciones de esta selección. Sin embargo, se apuntan las siguientes deficiencias específicas:

- No existe un modelo de aduana (control aduanero con infraestructura adecuada) para el tema de transbordo.
- No existe talento humano de planta.
- No existe la infraestructura tecnológica ni informática para las operaciones y control aduanero.

Puerto Providencia – Ecuador

Se encuentra en proceso de implantación de un puerto fluvial el mismo que se ha definido y ubicado en la Provincia de Sucumbíos, margen izquierda del río Napo. En este puerto, se observan las siguientes deficiencias:

- No existe área aduanera.
- No existe talento humano de planta capacitado y autorizado para estas operaciones aduaneras fluviales.
- No existe la infraestructura tecnológica ni informática para las operaciones y control aduanero.

Además, se mantienen débiles los siguientes aspectos:

- Poco conocimiento de normativa y operaciones fluviales en el ámbito aduanero.
- Nula experiencia en comercio internacional fluvial.
- Propuesta de Ecuador (procedimiento) aún no revisada de manera técnica-operativa de parte de la Receita Federal de Brasil (Declaración aduanera simplificada de Transbordo con Traslado DAS-TR) consultada a través de la web.
- Avance del cumplimiento de la Hoja de Ruta de manera pausada. Cumplido punto número 4 - Hoja de Ruta de la Visita Técnica a la Receita Federal.

4.7.2 Amenazas

En cuanto a las amenazas que debe enfrentar la iniciativa para ser viable, se tiene:

- Aceptación y apoyo por parte de los departamentos amazónicos de las vecinas repúblicas de Colombia y Perú para el paso de la carga que utiliza el eje multimodal.
- Inexistencia de regulaciones o normativa no compatibles ni adaptables a causa de influencias políticas brasileñas.

4.8 Aceptación de Hipótesis

La hipótesis formulada para este estudio fue enunciada en los siguientes términos:

Si se compara la problemática de ejecución del Proyecto del Eje Multimodal MANTA - MANAOS desde el inicio como tal hasta su finalización, se replantearía en base a las debilidades un nuevo reinicio de ejecución del mismo.

Esta hipótesis se cumplió, por cuanto se tiene una coyuntura política y económica favorable, no sólo por la reciente reelección del Econ. Rafael Correa Delgado en las elecciones del año 2013, sino también por el afianzamiento del proyecto político que él lidera, además del contexto que vive la

región, de forma particular Brasil. Además, se cuenta con un puerto que recibió las más importantes inversiones de los últimos tiempos, Manta, así como la infraestructura carretera y fluvial, además de los aportes que recibieron los aeropuertos de distintas ciudades ecuatorianas.

Sin embargo, persisten dificultades de orden técnico y operacional, que de no ser atendidas representarían un retraso significativo en el proyecto. Es el caso concreto de los procedimientos operativos para la facilitación de carga internacional en los puertos, la inexistencia de una normativa específica o protocolo para la operación de transporte fluvial, las limitaciones en la infraestructura comercial internacional sobre el río Napo, mismo que además presenta condiciones distintas para su navegación en temporadas. Esto, entre otros factores, incide en la consolidación de éxito del proyecto, por lo que se debe dar respuesta pronta y efectiva para lograr la integración comercial con el gigante del continente, lo cual aportará importantes beneficios para la economía ecuatoriana.

Un proyecto similar de la región, es la interconexión Perú-Brasil, que desea consolidarse para unir el Atlántico con el Pacífico por el Gobierno peruano. Además, debe considerarse el existente Canal de Panamá y su extensión, que con las facilidades que cuenta, se constituye en un importante competidor para el proyecto de integración Manta -Manaos.

Las obras de integración, que implican la inversión en infraestructura, pero también los efectos que se tendrá sobre el medio ambiente, son cuestiones que no se puede minimizar con el discurso optimista, sino que deben ser evaluados técnica y políticamente, a fin de asegurar el éxito de este emprendimiento.

4.9 Validación de la propuesta

Efectuado el anterior análisis, se valida la propuesta considerando principalmente:

Tabla N° 11. Validación de la propuesta

| Variable | Valoración | Condición actual | Comentario |
|--------------------------------------|------------------------|---|--|
| Infraestructura portuaria en Manta | Avances significativos | Se requieren trabajos complementarios | Con una inversión de refuerzo, se tendrían completas las obras anexas, como ampliación del puerto, servicios logísticos de calidad, oficinas y otras. |
| Infraestructura carretera en la ruta | Avances en progreso | Se deben ampliar más carriles, para facilitar el transporte de carga pesada | El tramo Quevedo-Latacunga tiene un significativo avance de obra, pero el tramo Latacunga-Puyo-Tena requiere mayor atención. |
| Política | Estable | Reciente reelección del presidente Econ. Rafael Correa, con amplia mayoría en la Asamblea | El contexto regional favorece el desarrollo de la integración Manta - Manaos, pero además se deben profundizar los cambios internos para facilitar la concreción de esta obra de interés nacional y continental. |
| Interés de la contraparte | Vigente | Favorable | El gobierno federal de Brasil cuenta con el respaldo de la población y el empresariado de su país, con lo que el proyecto se consolidaría. |

Fuente: Investigación directa

Elaboración: Ing. Timmy García, enero de 2013.

Como puede apreciarse en el anterior cuadro analítico, las condiciones generales para la viabilidad de la propuesta contenida en este estudio son favorables, restando su consolidación y ejecución.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- La propuesta de armonizar procedimientos aduaneros para el paso de carga que brinda Ecuador a través del corredor multimodal Manta -Manaos es el inicio de una serie de regulaciones y normativas por realizarlo en un cortísimo plazo, debido a que el mercado brasileño va creciendo a su importancia en magnitud, así como la potencialidad de su mercado entre otros países y regiones, y éstos, al utilizar el corredor multimodal Manta -Manaos minimizan costos y tiempo durante la transportación multimodal y la facilidad aduanera multimodal que brinda el Ecuador.
- Ecuador no figura dentro de los 20 países de mayor exportación a Brasil. Sin embargo, al existir una integración aduanera entre Ecuador y Brasil para facilitar el tránsito de mercancías a través de un corredor multimodal con destino a Manaos estamos por consiguiente frente a un desafío, dado que Brasil es un mercado potencial y que por primera vez tendremos la oportunidad de conectarnos a través de este eje multimodal con este colosal mercado, que es el más grande de Latinoamérica y una de los más sólidas economías del planeta.
- Al ser Brasil un mercado con muchos requisitos comerciales, entre los países del Asia, entre otros países de diferentes regiones, es necesario promover la normativa facilitadora del proceso de carga multimodal que actualmente el Ecuador brinda para las cargas en tránsito sin mayores contratiempos.
- No existe la regulación de rutas autorizadas y sus plazos previstos para recorrerlas para el tránsito aduanero comunitario ni para la operación de traslados.
- No existe norma legal por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) para el registro del Operador de transporte multimodal internacional que debe operar en el país.

