CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

PLAN MAESTRO REGIONAL
DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO



DIMENSIÓN · FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y PROCESOS TRANSFRONTERIZOS

ESTUDIO

Facilitación del comercio y procesos transfronterizos

Procesos de Exportación, Importación y Tránsito

INFORME FINAL

Coordinador técnico y financiero — Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Entidad ejecutora — Firma consultora: Procomex

NOVIEMBRE 2025

INFORME FINAL

Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos en el **Corredor Bioceánico de Capricornio**

2025

Procomex

Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior

www.procomex.org.br

Proyecto liderado por

Coordinador técnico y financiero

Entidad ejecutora

Procomex
Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.

2025

Abstract

El presente informe sistematiza los resultados del estudio sobre "Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos" en el marco del Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio, liderado por los gobiernos subnacionales de Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Presidente Hayes, Alto Paraguay y Mato Grosso do Sul. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) actuó como coordinador del estudio, apoyó técnicamente el desarrollo de este con especialistas sectoriales y financió la consultoría con recursos del Bien Público Regional "Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio" (RG-T4399).

Este estudio tuvo por objetivo identificar las principales oportunidades de mejora operacionales, de infraestructura, recursos humanos, normativos e institucionales que afectan la circulación de mercancías, personas y vehículos a lo largo del Corredor, y construir de manera participativa un plan de acción con soluciones concretas y viables para su superación. El enfoque metodológico adoptado se basó en el modelo Procomex Process, que promueve el análisis detallado de los procesos fronterizos desde la perspectiva de quienes los ejecutan y gestionan en el terreno: operadores privados y organismos de control de los cuatro países involucrados.

El trabajo se centró en los procesos transfronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio, cuyo trazado fue definido en la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos (Asunción 2015), y que conecta el Atlántico con el Pacífico a través de los pasos fronterizos Porto Murtinho (BR)–Carmelo Peralta (PY), Pozo Hondo (PY)–Misión La Paz (AR), y Paso de Jama y Paso de Sico (AR–CL). Actualmente, solo los pasos entre Argentina y Chile se encuentran habilitados para el transporte internacional de carga. En ellos, fueron identificados cuellos de botella (*bottlenecks*), ya que forman parte activa del comercio exterior regional y presentan oportunidades concretas de mejora. En cambio, los pasos entre Brasil y Paraguay, y entre Paraguay y Argentina, aún no están operativos, y fueron abordados como enlaces faltantes (*missing links*), dado que su habilitación es clave para completar la conectividad del Corredor. Para el análisis de estos últimos, se consideró el estado actual de las infraestructuras, la información disponible y experiencias de referencia de operadores en otros pasos fronterizos que podrían ser replicadas o adaptadas.

A lo largo de 19 reuniones virtuales y 10 reuniones presenciales, participaron 469 representantes del sector privado (incluyendo 282 empresas y 43 asociaciones empresariales), y 161 representantes de 65 organismos públicos e instituciones de enseñanza. Este proceso permitió identificar 231 oportunidades de mejora y construir consensuadamente 264 propuestas de solución articuladas en acciones. Cada una de ellas fue validada técnicamente por los propios actores, reflejando un ejercicio genuino de colaboración público–privada.

El informe presenta en detalle las oportunidades de mejora identificadas, alerta sobre la posibilidad de reproducir errores operativos ya observados en otras fronteras, y propone medidas para evitarlos en las nuevas infraestructuras fronterizas del Corredor, próximas a habilitarse. El análisis deja en claro que la consolidación del Corredor no dependerá únicamente de las obras de infraestructura física, sino de la capacidad institucional para integrar procesos, armonizar marcos normativos, profesionalizar a los actores de frontera y dotar de previsibilidad a los operadores económicos.

En este contexto, la gestión coordinada de fronteras emerge como un factor crítico de éxito. Este informe busca ser una hoja de ruta asertiva, concreta y realista, construida a partir del consenso técnico entre actores públicos y privados, la cual permitirá avanzar hacia un modelo de gobernanza eficiente, integrado y orientado a resultados para el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Agradecimientos

Este proyecto fue posible gracias a la voluntad política y técnica de la Comisión Ejecutiva del Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, integrada por Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Presidente Hayes, Alto Paraguay y Mato Grosso do Sul, con el apoyo técnico y financiero del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Algunos elementos clave que explican el alcance logrado incluyen:

Colaboración público-privada

Uno de los pilares del éxito fue el compromiso activo del sector privado de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Representantes de empresas y cámaras sectoriales participaron voluntariamente en la descripción técnica de los procesos de comercio exterior, identificando cuellos de botella y validando propuestas de mejora. Este enfoque permitió construir soluciones de consenso, priorizando la eficiencia, trazabilidad y seguridad en el tránsito internacional.

Coordinación interinstitucional

El trabajo se nutrió de una estrecha articulación entre los sectores público y privado, logrando altos niveles de acuerdo en la identificación de problemas y alternativas viables. La participación de servidores públicos de aduanas, organismos de control y entidades subnacionales fue fundamental para garantizar una mirada integral de las oportunidades de mejora vinculadas a la gestión fronteriza.

Visión holística y hoja de ruta realista

El proyecto ofreció una visión sistémica del Corredor, con una hoja de ruta operativa que permite avanzar en su implementación con base en las realidades institucionales de los países involucrados. Este enfoque fomenta la confianza entre los actores, aporta predictibilidad y refuerza la gobernanza regional.

El éxito de esta iniciativa es reflejo del esfuerzo colectivo de todos los actores que han participado. Sin su compromiso, dedicación y trabajo colaborativo, no habría sido posible alcanzar los resultados presentados.

Un reconocimiento especial se dirige a las siguientes entidades gremiales, cuya labor fue esencial para la convocatoria, organización, desarrollo y participación de las reuniones técnicas presenciales:

- Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC)
- Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI)
- Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC)
- Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA)
- Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI)
- Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH)
- Cámara Aduanera de Chile
- Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT)
- Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO)
- Centro de Importadores del Paraguay (CIP)
- Unión Industrial Paraguaya (UIP)
- Unión Industrial Argentina (UIA)
- Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA)

En conclusión, la ejecución del componente de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos del Plan Maestro constituye un hito relevante en el proceso de consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio, demostrando que la cooperación regional y la integración público-privada son condiciones clave para superar obstáculos comunes y construir soluciones duraderas.

Índice

Abstract **3**
Agradecimientos **5**
Glosario **8**
Resumen Ejecutivo **15**
Recomendaciones técnicas **28**
Metodología **33**
¿Cómo leer este informe? **38**
Tabla de Contenido **41**

Capítulo 1 - Oportunidades de Mejora y Acciones Multilaterales en el Corredor Bioceánico de Capricornio **56**

Capítulo 2 - Oportunidades de Mejora y Acciones Bilaterales **159**
Brasil–Paraguay 160
Argentina–Paraguay 185
Argentina–Chile 202

Capítulo 3 - Oportunidades de Mejora y Acciones Nacionales **268**
Argentina 269
Brasil 382
Chile 460
Paraguay 539

ANEXOS **648**
ANEXO I - Instrucciones de uso de la herramienta Power BI 649
ANEXO II - Organismos, Asociaciones y Empresas participantes del proyecto 651

Glosario

Sigla	Significado	País
ABTI	Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales	Brasil
ACD	Apresentação de Carga para Despacho	-
ACI	Área de Control Integrado	-
ACIFI	Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu	Brasil
AFC	Acuerdo sobre Facilitación del Comercio	-
AFIDI	Acreditación Fitosanitaria De Importación	-
AFIP	Administración Federal de Ingresos Públicos	Argentina
AGETICH	Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile	Chile
ALADI	Asociación Latinoamericana de Integración	-
ANMAC	Agencia Nacional de Materiales Controlados	Argentina
ANP	Agencia Nacional del Petróleo, Gas Natural y Biocombustibles	Brasil
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Argentina
ANTT	Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil	Brasil
ANVISA	Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria	Brasil
API	Application Programming Interface	-
APIM	Autorización Previa de Importación de Insumos Agrícolas	-
APS	Autoridad Portuaria de Santos	Brasil
ARCA	Agencia de Recaudación y Control Aduanero	Argentina
ARM	Acuerdos de Reconocimiento Mutuo	-
ARSAT	Empresa Argentina de Soluciones Satelitales Sociedad Anónima	Argentina
ATA	Agente de Transporte Aduanero	-
ATIT	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre	-
BID	Banco Interamericano de Desarrollo	-
BWTO	*Border Waiting Times Observatory*	-
CAJUTAC	Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas	Argentina
CAPATIT	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre	Paraguay
CAPECO	Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas	Paraguay
CAT	Certificado de Aptitud Técnica	-

CATARA	Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina	Argentina
CBC	Corredor Bioceánico de Capricornio	-
CBP	Customs and Border Protection	Estados Unidos
CCM	Comisión de Comercio del MERCOSUR	-
CCT	Control de Carga y Tránsito	-
CDAP	Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay	Paraguay
CENT	Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte	Argentina
CERA	Cámara de Exportadores de la República Argentina	Argentina
CIP	Centro de Importadores del Paraguay	Paraguay
CIPF	Convención Internacional de Protección Fitosanitaria	-
CNC	Cámara Nacional de Comercio	-
CNFC	Comité Nacional de Facilitación del Comercio	-
CNPJ	Catastro Nacional de Personas Jurídicas	-
CNRT	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	Argentina
CO	Certificado de Origen	-
COANA	Coordinación General de Administración Aduanera	Brasil
CONATEL	Comisión Nacional de Telecomunicaciones	Paraguay
COD	Certificado de Origen Digital	-
COLFAC	Comisión Local de Facilitación del Comercio	Brasil
CONFAZ	Consejo Nacional de Política Fiscal	Brasil
CONTRAN	Consejo Nacional de Tránsito	Brasil
CORFO	Corporación de Fomento de la Producción	Chile
COTECAR	Complejo Terminal de Cargas	Argentina
CRT	Conocimiento Rodoviario de Transporte	-
CSI Animal	Certificado Sanitario Internacional Animal	-
CTB	Código de Tránsito Brasileño	-
CUFE	Código de Ubicación Física del Establecimiento	-
CUIT	Clave Única de Identificación Tributaria	-
DAD	Documento de Aceptación Definitiva	-
DI	Declaración de Importación	-
DIFROL	Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile	Chile
DIN	Declaración de Ingreso	-
DINATRAN	Dirección Nacional de Transporte	Paraguay

DINAVISA	Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria	Paraguay
DNIT	Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil	Brasil
DNIT	Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay	Paraguay
DNM	Dirección Nacional de Migraciones	Argentina
DNV	Dirección Nacional de Vialidad	Argentina
DT-e	Documento de Tránsito Electrónico	-
DU-e	Declaración Única de Exportación	-
DUIMP	Declaración Única de Importación	-
DUS	Documento Único de Salida	-
EC01	Exportación a Consumo	-
EFC1	Embarque Fraccionado Complementario 1	-
ENACOM	Ente Nacional de Comunicaciones	Argentina
EPP	Equipos de Protección Personal	-
ER	Establecimiento Relacionado	-
EXPL	Exportador habilitado para operar desde planta	-
EXW	*Ex Works*	-
FADEEAC	Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas	Argentina
FCA	*Free Carrier*	-
FECOMÉRCIO	Federación del Comercio	Brasil
FEM	Foro Especializado Migratorio	-
FEPRINCO	Federación de la Producción, la Industria y el Comercio	-
FIESP	Federación de las Industrias del Estado de São Paulo	Brasil
FNDR	Fondo Nacional de Desarrollo Regional	-
FOB	*Free on Board*	-
FONPLATA	Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata	-
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	-
GCF	Gestión Coordinada de Fronteras	-
GMC	Grupo Mercado Común	-
GNA	Gendarmería Nacional Argentina	Argentina
GNRE	Guía Nacional de Recaudación de Tributos Estatales	-
GORE	Gobierno Regional de Antofagasta	Chile
GPS	Global Positioning System	-

IBAMA	Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables	Brasil
ICMS	Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios	-
IFA	Ingredientes Farmacéuticos Activos	-
IN	Instrucción Normativa	-
INAL	Instituto Nacional de Alimentos	Argentina
INAN	Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición	Paraguay
INCOTERM	International Commercial Terms	-
INFONA	Instituto Forestal Nacional	Paraguay
ISP	Instituto de Salud Pública	Chile
IVO	Inspector Veterinario Oficial	-
KB	Kilobytes	-
KOICA	Agencia de Cooperación Internacional de Corea	-
KPI	*Key Performance Indicator*	-
LPCO	Licencias, Permisos, Certificados, Otros documentos	-
LPI	*Logistics Performance Index*	-
MANI	Manifiestos de Carga de Importación	-
MAPA	Ministerio de Agricultura y Pecuaria	Brasil
MARA	Manual de Rutinas Aduaneras	-
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas de Paraguay	Paraguay
MERCOSUR	Mercado Común del Sur	-
MF	Ministerio de Hacienda de Brasil	Brasil
MIC	Ministerio de Industria y Comercio	Paraguay
MCom	Ministerio de Comunicaciones	Brasil
MIC/DTA	Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero	-
MINREL	Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile	Chile
MINSAL	Ministerio de Salud Pública	Chile
MJSP	Ministerio de Justicia y Seguridad Pública de Brasil	Brasil
MOA	Mis Operaciones Aduaneras	
MOP	Ministerio de Obras Públicas de Chile	Chile
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay	Paraguay
MRE	Ministerio de Relaciones Exteriores	Brasil
MRECIC	Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto	Argentina

MTT	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile	Chile
NCM	Nomenclatura Común del MERCOSUR	-
NF-e	Nota Fiscal Electrónica	-
NIMF 15	Norma Internacional de Medidas Fitosanitarias n.º 15	-
NOTAI	Notificación de Tránsito Aduanero Internacional	-
NPI	Nuevo Proceso de Importación	-
OCR	Reconocimiento Óptico de Caracteres	-
OEA	Operador Económico Autorizado	-
OFTAI	Oficialización en SINTIA	-
OIRS	Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias	-
OMA	Organización Mundial de Aduanas	-
OMC	Organización Mundial del Comercio	-
PAD	Portal Aduanero Digital	-
PATAI	Partida en SINTIA	-
PBT	Peso Bruto Total	-
PCCE	Pago Centralizado de Comercio Exterior	-
PCF	Puestos de Control Fronterizo	-
PCMS	Procedimiento de Control Migratorio Simplificado	-
PDA	Personal Digital Assistant	-
PDI	Policía de Investigaciones	-
PEMA	Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero	-
PF	Polícia Federal	Brasil
PIC	Permiso Internacional de Carga	-
PMM	*Performance Measurement Mechanism*	-
PRF	Polícia Rodoviária Federal	Brasil
PSAD	Prestador de Servicios de Archivo y Digitalización	-
PSC	Prestadores de Servicios de Certificación	-
PUCOMEX	Portal Único de Comercio Exterior	Brasil
PVAA	Personas Vinculadas a la Actividad Aduanera	-
PyMEs	Pequeñas y Medianas Empresas	-
QR	*Quick Response*	-
REDEX	Recinto Especial para Despacho Aduanero de Exportación	-
RENPRE	Registro Nacional de Precursores Químicos	-
RFB	Receita Federal de Brasil	Brasil

RTO	Revisión Técnica Obligatoria	-
RUT	Referencia Única de Tránsito	-
RUC	Registro Único del Contribuyente	-
RVF	Reporte de Verificación Física	-
SAG	Servicio Agrícola y Ganadero	Chile
SATAI	Salida en SINTIA	-
SCTPAI	Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros e Informática Aduanera	-
SECEX	Secretaría de Comercio Exterior	Brasil
SEFAZ	Secretaría de Hacienda	Brasil
SENACSA	Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal	Paraguay
SENASA	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria	Argentina
SENATRAN	Secretaría Nacional de Tránsito	Brasil
SENAVE	Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas	Paraguay
SEREMI	Secretaría Regional Ministerial	Chile
SERPRO	Servicio Federal de Procesamiento de Datos	Brasil
SGDE	Sistema de Gestión Documental Electrónica	-
SGT5	Subgrupo de Trabajo N.º 5 del MERCOSUR	-
SICEX	Sistema Integrado de Comercio Exterior	-
SICNEA	Sistema de Comunicación y Notificación Electrónica Aduanera	-
SIFEN	Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional	-
SIGPV	Sistema Integrado de Gestión de Protección Vegetal	-
SII	Servicio de Impuestos Internos	Chile
SIM	Sistema Informático Malvina	-
Sistema VEI	Sistema Visado Electrónico de Ingreso	Chile
SINTIA	Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero	-
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comercio Exterior	-
SITA	Sistema Informático de Trámites Aduaneros	-
SNA	Servicio Nacional de Aduanas	Chile
SSV	Sistema de Seguimiento Vehicular	-
SOFIA	Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas	-
SOFOFA	Sociedad de Fomento Fabril	Chile
SOP	Secretaría de Obras Públicas	Argentina
SQF	SOFIA *Query Facilities*	-

ST	Secretaria Nacional de Transporte	Argentina
SUBTEL	Subsecretaría de Telecomunicaciones	Chile
TAD	Trámites a Distancia	-
TAI	Tránsito Aduanero Internacional	-
TATC	Títulos de Admisión Temporal de Contenedores	-
TRS+	*Time Release Study+*	-
TSTC	Títulos de Salida Temporal de Contenedores	-
UFF	Universal File Format	-
UIA	Unión Industrial Argentina	Argentina
UIP	Unión Industrial Paraguaya	Paraguay
UNECE	United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business	-
UPF	Unidad de Pasos Fronterizos	Chile
VIGIAGRO	Vigilancia Agropecuaria Internacional	Brasil
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior	-
VUE	Ventanilla Única de Exportación	-
VUI	Ventanilla Única del Importador	-
XML	Extensible Markup Language	-
ZOFRI	Zona Franca de Iquique	Chile

Resumen Ejecutivo

El presente informe sistematiza los resultados obtenidos para la dimensión de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos del Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio, liderado por los gobiernos subnacionales de Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul, El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) actuó como coordinador del estudio, apoyó técnicamente el desarrollo del mismo con especialistas sectoriales y financió la consultoría con recursos del Bien Público Regional "Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio" (RG-T4399).

El Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del CBC (PM-CBC) busca definir con una visión común y consensuada un programa de acciones y proyectos estructurados y articulados en tres dimensiones:

a. **Facilitación del comercio y procesos transfronterizos**: reformas de política, armonización de regulaciones y procedimientos para facilitar la circulación de bienes, servicios y personas a través de las fronteras.

b. **Infraestructura física y digital**: proyectos de infraestructura de conectividad física y digital, obras en pasos de frontera y nodos logísticos y servicios asociados.

c. **Desarrollo local productivo y comercial**: identificación de las principales actividades económicas y cadenas de valor existentes y potenciales y las acciones para potenciar el desarrollo productivo local, las capacidades empresariales y el capital humano.

El Instituto Procomex, a partir de un proceso de licitación internacional, fue seleccionado para el desarrollo de la dimensión de Facilitación de Comercio y Procesos Transfronterizos. Este componente tuvo por objetivo identificar los principales cuellos de botella operacionales, de infraestructura, recursos humanos, normativos e institucionales que afectan la circulación de mercancías, personas y vehículos a lo largo del Corredor, y construir de manera participativa un plan de acción con soluciones concretas y viables para su superación. El enfoque metodológico adoptado se basó en el modelo Procomex Process, que promueve el análisis detallado de los procesos fronterizos desde la

perspectiva de quienes los ejecutan y gestionan en el terreno: operadores privados y organismos de control de los cuatro países involucrados.

El trabajo tuvo por objetivo analizar los procesos transfronterizos a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio, tomando como base el trazado que fue establecido en la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos, firmada el 21 de diciembre de 2015 por los presidentes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Este corredor conecta el océano Atlántico con el Pacífico a través de los pasos fronterizos Porto Murtinho (BR)–Carmelo Peralta (PY), Pozo Hondo (PY)–Misión La Paz (AR), y Paso de Jama y Paso de Sico (AR–CL). De estos, únicamente los pasos entre Argentina y Chile se encuentran actualmente habilitados para el transporte internacional de carga, mientras que los pasos entre Brasil y Paraguay, y entre Paraguay y Argentina, permanecen sin habilitación ni operaciones.

En línea con abordajes reconocidos utilizados en el análisis de infraestructura logística, integración regional y facilitación del comercio, el estudio distinguió entre dos tipos de nodos fronterizos dentro del Corredor. Por un lado, los pasos habilitados de Jama y Sico fueron analizados bajo la perspectiva de identificar cuellos de botella (*bottlenecks*), al tratarse de puntos operativos que presentan limitaciones específicas ya sean físicas, procedimentales o de coordinación institucional y que requieren intervenciones para optimizar su funcionamiento. Por otro lado, los pasos de Porto Murtinho–Carmelo Peralta y Pozo Hondo–Misión La Paz fueron abordados como enlaces faltantes (*missing links*), es decir, segmentos de la red aún no integrados al sistema de transporte internacional, cuya habilitación representa una oportunidad estratégica para completar la conectividad del Corredor y ampliar sus beneficios.