- No existe un manual específico de Operación de transporte multimodal internacional.
- No existe apoyo comercial de los países de la cuenca Asia Pacífico para el proyecto, la falta de aceptación y apoyo por parte de los distritos amazónicos de Colombia y Perú para el proyecto, y las regulaciones incompatibles e inadaptables de la normativa ecuatoriana, a causa de influencias políticas brasileras.

Recomendaciones

Es necesario intensificar las estrategias comerciales a través del Ministerio de Comercio Exterior para alcanzar mejores niveles de exportación a Brasil y enlazar sectores productivos y comerciales amazónicos entre Ecuador y el resto del mundo.

Promover internacionalmente a la ciudad de Manta como el puerto de aguas profundas del Ecuador y su facilitación logística-aduanera entre ambas fronteras para aquellas empresas de Asia, América y Europa, que se vinculen con la Zona Franca de Manaus a fin de que sus negocios actuales y potenciales se efectúen por la ruta ecuatoriana.

Proseguir con los resultados de la agenda propuesta a través de la Hoja de Ruta definida en la visita técnica a la Receita Federal de Brasil, dado que se necesita consolidar y armonizar la información y formación estratégica y operativa del proceso aduanero-logístico intrafronterizo y amazónico.

Es imperativo elaborar un documento integrado que exprese todos los requisitos y pautas aduaneras con sus diferentes escenarios para la carga que utiliza el corredor multimodal Manta - Manaus con destino a Brasil y viceversa, identificando técnicas y procedimientos así como sus aspectos logísticos y rutas comparativas.

Evaluar la aplicación de la normativa y proponer de ser el caso, medidas o acciones alternativas para contribuir con el buen desarrollo integral de la ruta interoceánica Ecuador-Brasil.

Bibliografía

- América Economía . «Ránking 500 empresas más grandes de Ecuador.» América Economía – Ecuador (2010): 56.
- Andes Info. Andes Info. 17 de Enero de 2013. 22 de Febrero de 2013
<<http://www.andes.info.ec/es/econom%C3%ADa/nuevo-a%C3%B1o-base-pib-ecuador-aumenta-usd-88186-millones.html>>.
- Autoridad Portuaria de Manta. Gobierno Provincial de Manabí. 30 de Mayo de 2012. 19 de Marzo de 2013
<<http://www.manabi.gob.ec/56-el-proyecto-Manta-manaos.html>>.
- Autoridad Portuaria del Ecuador. Boletín de puertos marítimos de Ecuador. Guayaquil: Autoridad Portuaria del Ecuador, 2012.
- Banco Central del Ecuador. Banco Central del Ecuador. 16 de Enero de 2013. 9 de Febrero de 2013
<<http://www.bce.fin.ec>>.
- BENTES DOMÍNGUEZ, Nadia Nohelia. Proyecto de inversión en el servicio de dragado del canal de acceso del puerto marítimo de Guayaquil a través de una concesión privada. Guayaquil: Universidad ESPOL, 2008.
- BICUSA. BICUSA. 1 de Julio de 2011. 8 de Abril de 2013 <<http://www.bicusa.org/es/Project.10511.aspx>>.
- Bustamante, Julio, Jessenia Saavedra Gallo y Sussy Bailon. Análisis del transporte del corredor logístico Manta - Manaos. Guayaquil: Espol, Facultad de Economía y Negocios, 2010.
- Castro Contreras, Jaime. «Geopolítica.» 16 de Junio de 2010. Geopolítica. 31 de Marzo de 2013
<<http://geopolitica.com.pe/pdf/Corredores.PDF>>.
- DANIELS, John. NEGOCIOS INTERNACIONALES (Ambiente y operaciones). México: Pearson Prentice Hall, 2009.
- DIRNEA. DIRNEA. 21 de Octubre de 2008. 17 de Mayo de 2013 <<http://www.dirnea.org>>.
- El autonomista. El autonomista. 4 de Mayo de 2005. 30 de Abril de 2013
<<http://www.elautonomista.com/autonomia-manabi/376/>>.
- IIRSA. IIRSA. 23 de Junio de 2012. 4 de Marzo de 2013 <<http://impactosiirsa.com/iirsa4.html>>.
- Manabí Noticias. Manabí Noticias. 1 de Septiembre de 2012. 15 de Enero de 2013
<http://manabinoticiasenlinea.blogspot.com/2012_09_01_archive.html>.

Mi Tecnológico. Mi Tecnológico. 5 de Mayo de 2010. 5 de Abril de 2013
<<http://www.mitecnologico.com/Main/EstrategiaInternacionales>>.

Noticias, Manabí. Manabí Noticias. 1 de Septiembre de 2012. 31 de Enero de 2013
<http://manabinoticiasenlinea.blogspot.com/2012_09_01_archive.html>.

POSSO, Manuel. Dr. Manuel Posso. 15 de Mayo de 2010. 19 de Abril de 2013
<<http://drmanuelposso.com/?p=1829>>.

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES. Plan Nacional Para el Buen Vivir, versión resumida. Quito: SENPLADES, 2009.

SENPLADES. SENPLADES. 16 de Junio de 2012. 18 de Febrero de 2013
<<http://plan.senplades.gob.ec/estrategia-territorial-nacional->>.

Wharton. «Universia.» 6 de Febrero de 2011. Universia. 31 de Marzo de 2013
<<http://www.wharton.universia.net>>.

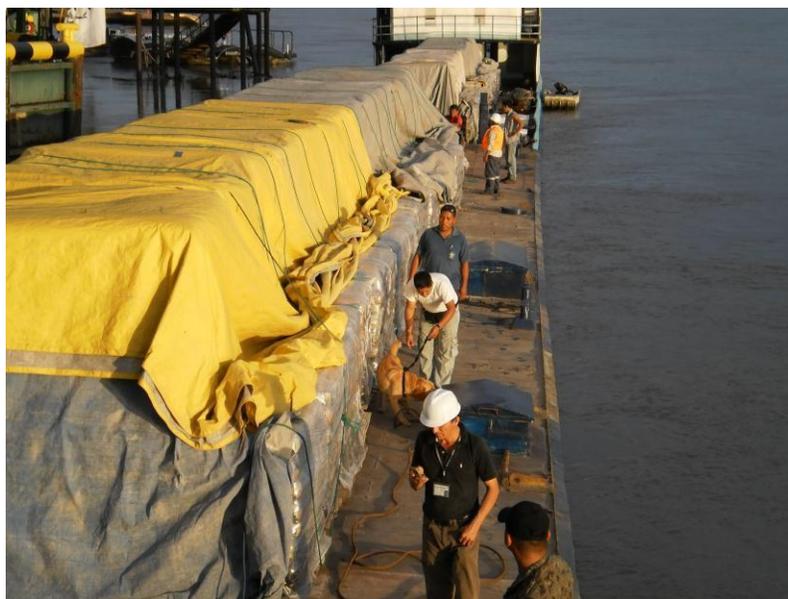
Wikipedia. Wikipedia. 8 de Noviembre de 2010. 23 de Marzo de 2013 <<http://es.wikipedia.org>>.

ANEXOS

Anexo N° 1. Fase de inauguración del proyecto Manta -Manaos



Puerto Itaya: Barcaza-Revisión de procedimientos



Puerto Itaya: Barcaza-revisión Antinarcóicos



Puerto Itaya: Barcaza – Importador, SENA, Exportador, MCPEC



Puerto Itaya: Inauguración de la Hidrovía del Río Napo dentro del eje vía Manta -Manaos

(Marco González - Empresario, Prefecta de Sucumbíos, Ministra MCPEC, Sr. Presidente de la República del Ecuador Econ. Rafael Correa)



Puerto Itaya: Embarcación lista para el zarpe



Puerto Itaya: Intervención del Sr. Presidente de la República del Ecuador Econ. Rafael Correa



Puerto Itaya: Presidente de la República del Ecuador Econ. Rafael Correa inaugurando el zarpe



Puerto Itaya: Embarcación navegando por el río Napo

Anexo N° 2. Fotos Operación de embarque de carga seca por el río Napo



Puerto Itaya: Tráiler con carga (cemento)



Puerto Itaya: Carga paletizada



Puerto Itaya: Embarque de carga (cemento)



Puerto Itaya: Embarque de carga (cemento)



Puerto Itaya: Embarque de carga (cemento)



Puerto Itaya: Embarque de carga (cemento)



Puerto Itaya: Barcaza cargada (cemento)



Puerto Itaya: Barcaza cargada (cemento)



Río Napo: Barcaza navegando

Anexo N° 3. Fotos Operación vía terrestre de carga hacia la vía fluvial



Carretera rumbo a Puerto Morona: Camiones con diesel (60 mil galones)



Puerto Morona: Delegados de instituciones previas al embarque de los camiones a la barcaza



Puerto Morona: Camiones listos para su embarque hacia el bongo.



Puerto Morona: Carga embarcada en un remolcador con bongo incluido. Lista para iniciar viaje vía fluvial.



Río Morona: En la Frontera Ecuador-Perú



Hito 179: Límite Ecuador-Perú

Anexo N° 4. Correos Electrónicos

De: Garcia Timmy - JCM GYE

Enviado el: miércoles, 28 de noviembre de 2012 10:03 Para:

Carolina Isabel Mier Jimenez

CC: 'TIMMY GARCIA'

Asunto: RE: Plan de Acción con Brasil Hola

Carolina, cómo estás?

Hoy me reintegré al trabajo....me avisas sobre los avances al tema de Brasil. Saludos cordiales,

Ing. Timmy García Carpio

Analista de Mejora Continua y Normativa

Dirección Nacional de Mejora Continua y Normativa Servicio

Nacional de Aduana del Ecuador

Av. 25 de Julio, Km. 4.5, vía Puerto Marítimo PBX:

593-4-2-480640 ext.1455

Guayaquil – Ecuador



.....
.....

GARCÍA

CARPIO

De: TIMMY GARCIA [mailto:timmygarcia@gmail.com]

Enviado el: jueves, 15 de noviembre de 2012 15:36

Para: Carolina Isabel Mier Jimenez; Sofia Albuja; Guillermo Bajaan; Garcia Timmy - JCM GYE

Asunto: Plan de Acción con Brasil

Estimada Carolina, te adjunto plan de acción para el tema Manta -Manaos, salvo mejor criterio.

De igual manera te paso la agenda propuesta que podría tratarse con ellos....la agenda con Brasil en la reunión misma.

Estimados cualquier consulta con gusto en absolverla.

Saludos.

Timmy

.....
.....

De: Garcia Timmy - JCM GYE

Enviado el: sábado, 10 de noviembre de 2012 15:25 Para:

'Carolina Isabel Mier Jimenez'

CC: Ronquillo Fabián - DNI GYE; 'TIMMY GARCIA'

Asunto: RE: Propuesta de SENAE - Hoja de Ruta/Actividades a seguir para el PROYECTO MANTA - MANAOS

Hola Carolina: Como estamos a la puesta de implementación de la VUE – Ventanilla Única Ecuatoriana el 29 de noviembre del 2012 entre SENAE – VUE (MCPEC) estamos afinando y trabajando a un ritmo acelerado para la fecha de salida a producción, por lo que en base a estos antecedentes tenemos un agenda muy apretada. No obstante sugiero las fechas tentativas:

- 1) Previa a la reunión con Brasil a nivel interno (Aduana, MCPEC, MMRREE) armonizar y asentar en un solo documento la presentación de la propuesta Ecuatoriana basado en los

puntos 1 y 2.

Fecha tentativa de Reunión 7 de Diciembre del 2012 (todo el día)

- 2) Revisión del Marco General (Propuesta de SENAE) - Fecha tentativa de Reunión 7 de Diciembre del 2012 (todo el día)
- 3) Trabajar en la Presentación de nuestra propuesta ecuatoriana (logístico-aduanero) - Después de la reunión del 7 de Diciembre cada delegado afinará de manera coordinada
- 4) Reunión con Brasil – 19,20,21 o (26,27,28) – Diciembre del 2012
 - 4.1) Establecer mesas de trabajo a nivel específico/técnico: Aduana, Transporte, Puertos.
 - 4.2) Diseñar Manual Único de Procedimiento integrado Aduanero (Ecuador/Brasil)

Cualquier consulta con gusto en absolverla. Saludos
cordiales,

Timmy García Carpio

Analista de Mejora Continua y Normativa

Dirección Nacional de Mejora Continua y Normativa Servicio

Nacional de Aduana del Ecuador

Av. 25 de Julio, Km. 4.5, vía Puerto Marítimo

PBX:593-4-2-480640 ext.1455

Guayaquil – Ecuador



.....
.....

GARCÍA

CARPIO

De: Carolina Isabel Mier Jimenez [mailto:t-cmier@mmrree.gob.ec]

Enviado el: miércoles, 07 de noviembre de 2012 15:11 Para:

Garcia Timmy - JCM GYE

CC: Ronquillo Fabián - DNI GYE

Asunto: RE: Propuesta de SENAE - Hoja de Ruta/Actividades a seguir para el PROYECTO MANTA - MANAOS

Estimado Timmy,

Gracias por toda la información remitida.

Voy a presentar a Brasil la solicitud de reunión técnica, para que nos pueda dar una noticia lo más pronto posible. Tú tienes alguna fecha tentativa, considerando las reuniones previas para la elaboración de la propuesta, para que los brasileños consideren, y se pueda dar la reunión con Aduana del Brasil.

Reunión con Brasil:

- 4.1) Revisión del Marco General (Propuesta de SENAE)
- 4.2) Presentación de nuestra propuesta ecuatoriana (logístico-aduanero)
- 4.3) Establecer mesas de trabajo a nivel específico/técnico: Aduana, Transporte, Puertos.
- 4.4) Diseñar Manual Único de Procedimiento integrado Aduanero (Ecuador/Brasil)

A la espera de tus Comentarios.