Dado este escenario, el análisis de los pasos no habilitados se basó en una aproximación prospectiva e integral que combinó el relevamiento de información técnica y normativa disponible, el diagnóstico del estado actual de la infraestructura y los servicios fronterizos, así como la recopilación de experiencias operativas de actores públicos y privados en otras fronteras similares de la región. Este enfoque permitió identificar oportunidades de mejora estructurales y operativas específicas, así como proponer acciones orientadas a una futura habilitación de estos pasos bajo criterios de eficiencia, seguridad y gestión coordinada.

A diferencia de otras iniciativas regionales, este proyecto se construyó con base en la articulación multinivel de actores institucionales. En este sentido, se destacan tres dimensiones estratégicas.

- **En primer lugar, se destaca la participación directa de gobiernos subnacionales como actores protagonistas del Corredor y del Plan Maestro**. Las regiones chilenas de Tarapacá y Antofagasta, las provincias argentinas de Jujuy y Salta, los departamentos paraguayos de Boquerón, Presidente Hayes y Alto Paraguay y el estado de Mato Grosso do Sul en Brasil no solo formaron parte de la estructuración del proyecto y de los lineamientos de este, sino que también fueron clave en la validación de soluciones, aportando conocimiento territorial y articulación interinstitucional local. Esta dimensión territorial permite avanzar hacia un modelo de gobernanza más cercano a las dinámicas reales del Corredor, facilitando la implementación de medidas específicas con arraigo institucional.

- **En segundo lugar, la iniciativa se desarrolló en un contexto de relevante participación de autoridades nacionales de los cuatro países** de diversos organismos tanto responsables por el control de fronteras, como de articulación institucional. Las relaciones entre los cuatro países se encuentran permeadas por una dinámica que combina la integración regional de países miembros del MERCOSUR como Argentina, Brasil y Paraguay, con Chile como Estado Asociado, y a la vez relaciones bilaterales entre cada uno de los países con compromisos y articulaciones diferentes. La activa participación en el presente proyecto y la igualdad de condiciones en las reuniones bilaterales y multilaterales, permitieron realizar un diagnóstico y llegar a soluciones donde el interés de todos fue considerado como una variable indispensable para la correcta operacionalización del Corredor.

- **En tercer lugar, fue clave la participación activa y temprana del sector privado**, tanto en la identificación de oportunidades de mejora como en la formulación de soluciones. A lo largo de 19 reuniones virtuales y 10 reuniones presenciales, más de 280 empresas y 40 gremios empresariales de los cuatro países aportaron su experiencia operativa, validaron los mapas de procesos y participaron en el diseño de propuestas.

Esta articulación temprana multinivel no sólo permitió levantar un diagnóstico más preciso y alineado con la realidad del comercio transfronterizo, sino también garantizar la viabilidad técnica y el compromiso de los usuarios finales con las soluciones construidas. La participación privada permitió un análisis asertivo, trayendo experiencias de todas las fronteras de la región para las fronteras aún no habilitadas, permitiendo identificar de forma proactiva y anticipada problemas que ya existen y que no deberían replicarse en las fronteras del Corredor, para que el mismo alcance una fluidez de tránsito que lo dote de competitividad, favoreciendo la integración y el desarrollo a partir de esta ruta estratégica bioceánica.

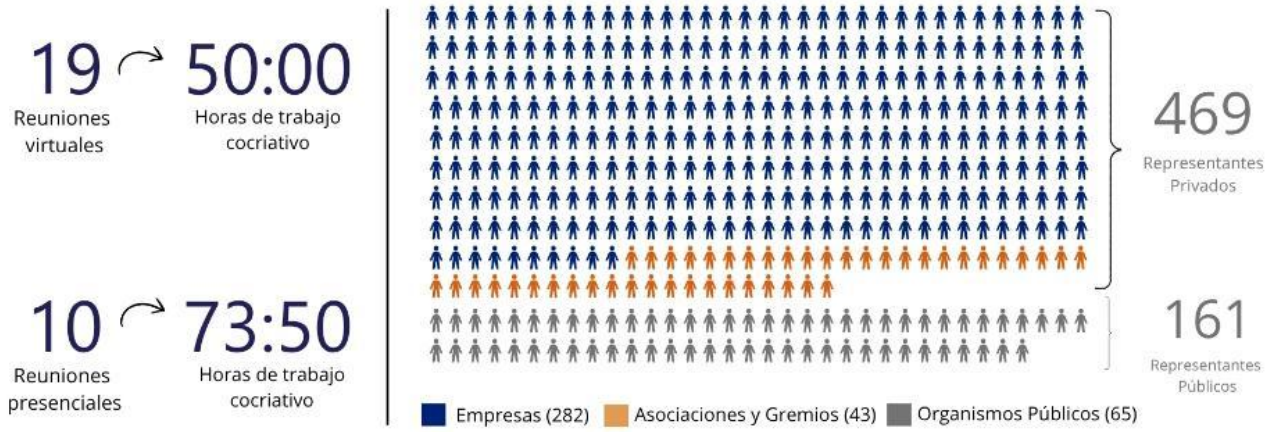
El proyecto fue desarrollado en dos grandes fases:

- **La primera fase consistió en un diagnóstico** realizado a partir de reuniones abiertas con participación exclusiva del sector privado de los cuatro países y realizado completamente mediante reuniones virtuales.

- **La segunda fase consistió en la identificación de propuestas para el Plan de Acción**. Para ello, fueron realizadas reuniones presenciales con participación pública y privada.

Resumen de cantidad de reuniones y actores participantes

Participantes Totales



FASE 1: Diagnóstico Regional

La fase de diagnóstico regional fue realizada a través de reuniones de mapeo virtual con el sector privado por proceso (exportación, importación y tránsito).

Listado de reuniones realizadas de mapeo virtual con el sector privado por proceso (2024)

12/09 Exportación Paraguay	**08/10 Exportación Argentina**
17/09 Exportación Brasil	**09/10 Exportación Chile**
18/09 Exportación Argentina	**10/10 Importación/Tránsito Paraguay**
19/09 Importación/Tránsito Brasil	**15/10 Importación/Tránsito Brasil**
24/09 Exportación Chile	**16/10 Importación Argentina**
25/09 Importación/Tránsito Paraguay	**17/10 Importación/Tránsito Chile**
26/09 Importación/Tránsito Argentina	**28/10 Exportación Chile**
01/10 Exportación Brasil	**30/10 Importación/Tránsito Chile**
02/10 Importación/Tránsito Chile	**5/11 Procesos de Zona Franca**
03/10 Exportación Paraguay	

El resultado de esta fase fue la identificación de forma consolidada de 231 oportunidades de mejora que impactan los procesos transfronterizos. Una oportunidad de mejora es una situación, proceso o condición que, aunque actualmente cumple su función dentro de un proceso, puede optimizarse, fortalecerse o transformarse para generar mejores resultados. Identifica aspectos que tienen potencial de evolución hacia estándares más altos de eficiencia, calidad o impacto. La oportunidad de mejora enmarca la situación desde una lógica de avance y progreso posible. Cada una de estas oportunidades de mejora fue clasificada por causa raíz. Las causas raíz utilizadas para categorizarlas son las siguientes:

Sistema: Se refiere a problemas derivados de fallas en el diseño, procesamiento de información o funcionamiento general de un sistema.

Infraestructura: Involucra la falta de activos físicos necesarios, como instalaciones obsoletas o equipos insuficientes, para realizar operaciones de manera efectiva.

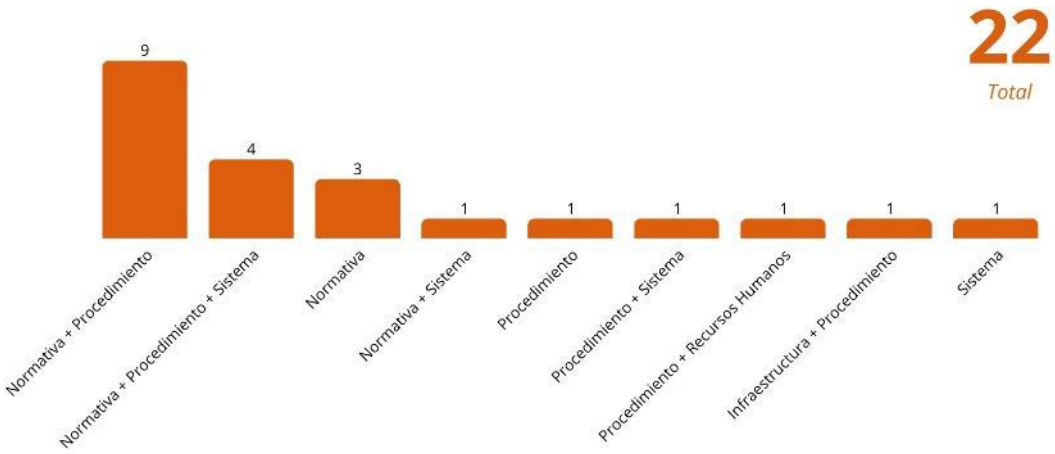
Normativa: Se refiere a la insuficiencia, inconsistencia o desactualización de las leyes y regulaciones que rigen ciertos procesos, generando obstáculos.

Procedimiento: Implica discrepancias entre los procedimientos formales y las operaciones reales, debido a procedimientos obsoletos o ineficientes.

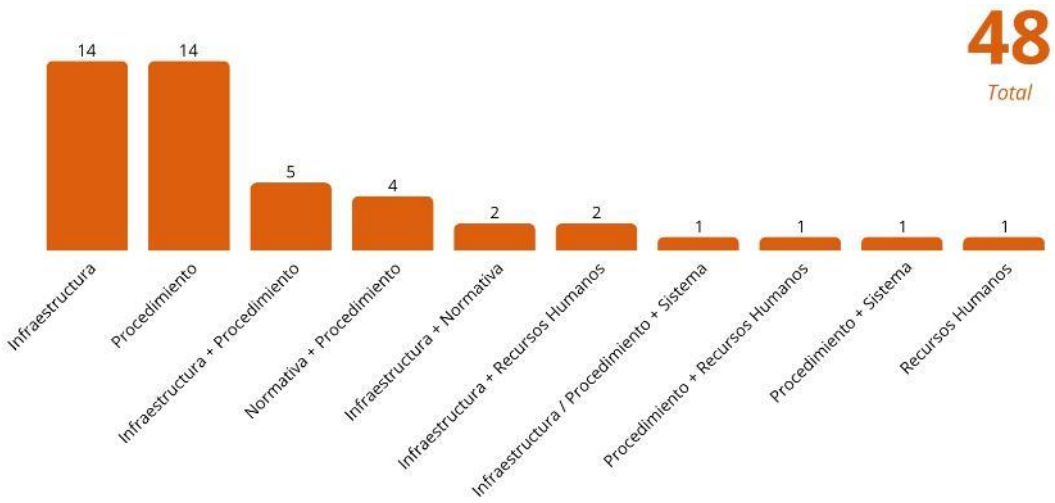
Recursos humanos: Se refiere a la insuficiencia de personal calificado, capacitado o disponible para realizar tareas específicas, lo que genera sobrecarga de trabajo y falta de eficiencia.

A continuación, es posible ver los resultados de la fase de diagnóstico tanto por causa raíz como por países involucrados. Es importante destacar que existen oportunidades de mejora con más de una causa raíz por lo que las imágenes a continuación ilustran la presencia de dicha causa sea de forma independiente o combinada:

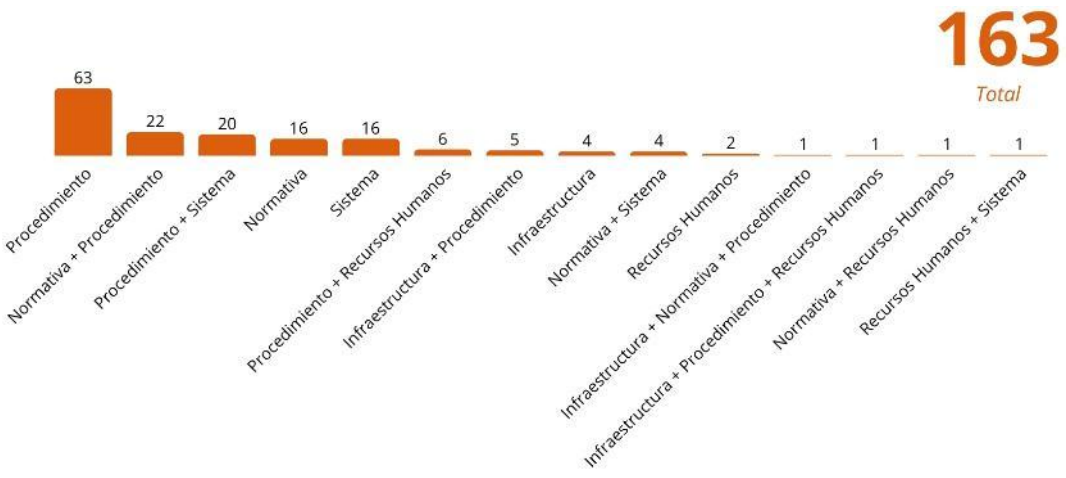
Clasificación de causa raíz de las oportunidades de mejora multilaterales CBC



Clasificación de causa raíz de las oportunidades de mejora bilaterales



Clasificación de causa raíz de las oportunidades de mejora nacionales



A modo de resumen, se presentan las principales conclusiones organizadas por causa raíz:

En primer lugar, los procedimientos son los que ocasionan gran parte de las oportunidades de mejora. Dichos procedimientos tienen que ver con la falta de armonización, la discrecionalidad y desestandarización en la aplicación de controles administrativos y operativos en las fronteras. Es importante resaltar que como tan solo existe dos puntos fronterizos habilitados para el transporte de carga en el trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio, la causa raíz de procedimientos refiere tanto a operaciones reales realizadas en los pasos de Sico y Jama, como también en otras fronteras que no se encuentran en el Corredor pero que, si no se toman medidas a tiempo, serán replicados causando ineficiencias en las nuevas fronteras habilitadas.

En segundo lugar, se encuentran problemas normativos. El análisis realizado ha permitido identificar dos situaciones principales, por un lado, la falta de armonización existente entre los países en marcos normativos que impactan las operaciones de comercio exterior y por otro lado la desactualización de normativas que llevan a que perduren en el tiempo procedimientos burocráticos, en papel y redundantes. Si bien todos los países han avanzado significativamente en la digitalización de sus procesos, las normativas no han acompañado los desarrollos tecnológicos existentes. Por otra parte, el diagnóstico permitió identificar que muchas normativas existentes no atienden a la realidad operacional y logística del comercio exterior, considerando los tiempos de los procesos, la secuencialidad de las actividades y la realidad operacional de fronteras distantes y con escasa infraestructura.

En tercer lugar, en términos de sistemas, los principales hallazgos con excepción de Brasil remiten a la falta de consolidación de Ventanillas Únicas de Comercio Exterior y la consecuente fragmentación de los procesos de control, generando ineficiencias, procedimientos redundantes y paradas ocasionadas por la lógica secuencial. En el caso de Brasil, país que tiene un Portal Único consolidado, los problemas sistémicos refieren a la integración con otros países tanto a nivel de control de transporte (SINTIA) como de control fitosanitario (e-Phyto), así como mejoras continuas del sistema existente.

En cuarto lugar, con relación a la infraestructura, es importante sectorizar el análisis entre aquellas fronteras operativas y las que están en proceso de habilitación para el transporte de carga. En relación con las primeras, la limitación de la capacidad de operación dadas las condiciones de la infraestructura actual y los problemas de conectividad para controles electrónicos son los principales. Siendo que ambos pasos se encuentran en territorio argentino, Paso Jama y Paso Sico, esta causa raíz tiene una preponderancia mayor en dicho país. En relación con las fronteras que aún no

se encuentran habilitadas, existe una sistemática falta de información respecto de todas ellas, generando incertidumbre sobre qué se está previendo, cuál será la capacidad de estas y con qué tecnología contarán.

Por último, la causa raíz de recursos humanos se encuentra vinculada en el presente informe a condiciones de infraestructura necesaria para la dotación suficiente de funcionarios, la discrecionalidad en la aplicación de procedimientos que denota una falta de capacitación y control y el desconocimiento de las decisiones ejecutivas respecto a que organismos serán adjudicados en los nuevos puestos fronterizos.

FASE 2: Plan de Acción

La segunda fase del proyecto fue la identificación de Propuestas para el Plan de Acción. Para ello, fueron realizadas reuniones presenciales con participación pública y privada. Las acciones orientadas a la elaboración de propuestas que integrarán el Plan de Acción se desarrollaron entre el 10 de febrero y el 14 de marzo de 2025, mediante un exhaustivo proceso de discusión presencial de las oportunidades de mejora identificadas en los mapas elaborados durante la fase de diagnóstico.

Listado de reuniones presenciales realizadas para identificar propuestas para el Plan de Acción (2025)

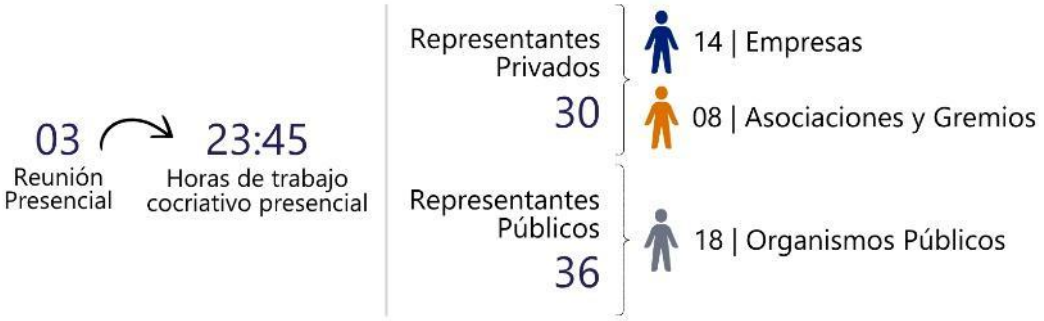
Reunión Bilateral Argentina–Paraguay: 11, 12 y 13 de febrero, Buenos Aires, Argentina
Reunión Bilateral Brasil–Paraguay: 25, 26 y 27 de febrero, Foz do Iguaçu, Brasil
Reunión Bilateral Argentina– Chile: 11, 12 y 13 de marzo, San Salvador de Jujuy, Argentina
Reunión Multilateral CBC: 14 de marzo, San Salvador de Jujuy, Argentina

En total se realizaron 10 reuniones presenciales organizadas para diseñar propuestas de acción enfocadas en los procesos de exportación, importación y tránsito en los puntos fronterizos del Corredor Bioceánico. Estas sesiones contaron con la participación de diversos actores de la cadena logística, tanto del sector público como privado de los países involucrados, incluidas asociaciones y gremios, quienes aportaron valiosos insumos para enriquecer el análisis.

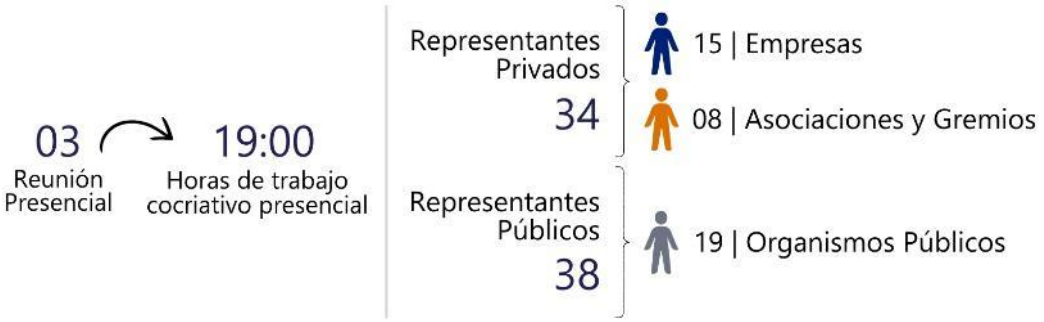
El objetivo fue identificar soluciones concretas, en un esfuerzo que representó 73 horas y 30 minutos de trabajo presencial. En total, participaron 238 representantes, de los

cuales 90 pertenecían al sector privado y 148 al sector público. A continuación, es posible ver la participación por reunión realizada:

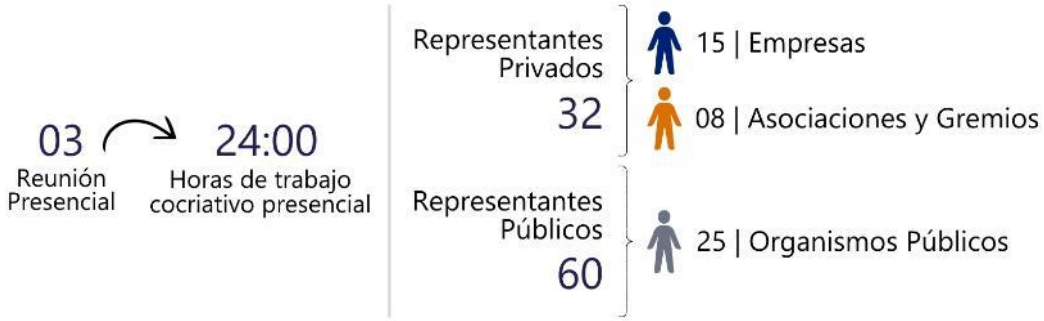
Reunión Bilateral Argentina–Paraguay: 11, 12 y 13 de febrero, Buenos Aires, Argentina



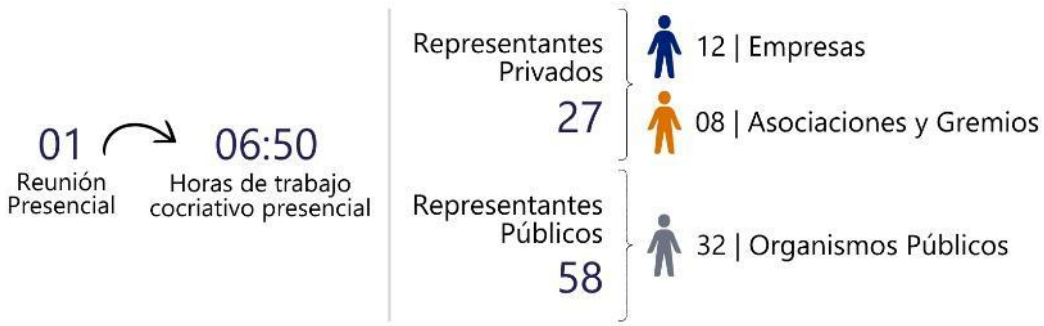
Reunión Bilateral Brasil–Paraguay: 25, 26 y 27 de febrero, Foz do Iguaçu, Brasil



Reunión Bilateral Argentina–Chile: 11, 12 y 13 de marzo, San Salvador de Jujuy, Argentina



Reunión Multilateral CBC: 14 de marzo, San Salvador de Jujuy, Argentina



De manera conjunta y consensuada, trabajando en un mismo espacio, el sector público y privado se elaboraron 264 propuestas de acción que integran el Plan de Acción para la dimensión de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos.

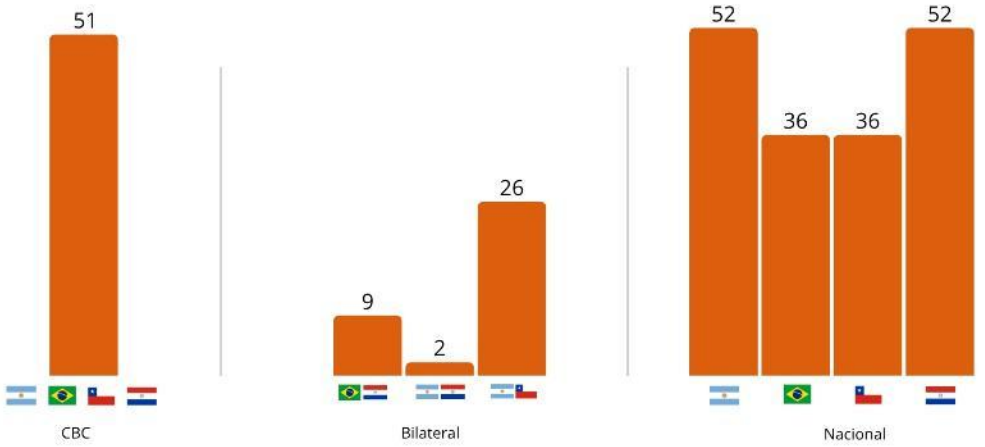
De acuerdo con el ámbito de la solución, las acciones se encuentran agrupadas de acuerdo con las siguientes categorías:

Multilateral: Requieren la acción de diferentes organismos de los 4 países que conforman el Corredor.

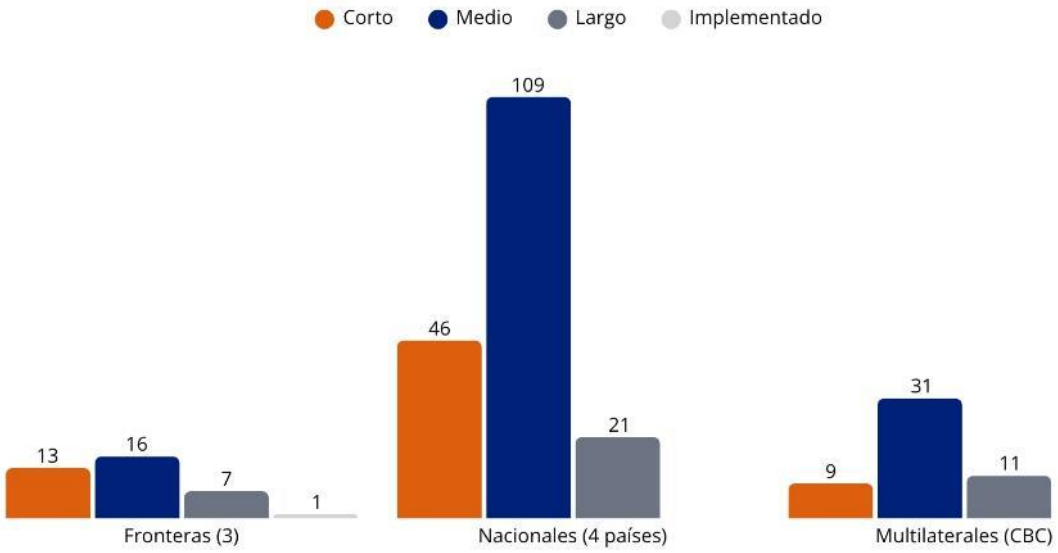
Bilateral: Requieren la acción coordinada de dos países que tienen frontera terrestre en el trazado del Corredor.

Nacional: Requieren acción de diferentes organismos de un mismo país.

Propuestas de acción por ámbito



Plazo de implementación de las propuestas bilaterales, nacionales y multilaterales del Corredor Bioceánico de Capricornio



De acuerdo con el plazo para el desarrollo de la solución, las acciones se organizaron en tres categorías:

Corto plazo: acciones que pueden desarrollarse en un plazo de hasta 6 meses.

Mediano plazo: 6 meses a 3 años para su ejecución.

Largo plazo: acciones que requieren más de 3 años.

En primer lugar, se ubican las acciones que pueden desarrollarse en un plazo de hasta 6 meses, abordando principalmente propuestas que resuelven problemas cuya causa raíz es la falta de armonización de procedimientos. En este sentido, se encuentran las capacitaciones, la creación de mesas o foros de trabajo y la estandarización de procedimientos mediante circulares, protocolos y controles. 26% de las acciones propuestas en el informe son de corto plazo.

En segundo lugar, se ubican las acciones que requieren un plazo de 6 meses a 3 años para su ejecución, lo cual condice con el tiempo estimado para la conclusión de las obras de infraestructura previstas. Es importante resaltar que estas propuestas demandan una acción en el presente, pero que la conclusión de estas para obtener los impactos esperados puede demorar hasta 3 años. Algunas de las acciones clasificadas como de medio plazo se refieren a ajustes en normativas existentes, actualizaciones sistémicas o desarrollo de sistemas y la elaboración de análisis o estudios específicos. 59% de las acciones propuestas en el informe son de mediano plazo.

En tercer lugar, se encuentran las acciones clasificadas como de largo plazo, que requieren más de 3 años, refieren principalmente a obras de infraestructura, incorporación de herramientas tecnológicas de punta, creación de nuevos marcos normativos, entre otras. 15% de las acciones propuestas en el informe son de largo plazo.

Vale la pena hacer una mención especial a una propuesta de acción que fue implementada el mismo día de la reunión presencial. Los desafíos ocasionados por el cierre del Paso de Jama por inclemencias del tiempo llevaban a que transportistas que ya habían superado el local donde se manifestaba el problema y conseguían llegar al cruce, se deparaban con que el Paso se encontraba cerrado. Durante la presentación del desafío, la discusión operacional tanto de la situación como de los impactos que generaba permitió que los funcionarios públicos presentes concordaron con que la propuesta del sector privado debía implementarse: cierre del tránsito y no del Paso de Jama. Esta situación comprobó que el diálogo público-privado, desde una perspectiva operacional,

es fundamental y trascendental en la búsqueda de soluciones reales para la facilitación del comercio.

Principales Hallazgos

A partir del desarrollo del presente trabajo, fue identificado que es necesario y urgente avanzar en una gobernanza exclusiva del Corredor. La existencia del MERCOSUR como bloque que integra de forma plena a 3 de los cuatro países y uno apenas como asociado impone limitaciones al uso de los mecanismos tradicionales del bloque como espacio exclusivo de resolución normativa y operativa, dado que muchas de las decisiones requeridas para el funcionamiento fluido del Corredor no son vinculantes para todos sus países. En este sentido, el informe pone en evidencia la necesidad de establecer un mecanismo de gobernanza propio para el Corredor, con mandato técnico-operativo, representación multinivel y participación consultiva estructurada del sector privado. Este modelo permitiría abordar desafíos logísticos que, por su especificidad geográfica o técnica, no son prioritarios en las agendas multilaterales del bloque, pero resultan críticos para la consolidación del Corredor como eje logístico transcontinental.

El presente documento contiene, además de propuestas transversales, acciones concretas para asuntos específicos. Entre las soluciones formuladas se incluyen iniciativas piloto e institucionales, con alto potencial transformador. Se propone, por ejemplo, la creación de una página web oficial del Corredor, como repositorio multilingüe y dinámico de requisitos normativos, formularios, trámites y buenas prácticas operativas, validado oficialmente por los organismos de control de cada país. Esta plataforma contempla también el desarrollo de un simulador logístico, capaz de proyectar requisitos, tiempos y condiciones de tránsito según la ruta elegida por el operador. A su vez, se definieron medidas para la interoperabilidad de sistemas aduaneros, sanitarios y migratorios, la armonización de conceptos como la tara vehicular, y la estandarización de políticas de escaneo, precintado y numeración de documentos. También se identificaron mecanismos para avanzar en el reconocimiento mutuo de firmas digitales, la implementación de procedimientos migratorios simplificados, y la priorización operativa de empresas certificadas bajo programas OEA.

Finalmente, el informe pone de relieve que la consolidación del Corredor no depende exclusivamente de obras de infraestructura, sino de la capacidad institucional de integrar procesos, armonizar normas, profesionalizar a los actores fronterizos y dotar de previsibilidad a los operadores económicos. Las soluciones aquí presentadas constituyen una hoja de ruta técnica construida sobre el consenso público–privado, que debe ser articulada ahora con voluntad política y continuidad institucional para avanzar en la

gestión coordinada de fronteras y la facilitación del comercio. Solo así será posible transformar al Corredor Bioceánico de Capricornio en un verdadero sistema logístico regional, interoperable, eficiente y competitivo, capaz de integrar las economías del interior con los puertos del Atlántico y el Pacífico bajo estándares modernos de facilitación del comercio.

Desde la firma de la Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos, se han concretado importantes avances en materia de infraestructura física, previendo que hacia el año 2027 estén finalizados los aproximadamente 4.000 km que conectan los océanos Pacífico y Atlántico. Estas obras son fundamentales para viabilizar el tránsito terrestre a través del continente. No obstante, la sola existencia de infraestructura no garantiza por sí misma una integración efectiva; es imprescindible complementar con marcos institucionales, regulatorios y administrativos que habiliten, simplifiquen y controlen de forma coherente el transporte internacional a lo largo del Corredor.

Como afirman Kunaka y Carruthers (2014), "Un corredor es tan fuerte como el más débil de sus eslabones", siendo estos la infraestructura, los servicios y las instituciones. En sus intersecciones se configuran los verdaderos desafíos del desempeño: entre infraestructura y servicios, la operatividad física del corredor; entre servicios e instituciones, el ambiente regulatorio para la operación; y entre instituciones e infraestructura, la viabilidad normativa de los proyectos.

En este marco, la ejecución del presente proyecto ha constituido una iniciativa pionera y estratégica, orientada a avanzar de manera integrada en los tres componentes del desempeño, identificando obstáculos concretos y proponiendo acciones viables para su superación. Su enfoque ha permitido diagnosticar, desde una perspectiva técnica y multisectorial, los factores que afectan el desempeño del Corredor Bioceánico de Capricornio y proponer acciones concretas, consolidando una base objetiva para la toma de decisiones futuras.

Recomendaciones técnicas

La elaboración de este informe representa un punto de partida estratégico para la implementación de acciones concretas que consoliden el Corredor Bioceánico de Capricornio como un sistema logístico eficiente, seguro y coordinado. Lejos de constituir un ejercicio meramente diagnóstico, este trabajo ofrece una base técnica construida desde el consenso para guiar intervenciones institucionales viables, priorizadas y alineadas con las mejores prácticas internacionales en facilitación del comercio.

La implementación del Corredor Bioceánico de Capricornio enfrenta desafíos significativos, dado que, mientras que las obras de infraestructura física tienen previsto finalizar en el 2027, los aspectos institucionales, normativos y tecnológicos aún presentan importantes demoras. Esta brecha temporal entre la infraestructura física y la capacidad operativa podría generar impactos sobre los países una vez habilitadas las rutas, especialmente en aquellos pasos fronterizos que no estén suficientemente preparados para desempeñar su rol estratégico. Las demoras en la ejecución de los aspectos normativos y operativos no solo dificultan la materialización de los beneficios económicos del Corredor, sino que también conllevan costos de oportunidad, tales como la pérdida de confianza de los operadores internacionales y la disminución de competitividad frente a rutas alternativas.

En este sentido, el Instituto Procomex, en su rol de especialista en modernización de procesos, gestión fronteriza y articulación público–privada, recomienda avanzar en los siguientes ejes:

1. **Creación de un Grupo Central de Planificación del Corredor (Escritorio de Proyectos) como instancia de gobernanza técnica para la implementación**

Para convertir los resultados de este informe en acciones institucionales concretas, sostenidas en el tiempo, y enmarcadas en un modelo de gobernanza moderno, coordinado y orientado a resultado se recomienda la creación de una instancia operativa de gobernanza que actúe como núcleo de planificación estratégica y coordinación general del proceso de implementación. Este grupo central de planificación, concebido como un Escritorio de Proyectos, deberá estar conformado por especialistas y contar con un grupo

de representantes técnicos designados por los gobiernos de los países participantes, con participación de organismos clave vinculados al Corredor, y con capacidad operativa para conducir, articular y monitorear la ejecución progresiva de las acciones recomendadas en el informe.

Esta unidad tendrá como funciones centrales:

- Coordinar la implementación técnica y operativa del conjunto de recomendaciones.
- Acompañar y apoyar a los países en la designación de referentes y en el despliegue institucional del proceso.
- Organizar metodológicamente el análisis de interdependencias y la construcción de la matriz de priorización.
- Consolidar los resultados en planes de trabajo regionales articulados.
- Establecer mecanismos de monitoreo y evaluación del progreso.
- Servir como enlace técnico entre los gobiernos y organismos de financiamiento o cooperación.

El Grupo debe contar con una estructura mínima de soporte técnico y metodológico, con capacidad de operación continua y articulación interinstitucional. Su creación permitirá dotar de coherencia y continuidad al proceso, garantizando que los pasos subsiguientes no dependan de impulsos aislados sino de una planificación integral, sostenida y multilateralmente consensuada. Esta estructura puede ser propuesta como una fase inicial de implementación institucional coordinada por Procomex, en su rol de entidad técnica neutral y articuladora regional.

2. Designación de referentes técnicos específicos en todos los niveles (nacional, subnacional e institucional) que puedan evaluar el contenido del informe y liderar procesos de implementación desde una perspectiva operativa y normativa

Este paso es fundamental para convertir las propuestas de este informe en acciones operativas concretas. Una vez identificados los actores, la designación de referentes debería formalizarse mediante resoluciones, actas o instrumentos administrativos que otorguen visibilidad y legitimidad a su rol, idealmente bajo la coordinación de los Comités Nacionales de Facilitación del Comercio o sus equivalentes. La función de estos referentes no se limitaría a la interpretación técnica del informe, sino que incluiría la priorización de acciones, la elaboración de hojas de ruta de implementación desde sus instituciones, la articulación con otros organismos, y la participación activa en instancias de coordinación regional. Esto podría consolidarse como una segunda fase del proyecto. La consolidación

de esta red de referentes no solo dará sostenibilidad a las acciones del informe, sino que también sentará las bases para un modelo de gobernanza moderna, capaz de transformar diagnósticos en decisiones concretas y sostenidas en el tiempo.

3. **Identificación de interdependencias entre acciones, reconociendo aquellas que requieren secuenciación, sinergias interinstitucionales o condiciones previas para su aplicación efectiva**

Para evitar enfoques aislados o descoordinados en la implementación, es fundamental identificar las interdependencias entre las distintas acciones propuestas. Muchas de ellas están vinculadas por flujos operativos, marcos normativos comunes o necesidades compartidas de infraestructura y sistemas. Algunas requieren condiciones previas como cambios normativos, interoperabilidad de sistemas o acuerdos bilaterales para poder ejecutarse de manera eficaz. Por otra parte, es importante resaltar que algunas se potencian mutuamente y deberían ser implementadas de forma simultánea o coordinada entre instituciones y países. Esta etapa debe desarrollarse como ejercicio colectivo, liderado por los referentes técnicos designados y articulado con equipos institucionales relevantes. Se recomienda construir un mapa funcional de relaciones entre acciones, que identifique secuencias lógicas, nodos críticos y zonas de convergencia interinstitucional. Este análisis permitirá visualizar las dinámicas internas del conjunto de propuestas, anticipar cuellos de botella y orientar las decisiones de planificación de forma informada. El resultado de este proceso no solo mejora la comprensión técnica de las soluciones planteadas, sino que sienta las bases para una implementación eficiente, minimizando riesgos operativos y facilitando la coordinación entre múltiples actores públicos y privados.

4. **Priorización estratégica de las acciones, con base en su viabilidad técnica, urgencia operativa y nivel de impacto sobre el desempeño del Corredor**

Una vez identificadas las interdependencias y secuencias necesarias entre acciones, es necesario y posible avanzar hacia una priorización estratégica que guíe su ejecución de manera ordenada y efectiva. La identificación del plazo de las acciones que ya consta en el presente documento es una base para ello, considerando que dicho plazo se refiere al plazo de ejecución de la acción. La priorización no responde únicamente al criterio de urgencia o demanda institucional, sino que debe basarse en una evaluación integrada de tres dimensiones clave:

- Viabilidad técnica, es decir, la factibilidad de implementación en función del estado actual del contexto nacional, marco normativo, la capacidad institucional y la disponibilidad de recursos.

- Urgencia operativa, que refiere a la criticidad del problema que se busca resolver y su impacto inmediato sobre la funcionalidad del Corredor.
- Impacto esperado, medido en términos de mejoras concretas en eficiencia logística, interoperabilidad, trazabilidad o coordinación fronteriza, entre otras.

Aplicando estos criterios, y teniendo en cuenta las interdependencias previamente identificadas, se podrá construir una matriz de priorización. Esta herramienta facilitará una planificación escalonada, con metas intermedias claras, que permita combinar intervenciones rápidas con procesos estructurales más demorados. Este enfoque permite a los países y organismos financiadores focalizar esfuerzos y recursos en las acciones más estratégicas, evitando la dispersión y promoviendo resultados visibles en etapas tempranas. La priorización permite transformar el informe en un plan de acción u hoja de ruta concreta, adaptada a las capacidades y necesidades reales de cada contexto nacional e institucional.

5. Formalización de un foro técnico consultivo del sector privado

Con el objetivo de garantizar que las acciones propuestas respondan a los requerimientos reales del comercio exterior y a las condiciones operativas concretas del Corredor, es pertinente la formalización de un foro técnico consultivo del sector privado con activa participación. Este espacio debe actuar de forma transversal durante todo el proceso de implementación: acompañando la identificación de interdependencias entre acciones, contribuyendo a la priorización estratégica y validando técnicamente las medidas antes de su aplicación.

El aporte del sector privado en las primeras etapas es fundamental para identificar secuencias críticas desde la experiencia operativa, anticipar obstáculos prácticos y reconocer sinergias entre procesos e instituciones. Su involucramiento desde el inicio fortalece la lógica de planificación y permite construir soluciones más realistas, adaptadas a los flujos comerciales y a las dinámicas logísticas del Corredor. En la fase de validación, el foro funcionaría como un espacio técnico de revisión anticipada de las acciones priorizadas, donde los representantes privados, junto con referentes institucionales y especialistas sectoriales, puedan revisar propuestas específicas, identificar necesidades de ajuste y sugerir mecanismos operativos complementarios. Esto es especialmente relevante en acciones que implican rediseño de procesos, digitalización de controles, interoperabilidad de sistemas o cambios normativos con impacto directo sobre los operadores. Para cumplir su función, el foro deberá establecer criterios de representatividad sectorial, mecanismos transparentes de convocatoria y reglas claras de funcionamiento que aseguren continuidad, participación técnica y enfoque constructivo. Su articulación con la red de referentes técnicos permitirá consolidar una gobernanza

operativa más inclusiva, capaz de anticipar riesgos, generar consenso y facilitar una implementación más fluida, coherente y sostenida.