Saludos,

Carolina Mier Jiménez

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración Económica Dirección

de Promoción de Exportaciones

Coordinadora de Mercado t-

cmier@mmrree.gob.ec 083.302.605

Av. Amazonas y Roca. Edf. Río Amazonas, 5to piso. Telf.:

(593 2) 2993200 • Ext. 12545

www.mmrree.gob.ec

Quito-Ecuador



De: Garcia Timmy - JCM GYE [mailto:tigarcia@aduana.gob.ec]

Enviado el: miércoles, 07 de noviembre de 2012 10:54 Para:

Carolina Isabel Mier Jimenez

CC: Ronquillo Fabián - DNI GYE

Asunto: Propuesta de SENAE - Hoja de Ruta/Actividades a seguir para el PROYECTO MANTA - MANAOS

Estimada Carolina:

Adjunto propuesta elaborada por SENAE para la reunión y armonización con Brasil.

- 1) Análisis y Diagnóstico del Corredor Multimodal (variables) : Rutas, tiempo, Origen/Destino, Modo de Transportación. (Responsable MCPEC)
- 2) Análisis y Diagnóstico Normativo Aduanero (variables): Origen/Destino, Modo de Transportación (Responsable Aduana: Esto ya lo tenemos a limpio como Aduana)
- 3) Previa a la reunión con Brasil a nivel interno (Aduana, MCPEC, MMRREE) armonizar y asentar en un solo documento la presentación de la propuesta Ecuatoriana basado en los puntos 1 y 2.
- 4) Reunión con Brasil :
 - 4.5) Revisión del Marco General (Propuesta de SENAE)
 - 4.6) Presentación de nuestra propuesta ecuatoriana (logístico-aduanero)

- 4.7) Establecer mesas de trabajo a nivel específico/técnico: Aduana, Transporte, Puertos.
- 4.8) Diseñar Manual Único de Procedimiento integrado Aduanero (Ecuador/Brasil)
- 5) Programar la armonización con los operadores de comercio Exterior de ambos países para las pruebas de procesos y procedimientos, técnicas, operativas y logísticas; pruebas que deben efectuarse in situ. (Ejecución y Ajustes)
- 6) Formalizar el documento de manera oficial (Manual Único de Procedimiento Aduanero Integrado) por las vías diplomáticas o Ministerios competentes.
- 7) Plan Piloto/Implementación Oficial.

Cualquier inquietud me avisas.

Oportunamente te pasaré la propuesta del Marco entre la Aduana del Ecuador y Brasil. Saludos cordiales,

Ing. Timmy García Carpio

Analista de Mejora Continua y Normativa

Dirección Nacional de Mejora Continua y Normativa Servicio

Nacional de Aduana del Ecuador

Av. 25 de Julio, Km. 4.5, vía Puerto Marítimo

PBX:593-4-2-480640 ext.1455

Guayaquil – Ecuador

Anexo N° 5. Documentos 1

- 1.) Oficio enviado a la Ministra de Transporte de Obras Públicas sobre el requerimiento de Norma para el registro de los operadores de transporte multimodal para el proyecto Manta Manaos.



Oficio Nro. SENAE-DGN-2012-1314-OF

Guayaquil, 23 de noviembre de 2012

Asunto: Requerimiento de Norma para el registro de los operadores de transporte multimodal internacional que operan en el país - como elemento del Proyecto emblemático "Manta -Manaos".

Señora Arquitecta

María De Los Ángeles Duarte Pesantes Ministra

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

En su Despacho

De mi consideración:

En virtud de que el plan estratégico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, considera que una de las políticas públicas y estrategias sectoriales de su cartera de estado es la de “Desarrollar la integración multimodal de los sistemas de transporte, generando desarrollo interno, que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales”, y que, como entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal que formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de transporte e infraestructura con estándares internacionales de calidad, seguro, competitivo, alineados con las directrices económicas, sociales, medioambientales y el plan nacional de desarrollo, al respecto me permito solicitar lo siguiente:

Acorde a lo señalado en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y su reglamento en donde expresa que el “Operador de Transporte.- Es la persona jurídica constituida como tal que actúa dentro del territorio aduanero ecuatoriano, en representación de compañías navieras, aerocomerciales, ferroviarias, terrestres, u otras, o de un operador de transporte multimodal que operen en el país” por tanto, con el fin de regular ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador las operaciones que le son propias e integrarlas a los procesos aduaneros existentes que forman parte del Proyecto Multimodal Manta - Manaos, requerimos a usted, se nos proporcione el reglamento o norma que su cartera de Estado tiene para el registro de los operadores de transporte multimodal internacional que operan en el país; o en su defecto de manera cordial, solicitamos se realicen las gestiones correspondientes para la determinación, definición e implementación de la normativa.

Para cubrir la ruta del proyecto emblemático “Manta -Manaos”, se requieren al menos tres modalidades de transporte distintas (marítimo: hasta los puertos del territorio ecuatoriano, terrestre: desde el puerto marítimo elegido hasta los ríos del oriente ecuatoriano; y, fluvial: desde los ríos del oriente ecuatoriano hacia el Exterior). Es decir, estaríamos ante un “transporte multimodal”; sin embargo, mientras en el Ecuador no se haya implementado el registro de operador multimodal, no se podrá trabajar bajo dicha modalidad, a pesar de que exista la norma expresada en el COPCI y su Reglamento.

En tal circunstancia, en lugar del transporte multimodal la administración aduanera ha optado por fortalecer la modalidad de “transbordo con traslado”, que en la práctica cumpliría la misma función, aunque su proceso tenga más etapas y sea más complejo; no obstante, se recalca que (ante la falta del marco necesario para aplicar el transporte multimodal) es la única alternativa jurídicamente viable (por el momento) para poder cubrir la ruta “Manta -Manaos”.

Por tanto, solicitamos se realicen las gestiones necesarios a fin contar con la normativa expedida para el registro del operador multimodal internacional y armonizar los procesos aduaneros existentes que forman parte del Proyecto Multimodal Manta – Manaos, cumpliendo de esta manera como Rol del Estado en fomentar la matriz productiva del país mediante la inversión productiva a través del desarrollo del transporte multimodal internacional en el Ecuador.

Con sentimientos de distinguida consideración. Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo
DIRECTOR GENERAL

Copia:

GARCÍA

CARPIO

Señor Economista

Mario Santiago Pinto Salazar

Subdirector General de Normativa Aduanera

Señor Abogado

Patricio Alberto Alvarado Luzuriaga

Director

Ingeniero

Luis Antonio Villavicencio Franco

Director Nacional de Mejora Continua y Tecnología de la Información

Señorita Abogada

Fátima Giulliana Álava Bravo

Jefe de Normativa

Señor Ingeniero

Timmy Abraham García Carpio

Analista de Mejora Continua y Normativa

Anexo N° 6. Documentos 2

2.) Carta dirigida al Director de la Aduana de Brasil solicitando la reunión técnica en Brasil.

Señor

Ernani Checcucci
**DIRECTOR ADUANA
DE BRASIL**

En su Despacho

De mi consideración:

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador saluda atentamente a la Aduana de Brasil augurando éxitos en toda gestión emprendida.

Uno de los objetivos estratégicos del Estado Ecuatoriano contemplado en el Plan Nacional del Buen Vivir, es el de desarrollar una integración multimodal internacional de los sistemas de transporte que incentive los procesos productivos nacionales e internacionales, basados en regulaciones, planes y programas; y es conocido como el proyecto emblemático del Eje multimodal “Manta -Manaos”.

Sin embargo, a fin de que se fortalezca uno de los elementos más importante de este Eje se considera imprescindible armonizar y regular la normativa aduanera para el paso de carga por este corredor multimodal entre ambas aduanas (Ecuador-Brasil). Por tanto, la Aduana del Ecuador como institución pública responsable de la administración y operación de autorizaciones o procedimientos previos a la exportación e importación, régimen de tránsitos, transbordos, etc., de mercancías, ha procedido a expedir las normas y procedimientos para que las operaciones aduaneras se ejecuten por medio del Eje multimodal “Manta -Manaos” dentro del territorio ecuatoriano.

No obstante, previo a sociabilizar con los operadores de comercio Exterior que utilizarán este corredor, solicitamos mantener reuniones de trabajo a nivel técnico con especialistas en normas, procesos, procedimientos y operaciones multimodal internacional, a fin de expedir de manera conjunta un Manual Integrado de Procedimiento Aduanero entre Ecuador y Brasil, en el que exprese los procedimientos a seguir para ingresar carga y productos a Brasil por el puerto de

GARCÍA

CARPIO

Manta -Ecuador, así como la extracción de productos y cargas que salen de Manaus-Brasil hacia Asia u otras regiones por el territorio ecuatoriano. Esto con la finalidad de obtener una trazabilidad del proceso sin restricciones u obstrucciones indebidas, por cuanto intervienen al menos tres modalidades de transportes distintos (marítimo-terrestre-fluvial) y en un futuro aéreo.

Por ende, proponemos que la reunión técnica pueda llevarse a cabo en la tercera semana del mes de Enero del 2013 en Brasil.

Con sentimientos de distinguida consideración. Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo
DIRECTOR GENERAL

Anexo N° 7. Documentos 3

3.) Resolución SENAE-DGN-0004-RE Habilitación de puntos de control por la vía fluvial.

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DE ECUADOR N° SENAE-DGN-2012-0004-RE

Guayaquil, 5 de enero del 2012**Sr. Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo****DIRECTOR GENERAL, SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR****Considerando:**

Que la Constitución de la República del Ecuador, declara que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que el artículo 82 de la Constitución del Ecuador garantiza el derecho a la seguridad jurídica, que se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes;

Que el Ecuador suscribió en Brasilia, el 26 de octubre de 1998, el “Acuerdo Amplio Ecuatoriano Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad” que consta publicado en el Registro Oficial N° 137 de fecha 26 de febrero de 1999, el cual contempla en su artículo 14: “En adición a los pasos de frontera terrestres existentes en Aguas Verdes - Huaquillas y en La Tina - Macará, las Partes convienen en habilitar nuevos pasos de frontera en Cariamanga - Ayabaca, Lalamor - El Alamor y Zumba - Namballe, los que deberán entrar en funcionamiento en un plazo no mayor de 180 días.- Mediante Canje de Notas las Partes podrán establecer otros Pasos de Frontera y habilitarán las instalaciones que fueren necesarias para atender los requerimientos de los tráficos que se generen en ambos lados de la frontera y para favorecer el comercio entre los dos países. El mismo procedimiento permitirá suprimir alguno de los existentes cuando ello fuese considerado conveniente por ambas Partes”;

Que sustentado en este acuerdo, el Ministro de Relaciones Exteriores de Ecuador intercambia nota reversal con su par de Perú, la cual está publicada en el Registro Oficial N° 329 de fecha 18 de mayo del 2001, que es del siguiente tenor: “En consideración a la recomendación de la II Reunión de la Comisión de Vecindad, tengo a honra ratificar a Vuestra Excelencia el propósito que anima a nuestros Gobiernos de definir la ubicación del paso fronterizo sobre el río Napo en las localidades de Cabo Pantoja, en el Perú, y Nuevo Rocafuerte, en el Ecuador, y la consiguiente ubicación en dichas poblaciones de los correspondientes puestos de control.- En el caso de contar con la anuencia del ilustrado Gobierno del Ecuador, la presente Nota y Vuestra Nota de respuesta constituirán un Acuerdo entre las Partes”.

Que de igual manera, los ministros de Relaciones Exteriores de Ecuador y Perú, intercambian notas revérsales para definir el cruce de frontera por el río Morona, las cuales están publicadas en el Registro Oficial N° 230, de fecha 7 de julio del 2010, que son del siguiente tenor: “Tengo a honra dirigirme a usted en relación con su atenta Nota RE N° GAB-6-12/61 de 9 junio del 2010 en la cual, al referirse al Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, firmado en Brasilia el 26 de octubre de 1998, que entre sus disposiciones acerca del Régimen Fronterizo, establece que las Partes podrán disponer la apertura de Pasos de Frontera con la finalidad de atender los requerimientos de los tráficos que se generen en ambos lados de la frontera y para favorecer el comercio entre los dos países.- Al respecto, tengo el honor de ratificar el propósito que anima a nuestros Gobiernos de habilitar sendos Pasos de Frontera en los ríos Morona y Santiago, cuya modalidad y ubicación será convenida en función de las necesidades que nuestros dos países identifiquen. La presente y la Nota que con similar tenor ha tenido a bien hacerme llegar, constituirá un Acuerdo entre nuestros dos países;

Que, no obstante, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Suplemento del Registro Oficial N° 351 de fecha 29 de diciembre del 2010, contiene entre otros el Libro V, que en su artículo 129 determina que: “el ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al o del territorio nacional se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por la Directora o el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador”;

Que esta disposición es complementada por el artículo 27 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (S. R. O. 452, 19- May-2011), que indica que el Director General es la autoridad competente para autorizar, modificar o restringir los lugares habilitados para la práctica de la operación aduanera de cruce de frontera; y que además el Director Distrital correspondiente, previa delegación del Director General: “fijará los horarios de acuerdo a las necesidades y requerimientos del Distrito Aduanero, así como procurará armonizar los horarios de atención con las administraciones aduaneras involucradas en el cruce de frontera aduanera, y de ser el caso, podrá autorizar se realicen controles en forma conjunta”;

Que mediante Decreto Ejecutivo N° 934 de fecha 10 de noviembre del 2011, se nombra al suscrito como Director General del Servicio de Aduana del Ecuador;

Que toda vez que al Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, le corresponde “ejecutar la política aduanera y expedir las normas para su aplicación, a través de la Directora o el Director General” y que en el literal f) del artículo 216 del antedicho código orgánico, se fija como competencia del suscrito Director General: “f) Establecer en la zona secundaria y perímetros fronterizos puntos de control especial, con sujeción a los convenios internacionales, este Código y su Reglamento”; y,

En atención a la normativa legal aduanera invocada, el suscrito Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, RESUELVE expedir las siguientes:

NORMAS PARA LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN POR VÍA FLUVIAL CAPÍTULO I HABILITACIÓN DE PUNTOS DE CONTROL

Artículo 1: Río Napo.- Habilitar el punto de cruce de frontera en el río Napo, contiguo a la población ecuatoriana fronteriza de Nuevo Rocafuerte, como cruce de frontera aduanera. El control aduanero de las mercancías ingresadas por este lugar, tendrá lugar en el Puerto Fluvial Itaya del mismo Río Napo.