La implementación de estas recomendaciones contribuirá a convertir los resultados de este informe en acciones institucionales concretas, sostenidas en el tiempo, y enmarcadas en un modelo de gobernanza moderno, coordinado y orientado a resultados. Este es el camino para transformar el Corredor en una realidad operativa con impacto tangible en la integración regional.

Metodología

La metodología aplicada fue fundamental para alcanzar los objetivos del proyecto, orientado a la elaboración de un Plan de Acción Regional para el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). El trabajo se centró en los cuatro países que integran el Corredor (Argentina, Brasil, Chile y Paraguay) y se desarrolló en dos fases: una primera fase de diagnóstico detallado de la situación actual y una segunda fase destinada a la identificación y construcción conjunta de propuestas de acción.

El análisis contempló los procesos de exportación, importación y tránsito terrestre entre los puntos fronterizos ubicados en los territorios subnacionales de Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul. Para esta etapa, se utilizaron herramientas específicas de mapeo de procesos aplicadas a través de la metodología Procomex Process, desarrollada por el Instituto Procomex. Esta metodología permitió:

1. Identificar los principales actores del sector público y privado involucrados en los procesos logísticos de importación, exportación y tránsito a analizar, en este caso se identificarán representantes de aduanas y organismos de control relevantes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, así como representantes del sector privado en los puntos fronterizos.
2. Movilizar e involucrar a profesionales del sector privado en los puntos fronterizos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay para participar en reuniones de análisis de procesos.
3. Involucrar a los organismos gubernamentales involucrados en el proceso para que participen en las reuniones de análisis del proceso logístico.
4. Utilizar *Business Process Modeling*, con la participación simultánea de los diferentes actores del sector privado para:

    - Diseñar un mapa que ilustre los procesos tal como se realizan actualmente: *"As Is"*.
    - Definir cuellos de botella y oportunidades de mejora;
    - Registrar las principales normas y legislaciones que dan soporte a los procesos;
    - Identificar los sistemas de TI existentes de los que dependen los procesos actuales y sus vínculos con otros sistemas de TI.

La amplia participación de los actores involucrados en el diagnóstico de la situación actual fue fundamental para la calidad de este. Es importante mencionar, que la misma fue gracias al trabajo conjunto con los puntos focales de los gobiernos subnacionales y el BID para identificar representantes de los diferentes eslabones de la cadena logística.

Para crear los flujogramas de los procesos, con el detalle de las actividades desarrolladas por cada uno de los actores, fueron realizadas reuniones virtuales con representantes de la cadena logística del sector privado de cada uno de los países para diseñar la secuencia de actividades que componen el proceso de exportación, importación y tránsito terrestre. Estas reuniones fueron realizadas unilaterales considerando las particularidades de la exportación de un país y la importación por un país vecino y considerando las operaciones de tránsito interno conforme correspondía.

El diagnóstico tuvo por objetivo identificar oportunidades de mejora. En este informe se utiliza el concepto de oportunidad de mejora para referirse a situaciones, procesos o condiciones que, si bien actualmente cumplen su función dentro de los procesos transfronterizos, presentan potencial de optimización, fortalecimiento o transformación. Adoptar esta mirada constructiva permite orientar el diagnóstico hacia el progreso posible, promoviendo una participación propositiva del sector privado y facilitando el consenso técnico. Las oportunidades de mejora identificadas fueron analizadas y clasificadas según su causa raíz:

Sistema

Cuando la causa raíz de un problema se identifica como sistémica, se refiere a la deficiencia en el diseño, procesamiento de información, incapacidad para transmitir datos o funcionamiento integral de un sistema.

Infraestructura

Cuando la causa raíz se atribuye a la infraestructura, se hace referencia a la falta de activos físicos necesarios para llevar a cabo eficazmente ciertas operaciones o procesos. La infraestructura inadecuada puede incluir instalaciones obsoletas, falta de equipos modernos, diseños no optimizados o carencia de recursos físicos necesarios para satisfacer las demandas operativas.

Normativa

Cuando la causa raíz es normativa, se refiere a la insuficiencia, inconsistencia o desactualización de las leyes, reglamentos o políticas que rigen ciertos procesos o actividades. Las normativas deficientes pueden crear burocracias, obstáculos legales, reglamentarios o administrativos.

Procedimiento

Cuando la causa raíz se atribuye a los procedimientos, se refiere a la discrepancia entre los procedimientos formales y la realidad operativa cotidiana. Los procedimientos inadecuados, obsoletos o ineficientes pueden generar ineficiencias y obstaculizar el proceso. Esto puede derivar en una falta de adaptabilidad a situaciones cambiantes, demoras en la toma de decisiones, redundancias en los pasos operativos y una mayor complejidad en la ejecución de tareas.

Recursos Humanos

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

Los mapas de los procesos de exportación, importación y tránsito con las oportunidades de mejora fueron presentados a las autoridades de los gobiernos subnacionales, así como al equipo del proyecto del BID. El objetivo de la presentación fue validar los hallazgos e identificar aquellos desafíos que debían ser abordados a nivel multilateral del Corredor Bioceánico de Capricornio.

La segunda fase del proyecto consistió en la realización de reuniones presenciales para la identificación de forma conjunta entre el sector público y privado de acciones que integrarán el Plan de Acción Regional. Estas acciones son entendidas como un conjunto de medidas técnicas, normativas, institucionales o estructurales formuladas para superar las oportunidades de mejora identificadas en las operaciones de comercio exterior que se desarrollan a lo largo del Corredor, con especial atención a la eficiencia logística, la facilitación del comercio y el fortalecimiento de la gestión coordinada de fronteras. Las acciones propuestas están basadas en evidencia, ya que se proponen a partir de un diagnóstico operacional consensuado, representan acuerdos tanto nacionales como

multilaterales y están orientadas a resultados concretos esperados, es decir que buscan generar impactos tangibles como reducción de tiempos y costos, mejora en la trazabilidad, disminución de la burocracia, mayor previsibilidad operativa, etc. Para garantizar que los resultados se adecuarán a las necesidades operacionales y estratégicas de cada región involucrada en el Corredor, estas reuniones contaron con participación simultánea de representantes de diversos órganos nacionales, subnacionales y eslabones de la cadena logística del sector privado.

Las reuniones presenciales fueron realizadas en tres días consecutivos en el mismo local con la siguiente lógica:

- Día 1 – Reunión bilateral con participación exclusiva del Sector Privado: el objetivo de la reunión fue la validación del flujo, la identificación de oportunidades de mejora bilaterales y la preparación para la reunión con el sector público.
- Día 2 – Reunión bilateral con participación exclusiva del Sector Público: el objetivo de la reunión fue la presentación de los mapas de los procesos y las oportunidades de mejora identificadas.
- Día 3 – Reunión bilateral Público-Privada: el objetivo fue la discusión y el consenso sobre propuestas de acción a las oportunidades de mejora identificadas.

Adicionalmente, fue realizada una reunión para la elaboración de las propuestas de acción a las oportunidades de mejora identificadas como multilaterales de la cual participaron de forma conjunta representantes del sector público y privado de los cuatro países.

Una vez concluidas las reuniones presenciales, se actualizaron los mapas de los procesos con las informaciones colectadas en las reuniones público-privadas. A continuación, se encuentran los links de los mapas de procesos elaborados en el marco del proyecto:

- Exportación Argentina–Importación Paraguay
- Exportación Paraguay–Importación Argentina
- Exportación Brasil–Importación Paraguay
- Exportación Paraguay–Importación Brasil
- Exportación Argentina–Importación Chile
- Exportación Chile–Importación Argentina

Habiendo obtenido todas las informaciones necesarias a partir de la conclusión de la etapa de diagnóstico y de identificación de soluciones para el Plan de Acción, el equipo

del proyecto trabajó con base en todas las informaciones obtenidas para la elaboración del presente Informe Final, el cual contiene detalles de las oportunidades de mejora identificadas en la fase de Diagnóstico y las soluciones del Plan de Acción Regional. Cada una de las soluciones identifica a los organismos responsables por la implementación de la acción, así como el plazo necesario para llevar a cabo la misma.

La metodología aplicada en este proyecto ha demostrado ser eficaz para articular diagnósticos detallados, consensuar propuestas de mejora entre actores públicos y privados, y construir planes de acción regionales con orientación a resultados. En el presente proyecto, la metodología Procomex Process, si bien fue aplicada específicamente al contexto del Corredor Bioceánico de Capricornio, ha sido concebida con un enfoque modular y adaptable, lo que permite su replicabilidad en otros corredores o regiones fronterizas que enfrenten desafíos similares en términos de facilitación del comercio y logística transfronteriza. Su carácter participativo, basado en el análisis conjunto del sector público y privado, y el uso de herramientas como el mapeo de procesos y la identificación de cuellos de botella, la convierten en una herramienta metodológica flexible y útil para ser implementada en contextos diversos.

¿Cómo leer este informe?

Este informe se presenta como un esfuerzo exhaustivo para presentar de forma estructurada las propuestas de acción a las oportunidades de mejora identificadas, consensuadas por los cuatro países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio: Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. El trabajo se centró en los siguientes pasos fronterizos que integran el corredor: Porto Murtinho (BR) y Carmelo Peralta (PY); Pozo Hondo (PY) y Misión La Paz (AR); y Paso de Jama (AR) y Paso de Sico (AR).

Las oportunidades de mejora identificadas a través del diagnóstico afectan de manera diversa los procesos de facilitación del comercio y las operaciones transfronterizas en el Corredor Bioceánico de Capricornio, para cada desafío se identificaron acciones específicas, las cuales se clasifican a través de tres niveles clave:

Multilateral: Las propuestas requieren la acción de diferentes organismos de los 4 países que conforman el Corredor

Bilateral: Las propuestas requieren la acción coordinada de dos países que tienen frontera terrestre en el trazado del Corredor

Nacional: Las propuestas requieren acción de diferentes organismos de un mismo país

Considerando estos niveles, el informe se estructuró en tres capítulos, cada uno de los cuales aborda en detalle estos niveles:

Capítulo 1: Oportunidades de mejora y acciones multilaterales en el Corredor Bioceánico de Capricornio

Capítulo 2: Oportunidades de mejora y acciones bilaterales

Capítulo 3: Oportunidades de mejora y acciones nacionales

De esta forma el informe de diagnóstico ofrece una descripción detallada de cada oportunidad de mejora identificada y las correspondientes propuestas de solución por medio de acciones. Este enfoque permite tener una visión clara y estructurada sobre los pasos necesarios para avanzar en la facilitación del comercio y procesos transfronterizos. La intención es proporcionar a los responsables de la formulación de políticas una guía sobre cómo abordar y resolver los problemas actuales de manera eficiente y eficaz.

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

Título que resume el desafío identificado

Proceso: Etapa del proceso en que se manifiesta (Importación, Exportación o Tránsito).

País(es): Jurisdicción nacional o binacional donde el problema se verifica.

Clasificación: Causa raíz del problema (Sistema, Procedimiento, Normativa Infraestructura, Recursos Humanos).

Oportunidad de mejora: Descripción del problema identificado a partir de un análisis detallado, con base en informaciones concretas basados en informaciones obtenidas a través de los actores público-privados involucrados, que evidencian las limitaciones existentes. La descripción busca reflejar un análisis del impacto técnico-operativo, logístico e institucional, con el objetivo de entender las repercusiones de este problema.

Propuesta de acción: descripción de la solución propuesta al desafío presentando un conjunto de medidas/acciones estratégicas que buscan resolver las problemáticas identificadas en el diagnóstico obtenidas a través de los actores público-privados involucrados.

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

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

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

Power BI

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

de Power BI es una plataforma de análisis de datos que permite visualizar y compartir información de manera interactiva.

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

CBC Dashboard

En resumen, este informe es una herramienta fundamental para la formulación de políticas públicas en él, proporcionando una visión integral y detallada de las oportunidades de mejora y acciones necesarias para una gestión fronteriza más coordinada y efectiva.

Tabla de Contenido

Capítulo 1 - Oportunidades de Mejora y Acciones Multilaterales en el Corredor Bioceánico de Capricornio 56

1. Inexistencia de gobernanza técnica-operacional en el Corredor Bioceánico de Capricornio 57
Propuesta de acción: Creación de una gobernanza del Corredor con participación multinivel público-privada 59
Propuesta de acción: Establecer un mecanismo de coordinación normativa específico para el Corredor 61
Propuesta de acción: Evaluación de un régimen especial de circulación para el Corredor Bioceánico 63
Propuesta de acción: Creación de una página web oficial del Corredor como base pública de información normativa y operativa 64
Propuesta de acción: Formación de transportistas en conducción en alta montaña 66
2. Sector privado sin participación estructurada y consultas para la mejora de procesos e infraestructura en el CBC 67
Propuesta de acción: Mecanismo estructurado de participación del sector privado en la gobernanza y planificación del CBC 68
3. Control de carga realizado con base en documento en papel 71
Propuesta de acción: Establecimiento del principio de "conectividad mínima garantizada" como estándar obligatorio para la infraestructura del Corredor Bioceánico de Capricornio 74
Propuesta de acción: Afianzar el 100% de transmisión y recepción de eventos en SINTIA 76
Propuesta de acción: Proyecto Piloto para control del MIC/DTA y CRT 100% digital 77
Propuesta de acción: Implementación del evento NOTAI 78
Propuesta de acción: Integración de Organismos de Control en SINTIA 79
Propuesta de acción: Definición de requisitos técnicos, legales y de datos para que el CRT sea un documento digital seguro 80
Propuesta de acción: Transmisión del CRT junto al MIC/DTA 82
4. Inexistencia de definición sobre numeración de documentos de porte obligatorio para el transporte internacional 83
Propuesta de acción: Implementación de validaciones sistémicas para la unicidad numérica de documentos de tránsito internacional (MIC/DTA y CRT) 87
5. Entendimientos divergentes respecto de la tara del vehículo a nivel nacional y regional e inexistencia de registro común entre los países del CBC 88
Propuesta de acción: Armonización regional del concepto y método de determinación de la tara 91
Propuesta de acción: Creación de un registro nacional de Taras 92
Propuesta de acción: Implementación de un sistema unificado de registro de taras a nivel regional 93
Propuesta de acción: Balanzas integradas en los ACI 94
6. Inexistencia de intercambio de información sobre peso entre puntos de frontera 95
Propuesta de acción: Integración regional del dato de pesaje en el circuito de control aduanero 96
7. Políticas de lacres y precintos no estandarizadas entre los países 98
Propuesta de acción: Armonización del entendimiento regional respecto de unidades precintables y no precintables 100
Propuesta de acción: Relevamiento de dificultades operativas por parte del sector privado como insumo para la armonización de procedimientos de precintado aduanero 101
8. Falta de armonización de sistemas de escáner y políticas de intercambio de información 103
Propuesta de acción: Adopción coordinada del estándar OMA para intercambio de imágenes de escaneo 104
Propuesta de acción: Incorporación sistemática de escáneres en los puntos con Áreas de Control Integrado (ACI) 105
Propuesta de acción: Consolidación de acuerdos bilaterales y multilaterales de intercambio de imágenes y datos 106

9. Falta de definición regional respecto de informaciones registradas de operaciones triangulares en el MIC/DTA 107
Propuesta de acción: Registro estandarizado de operaciones triangulares en el campo 38 del MIC/DTA 110
Propuesta de acción: Unificación de criterio para el registro del valor en operaciones triangulares y armonización de controles en frontera 111
10. Falta de estandarización regulatoria en relación con peso, altura y largo de los medios de transporte 112
Propuesta de acción: Actualización normativa basada en la realidad operativa del transporte regional (peso, altura y largo) 114
11. Disparidad en los permisos respecto a intercambio de tracción 116
Propuesta de acción: Estudio técnico y legal de viabilidad 117
12. Falta de interoperabilidad entre las aplicaciones y desfase tecnológico entre los países del Corredor Bioceánico de Capricornio para la verificación electrónica de licencias de conducir 118
Propuesta de acción: Interoperabilidad de plataformas digitales para la verificación de licencias de conducir en el Corredor Bioceánico de Capricornio 119
13. Entendimiento divergente respecto a la declaración de contenedores vacíos en el MIC/DTA 121
Propuesta de acción: Revisión normativa para armonización de entendimiento respecto a contenedores 122
14. Procedimiento de incorporación de nuevas unidades no armonizado 123
Propuesta de acción: Integración regional de sistemas de registro para unidades de transporte habilitadas 124
15. Impacto de la normativa brasileña de descanso obligatorio de conductores sobre los plazos de tránsito aduanero en el Corredor Bioceánico 125
Propuesta de acción: Articulación multilateral para evaluar el impacto del régimen de descanso de conductores en los plazos de tránsito 126
16. Control migratorio manual, basado en papel, unilateral y descoordinado para transportistas de carga 127
Propuesta de acción: Homologación de criterios operativos y acuerdo sobre tecnologías compatibles en el Foro Especializado Migratorio 128
Propuesta de acción: Creación de espacio propio para tratar el control migratoria de transportistas de carga en el CBC 129
Propuesta de acción: Implementación bilateral de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS) entre Argentina y Chile 130
Propuesta de acción: Diseño e implementación de Ventanillas Únicas para Transportistas de Carga en pasos fronterizos del Corredor 131
Propuesta de acción: Interoperabilidad tecnológica en sistemas de lectura documental para el control migratorio electrónico 132
Propuesta de acción: Utilización de sistemas digitales con georreferenciación basada en GPS de camiones como herramienta complementaria de control 133
Propuesta de acción: Implementación de un sistema de pre-registro migratorio con generación de código QR para transportistas de carga 134
17. Falta de reconocimiento de firmas digitales 135
Propuesta de acción: Reconocimiento mutuo de documentos oficiales emitidos por los países 137
Propuesta de acción: Reconocimiento mutuo de documentos firmados digitalmente mediante Certificados de Prestadores de Servicios de Certificación 138
18. Horarios y feriados divergentes afectan la atención en frontera a operadores 140
Propuesta de acción: Coordinación horaria en las Áreas de Control Integrado del Corredor Bioceánico de Capricornio 141
Propuesta de acción: Implementación de horarios comunes en órganos de control nacionales 142
19. Imposibilidad de utilización del e-Phyto: restricciones sistémicas y de conectividad 143
Propuesta de acción: Intercambio de e-Phyto sin AFIDI como medida transitoria para mitigación operativa 145
Propuesta de acción: Avanzar con el desarrollo del sistema e-Phyto brasileño para incorporar el campo de AFIDI 146

Propuesta de acción: Avanzar en acuerdos bilaterales para el uso de e-Phyto entre Brasil y los países del corredor 146
Propuesta de acción: Garantizar conectividad y equipamiento tecnológico en los puestos de control del Corredor 147
20. Falta de interoperabilidad del Certificado de Origen Digital entre Chile, Brasil y Paraguay 148
Propuesta de acción: Avanzar en la implementación del Certificado de Origen Digital con firma digital en Brasil y Paraguay 149
Propuesta de acción: Capacitación de los servidores de aduana de Chile, Brasil y Paraguay para la utilización del Certificado de Origen Digital en 100% de las operaciones 151
21. Limitación en la aplicación de los beneficios del Operador Económico Autorizado (OEA) en la frontera 152
Propuesta de acción: Diseño de Áreas de Control Integrado que permitan tratamiento preferencial para OEA 153
22. Inexistencia de indicadores de desempeño de fronteras 154
Propuesta de acción: Implementación de indicadores fronterizos integrados para fortalecer la gobernanza operativa del Corredor Bioceánico de Capricornio 155

Capítulo 2 - Oportunidades de Mejora y Acciones Bilaterales 159

Brasil–Paraguay 160

1. ACI previsto en Porto Murtinho con restricción de estacionamiento 160
2. Falta de definiciones operacionales y administrativas para el control fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta 161
3. Inexistencia de información respecto de infraestructura que permita conceder beneficios a los Operadores OEA en el nuevo ACI 163
4. Ausencia de criterios técnicos comunes para el precintado de camiones tras la inspección física 164
5. Desconocimiento respecto a la previsión de actuación conjunta entre autoridades fitosanitarias en Porto Murtinho 166
6. Falta de estandarización de procedimientos ante imprevistos con el uso de tecnología en las fronteras 167
Propuesta de acción: Necesidad de crear una mesa de trabajo bilateral público-privada para discutir la futura operación en Porto Murtinho–Carmelo Peralta (Oportunidades de Mejora 1, 2, 3, 4, 5 y 6)..... 168
Propuesta de acción: Incorporación obligatoria de generadores de respaldo en el diseño del ACI de Porto Murtinho–Carmelo Peralta (Oportunidad de Mejora 6) 171
Propuesta de acción: Realizar estudio técnico sobre las fallas sistémicas del PUCOMEX (Oportunidad de Mejora 6) 171
Propuesta de acción: Exigencias mínimas de infraestructura para permitir inspecciones conjuntas SENAVE MAPA en el ACI (Oportunidad de Mejora 5) 172
7. Incertidumbre sobre la implementación y operación de escáneres en la futura ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta 173
Propuesta de acción: Planificación binacional para la implementación y operación efectiva de escáneres en la ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta 175
8. La falta de uniformidad en los horarios y procedimientos de actuación de la Receita Federal de Brasil impacta los transportistas 176
Propuesta de acción: Adopción oficial del horario MERCOSUR como estándar operativo para la RFB en la futura ACI de Porto Murtinho 177
9. Demoras en el procedimiento de colocación de precintos electrónicos por parte de la Aduana paraguaya en territorio brasileño 178
Propuesta de acción: Condicionar la exigencia de precintos electrónicos a un estudio técnico previo en Porto Murtinho–Carmelo Peralta 179
10. Falta de definición sobre responsabilidad de colocar y controlar lacre 180
Propuesta de acción: Elaboración de documento orientativo sobre procedimientos de colocación de lacre en tránsito internacional 181