Artículo 2: Río Morona.- Habilitar el punto de cruce de frontera en el río Morona, como cruce de frontera aduanera. El control aduanero de las mercancías ingresadas por este lugar, tendrá lugar en el puerto fluvial ubicado en Puerto Morona.

Artículo 3: Delegación.- Se Delega al Director Distrital de Quito y al de Cuenca, a fin de que autoricen los controles que fueren pertinentes y establezcan horarios para la práctica de la operación aduanera de cruce de frontera por los puntos habilitados en los artículo 1 y 2 de la presente resolución respectivamente. Para el cruce de frontera, los delegados fijarán un horario fijo a base de las necesidades generales del comercio Exterior o dispondrán la prestación de los servicios aduaneros a base requerimientos específicos, debiendo coordinar la ejecución de la operación con las administraciones aduaneras de las diferentes jurisdicciones involucradas, y de ser el caso, autorizar se realicen los controles en forma conjunta.

Artículo 4: Control.- Los cruces de frontera aduanera habilitados en virtud de la presente resolución, estarán sujetos al control aduanero regular.

DISPOSICIÓN FINAL

Publíquese en la página web del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y encárguese a la Dirección General de Secretaría General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, las diligencias necesarias para la publicación de la presente en el Registro Oficial.

La presente resolución entrará en vigencia a partir de su suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Dada la firmada en el despacho principal de la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en la ciudad Santiago de Guayaquil.

Documento firmado electrónicamente

**Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo,
Director General.**

**Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.-
Secretaría General,**

SENAE.

Publicado en el Registro Oficial N° 692 -- Viernes 27 de abril del 2012 – pag.19.

Anexo N° 8. Documentos 4

4.) Resolución SENAE-DGN-0071-RE Regulaciones sobre el Transbordo.**REGULACIONES PARA TRANSBORDO MERCANCIAS AL EXTERIOR****Resolución del SENAE 0071****SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR****Considerando:**

Que la Constitución de la República del Ecuador, declara que el Ecuador es un Estado Constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que el artículo 82 de la Constitución del Ecuador garantiza el derecho a la seguridad jurídica, que se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes;

Que, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su Art. 163, establece que el transbordo es un régimen aduanero mediante el cual se transfieren las mercancías que han sido retiradas previamente del transporte de arribo al territorio aduanero y cargadas al medio utilizado para la salida del territorio aduanero;

Que, el reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, en lo referente al Régimen Aduanero de Transbordo, señala que el régimen de transbordo debe constar en el manifiesto de carga y debe ser declarado por el agente de carga por cada grupo de mercancías que vayan a ser transbordadas;

Que el mismo reglamento antedicho establece que el régimen de transbordo debe ser supervisado por el servidor aduanero a cargo de la zona primaria, sin que se requiera ningún acto administrativo adicional;

Que las diferentes modalidades bajo las cuales puede efectuarse el transbordo, a saber: transbordo directo, transbordo con ingreso a depósito temporal y transbordo con traslado, se encuentran reguladas tanto en plazos como en condiciones, en el Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y su reglamento;

Que, el Art. 216, literal 1) del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, señala que es atribución y competencia de la Directora o el Director General expedir mediante resolución los reglamentos, manuales, instructivos, oficios circulares necesarios para la aplicación de aspectos operativos, administrativos, procedimentales, de valoración en aduana y para la creación, supresión y regulación de las tasas por servicios aduaneros, así como las regulaciones necesarias para el buen funcionamiento de la administración aduanera y aquellos aspectos operativos no contemplados en este código y su reglamento; y,

En uso de las atribuciones y competencias establecidas en el literal 1) del Art. 216 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, esta Dirección General resuelve.

Expedir: Las siguientes, REGULACIONES PARA EL REGIMEN DE TRANSBORDO DE MERCANCIAS HACIA UN MEDIO DE TRANSPORTE CON DESTINO AL EXTERIOR

Art. 1.- Definición.- El transbordo es el régimen aduanero conforme al cual se realiza el traspaso de mercancías que son retiradas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio empleado para la salida del territorio aduanero, realizándose este traspaso bajo control aduanero.

Art. 2.- Transbordo y transporte multimodal.- El empleo de un solo documento de transporte que ampare varias modalidades de transporte desde el lugar de origen hasta el destino final, solo podrá ser aceptado a operadores de transporte multimodal debidamente inscritos en el registro que lleve el organismo nacional competente.

La movilización de mercancías empleando varias modalidades de transporte, podrá efectuarse por medio de transbordos en territorio aduanero ecuatoriano; pero en tal caso, cada modalidad de transporte deberá estar amparada por su propio documento de transporte.

Art. 3.- De los transbordos manifestados y no manifestados.- En el manifiesto de carga de las mercancías que ingresen al país para ser sometidas al régimen de transbordo, deberá hacerse constar expresamente que su destino aduanero será dicho régimen, indicando además el puerto de descarga y el destino final; todo ello sin perjuicio de la presentación de la declaración aduanera correspondiente. Si el documento de transporte no cumple con este requisito deberá ser corregido por parte de la Administración Aduanera, previa solicitud del agente de carga o transportista efectivo que ingresó las mercancías al país, para poder ser admitido al régimen de transbordo, sin perjuicio de la sanción por falta reglamentaria de acuerdo al literal d) del artículo 193 de Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Art. 4.- Documento de transporte.- El transbordo podrá sustentarse en un solo documento de transporte que ampare la movilización de las mercancías desde el lugar de origen hasta el destino final; siempre que este se efectúe a cargo de un solo transportista o agente de carga y se desarrolle bajo una sola modalidad de transporte.

Cuando se emplee más de un documento de transporte para efectuar el transbordo, el documento de transporte que ampara el ingreso de las mercancías al país deberá estar consignado a nombre de un agente de carga o a nombre del transportista que extraerá las mercancías del territorio aduanero ecuatoriano.

Art. 5.- Declarante.- Si fuere uno solo quien ejecuta o hace ejecutar el transporte desde el lugar de origen hasta el destino final, este podrá presentar la declaración aduanera al régimen de transbordo, sin que sea necesaria la participación de un agente de carga. Si en el transbordo intervinieren dos transportistas, el consignatario de las mercancías será el único facultado para la presentación de la declaración aduanera simplificada al régimen de transbordo.

Art. 6.- Declaración aduanera simplificada.- El régimen aduanero de transbordo debe ser declarado por quien ejecutó o hizo ejecutar el transporte hacia territorio aduanero ecuatoriano; o, por el transportista o agente de carga que figura como consignatario de los documentos de transporte, según corresponda de acuerdo a la presente resolución, bajo el formato de declaración aduanera simplificada que consta como Anexo I.