11. No existe conocimiento sobre los procedimientos para la autorización de cruce de camiones en lastre, sin perjudicar los camiones de carga 182
Propuesta de acción: Controles coordinados con escáner y balanza para garantizar el tránsito ágil y seguro de camiones en lastre en Porto Murtinho–Carmelo Peralta 183

Argentina–Paraguay 185

1. Inexistencia de condiciones mínimas para el transporte seguro de carga en el Puente Internacional Misión La Paz 185
2. Deficiencia de infraestructura en los accesos a la frontera de Pozo Hondo–Misión La Paz 186
3. No existe información sobre la infraestructura prevista para el ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz 187
4. Ausencia de participación del sector privado en la planificación del ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz 188
5. Desconocimiento sobre infraestructura para viabilizar la presencia de SENASA en la frontera Misión la Paz–Pozo Hondo 189
6. Desconocimiento sobre procedimientos, tecnología y modalidad de gestión prevista para el ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz 190
7. Posibles restricciones de operaciones en frontera por falta de equipamientos e infraestructura para controlar granel y cargas refrigeradas 192
8. Discrepancias en el control de peso en fronteras de Paraguay pueden afectar el tránsito en el CBC 193
9. Desconocimiento sobre plan de integración de scanner de forma coordinada en la frontera Pozo hondo– Misión la Paz 194
10. Infraestructura insuficiente en las fronteras para despacho de mercadería afecta la competitividad de las PyMEs 195
Propuesta de acción: Requisitos para el diseño del ACI de Pozo Hondo–Misión La Paz (Oportunidades de Mejora bilaterales Argentina–Paraguay 1 a 10) 196
11. MIC/DTA paraguayo fuera del formato electrónico 199
Propuesta de acción: Mesa de trabajo bilateral para análisis de los MIC/DTA que son generados fuera de SINTIA 200

Argentina–Chile 202

1. Duplicación de procedimiento de sellaje para cargas peligrosas o sobredimensionadas genera retrabajo 202
Propuesta de acción: Avanzar con la implementación de lo establecido en el Acta del Comité de Integración respecto del autosellaje 203
2. Restricción en Jama y Sico para productos frescos limita operaciones comerciales 204
Propuesta de acción: Incorporación de infraestructura especializada en los proyectos de ampliación de ACI para el manejo de carga fresca en Jama y Sico 206
Propuesta de acción: Instalación de laboratorios regionales y habilitación de tránsito para productos frescos 207
Propuesta de acción: Firma de acuerdos internos para habilitar el Paso de Sico y el Paso de Jama en el ingreso de productos frescos bajo el régimen de tránsito 208
3. Falta de infraestructura adecuada disponible y en condiciones de habitabilidad en el complejo fronterizo de Sico 209
4. El paso de Sico no es un ACI operativo 210
Propuesta de acción: Avanzar en la modernización adecuada del complejo de Sico para atender la demanda del Corredor Bioceánico de Capricornio (Oportunidades de Mejora 3 y 4) 211
5. Falta de conectividad digital en el Paso de Sico 214
Propuesta de acción: Verificar la seguridad de la prestación de servicios de conectividad satelital por parte de Aduana y otros organismos 215
6. Falta de mantenimiento preventivo de la infraestructura en el complejo de Sico 217
Propuesta de acción: Implementación de un plan de mantenimiento preventivo permanente para garantizar la operatividad del complejo fronterizo de Sico 218

7. Falta de infraestructura de Sico genera saturación de San Pedro de Atacama que no cuenta con la estructura adecuada ... 219
Propuesta de acción: Mejora de San Pedro de Atacama como punto de apoyo estratégico de Sico ... 220
8. Deficiencias en la gestión de Jama en épocas de aumento de flujo ... 222
Propuesta de acción: Institución de mesas de integración público-privadas para la identificación de soluciones conjuntas para casos de contingencia en Jama ... 223
Propuesta de acción: Creación de un reglamento operativo para situaciones normales y de contingencia ... 225
9. Cierre del Paso de Jama ante condiciones adversas restringe el ingreso al ACI de camiones que arriban ... 226
Solución implementada: ... 227
Cancelar el tránsito y no el ingreso al Área de Control Integrado de Jama cuando existen condiciones adversas en los accesos ... 227
10. Trabajo secuencial de organismos de control en frontera incrementa costos y genera demoras ... 228
Propuesta de acción: Identificación y difusión de los factores que generan filas para su mitigación ... 229
11. Falta de coordinación operativa entre autoridades de Argentina y Chile en el Área de Control Integrado de Jama ... 231
Propuesta de acción: Reactivación del Comité de Integración NOA–Norte Grande ... 232
Propuesta de acción: Desarrollo de un instrumento operativo complementario al Tratado de Controles Integrados para institucionalizar la gestión coordinada en frontera ... 234
12. Pasavante con sellos para control del proceso de entrada y salida en el Área de Control Integrado de Jama ... 235
Propuesta de acción: Difusión y mejoras en la señalización para el control de los organismos intervinientes ... 236
Propuesta de acción: Implementación de un sistema que permita trazar el proceso completo ... 237
Propuesta de acción: Identificación de mecanismos de control para sustituir el Pasavante ... 238
13. No existe control migratorio de Chile en el área de carga, solo en la parte de turismo ... 239
Propuesta de acción: Proveer los requerimientos de seguridad de intranet para habilitar el punto de control migratorio en el área de carga a través de una mesa técnica bilateral ... 241
Propuesta de acción: Verificar la posibilidad de implementación de procedimientos para agilizar los procesos de los transportistas de carga con las condiciones actuales ... 242
14. Horario restrictivo de atención en Jama que limita la logística de carga ... 243
Propuesta de acción: Definir y publicar los horarios hasta los cuales se presentan los despachos ... 244
15. Deficiencias en la comunicación de restricciones viales en función de feriados locales ... 245
Propuesta de acción: Mejora en la divulgación de restricciones de tránsito a través de la Mesa de Transporte del Foro Subnacional ... 247
16. Limitaciones operativas derivadas del uso obligatorio del Certificado Fitosanitario en formato físico ... 248
17. Limitaciones tecnológicas en Jama afectan el uso del Certificado de Origen Digital ... 249
Propuesta de acción: Avance en la implementación de puntos de conectividad (Oportunidades de Mejora 16 y 17) ... 250
18. Insuficiencia de personal en frontera genera riesgo de cuellos de botella ante aumento de operaciones ... 252
19. Falta de participación del sector privado en la planificación de la ampliación de Jama ... 253
20. Capacidad operativa de Jama tiene restricciones en función de carencia de infraestructura 254
21. Balanza fuera del ACI en Jama ... 255
22. Falta de organización del estacionamiento en el ACI de Jama ... 256
23. Infraestructura insuficiente para inspecciones físicas en Jama ... 257
Propuesta de acción: Ampliación del Área de Control Integrado de Jama (Oportunidades de Mejora 18, 19, 20, 21, 22 y 23) ... 259
Propuesta de acción: Implementación de métricas predictivas para dimensionamiento de personal frente al crecimiento del flujo en Jama (Oportunidad de Mejora 18) ... 262
Propuesta de acción: Apertura de concursos públicos para el refuerzo operacional en Paso de Jama (Oportunidad de Mejora 18) ... 264

Propuesta de acción: Implementación de un proceso de consulta pública para identificar las necesidades operativas y de infraestructura en el Paso de Jama (Oportunidad de Mejora 20) 265

Capítulo 3 - Oportunidades de Mejora y Acciones Nacionales 268

Argentina 269

1. Ausencia de un canal institucionalizado de articulación público-privada en la gestión fronteriza 269
Propuesta de acción: Creación de mesas de trabajo locales articuladas con el Comité Nacional de Facilitación del Comercio 270
2. Falta de integración de los controles de la VUCE 271
Propuesta de acción: Formalización de un espacio consultivo del sector privado en la mesa técnica de trabajo de la VUCE 272
Propuesta de acción: Avanzar en la interoperabilidad entre Aduana y SENASA para eliminar la necesidad de presentar documentos en papel 274
3. Utilización de diversos sistemas para los trámites de importación y exportación 275
4. Inexistencia de coordinación sistémica para la solicitud de autorizaciones y licencias de importación 276
5. Solicitud manual de apertura de precinto ante SENASA y Aduana 277
Propuesta de acción: Desarrollo y consolidación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) interoperable y orientada al usuario (Oportunidades de Mejora 3, 4 y 5) 278
Propuesta de acción: Tercerización del tratamiento del precinto con control aduanero (Oportunidad de Mejora 5) 280
Propuesta de acción: Eliminación de la multinota en papel con apoyo del PAD (Oportunidad de Mejora 5) 282
6. Requerimiento de "Sobre Manila" con documentos físicos por parte de la Aduana 282
7. Firma de documentos al finalizar el control aduanero los convierte en originales 283
8. La consolidación en planta demanda la oficialización presencial en la Aduana de Jurisdicción 284
Propuesta de acción: Avanzar hacia la digitalización completa del proceso aduanero (Oportunidades de Mejora 6, 7, y 8) 285
9. Aviso de Carga necesario para todos los canales impacta en los tiempos de levante de las mercaderías 287
Propuesta de acción: Revisión procedimental y normativa del aviso de carga 288
10. Rechazo injustificado de avisos por SITA de detención del tránsito 289
Propuesta de acción: Justificativa y mecanismo de revisión técnica de rechazos de avisos SITA 290
11. Cálculo inadecuado de tiempos de tránsito por distancia genera multas y costos adicionales 291
Propuesta de acción: Revisión de la tabla de tiempos de tránsito con incorporación del sector privado 292
12. Proceso manual de registro de tránsito y salida con documentos en papel 293
Propuesta de acción: Evaluar la posibilidad de incorporar tecnología para lectura de placa, evitando la necesidad de presentar documentos en papel 294
13. Las regulaciones aduaneras exigen el retiro y almacenamiento de los documentos aduaneros de forma física y digital 295
14. Proceso manual de retiro y digitalización de carpetas firmadas 296
15. Entrega de carpeta documental sin el cumplido impide digitalización 297
Propuesta de acción: Digitalización y resguardo electrónico de documentos aduaneros (Oportunidades de Mejora 13, 14 y 15) 298
16. Impresión de documentos que constan en el sistema de SENASA para presentar en frontera 300
17. Tránsito sanitario es cancelado con documento en papel 301
Propuesta de acción: Incorporación de validación digital en el requerimiento de inspección sanitaria y en el cierre del tránsito sanitario (Oportunidades de Mejora 16 y 17) 302
18. Regla sistémica establece mínimo de 6 horas hábiles para emisión de Certificado de SENASA 304

Propuesta de acción: Eliminación de tiempos mínimos de emisión de Certificado por sistema 305
19. Demoras para obtener el Certificado Sanitario en frontera 306
Propuesta de acción: Evaluar la posibilidad de envíos de información anticipada para agilizar el control documental de SENASA en frontera 307
20. Falta de coordinación en inspecciones fronterizas entre Aduana y SENASA 308
Propuesta de acción: Implementación de una agenda de verificación coordinada entre SENASA y Aduana 309
Propuesta de acción: Evaluación técnica y normativa de esquemas de delegación de competencias entre organismos de control 310
21. Campo de tara sin información en la Revisión Técnica Obligatoria de porte obligatorio 311
Propuesta de acción: Asignación de la autoridad a la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte para determinar y validar la tara oficial de los vehículos en los controles aduaneros 312
22. Certificado de Aptitud Técnica solicitado por Argentina no existe en otros países del CBC 313
Propuesta de acción: Inclusión de datos técnicos del CAT en la RTO 314
23. Falta de gestión de riesgo por parte de la Gendarmería en el control de las carpetas documentales 315
Propuesta de acción: Modernización del procedimiento de control de Gendarmería 316
24. Irregularidades en la atención al transportista por parte de Gendarmería 317
Propuesta de acción: Fortalecer el proceso de denuncias con la seguridad necesaria para que este tipo de prácticas no genere represalias a los denunciantes 318
Propuesta de acción: Integración de las oficinas de Gendarmería en espacios abiertos comunes en el nuevo proyecto de ampliación del ACI de Jama 320
25. Demoras en el proceso de liberación de camiones en las fronteras argentinas por Gendarmería 321
Propuesta de acción: Optimización de Procedimientos e implementación de tecnologías que faciliten la gestión de la información entre Gendarmería y CNRT 322
Propuesta de acción: Monitoreo y evaluación continua para medir el desempeño de los procesos de retención y liberación de camiones 324
26. Imposibilidad de anular o editar actas de Gendarmería ante errores 325
Propuesta de acción: Analizar la posibilidad de solicitar rectificación de las actas cargadas por Gendarmería 326
27. Plazos de atención de descargos de Gendarmería no atiende la realidad operacional 327
Propuesta de acción: Creación de mecanismo complementario de revisión inmediata de Actas 328
28. Control burocrático de Gendarmería de funciones delegadas por ANMAC 329
Propuesta de acción: Optimización del proceso de control en frontera mediante presentación de documentación simplificada 330
Propuesta de acción: Vinculación sistémica de la información para facilitar el control en frontera 331
Propuesta de acción: Capacitación y canal de información para Gendarmería Nacional 332
29. Falta de servidores públicos especializados por tipo de actividad del SENASA genera demoras y costos en fronteras 333
Propuesta de acción: Incorporación de ingenieros en el bloque de inspección sin cobertura actual en SENASA 334
Propuesta de acción: Prever la dotación completa de servidores especializados de SENASA para atender todos los tipos de carga en el Paso de Jama 336
Propuesta de acción: Ampliación del perfil de los agentes de SENASA para convertirlos en inspectores integrales 337
Propuesta de acción: Revisión de la normativa para que los traslados de los funcionarios sean realizados en vehículos públicos 338
Propuesta de acción: Operacionalizar la gestión coordinada de autoridades de control argentinas en el Paso de Jama 338
30. Vías de accesos a Sico en mal estado generando riesgos para carga y transportista 340
Propuesta de acción: Pavimentación de los accesos a Sico 341
31. Inexistencia de plan de contingencia ante caídas del sistema o de la energía 342
Propuesta de acción: Prever planes de contingencia con participación del sector privado 343
32. Costos adicionales en el proceso por traslados a Sico para presentación de documentos en papel 345

33. Reversión de políticas de digitalización y simplificación genera ineficiencia y riesgo de conductas indebidas 346
Propuesta de acción: Proyecto piloto en Sico de revisión de documentos online (Oportunidades de Mejora 32 y 33) 346
34. Inexistencia de dotación de funcionarios de SENASA en Sico 347
Propuesta de acción: Dotación de funcionarios de SENASA en el Paso Sico 348
35. Dotación insuficiente de servidores públicos en el Paso de Sico 349
Propuesta de acción: Asignación de Verificador Adicional en el Paso de Sico 350
Propuesta de acción: Proyección y expansión de personal según el aumento de la demanda en el Paso de Sico 351
36. Falta de capacitación del sector público en controles de Sico genera demoras 353
Propuesta de acción: Revisión y estandarización de los procedimientos de control administrativos en Sico 354
37. Falta de personal de guarda y verificadores en las operaciones aduaneras 355
Propuesta de acción: Incorporar buenas prácticas internacionales: liberación por fiel depositario para canal verde, inspecciones remotas o tercerización 356
38. Demoras innecesarias en horario de atención demanda solicitar horarios extraordinarios generado costos adicionales 358
Propuesta de acción: Avanzar en indicadores para medir el desempeño 359
Propuesta de acción: Sistema colaborativo de medición con participación del sector privado 360
Propuesta de acción: Realización del estudio TRS+ para diagnóstico detallado de tiempos por etapa del proceso 362
39. Valores elevados y desproporcionados cobrados en Jujuy para el transporte de carga sobredimensionada 363
40. Cobros irregulares a transportistas y pasajeros en Jama 365
Propuesta de acción: Difundir canales locales de denuncias ante cobros ilegales realizados 366
Propuesta de acción: Capacitación continua y evaluación a funcionarios de frontera 367
41. Cobro de multas indebidas por parte de los ATA a transportistas 368
Propuesta de acción: Fortalecer el canal de denuncias ante la conducta de ATAs fuera de la Ley 369
42. Cobro de tasa migratoria en Argentina, diferente de los demás países del CBC 370
Propuesta de acción: Eliminación de la tasa migratoria en Argentina 371
43. Requisitos para certificarse OEA genéricos, sin vínculo estricto al actor postulante 372
Propuesta de acción: Evaluación de requisitos y condiciones para ATA y despachantes para certificarse OEA 373
Propuesta de acción: Identificación en el PAD la información de OEA extranjeros para concesión de beneficios 374
44. Proceso burocrático, demorado, en papel y costoso para exportar productos controlados por RENPRE 375
45. Autorización de tránsito a terceros países por el RENPRE es un procedimiento caro, burocrático y demorado 376
46. Autorización para importación de precursores demorada y burocrática 377
Propuesta de acción: Revisión de los requisitos formales y documentales para solicitar permisos ante el RENPRE (Oportunidades de Mejora 44, 45 y 46) 379

Brasil 382

1. La limitación en los ítems de la DU-e impacta en su parametrización 382
Propuesta de acción: Evaluación técnica conjunta para aumentar los límites de tamaño de archivo y cantidad de ítems en la DU-e 383
2. La falta de acceso a la información de la DU-e hace que el proceso de liberación del camión sea demorado 385
Propuesta de acción: Adaptación de la norma IN RFB N.º 1702/2017 para permitir el acceso previo a los datos necesarios de la DU-e 386
Propuesta de acción: Adaptación del Módulo CCT para permitir el acceso automático de la información de la DU-e a las concesionarias 387

3. La falta de transparencia en el historial de importación limita el acceso a información detallada sobre el proceso 388
Propuesta de acción: Incorporación del historial completo del proceso en la DUIMP 388
4. Falta de aviso de cambio de canal para cargas verdes que son inspeccionadas 389
Propuesta de acción: Registro sistémico de la modificación del canal de selectividad en el Módulo CCT 390
5. El Reporte de Verificación Física se completa manualmente y se maneja en papel 391
Propuesta de acción: Digitalización del procedimiento de solicitud de verificación física en los recintos aduaneros 392
6. Imprevisibilidad ante indisponibilidad del funcionario que debe realizar la verificación física 393
7. Falta de automatización en la distribución de despachos por parte de la RFB durante períodos de huelga 394
Propuesta de acción: Fortalecimiento de la gestión interna de la RFB para agilizar la distribución y redistribución de procesos en casos de ausencia o paralización (Oportunidades de Mejora 6 y 7) 395
8. Imposibilidad de liberar carga en canal verde en fin de semana 396
Propuesta de acción: Implementación piloto para la liberación automática en canal verde durante fines de semana y feriados para operadores OEA 396
9. Limitación de caracteres en el campo de descripción de la mercancía en el SINTIA 398
Propuesta de acción: Establecer un marco regulatorio o normativo homogéneo que permita ampliar la capacidad del campo de descripción en SINTIA con otro campo complementario. 399
10. Falta de actualización entre las Aduanas sobre las listas de los depósitos fiscales habilitados o alteraciones de los números de registros de estos de depósitos 400
Propuesta de acción: Establecer un plazo máximo de actualización de informaciones entre Aduanas conforme a las necesidades operacionales 401
11. El proceso "por cuenta y orden" no es aceptado en el Módulo CCT 402
Propuesta de acción: Solicitud de COANA al SERPRO para habilitar el registro de operaciones por cuenta y orden en el Módulo CCT 403
12. PUCOMEX no señala divergencias entre el MIC/DTA en el Módulo CCT y los datos contenidos en la DU-e 404
13. El Módulo CCT no extrae datos de documentos ya existentes, lo que obliga al transportista a completarlos manualmente 406
Propuesta de acción: Incorporación de alerta automática de NF-e cancelada o inválida al momento de la manifestación (Oportunidades de Mejora 12 y 13) 406
Propuesta de acción: Implementación de cálculo automático del peso bruto total de las NF-e informadas (Oportunidades de Mejora 12 y 13) 408
Propuesta de acción: Visualización automática de las NF-e vinculadas al ingresar el número de DU-e (Oportunidad de Mejora 12) 409
14. Incompatibilidad en la numeración del MIC/DTA emitido por Brasil dificulta la validación documental en frontera 410
Propuesta de acción: Optimización del Módulo CCT, prevención de duplicación de MIC/DTA y mejora de la eficiencia operativa 411
15. Imposibilidad de modificar los campos de la manifestación antes de la recepción de la carga 412
Propuesta de acción: Permitir la corrección de datos en la manifestación antes del ingreso físico de la carga 413
16. Exigencia de información sobre rutas extranjeras en el llenado del MIC/DTA 414
Propuesta de acción: Evaluación de la obligatoriedad del campo de ruta en el país de destino ser proporcionado por el transportista brasileño 414
17. Imposibilidad de modificar el tránsito aduanero a través del sistema 415
Propuesta de acción: Inclusión de procedimiento para corrección de datos del tránsito en la DUIMP 416
18. Sanciones en función de demora para cierre de tránsito por parte de la RFB 417
Propuesta de acción: Trazabilidad y cancelación eficiente del tránsito en la Declaración Única de Importación 418
19. Dificultades en la implementación del Decreto N.º 10.278/2020 419

Propuesta de acción: Establecimiento de un registro nacional de empresas habilitadas para la custodia digital de documentos conforme al Decreto N.º 10.278/2020 420
20. Firma manual del CSI animal demora la obtención de LPCO 422
Propuesta de acción: Autorización del transporte con documento digital sin firma física, controlado mediante lacre oficial 423
Propuesta de acción: Implementación del CSI con firma electrónica reconocida regionalmente 425
21. Requerimiento fuera del PUCOMEX para autorización de muestras 426
Propuesta de acción: Desarrollo de un procedimiento electrónico en PUCOMEX para la solicitud de toma de muestras 427
Propuesta de acción: Habilitación del ACI de Porto Murtinho para operaciones de baja de carga a piso 429
22. Ausencia de tratamiento y sello en pallets provenientes de Brasil genera costos adicionales 430
Propuesta de acción: Fortalecimiento del cumplimiento del tratamiento y marcado de pallets en origen según la NIMF 15 431
23. Impacto de los cambios en la emisión del LPCO para madera sobre la eficiencia del proceso fronterizo 432
Propuesta de acción: Habilitación del registro del LPCO por parte del Transportista Internacional en el Portal Único 433
24. Los retrasos en la comprobación del pago y/o exoneración del ICMS por parte de la SEFAZ impiden la salida de la carga hacia su destino final 434
Propuesta de acción: Evaluación normativa sobre la exigencia del comprobante del ICMS para la liberación de la carga 435
25. Exigencia de actualización de la tara para camiones con cambio de propietario 437
26. Falta de estandarización nacional en el registro de tara genera divergencias en los puertos secos 439
Propuesta de acción: Definición de tara a nivel nacional 440
27. Falta de estandarización y claridad en los procedimientos de los recintos aduaneros 441
Propuesta de acción: Concienciación anticipada sobre el uso del MIC/DTA electrónico entre actores locales 442
28. Desconocimiento sobre la implementación de la API Recintos en Porto Murtinho 444
Propuesta de acción: Implementación obligatoria de la API Recintos en el ACI de Porto Murtinho desde la fase de planificación 445
29. Prohibición de transbordo de mercaderías en las fronteras 447
Propuesta de acción: Adaptación normativa para permitir el transbordo en la frontera de Porto Murtinho–Carmelo Peralta 448
30. Falta de regulación específica para las conductas en recintos aduaneros 449
Propuesta de acción: Incorporación de la autoridad de control y tipificación de sanciones en la legislación nacional 450
Propuesta de acción: Inclusión de normas de control y sanción en el Reglamento Operativo de la ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta 451
31. Inseguridad jurídica a partir de la actualización de la IN 248, vinculada a la cuenta de puntos 452
Propuesta de acción: Revisión y desactivación del sistema de puntaje en el PUCOMEX 453
32. Falta de consideración de momentos de respuesta para medición de tiempos de operaciones en el TRS 453
Propuesta de acción: Evaluación de ajustes metodológicos en el TRS+ para considerar condiciones operativas reales en la medición de tiempos 454
33. Falta de viabilización operativa para el tránsito de pasaje automático desde el Puerto de Santos a los países del Corredor Bioceánico 456
Propuesta de acción: Revisión del procedimiento de control y autorización de tránsito de pasaje en el Puerto de Santos 457

Chile 460

1. Proceso de solicitud de escoltas para carga sobredimensionada presencial y en papel 460
2. Ausencia de reglamento habilite y regule las escoltas privadas 461

3. Limitaciones operativas por insuficiencia de personal para escoltas de cargas sobredimensionadas 461
Propuesta de acción: Incorporar la visión del sector privado en el Reglamento para escoltas (Oportunidades de Mejora 1, 2 y 3) 462
Propuesta de acción: Establecer Reglamento que viabilice escoltas privadas atendiendo la realidad operacional del proceso (Oportunidades de Mejora 1, 2 y 3) 463
4. Costos elevados y demoras en la obtención del permiso de viabilidad 465
Propuesta de acción: Solicitud de único expediente para cargas idénticas en el permiso de Vialidad 465
5. Desafíos operativos y procedimentales en los controles de aforo en la ZOFRI 467
Propuesta de acción: Revisión del procedimiento de Aforo en la Zona Franca de Iquique 468
6. Riesgo de pérdida documental por verificación física de sellos en la ZOFRI 469
7. Falta de digitalización del documento de reexpedición en la ZOFRI 470
Propuesta de acción: Vinculación sistémica entre el sistema del Servicio Nacional de Aduanas y la ZOFRI. (Oportunidades de Mejora 6 y 7) 471
8. Procedimientos desactualizados en ZOFRI generan uso innecesario de papel y demoras en reexpedición 472
Propuesta de acción: Avanzar en controles aduaneros digitales para Zona Franca de Iquique 473
Propuesta de acción: Reforzar procedimientos de control donde los registros deben contar en el sistema y en el papel 475
9. Falta de integración sistémica entre ZOFRI y la Aduana de la frontera de Jama impide el cierre del régimen de tránsito aduanero 476
10. Selección de cargas para inspección en Zona Franca de Iquique desestandarizada 477
Propuesta de acción: Divulgación de los procesos de Zona Franca entre servidores de Aduana y usuarios del sector privado (Oportunidades de Mejora 9 y 10) 478
Propuesta de acción: Creación de un código especial para destinación a Zona Franca de Iquique (Oportunidad de Mejora 9) 479
11. Limitaciones de horario y aforo físico generan retrasos y costos en la salida de Zona Franca 480
Propuesta de acción: Dimensionar el volumen de operaciones que no son atendidas los viernes en la Zona Franca de Iquique por restricción de horarios 482
Propuesta de acción: Revisión de las condiciones del depósito del concesionario de Zona Franca para que sea posible realizar las inspecciones sin alterar el flujo 483
12. Descoordinación de horarios entre organismos de control en la unidad central y las unidades fronterizas 484
Propuesta de acción: Optimizar la consulta de inspectores de frontera con el coordinador regional según tiempos operativos 485
13. Requerimiento del DUS para emisión del Certificado de Origen aumenta los costos de la exportación 487
Propuesta de acción: Emisión del Certificado de Origen sin exigencia previa del Documento Único de Salida (DUS) 488
14. Restricciones en la modificación del Certificado de Origen y falta de priorización para operaciones terrestres 489
Propuesta de acción: Digitalización total del proceso de emisión y corrección y optimización de los tiempos de respuesta 490
Propuesta de acción: Priorización de operaciones terrestres en el proceso de modificación del Certificado de Origen 491
15. Persistencia de la exigencia de guías de despacho impresas a pesar de las disposiciones normativas de digitalización 492
16. Falta de conectividad en las rutas internas de Chile 494
Propuesta de acción: Avanzar en la conectividad a lo largo de la ruta bioceánica en Chile (Oportunidades de Mejora 15 y 16) 495
Propuesta de acción: Implementación de la normativa vigente de controles digitales a los documentos de porte obligatorio (Oportunidad de Mejora 15) 496
17. Falta de criterios unificados y plazos definidos en la fiscalización sanitaria de productos importados por parte del SEREMI salud 497
Propuesta de acción: Canal digital para informar pareceres divergentes de Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) en cargas idénticas 498

18. Déficit de personal y canales de comunicación poco eficaces en la gestión operativa del SAG 499
Propuesta de acción: Definición de plazos de respuesta de consultas del sector privado de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias del SAG que atiendan la realidad operacional 501
Propuesta de acción: Mejoras en el sistema de gestión de consulta del SAG con integración de todas las áreas para exportadores e importadores 502
19. Rigidez institucional para contratación de funcionarios de los organismos de control limita la capacidad de operación en zonas fronterizas 503
Propuesta de acción: Actualización la dotación prevista de funcionarios con la realidad actual y previsión de demanda de los organismos de control chilenos 504
Propuesta de acción: Aumento de dotación de funcionarios de plantas de base de los organismos de control en los puntos de frontera 505
20. Falta de integración de todos los órganos de control en Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) 506
21. Falta de coordinación entre organismos que retrasa la obtención de vistos buenos 507
22. Exigencia de documentos de embarque CRT para solicitar autorizaciones previas 508
Propuesta de acción: Avanzar con la integración de todos los organismos de control en SICEX para la emisión de vistos buenos (Oportunidades de Mejora 20 y 21) 510
Propuesta de acción: Identificación de datos necesarios para emitir las autorizaciones previas (Oportunidades de Mejora 21 y 22) 511
23. Desconfianza en documentos electrónicos y limitaciones para guarda digital 512
Propuesta de acción: Divulgación de beneficios de carpetas electrónicas y guarda de documentos digitales 514
Propuesta de acción: Capacitación del sector privado ante la guarda de documentación electrónica 515
24. Divergencia de criterios del Servicio Nacional de Aduanas en el control de carga 516
Propuesta de acción: Establecimiento de un canal de comunicación para la unificación de criterios en el control aduanero 518
25. Demoras en la emisión de la resolución anticipada por parte del Servicio Nacional de Aduana (SNA) 519
Propuesta de acción: Evaluación del proceso de emisión de resolución anticipada de la clasificación fiscal 520
26. Demoras en la actualización del cumplido de embarque por parte del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) 522
Propuesta de acción: Atender los requisitos necesarios para permitir la atención de Policía de Investigaciones de Chile y Servicio Nacional de Aduanas de Chile en Sico 523
27. Restricciones operativas del SAG afectan la fluidez del comercio en el Paso de Jama 524
Propuesta de acción: Establecimiento de horario de procesamiento de expedientes en Jama 525
28. Falta de infraestructura en San Pedro de Atacama limita la atención del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) 525
Propuesta de acción: Ampliación de los andenes del Servicio Agrícola y Ganadero de Chile en Atacama 526
Propuesta de acción: Evaluación de la reintegración del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en los complejos fronterizos de Jama y Sico bajo el modelo de Área de Control Integrado (ACI) 528
29. Eliminación de viáticos internacionales y seguro de salud para servidores de la Policía de Investigaciones de Chile en Jama 529
Propuesta de acción: Regularización del seguro internacional para todos los funcionarios chilenos que prestan servicios en el exterior a través de la actualización de las normas vigentes 530
30. Falta de seguridad en las rutas concesionadas e incumplimiento de los contratos de concesión 532
Propuesta de acción: Verificar la posibilidad de incorporar tótem para emergencias en rutas de Chile 533
Propuesta de acción: Evaluación e implementación de patrullajes móviles coordinados para reforzar la seguridad en los tramos de Chile 534
31. Insuficiencia de zonas de descanso para transportistas en la ruta del Corredor Bioceánico de Capricornio 535

Propuesta de acción: Avanzar en el desarrollo de áreas de descanso para los camioneros en las rutas chilenas con el fondo aprobado por el Gobierno Regional 537

Paraguay 539

1. Falta de transparencia en la comunicación del aumento de costos de los precintos electrónicos afectando los costos de la cadena de transporte 539
Propuesta de acción: Comunicación previa y abierta respecto al aumento de los costos de los precintos electrónicos 540
2. Atribución de responsabilidad de pago incorrecta en relación con los precintos electrónicos .. 541
Propuesta de acción: Asignación del costo del precinto electrónico al importador 542
3. Documentos nacidos digitales son impresos para control manual 543
Propuesta de acción: Revisión normativa para eliminar la necesidad de impresión de documentos generados digitalmente 544
Propuesta de acción: Adecuación de procedimientos internos y capacitación del personal de la DNIT 545
4. Falta de actualización de procedimientos de funcionarios aduaneros en las fronteras 545
Propuesta de acción: Actualización y capacitación operativa permanente para servidores en frontera 546
5. Pago presencial de las autorizaciones de exportación a DINAVISA 547
Propuesta de acción: Digitalización integral del proceso de autorización de exportación en DINAVISA 548
6. Ineficiencia para la actualización de los registros digitales en DINATRAN 548
7. Inexistencia de intercambio de datos entre DINATRAN y DNIT 549
8. Control del medio de transporte y tránsito descoordinado 550
9. La Patrulla Caminera realiza la verificación de habilitación vehicular a partir de copia autenticada, sin uso de sistemas 551
10. Cobro de tasas extraordinarias no definidas por ley en las fronteras de Paraguay 552
Propuesta de acción: Optimización del proceso de registro sistémico de DINATRAN (Oportunidades de Mejora 6, 7, 8, 9 y 10) 553
Propuesta de acción: Difusión de la circular para reforzar el procedimiento ante los funcionarios de la Patrulla Caminera (Oportunidad de Mejora 9) 554
Propuesta de acción: Integración sistemática entre DINATRAN y DNIT para el intercambio automatizado de permisos y registros de transporte (Oportunidades de Mejora 6 y 7) 555
Propuesta de acción: Reforzar el control entre los órganos de control de tránsito con el uso sistema y aceptación de documentos electrónicos (Oportunidades de Mejora 8 y 9) 556
11. Control exclusivamente en papel sin uso de datos y herramientas sistémicas por parte de DINATRAN 557
12. Falta de acceso de DINATRAN al SINTIA limita el control digital 558
13. Controles duplicados y en papel en Aduanas de partida y salida en frontera 559
Propuesta de acción: Incorporación de la posibilidad del control de DINATRAN en el Módulo de Carga Terrestre (Oportunidades de Mejora 11, 12, y 13) 560
14. Registro anual de transportistas ante DINATRAN y DNIT redundante 561
Propuesta de acción: Validez del registro realizado ante DINATRAN para Aduana 562
15. Falta de coordinación entre organismos aumenta el tiempo para obtener autorizaciones y licencias de importación 563
Propuesta de acción: Nueva Ventanilla Única del Importador (VUI 2.0) 564
16. La nueva exportación paraguaya considera toda exportación como fraccionada 565
17. Dificultades en terminales fronterizos por falta de EFC1 emitido 566
18. Dificultad de presentación del EFC 1 físicamente en localidades remotas 567
19. Información insuficiente en el EFC1 para control por los puertos 568
Propuesta de acción: Unificación del EFC1 y la Nota de Remisión en un único documento electrónico (Oportunidades de Mejora 16, 17, 18 y 19) 569
20. Inadecuada asignación de intervención y desactualización de la información en el sistema SOFIA para la importación en Paraguay 570

Propuesta de acción: Trabajo conjunto entre la Aduana con los Organismos de Control para que sean identificados de forma asertiva los productos que requieren control 571
21. Incumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en materia de información anticipada por parte de los organismos de control 573
22. Falta de transparencia y accesibilidad a la información sobre las normativas que regulan el comercio exterior 574
Propuesta de acción: Mejorar la comunicación anticipada mediante la utilización de información y base de datos de operadores regulares ante organismos de control (Oportunidades de Mejora 21 y 22) .. 575
23. Demoras para el retiro del precinto electrónico en zona primaria que impide cerrar el tránsito en SOFIA 576
Propuesta de acción: Confirmación de conclusión de tránsito a partir de información del puerto 577
24. Solicitud en papel de documentos que se encuentran en el sistema SOFIA 578
Propuesta de acción: Revisión de procedimiento para eliminar papel 579
25. Uso intensivo de papel en el despacho de importación 579
Propuesta de acción: Actualización de procedimiento y capacitación en frontera para que se acepte QR del DAD 580
26. Incumplimiento de horario MERCOSUR y falta de servidores públicos en frontera 582
Propuesta de acción: Adecuación de los horarios y eliminación de trámites manuales por parte de organismos de control en las fronteras de Paraguay 583
27. Desactualización normativa y exigencias documentales incompatibles con la lógica operativa del transporte internacional 584
Propuesta de acción: Revisión normativa y gestión basada en datos para optimizar la tramitación de licencias de importación 585
28. Guarda acompañante designado para varias cargas con destinos diferentes 586
Propuesta de acción: Revisión y optimización de los procedimientos de control de tránsitos internos 587
29. Proceso de apertura de registro realizada con firma y sello sobre informaciones que constan en sistema 588
Propuesta de acción: Actualización de procedimiento y capacitación en frontera para confirmar la apertura de registro por Resguardo 589
30. Procedimiento de corrección del tránsito lanzado en SINTIA burocrático y demorado 590
Propuesta de acción: Posibilidad de alteración de campos por la DNIT o por el Agente de transporte 591
31. Ineficiencias en la gestión de operaciones por expedientes aduaneros 592
Propuesta de acción: Desarrollo sistémico para incorporar la gestión de Expedientes con trazabilidad y de forma electrónica en SOFIA 593
32. Cargas en canal rojo no inspeccionadas 594
Propuesta de acción: Fortalecimiento de los mecanismos de control y trazabilidad en el canal rojo .. 595
Propuesta de acción: Trabajar con un modelo de fiel depositario, para incorporar un tercero que cierre la inspección 595
Propuesta de acción: Gestión tercerizada del patio para control objetivo y transparente en las ACI .. 597
33. Servicio deficitario por empresas habilitadas por Aduana para colocar precintos electrónicos 598
Propuesta de acción: Revisión de la prestación de servicios de empresas habilitadas para colocar y retirar precintos electrónicos 598
Propuesta de acción: Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y monitoreo de la DNIT para el uso del precinto electrónico 599
34. Tiempo destinado a controles de canal rojo no reflejan la realidad 600
Propuesta de acción: Revisión de procedimiento de tiempos de liberación en canal rojo 601
35. Integración de informaciones ineficientes en sistema de DNIT 602
Propuesta de acción: Recuperación automática de datos de la Factura Electrónica en el proceso de exportación 603
36. Guarda de documentos en papel demanda impresión de documentos digitales 604
Propuesta de acción: Actualización normativa para la eliminación de la obligación de conservar documentos en formato físico en el comercio exterior 605
Propuesta de acción: Uso del sistema SOFIA para controles posteriores al despacho 606

37. Solicitud discrecional de documentos adicionales en frontera genera cuellos de botellas en la conclusión del proceso 607
Propuesta de acción: Creación y aplicación de manual de procedimiento para evitar discrecionalidad por parte de los órganos de control de Paraguay 608
38. Falta de transparencia de las medidas que prevé tomar Paraguay en el CBC 609
39. Inexistencia de repositorio actualizado de información respecto a normativas, requisitos, permisos y regulaciones vinculadas a comercio exterior 610
Propuesta de acción: Utilización del Comité Nacional de Facilitación del Comercio de Paraguay como repositorio de las normativas (Oportunidades de Mejora 38 y 39) 611
Propuesta de acción: Fortalecimiento y actualización continua del canal institucional del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (Oportunidades de Mejora 38 y 39) 612
40. Error sistémico de SINTIA coloca dirección de Paraguay para empresas extranjeras en MIC/DTA 613
Propuesta de acción: Corrección sistémica para evitar el llenado de campos errados en el MIC/DTA 614
41. Proceso de pago electrónico a SENAVE sin comprobantes automáticos 615
Propuesta de acción: Modernización del proceso de comprobación del pago de SENAVE 616
42. Falta de energía y conectividad en Carmelo Peralta 617
Propuesta de acción: Difusión con el sector privado de los planes de conectividad (fibra óptica) previstos en la ruta bioceánica en Paraguay 618
43. Falta de procedimiento estandarizado para control de tránsito internacional 619
Propuesta de acción: Desarrollar procedimiento de control de tránsito internacional electrónico 620
44. Solicitud de documentos físicos que se encuentran en el sistema genera duplicidad de trabajo 622
Propuesta de acción: Revisión de procedimientos con relación al control de despachos 623
45. El Agente de Transporte no tiene firma digital o token en VUI-VUE 624
Propuesta de acción: Habilitación de firma digital con token para Agentes de Transporte 625
46. Problemas de conectividad impiden gestionar y controlar los precintos de forma eficiente .. 626
Propuesta de acción: Realizar un plan de contingencia para gestionar el precinto electrónico ante fallos de conectividad 627
47. Proceso ineficiente de extracción de muestra, emisión de comprobante y entrega de muestras por parte de SENAVE 628
Propuesta de acción: Modernización del proceso de toma de muestras de SENAVE 629
48. Inexistencia de gestión coordinada de organismos paraguayos en frontera 631
Propuesta de acción: Crear un proceso o sistema que permita la coordinación a nivel de los organismos de control para inspecciones conjuntas en las Áreas de Control Integrado 633
49. Camiones con origen de Paraguay sobredimensionados sin permisos correspondientes en tránsito internacional 634
Propuesta de acción: Refuerzo de la fiscalización en Paraguay para la prevención de camiones sobredimensionados sin los correspondientes permisos y habilitaciones 635
50. Imposibilidad de controlar sanitariamente el ingreso de productos en las fronteras 636
Propuesta de acción: Implementación de un procedimiento normativo para la Declaración de Tránsito Sanitario por parte de SENACSA 637
51. Imposibilidad sistémica de controlar sanitariamente cargas fraccionadas 638
Propuesta de acción: Mecanismo de intercambio de información de embarques parcelados para cargas sanitarias 639
52. Colocación de precinto sin iniciar tránsito adiciona costos y demoras en el transporte 640
Propuesta de acción: Estandarización del procedimiento de colocación de precintos electrónicos e inicio de tránsito 641
53. DINAVISA sin posibilidad de control en fronteras 642
Propuesta de acción: Verificar la pertinencia de la presencia física de DINAVISA en fronteras 643
54. Limitación del potencial comercial del CBC por restricción de puertos de importación del Capítulo 3808 644
Propuesta de acción: Revisión normativa para eliminar restricciones a los productos de la partida 3808 645

Capítulo 1

Oportunidades de Mejora y Acciones Multilaterales en el Corredor Bioceánico de Capricornio

Corredor Bioceánico de Capricornio

1. Inexistencia de gobernanza técnica-operacional en el Corredor Bioceánico de Capricornio

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La gobernanza de corredores logísticos hace referencia al conjunto de mecanismos institucionales, operativos y de coordinación técnica que permiten articular a los actores públicos y privados involucrados en el tránsito internacional de mercancías a lo largo de un eje geográfico común. Una estructura de gobernanza efectiva no implica solo infraestructura física o acuerdos bilaterales, sino también instancias permanentes de articulación intergubernamental, sistemas de información compartidos y procedimientos armonizados que permitan operar de manera fluida, previsible y transparente.