Art. 7.- Documentos de soporte.- El único documento de soporte de la declaración aduanera simplificada al régimen de transbordo será el documento de transporte de arribo al país. Al abandonar el territorio aduanero ecuatoriano, se requerirá la transmisión del manifiesto de carga según las reglas generales, sin embargo el documento de transporte de salida no será exigible como documento de soporte a la declaración aduanera simplificada.

Art. 8.- Transbordo Directo.- En el caso de descarga a tierra de mercancías para cuyo transbordo se ha contado con un agente de carga, este tendrá la responsabilidad por los eventuales tributos hasta el embarque de las mercancías. No obstante, si en el transbordo de las mercancías participa únicamente el transportista con varios de sus medios de transporte, será únicamente éste quien responda ante la administración por los tributos que pudieran generarse.

Se exceptúa de la presente disposición al caso en que las mercancías perezcan por acción u omisión del concesionario de los servicios portuarios y aeroportuarios, en cuyo caso la responsabilidad por los eventuales tributos recaerá sobre este último.

Art. 9.- Transbordo con ingreso a depósito temporal.- El depósito temporal deberá registrar el ingreso y egreso de las mercancías que sean sometidas al régimen de transbordo con ingreso a depósito temporal. De detectarse novedades a la salida de las mercancías respecto de lo registrado al ingreso o violaciones a las seguridades de la mercancía, se deberá comunicar inmediatamente a la Dirección de Control de Zona Primaria, a fin de efectuar los controles aduaneros respectivos.

Art. 10.- Del transbordo con traslado.- La presentación de la declaración aduanera simplificada al régimen de transbordo y su proceso de despacho se llevará ante el distrito aduanero de ingreso al país. En lo concerniente a plazos de ejecución, medios de transporte, procedimiento y rutas, se deberá considerar lo dispuesto en la resolución de traslados y la que regula la operación de monitoreo aduanero georreferenciado, emitidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Para efecto de la aplicación de esta modalidad de transbordo, el declarante será quien solicite el traslado. Cuando el transbordo con traslado se lo realice por vía terrestre, el solicitante deberá rendir una garantía específica o general que afiance los eventuales tributos que se calcularán a base de un monto presuntivo del valor en aduana de las mercancías a ser trasladadas, fijado por el declarante, aplicando al mismo una tarifa única del 15%. Sin embargo, cuando se realice un transbordo con traslado por vía aérea de mercancías arribadas por la misma vía, no se requerirá garantía para realizar dicha operación.

Las mercancías declaradas a esta modalidad de transbordo, podrán ingresar a un depósito temporal a la espera de la realización del traslado previo a la ejecución del transbordo en la zona primaria de destino.

En el distrito de destino de la mercancía, el funcionario de zona primaria, deberá verificar las seguridades de la misma de acuerdo a la resolución que regula el monitoreo aduanero georreferenciado y que la declaración aduanera simplificada al régimen de transbordo haya sido aceptada en el distrito aduanero ecuatoriano de ingreso con el fin de emitir el respectivo informe electrónico de recepción de la mercancía, el mismo que servirá para la devolución de la garantía

presentada para el traslado. De no existir novedades, se permitirá el transbordo de la mercancía con destino al Exterior.

La Dirección Distrital de Salida, no podrá impedir la ejecución del régimen de transbordo previamente autorizado por la Dirección Distrital de Ingreso; sin embargo, si la primera detectase que el régimen se está ejecutando en condiciones distintas a las autorizadas o si tuviere presunción fundada de infracciones aduaneras, podrá ejercer las medidas preventivas a que está facultado.

Por excepción, en los casos en que la mercancía no pueda ser embarcada en el medio de transporte consignado en la declaración aduanera de transbordo, el Director de Zona Primaria del respectivo distrito podrá disponer su ingreso a un depósito temporal a la espera de la realización del transbordo, motivando su decisión en necesidades logísticas.

Art. 11.- Del tránsito y del transbordo con traslado.- Si durante la ejecución del tránsito aduanero se efectuare un transbordo, este no podrá efectuarse bajo la modalidad de transbordo con traslado.

Art. 12.- Incumplimiento de plazos.- La contabilización del plazo del régimen de transbordo se efectuará desde la notificación de la autorización del régimen hasta la fecha en que son cargadas o embarcadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero. Se considerarán además las siguientes reglas: a) Si a consecuencia de la operación, se requiriese una ampliación del plazo para efectuar el transbordo directo, el declarante dentro del plazo originalmente concedido, solicitará al Director Distrital o su delegado dicha ampliación, el mismo que podrá ser hasta de 15 días calendario contados desde la autorización original, debiendo las mercancías ingresar obligatoriamente a un depósito temporal; y, b) De requerirse una ampliación del plazo concedido inicialmente para los casos de transbordo con ingreso a depósito temporal o con traslado, el Director Distrital o su delegado por una sola vez autorizará la prórroga, que podrá ser hasta por 15 días calendario adicionales. Culminada la prórroga concedida, sin haberse cumplido con el transbordo con ingreso a depósito temporal o con traslado, el declarante dispondrá de cinco días hábiles a fin de culminar con el régimen de transbordo, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar, incumplido dicho término el Director del Distrito.

Art. 13.- Contravenciones.- No se atenderán favorablemente solicitudes de ampliación del plazo para el régimen de transbordo, presentadas fuera de los plazos concedidos originalmente, lo cual configurará además la contravención aduanera por incumplimiento del plazo del régimen de transbordo.

Art. 14.- De los transbordos no efectuados.- Autorizado el régimen de transbordo de la mercancía y si por cualquier circunstancia no se pudiere embarcar en forma total o parcial la misma en el medio de transporte previsto, el declarante dentro del plazo de hasta un día hábil posterior al término concedido para la operación, deberá presentar la declaración aduanera simplificada sustitutiva indicando el nuevo medio de transporte y fecha de embarque. Únicamente en el caso de transbordo parcial se deberá generar una nueva declaración aduanera simplificada adicional por el remanente a ser extraído del país, la que deberá ser vinculada electrónicamente a la declaración aduanera simplificada original sustituida.

En ambos casos, la mercancía deberá ingresar a depósito temporal y se contará con ocho días calendario, contabilizados desde la finalización del plazo autorizado para el cumplimiento del régimen, para embarcar las mercancías con destino al Exterior en el nuevo medio de transporte, de lo contrario se dispondrá el reembarque obligatorio, sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar.

DISPOSICIONES GENERALES

Primera.- Hasta la implementación de la herramienta informática para la corrección de los manifiestos de carga y documentos de transporte por parte de la Aduana, se aceptará la declaración aduanera simplificada de transbordo sin la corrección de los mencionados documentos de acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la presente resolución, sin perjuicio de la sanción por falta reglamentaria de acuerdo al literal d) del artículo 193 de Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Segunda.- Hasta la implementación de la herramienta informática para el régimen de transbordo en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, lo dispuesto en la presente resolución se ejecutará de forma manual o empleando las herramientas informáticas disponibles.