A nivel internacional, existen modelos consolidados que evidencian la importancia de esta gobernanza. Por ejemplo, el Corredor Norte-Sur de Asia Central (Kazajistán–Turkmenistán–Irán–India) cuenta con un comité intergubernamental que supervisa procedimientos, monitorea trámites y administra plataformas conjuntas de información. De manera similar, el Corredor Mesoamericano de Integración y Desarrollo (México–Centroamérica) dispone de una institucionalidad regional que incluye una agenda común de facilitación, mecanismos de asistencia técnica y un sistema regional de información aduanera.

En contraste, el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) no cuenta con ninguna instancia de gobernanza regional dedicada que articule a sus países en términos técnicos, normativos u operativos. Si bien existen registros de esfuerzos en este sentido desde el año 1975, donde el Grupo Empresarial Interregional del Centro Oeste Sudamericano (GEICOS) inició acciones de integración entre ambos océanos, que fueron retomadas por el proyecto denominado Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR) del año 1997, agrupando iniciativas a nivel subnacional. La firma de la Declaración de Asunción sobre los Corredores Bioceánicos, del año 2015, marca por primera vez el compromiso de cuatro países en avanzar en esta iniciativa, instruyeron a sus Ministerios de Relaciones Exteriores para conformar un grupo de trabajo para impulsar la realización de estudios técnicos y formular recomendaciones pertinentes para la concretización del Corredor. De forma complementar a este compromiso nacional, en el año 2022, los gobiernos subnacionales han creado el Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico Capricornio, una iniciativa dinámica integrada por

los gobiernos de Tarapacá y Antofagasta (Chile); Alto Paraguay, Presidente Hayes y Boquerón (Paraguay); Mato Grosso do Sul (Brasil) y Salta y Jujuy (Argentina).

Si bien existen las reuniones anuales de los Coordinadores Nacionales de los cuatro países con sus mesas técnicas, y el Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, estas instancias funcionan de manera aislada, carecen de mecanismos de coordinación entre sí y no cuentan con mandatos ni capacidades operativas para atender los desafíos logísticos concretos del corredor. Este corredor combina países miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) – Argentina, Brasil y Paraguay – con Chile como Estado asociado, lo que genera un escenario institucional complejo. Si bien Chile participa activamente en grupos técnicos del MERCOSUR, como el Subgrupo de Transporte N.º 5, las decisiones del bloque deben ser adoptadas por consenso y ser aplicables a todos los Estados Parte, lo cual no es vinculante para Chile. Esto limita la posibilidad de utilizar el MERCOSUR como foro exclusivo para resolver cuestiones específicas del CBC, ya que las medidas requeridas podrían no ser prioritarias para otros miembros, como Uruguay o Bolivia, o directamente quedar fuera del alcance del consenso multilateral.

En la práctica, no existe actualmente un canal institucional común que concentre, actualice o difunda de manera estructurada los requisitos formales, operativos o documentales exigidos por los países del CBC. Cada país opera con su propia legislación, protocolos y sistemas, lo que obliga a los operadores privados a adaptarse a múltiples marcos regulatorios sin una fuente oficial única. A lo largo del Corredor, incluso para trámites básicos como la presentación del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT), Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), seguros o certificados, existen diferencias en los formatos exigidos, número de copias, idioma aceptado y medios de validación, sin criterios armonizados ni plataformas centralizadas de referencia.

Esta falta de información oficial consolidada y de criterios uniformes representa un desafío crítico para el sector privado. La ausencia de previsibilidad y la necesidad de consultar múltiples fuentes dispersas en cada país incrementan los riesgos de errores, incumplimientos o demoras, afectando directamente la competitividad del corredor. Esta situación también repercute en el trabajo de los organismos de control fronterizo, que, en contextos muchas veces de infraestructura limitada, deben atender inconsistencias, resolver consultas operativas en frontera y gestionar problemas derivados de la falta de coordinación previa entre instituciones nacionales y entre países.

En resumen, la ausencia de una gobernanza institucional para el CBC, junto con la falta de un sistema público de información armonizada sobre los requisitos normativos y

operativos del corredor, constituye una barrera estructural para la eficiencia logística, la seguridad jurídica y la integración comercial efectiva entre sus países.

Propuesta de acción: Creación de una gobernanza del Corredor con participación multinivel público-privada

Las discusiones de las diversas problemáticas identificadas a lo largo de este trabajo, vinculadas a procesos transfronterizos y facilitación del comercio, llevaron a los actores que participaron de las reuniones de trabajo a concluir que es necesaria la existencia de una gobernanza regional específica para el Corredor Bioceánico de Capricornio, con carácter técnico-operativo, estructura funcional definida y mandato claro de coordinación intergubernamental. Esta gobernanza debe permitir la articulación entre los distintos niveles e instancias ya existentes, tales como los Coordinadores Nacionales, las mesas técnicas bilaterales y el Foro de Territorios Subnacionales, incorporando además representación técnica de los diferentes organismos de control de fronteras y posibilitando una participación estructurada del sector privado en carácter consultivo.

Si bien el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) cumple un rol normativo regional relevante, no constituye un espacio adecuado para la gestión operativa permanente del Corredor. La razón principal es que las decisiones del bloque deben ser adoptadas por consenso y ser aplicables a todos los Estados Parte, lo cual no incluye a Chile, que participa como Estado Asociado. Esta condición institucional impide que medidas específicas para el Corredor, que involucra únicamente a Argentina, Brasil, Paraguay y Chile, puedan ser adoptadas exclusivamente en el marco del MERCOSUR, ya que pueden no ser prioritarias para otros Estados Parte como Uruguay o Bolivia, o directamente quedar fuera del alcance de las agendas multilaterales. En consecuencia, se propuso en la reunión avanzar en el establecimiento de un mecanismo propio de gobernanza, con representación institucional de los gobiernos subnacionales por donde pasa el Corredor, junto con las aduanas, autoridades de transporte, sanidad, migraciones y demás organismos competentes, que tenga autonomía funcional y capacidad técnica para gestionar acciones específicas del Corredor de forma ágil y territorialmente contextualizada.

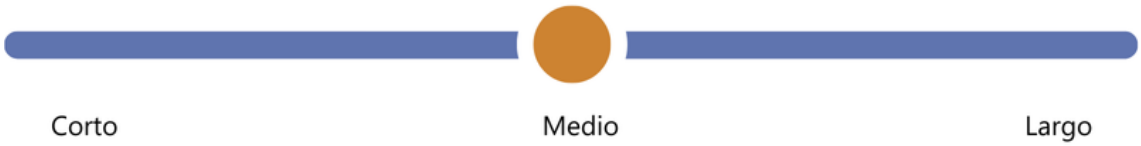
Para su implementación, será necesario alcanzar un acuerdo político-técnico entre las autoridades nacionales de los cuatro países, que defina de manera concertada el modelo de gobernanza, sus competencias, forma de operación y la designación de un órgano coordinador. Este órgano podrá tener carácter rotativo o permanente, y deberá ejercer funciones de secretaría técnica con capacidad de gestión operativa. Asimismo, será indispensable identificar posibles fuentes de financiamiento para la instalación y el

sostenimiento de la estructura, incluyendo alternativas multilaterales, presupuestos nacionales o mecanismos compartidos de cooperación regional.

La instancia de gobernanza deberá tener, como funciones mínimas, la capacidad de establecer y coordinar agendas técnicas comunes en materia de facilitación del comercio, interoperabilidad de sistemas, armonización documental y gestión de frontera; diseñar y promover mecanismos de resolución operativa de problemas recurrentes en frontera; y gestionar o supervisar el desarrollo e implementación de propuestas específicas para el Corredor. Estas funciones permitirán transformar en acciones sostenibles las soluciones técnicas identificadas, garantizando continuidad institucional, trazabilidad de decisiones y coherencia normativa entre los países que conforman el Corredor.

La existencia de esta gobernanza no solo es necesaria desde el punto de vista institucional, sino que constituye una condición operativa indispensable para ejecutar y dar seguimiento a las propuestas contenidas en este informe. Entre ellas se encuentran: el diseño y ejecución de proyectos piloto para controles digitales; el establecimiento de módulos regionales de consulta y validación de documentos; la armonización regional de criterios sobre tara vehicular, numeración documental, precintos y escaneo de cargas; el intercambio automatizado de diversos datos relevantes para el control de las operaciones; la implementación de procedimientos migratorios integrados para transportistas; y la aplicación efectiva de beneficios OEA en los pasos fronterizos del Corredor. La existencia de una gobernanza técnico-operativa que articule estas iniciativas de manera integrada potenciará su ejecución, permitiendo el seguimiento sistemático y la consolidación del Corredor como un sistema logístico regional eficiente, interoperable y competitivo.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), RFB (Brasil), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP) y Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Policía Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Dirección Nacional de Vialidad de Argentina, Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Salud:** Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT), Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA), Secretaria Regional Ministerial de Salud de Chile (SEREMI Salud) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras

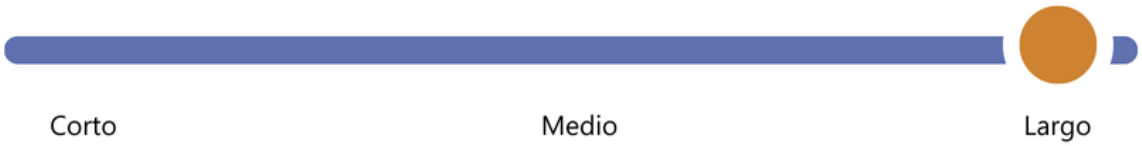
Propuesta de acción: Establecer un mecanismo de coordinación normativa específico para el Corredor

En lo que respecta a la gobernanza específicamente para tratar la diversidad de criterios técnicos y normativos en materia de transporte, fue identificado que es fundamental la creación de un espacio institucionalizado de gobernanza técnica y normativa a nivel del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), destinado a abordar de forma específica y coordinada los temas relacionados con pesos, dimensiones y requisitos técnicos de los medios de transporte, entre otros aspectos críticos de la interoperabilidad logística.

Esta gobernanza permitiría superar la fragmentación regulatoria actual, ya que los foros multilaterales existentes, como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) o instancias bilaterales, no están concebidos para abordar la dimensión territorial e intermodal del CBC de forma directa.

Este espacio de gobernanza específica busca no sólo facilitar la adaptación normativa a las realidades actuales del transporte regional, sino también generar una agenda común para la modernización regulatoria, con visión de largo plazo y continuidad técnica. Su implementación reforzaría la previsibilidad operativa en el CBC, reduciría la dependencia de acuerdos bilaterales asimétricos, y consolidaría un marco regulatorio coherente que favorezca la competitividad logística del Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Salud:** Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT), Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA), Secretaria

Regional Ministerial de Salud de Chile (SEREMI Salud) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)

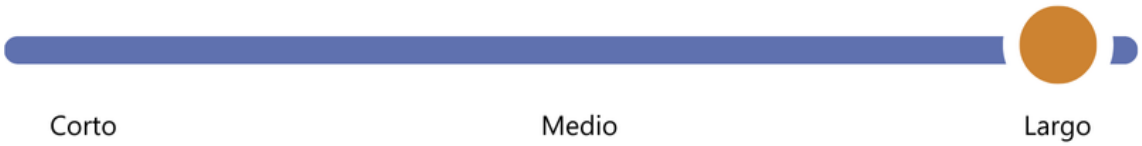
Propuesta de acción: Evaluación de un régimen especial de circulación para el Corredor Bioceánico

La propuesta busca establecer un régimen especial de tránsito simplificado para las operaciones logísticas dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), orientado a mejorar la eficiencia del transporte internacional en esta región. Esta solución se plantea como una medida de mediano a largo plazo y tiene como objetivo principal transformar el CBC en un espacio logístico singular, facilitando la circulación de vehículos de transporte internacional a través de la eliminación o simplificación de las restricciones operativas actuales impuestas por las fronteras nacionales.

Este régimen especial se basaría en el principio de reconocimiento mutuo entre los países involucrados, permitiendo que las normativas y procedimientos aduaneros, de transporte y seguridad sean armonizados para facilitar el flujo de mercancías y vehículos en todo el corredor. A través de la armonización reglamentaria, se reducirían las barreras burocráticas y operativas que actualmente dificultan la circulación fluida de los vehículos de carga a lo largo de las fronteras, promoviendo una mayor eficiencia en las cadenas logísticas y un mejor aprovechamiento de la infraestructura existente.

El régimen también ofrecería una simplificación de los trámites aduaneros y de control en las fronteras, lo cual resultaría en tiempos de espera más cortos, reducción de costos operativos y una mayor previsibilidad para las empresas de transporte y comercio internacional. La propuesta enfatiza la creación de un entorno operativo más ágil, coherente y flexible para las operaciones logísticas, con un enfoque integral que facilite la integración de las normativas y prácticas de los distintos países participantes del CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Salud:** Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT), Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA), Secretaria Regional Ministerial de Salud de Chile (SEREMI Salud) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)

Propuesta de acción: Creación de una página web oficial del Corredor como base pública de información normativa y operativa

En el marco de la reunión multilateral, y considerando discusiones provenientes de las reuniones bilaterales que precedentes, se propuso la creación de una página web exclusiva del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), que funcione como una fuente oficial y pública de información normativa, documental y operativa aplicable a las operaciones de transporte terrestre internacional. Esta plataforma digital debe ser concebida como una herramienta de acceso abierto, multilingüe (portugués/español) y actualizada, destinada a consolidar y organizar en un solo sitio las regulaciones, procedimientos y requisitos vigentes en los cuatro países, con foco en las especificidades del trazado del CBC.

Para garantizar su utilidad y sostenibilidad, esta herramienta deberá ser desarrollada y mantenida bajo el ámbito de la gobernanza técnico-operativa propuesta para el Corredor, que deberá definir con claridad el mecanismo de administración del repositorio, los criterios para la validación oficial de la información, la periodicidad de actualización y los actores responsables de su carga. La actualización constante y validada de los contenidos será condición indispensable para que la plataforma cumpla efectivamente su función de soporte a la operación internacional, lo cual exige asignar institucionalmente responsabilidades concretas y permanentes en su gestión.

Desarrollar esta propuesta implica tanto el desarrollo del modelo técnico de implementación como la definición del esquema de sostenibilidad institucional y financiera. Será necesario establecer qué organismo ejercerá la función de coordinación técnica del sitio, cómo se integrará el aporte de información oficial desde los distintos países, y cuáles serán las fuentes de financiamiento para su desarrollo inicial, mantenimiento y evolución funcional. La plataforma deberá contener como mínimo los marcos normativos nacionales y subnacionales que afectan el transporte de carga a lo largo del Corredor; los formularios y documentos requeridos para las distintas operaciones, organizados por tipo de control (aduanero, migratorio, sanitario, de transporte, entre otros); los procedimientos específicos aplicables según el tipo de operación y el punto de frontera; modelos de permisos y autorizaciones exigidos; y la identificación de los organismos con presencia efectiva en cada Área de Control Integrado (ACI).

También se propone que la plataforma incluya una sección dedicada a la publicación de buenas prácticas internacionales en materia de transporte de carga y control fronterizo, así como un espacio para materiales de capacitación y divulgación institucional sobre actualizaciones normativas, operativas o tecnológicas relevantes, que contribuya a una mejor comprensión de los procesos logísticos y de control en el Corredor.

De forma específica, se propuso avanzar en la creación de un simulador logístico dentro de esta misma página, que permita al usuario ingresar una ruta determinada dentro del trazado oficial del Corredor y obtener como resultado información detallada sobre los requisitos aplicables, tiempos estimados, puntos de control, formalidades y demás condiciones regulatorias a lo largo del trayecto.

Esta página web se constituirá en una herramienta estratégica para la transparencia, previsibilidad y armonización de las operaciones en el Corredor, generando beneficios concretos tanto para los operadores logísticos como para las autoridades nacionales y subnacionales involucradas en la gestión de frontera y el control de tránsito internacional terrestre.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul

Propuesta de acción: Formación de transportistas en conducción en alta montaña

En el marco de las condiciones particulares que presenta el tramo andino del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), especialmente en los pasos fronterizos entre Argentina y Chile como Sico y Jama, se sugirió realizar una recomendación específica orientada a la formación de transportistas en conducción en alta montaña características de las Cordillera de los Andes.

Las características geográficas y climáticas de esta región, caracterizada por una altitud extrema, curvas cerradas, pendientes pronunciadas, presencia de nieve o hielo, fuertes ráfagas de viento y condiciones de visibilidad reducida implican riesgos operativos que demandan habilidades técnicas adicionales por parte de los conductores profesionales. La existencia de una instancia de capacitación previa, que permita a los transportistas familiarizarse con escenarios críticos en entornos simulados, podría contribuir de forma significativa a la reducción de incidentes, la mejora de la seguridad vial y la preservación de la integridad de las personas, la carga y la infraestructura.

Se propuso además que la información sobre los transportistas que hayan realizado estos cursos esté disponible en la página web oficial del Corredor, no solo como incentivo al cumplimiento voluntario de esta recomendación, sino también como herramienta de reconocimiento que fortalezca la profesionalización del sector. Esta medida, aunque de alcance localizado en los pasos andinos, puede generar un impacto positivo transversal en la operación logística del Corredor, mejorando la confiabilidad y eficiencia del transporte terrestre internacional en su conjunto.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

2. Sector privado sin participación estructurada y consultas para la mejora de procesos e infraestructura en el CBC

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La participación estructurada del sector privado es reconocida como un pilar fundamental de la facilitación del comercio por los principales marcos internacionales. La Organización Mundial de Aduanas (OMA), en su Marco de Normas SAFE, promueve la colaboración público–privada como uno de sus cuatro pilares, instando a mantener canales regulares de consulta no solo para programas como el Operador Económico Autorizado (OEA), sino también para reformas y operaciones en frontera. Por su parte, la Organización Mundial del Comercio (OMC), en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), establece en su artículo 2.2 la obligación de consultar al sector privado sobre nuevas medidas, y en el artículo 7.1 promueve procedimientos adaptados a sus capacidades. A nivel regional, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), mediante la Recomendación GMC N.º 35/2014, alienta a los Estados Parte a establecer mecanismos nacionales de articulación con operadores económicos, para resolver obstáculos normativos, operativos e infraestructurales de forma conjunta.

Sin embargo, en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), no existe un mecanismo institucional permanente de participación del sector privado en la planificación de obras ni en el diseño operativo de los pasos fronterizos. La participación se da, en el mejor de los casos, de forma aislada o reactiva, a través de consultas no vinculantes y sin continuidad técnica. Siendo que no existe una gobernanza del Corredor, estas acciones quedan en manos de cada uno de los países y de las estructuras nacionales existentes.

Exportadores, importadores, transportistas, despachantes de aduana, agentes de carga, operadores logísticos y otros actores económicos enfrentan directamente los desafíos operativos del comercio exterior. No obstante, no están siendo incluidos de manera formal en la definición de obras, diseño de Áreas de Control Integrado (ACI) ni en el establecimiento de procedimientos de control. En los pasos fronterizos entre Argentina y Chile, por ejemplo, aunque existen indicios y discursos de diversos niveles que mencionan planes de ampliación, no se ha implementado un mecanismo participativo homogéneo, informado y sostenido para los operadores que transitan diariamente esas rutas. Esta desconexión entre el diseño institucional y la realidad operativa genera un alto riesgo de que las soluciones implementadas resulten inaplicables o insuficientes.