Tercera.- Hasta la entrada en vigencia de la resolución que regule la operación aduanera de traslado y su plazo máximo de ejecución, el Director Distrital establecerá el plazo máximo en que debe cumplirse la ruta autorizada de traslado. El presente procedimiento entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial. Dado y firmado en la ciudad de Santiago de Guayaquil, a 1 de marzo del 2012.

Documento firmado electrónicamente Econ. Pedro Xavier Cárdenas Moncayo, Director General.

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR.-

**Secretaria General,
SENAE.**

Publicado en el Registro Oficial 712 de 29-may-2012

Anexo N° 9. Documentos 5

- 5.) Oficio Circular SENAE-DGN-0072 Procedimientos de aspecto operativo, administrativo para las exportaciones e importaciones vía fluvial.

OFICIO CIRCULAR No. DGN- 072

**PARA: OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR;
SERVIDORES ADUANEROS.**

DE: DIRECTOR GENERAL

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR

**ASUNTO: PROCEDIMIENTO ESPECÍFICO DE ASPECTO OPERATIVO,
ADMINISTRATIVO DE TRANSBORDO CON TRASLADO (OPERACIÓN MULTIMODAL)**

FECHA: 19 Agosto 2011

La Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en aplicación al Art. 216 en su literal l) del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en su texto indica: “Expedir, mediante resolución los reglamentos, manuales, instructivos, oficios circulares necesarios para la aplicación de aspectos operativos, administrativos, procedimientos, de valoración en aduana y para la creación, supresión y regulación de las tasas por servicios aduaneros, así como las regulaciones necesarias para el buen funcionamiento de la administración aduanera y aquellos aspectos operativos no contemplados en este Código y su reglamento; y...” en uso de su atribución dispone lo siguiente:

De conformidad con el artículo 131 del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, el servidor o servidora a cargo de la Dirección Distrital autorizará la carga y descarga en los puertos fluviales en donde se realizará la operación.

EXPORTACIÓN DESDE EL TERRITORIO NACIONAL VÍA FLUVIAL

- a) El Exportador o su Agente de Aduana transmitirá y presentará ante 6 Dirección Distrital de Quito o al departamento de exportaciones/zona primaria según se encuentre

delegado, la declaración aduanera (DAU 15) previo a realizar la estiba de la carga a ser exportada en la barcaza. Se deberá anexar los documentos de soporte correspondiente a la factura proforma, copia del certificado de origen de ser necesario, así como demás documentos de acompañamiento requeridos.

b) El servidor aduanero de la Dirección Distrital de Quito registrará en el sistema informático, dentro del módulo de Carga en la opción denominada "Ingreso a Garita" los pesos y bultos, así como sellará y firmará físicamente la declaración aduanera (DAU 15).

c) El servidor aduanero de la Dirección Distrital de Quito constatará previo al zarpe del medio de transporte que la naturaleza de las mercancías a exportarse sean las mismas amparadas en la declaración aduanera (DAU 15).

d) El servidor aduanero delegado informará a Zona Primaria de Quito los detalles que permitan generar el Manifiesto de Carga y su DSM (Documento de Salida del Medio de Transporte).

e) Una vez salida la mercancía del territorio nacional la compañía de transporte internacional calificada remitirá una copia de los documentos de transporte a Zona Primaria de Quito , a fin de que sea registrada en el Sistema de Aduana del Ecuador.

f) Posteriormente, a estos eventos el Exportador o su Agente de Aduana deberá transmitir y presentar físicamente ante el departamento de exportaciones dentro del tiempo estipulado, -esto es 30 días a partir del ingreso a garita de la declaración aduanera (DAU 15)- la Declaración Aduanera de Exportación Definitiva (DAU 40) con los documentos correspondientes Factura definitiva y autorizada en el SRI, Certificado Origen de ser necesario, Documento de Transporte, Autorizaciones Previas y demás documentos requeridos, conforme a lo establecido en el Art.66 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones.

g) La Aduana cotejará la información de la exportación, realizará ajustes y observaciones de ser necesario para su cierre definitivo de conformidad a lo señalado en el Art 68 del Reglamento al Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones.

IMPORTACIÓN AL TERRITORIO NACIONAL VÍA FLUVIAL

- a) La compañía de transpone internacional calificada presentará una copia del manifiesto de carga y sus documentos de transpone a Zona Primaria del Distrito de Quito mínimo 48 horas antes del cruce de frontera, a fin de que sea registrada en el Sistema de Aduana del Ecuador.

- b) Ingresado el medio de transporte al territorio aduanero, el servidor delegado en el puerto fluvial iniciará los controles aduaneros correspondientes a la libre plática e informará el ingreso de la importación a Zona Primaria del Distrito de Quito los detalles que permitan generar el registro del DRM (Documento de Recepción del Medio de Transporte).

- c) De forma inmediata el Agente de Aduana en representación del Importador deberá transmitir y presentar físicamente ante el Distrito de Quito la Declaración Aduanera adjuntando los documentos de acompañamiento y de soporte según corresponda.

- d) En caso de ser asignado canal de aforo físico el servidor aduanero de despacho delegado por el Distrito de Quito, se trasladará al punto de descarga a fin de realizar dicho acto administrativo. Concluido el mismo procederá con el cierre y liquidación de la Declaración Aduanero.

- e) Pagado los tributos o tasas al comercio Exterior se autorizará el ingreso y libre movilización al territorio nacional.

Este oficio circular reemplaza al procedimiento establecido en el **Oficio Circular No. DGN-060 con fecha Julio 8 del 2011.**

Atentamente,

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD

ECON. SANTIAGO LEON ABAD

DIRECTOR GENERAL

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR

GARCÍA

CARPIO

Elaborado por: Ing. T. García.....

Revisado por: Ing. A. Galarza.....

Aprobado por: Ing. J. Rodríguez.....

Aprobado por: Econ. M. Pinto.....

Aprobado por: Econ. X. Cárdenas.....

Revisado por: Econ. F. Ronquillo.....

Fecha de Elaboración: 18/Agosto/2011

Anexo N° 10. Documentos 6

6.) Foto memoria Visita Técnica a la Receita Federal de Brasil.

Anexo N° 11. Visita Técnica a la Receita Federal de Brasil - 4 febrero del 2013 en Brasilia



Econ. Mario Pinto – Subdirector General de Normativa explicando lo que es el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y sus avances innovadores tecnológicos.



Almuerzo – Delegados de Ecuador y de Brasil



Ing. Timmy García – Analista Mejora Continua explicando lo que es la normativa aduanera para el paso de carga por el Eje Multimodal Manta -Manaos



Foto Oficial de la Visita Técnica a Brasilia (SENAE-RECEITA FEDERAL)

5 febrero del 2013 en Manaus



Ing. Timmy García – Analista Mejora Continua explicando lo que es la normativa aduanera para el paso de carga por el Eje Multimodal Manta -Manaos



Foto Oficial de la Visita Técnica a Manaus (SENAE-RECEITA FEDERAL)