Un caso especialmente sensible es el de Carmelo Peralta–Porto Murtinho, donde está aprobada la construcción de una ACI por parte del Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT). A pesar de tratarse de un nuevo paso fronterizo clave para el CBC, no se ha habilitado hasta la fecha un proceso formal de consulta técnica al sector privado. Esta omisión representa una oportunidad perdida para incorporar desde el diseño criterios funcionales como zonas de espera, flujos diferenciados, requisitos tecnológicos, tiempos estimados de cruce o necesidades de inspección sectorial.

La falta de consulta temprana con quienes operan entre estos cuatro países limita el potencial de eficiencia de las nuevas instalaciones, eleva los costos de corrección posterior y puede derivar en inversiones mal dimensionadas, subutilizadas o funcionalmente rígidas. Además, en el diseño de procedimientos de control, se tiende a replicar modelos pensados para grandes centros logísticos urbanos o capitales nacionales, desconectados de la realidad fronteriza del CBC, caracterizada por infraestructura limitada y dinámicas locales propias.

Propuesta de acción: Mecanismo estructurado de participación del sector privado en la gobernanza y planificación del CBC

Mientras las políticas y los controles estén más próximos de cómo funcionan realmente las operaciones en terreno, mayor será su eficiencia. En ese sentido, trabajar de forma colaborativa entre los sectores público y privado es fundamental para lograr soluciones sostenibles, viables y ajustadas a la realidad. Los participantes de la reunión propusieron avanzar hacia una participación activa y estructurada del sector privado tanto en el diseño de las infraestructuras de las Áreas de Control Integrado (ACI) como en la modernización de los procedimientos de control aplicados en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Se recomienda la creación de un Foro Técnico Consultivo del Sector Privado del CBC, como mecanismo permanente e institucionalizado de participación. Este tipo de Foros existen en la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y en el Subgrupo de Trabajo 5 referido a Transporte del MERCOSUR. Este foro debe tener representatividad territorial y sectorial, funcionar con una agenda técnica predefinida, y operar como instancia de diálogo y validación temprana de medidas operativas, procedimientos y diseños de infraestructura. Su articulación con los referentes técnicos públicos permitirá garantizar que las decisiones de planificación reflejen las condiciones reales de operación, fortaleciendo así la gobernanza del Corredor bajo una lógica colaborativa y orientada a resultados.

El Foro Técnico Consultivo del Sector Privado del CBC debería operar como un espacio institucionalizado de diálogo permanente, con reuniones regulares presenciales o virtuales al menos semestrales, bajo un reglamento operativo consensuado entre sus miembros. Su funcionamiento debe basarse en una agenda técnica rotativa, co-construída por representantes del sector público y privado, que permita abordar temas clave vinculados a la agenda del Corredor. Además, el foro debe actuar como instancia consultiva formal, facilitando espacios de retroalimentación técnica continua y validación anticipada de medidas, de modo que las decisiones institucionales reflejen las condiciones reales de operación y las necesidades de los operadores logísticos del Corredor.

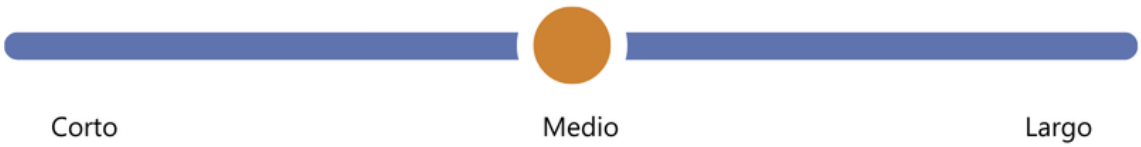
En términos de infraestructura, se planteó la necesidad de establecer un proceso formal y anticipado de consulta técnica al sector privado antes de la definición de los proyectos, permitiendo recoger aportes sustantivos sobre necesidades funcionales, técnicas y operacionales. Esta participación debe institucionalizarse a través de mecanismos permanentes, tales como comités consultivos técnicos o espacios de diálogo binacional, que funcionen con representatividad multisectorial y territorial, incluyendo a exportadores, importadores, despachantes, operadores logísticos, transportistas y agentes de carga. Incorporar estos aportes desde las etapas tempranas del diseño permitirá dimensionar correctamente las obras, reducir los costos de adecuación posterior y asegurar que las instalaciones respondan a las condiciones reales de operación en frontera.

Respecto a los procedimientos, se propuso incluir al sector privado en los procesos de revisión y rediseño de los controles aplicables a las operaciones de exportación, importación y tránsito, asegurando que estos sean técnicamente viables y acordes a las capacidades de los actores involucrados. Se destacó que muchas veces los modelos procedimentales replican esquemas pensados para grandes centros urbanos, sin considerar la especificidad operativa de los pasos fronterizos del CBC, donde las

condiciones logísticas, tecnológicas y de personal son distintas. Un trabajo conjunto permitiría identificar cuellos de botella, armonizar exigencias entre países y promover controles más eficientes sin comprometer los objetivos regulatorios. Esta modernización debe ser desarrollada de forma transparente, participativa y con mecanismos de retroalimentación continua.

Implementar esta solución contribuirá a mejorar la calidad y pertinencia de las inversiones en infraestructura, optimizar el diseño de los controles y fortalecer la gobernanza del Corredor desde una lógica colaborativa, transversal y orientada a resultados.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul
- **Aduanas**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Salud:** Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT), Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA), Secretaria Regional Ministerial de Salud de Chile (SEREMI Salud) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras.

3. Control de carga realizado con base en documento en papel

Clasificación: Normativa/Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) regula las condiciones en las que se realizan las operaciones de transporte internacional por carretera entre los países signatarios. El acuerdo establece los requisitos para los vehículos, conductores, seguros, regímenes aduaneros y los documentos que deben acompañar la carga durante el tránsito. Su objetivo es armonizar las condiciones del transporte terrestre internacional, garantizando seguridad jurídica, facilitación operativa y reconocimiento mutuo de autorizaciones entre los países miembros.

Dentro de los documentos utilizados para formalizar las operaciones de transporte en el ámbito del ATIT se encuentran:

- **Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT)**: Es un contrato de transporte emitido por el transportista internacional terrestre habilitado, que identifica a las partes intervinientes (exportador, transportista, importador) y describe las condiciones del servicio, el tipo de carga, origen y destino. El CRT es emitido por la empresa transportista una vez finalizada la operación de carga, ya que el documento debe reflejar con precisión las características reales de la mercancía transportada, incluyendo su peso, volumen, cantidad de bultos y estado del

embalaje. El documento debe estar firmado por el remitente, transportista y, en destino, del consignatario, como prueba de entrega y recepción de la mercancía.

- **Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA):** Por su parte, es el documento que permite formalizar una operación de tránsito aduanero internacional. Su contenido está compuesto por uno o varios CRT, y su función es respaldar el régimen de tránsito que autoriza el paso de mercancías por uno o más países sin el pago de tributos hasta su llegada al punto de destino. Conforme a lo establecido en el ATIT, el MIC/DTA es generado y emitido por el transportista internacional habilitado, quien es también responsable por la información declarada. En algunos países, esta función puede ser delegada a un Agente de Transporte Aduanero (ATA), que actúa en representación del transportista. Las autoridades aduaneras tienen a su cargo la validación, control e intervención del documento.

En los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), la emisión del MIC/DTA puede realizarse a través de plataformas electrónicas, como el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) en Argentina, Paraguay y Chile, o el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) del Portal Ú nico de Comercio Exterior (PUCOMEX) en Brasil. Sin embargo, como se verá a continuación, su control y validación continúan dependiendo del soporte físico, generando importantes desafíos operativos:

- **Exigencia normativa del porte del documento en papel a pesar de versiones digitales disponibles:** A pesar de la existencia de sistemas informáticos como el SINTIA, que habilitan la generación y transmisión electrónica de documentos como el MIC/DTA y el CRT, la normativa operativa vigente exige que dichos documentos sean impresos y transportados físicamente junto a la carga durante todo el trayecto internacional. Esta exigencia introduce riesgos operativos relevantes: vulnerabilidad del soporte físico a deterioro, extravío o manipulación indebida, lo que compromete la continuidad logística y la trazabilidad documental de la operación. Además, la implementación del intercambio electrónico del CRT junto al MIC/DTA en SINTIA carece de estandarización, lo que impide su adopción plena como mecanismo de control oficial y perpetúa la dependencia del soporte papel como respaldo único válido ante las autoridades de frontera.
- **Necesidad de firmas manuscritas para validar el documento:** Las firmas manuscritas, exigidas tanto a los representantes del sector privado como a los funcionarios de los organismos de control, constituyen el único medio válido para acreditar la intervención. Esto implica que la información registrada en el sistema tiene un carácter secundario frente a la versión impresa. Obtener estas firmas requiere el traslado físico del documento no solo hasta la frontera, sino también

dentro del propio punto de control, hasta cada oficina de cada organismo de control que deba intervenir en el proceso.

- **Imposibilidad de corrección simple del documento una vez firmado:** Al tratarse de un documento original en papel, cualquier corrección posterior a su firma implica un procedimiento adicional que consiste en: elaboración de una nota en papel con las modificaciones, firma en destino por los responsables correspondientes y su incorporación al documento original. Este proceso es manual, no tiene trazabilidad electrónica y genera demoras operativas relevantes.
- **Imposibilidad de control anticipado:** Dado que el control se realiza únicamente al momento de la presentación física del documento, no es posible aplicar un procedimiento de análisis anticipado con base en datos electrónicos. Esta limitación impide optimizar los controles y restringe las posibilidades de facilitar el flujo comercial en frontera mediante criterios de gestión de riesgo.
- **Uso ineficiente de recursos debido al control doble en sistemas y en papel:** Aunque todas las aduanas del Corredor Bioceánico exigen la versión física del documento, también deben registrar sus intervenciones en el sistema SINTIA (con excepción de Brasil). Esto implica una duplicación de tareas administrativas que consume recursos humanos y genera redundancia operativa, sin aportar valor adicional al proceso de control.
- **Proceso complejo de coordinación entre actores diferentes para presentaciones documentales:** La operativa exige una coordinación logística compleja entre distintos actores privados. El transportista debe presentar el CRT al ingresar al terminal portuario, mientras que el despachante o el Agente de Transporte Aduanero (ATA), en operaciones de tránsito es quien presenta el documento a la aduana en frontera. Esta desincronización agrega pasos innecesarios y puede generar cuellos de botella si alguno de los actores no dispone del documento en tiempo y forma.
- **Uso excesivo de copias en papel: Tanto el MIC/DTA como el CRT deben imprimirse en múltiples ejemplares.** Se han registrado casos en que se generan hasta 25 copias del MIC/DTA y más de 15 del CRT, debido a que diferentes organismos como la aduana, migraciones, transporte, sanidad, concesionarias requieren conservar una copia firmada como constancia de control. Esta práctica genera sobrecarga documental, gastos logísticos y uso innecesario de recursos.
- **Controles de otros organismos realizados sobre el MIC/DTA no previstos en el documento:** Aunque el MIC/DTA prevé sólo la intervención de la autoridad aduanera y la de transporte, en la práctica también es firmado por organismos como migraciones y sanidad. Existen circuitos informales de control donde estos actores intervienen y retienen una copia física, pese a no estar formalmente contemplados. Esta situación incrementa la cantidad de copias impresas, extiende los tiempos del proceso y refuerza la dependencia del soporte papel.

Es importante mencionar que el SINTIA es un sistema que genera fallas en la recepción de las informaciones, conforme constan en actas del Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros e Informática Aduanera (SCTPAI) del MERCOSUR. Esto se debe a diferencias en tablas de referencias y validaciones que impiden que la API del país de destino pueda incorporar esa información en su propio sistema.

En Brasil, el MIC/DTA es generado en el Módulo CCT del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX). Desde el 27 de octubre de 2024 inició la transmisión de los eventos OFTAI (Oficialización), PATAI (partida) y SATAI (salida) en SINTIA. Los representantes de la Receita Federal de Brasil (RFB) mencionaron que, si bien la incorporación al SINTIA ha sido tardía con relación a los demás países, los errores ya existentes en el SINTIA están generando rechazos considerables con Argentina y Paraguay. Aún no existen transmisiones para Chile, ya que en la etapa inicial de adhesión al SINTIA, Brasil ha enfocado sus esfuerzos en los miembros plenos. La etapa siguiente prevé la transmisión y recepción de los demás Estados Asociados.

De esta forma, la interoperabilidad de SINTIA presenta disparidades que limitan su funcionamiento como herramienta oficial de control. En particular, se identifican los siguientes escenarios:

- Chile transmite únicamente a Argentina;
- Argentina transmite a todos los países del corredor;
- Brasil transmite a Argentina y Paraguay;
- Paraguay transmite a Argentina y Brasil.

Además de las limitaciones y la fragmentación que se puede ver a partir de ese escenario que fragmenta el tránsito electrónico del Corredor, los problemas de recepción son considerables, reforzando la necesidad de la verificación manual.

Propuesta de acción: Establecimiento del principio de “conectividad mínima garantizada” como estándar obligatorio para la infraestructura del Corredor Bioceánico de Capricornio

Para que las acciones de control digital, transmisión electrónica de documentos, trazabilidad en línea y coordinación interinstitucional sean viables en la práctica, resulta imprescindible contar con una infraestructura de conectividad digital robusta, continua y segura a lo largo de todo el trayecto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Actualmente, existen tramos del corredor con cobertura móvil insuficiente, escaso acceso a redes de datos y baja disponibilidad de servicios de conectividad, lo cual compromete

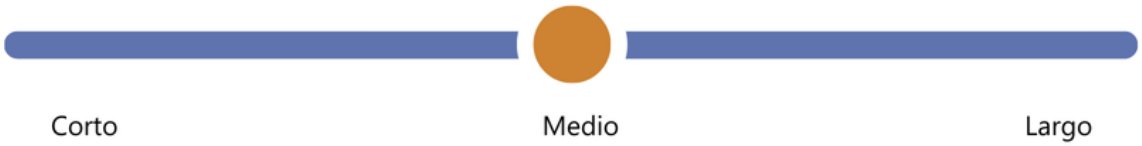
directamente la operatividad de sistemas como el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), el registro y validación de eventos en tiempo real y la ejecución de controles electrónicos por parte de las autoridades intervinientes.

En respuesta a este desafío, se propuso que los países y gobiernos subnacionales integrantes del CBC prioricen la expansión de la cobertura digital y el acceso a internet en los puntos críticos del trayecto. Esta mejora debe contemplar no solo los pasos de frontera, sino también las rutas nacionales, áreas logísticas y puestos de control intermedios. Esta inversión en infraestructura debe ser concebida como un componente estructural de la estrategia de integración del CBC, y no como un requisito accesorio o complementario.

El principio de conectividad mínima garantizada implica que toda obra de infraestructura vinculada al CBC (ya sea vial, logística o de control) debe incorporar, desde su fase de diseño, la provisión de conectividad digital al mismo nivel de prioridad que otros servicios esenciales como pavimentación, energía eléctrica o suministro de agua.

En este sentido, se destaca que en el caso de Brasil, este principio ya cuenta con respaldo normativo a través de la Ley General de Antenas (Ley N.º 13.116/2015) y su Decreto reglamentario N.º 10.480/2020, los cuales establecen, entre otros aspectos, la obligatoriedad de prever infraestructura de telecomunicaciones en toda obra pública de interés nacional, incluyendo carreteras y líneas de transmisión. Si bien esta normativa aplica exclusivamente al territorio brasileño, su enfoque técnico puede servir como referencia útil para los demás países del Corredor al momento de definir estándares comunes de conectividad mínima garantizada.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Presidente Hayes, Alto Paraguay y Mato Grosso do Sul
- **Infraestructura Nacional:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

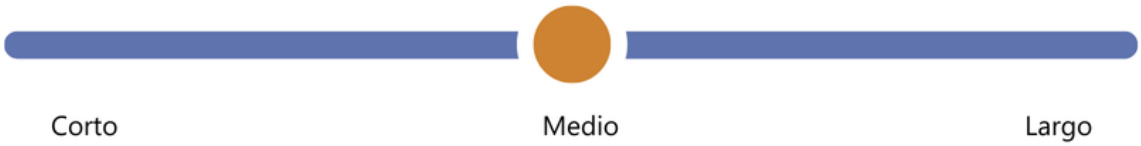
- **Comunicación:** Ente Nacional de Comunicaciones (ENACOM), Ministerio das Comunicaciones (MCom), Subsecretaría de Telecomunicaciones (SUBTEL) y Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL)

Propuesta de acción: Afianzar el 100% de transmisión y recepción de eventos en SINTIA

Con el objetivo de garantizar la trazabilidad electrónica completa de las operaciones de tránsito en el Corredor Bioceánico de Capricornio, los participantes en la reunión propusieron afianzar la transmisión y recepción del 100% de los eventos asociados al Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) a través del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), asegurando la cobertura efectiva a lo largo de toda la ruta entre todos los países del corredor.

Para ello, se propone avanzar bilateralmente entre los países que aún no han establecido transmisión recíproca, mediante mesas de trabajo que permitan identificar los problemas de transmisión y recepción. A partir de este diagnóstico, es necesario priorizar la corrección urgente de los errores técnicos existentes en la plataforma SINTIA, especialmente los vinculados a validaciones y diferencias en tablas de referencia, que actualmente obstaculizan la correcta recepción de los datos, incluyendo los eventos clave OFTAI (oficialización), PATAI (partida) y SATAI (salida). La consolidación de este flujo bilateral completo no solo constituye una condición previa para la implementación de controles digitales, sino que también representa un paso fundamental para fortalecer la confiabilidad del tránsito aduanero regional y avanzar hacia mecanismos de análisis anticipado y gestión de riesgo en frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Proyecto Piloto para control del MIC/DTA y CRT 100% digital

Con el objetivo de reducir la dependencia del soporte papel en el control de los documentos de transporte terrestre internacional como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT), eliminando riesgos operativos asociados y optimizando la gestión documental en los pasos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), los presentes en la reunión multilateral propusieron diseñar e implementar, en el corto a mediano plazo, un proyecto piloto o bilateral o multilateral para la adopción del control digital del CRT y del MIC/DTA, conforme a lo aprobado por consenso en el SGT N.º 5 del MERCOSUR y normado mediante la Resolución GMC N.º 43/2020, que modifica la Resolución GMC N.º 34/2019 sobre documentos de porte obligatorio. El piloto deberá establecer mecanismos de presentación electrónica de los documentos mediante dispositivos digitales, garantizando su validez legal mediante la verificación electrónica de los países involucrados, actualmente en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA).

Para que esto sea posible, es fundamental que la transmisión y recepción de eventos sea estable, sin errores de validación ni pérdidas de información entre APIs. Inicialmente puede escogerse para el piloto países que componen el CBC, donde el sistema funciona de forma eficiente y compartir los resultados del piloto con los demás. En función de las informaciones compartidas por las Aduanas, es posible que los primeros controles 100% digitales sean realizados entre Argentina y Chile.

Para que el control sea realizado 100% de forma digital, será necesario avanzar en el reconocimiento formal y coordinado, del uso del CRT y MIC/DTA en formato digital, con medios de verificación electrónica habilitados, adecuar las normativas de los procedimientos internos que actualmente exigen el soporte físico y firmas manuscritas como única modalidad de validación, definir estándares comunes para la transmisión y validación electrónica, con base en SINTIA o sistema alternativo consensuado y acordar procedimientos con organismos que actualmente intervienen informalmente en el control del MIC/DTA (sanidad, migraciones), definiendo circuitos válidos de intervención digital.

La realización de este piloto y el intercambio de experiencias con los países que componen el CBC permitirá iniciar un proceso progresivo de eliminación del papel, trayendo consigo una reducción de costos (tanto de traslados como de copias), de errores derivados de la manipulación manual del documento y mayor trazabilidad electrónica.

Este piloto permitirá aplicar análisis anticipados sobre los documentos transmitidos digitalmente, abriendo paso a controles por gestión de riesgo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Implementación del evento NOTAI

Con el objetivo de reforzar la trazabilidad operativa de las operaciones de tránsito aduanero internacional y habilitar una gestión más ágil ante contingencias durante el trayecto, se propuso avanzar en la implementación del evento de Notificación de Tránsito Aduanero Internacional (NOTAI) dentro del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA).

Este evento tiene como finalidad permitir la notificación electrónica a todas las aduanas involucradas en una operación de tránsito cuando se produce una modificación significativa en la carga, el trayecto, los datos logísticos o cualquier otro parámetro relevante que afecte el cumplimiento del régimen. Su incorporación al flujo electrónico del MIC/DTA permitirá que las aduanas puedan recibir en tiempo real dicha información y tomar decisiones basadas en criterios de análisis de riesgo, sin requerir la presentación física de nuevos documentos ni su validación mediante firmas manuscritas. Para su implementación, será necesario definir la estructura de datos, los tipos de evento admisibles y los protocolos de firma o trazabilidad, y garantizar su reconocimiento mutuo entre las autoridades aduaneras del corredor, priorizando su inclusión formal en las próximas versiones del SINTIA.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Integración de Organismos de Control en SINTIA

Los representantes de los organismos de control y aduanas presentes en la reunión reforzaron la importancia de considerar a todas las autoridades involucradas en el control del MIC/DTA con el objetivo de eliminar de manera definitiva el uso del soporte papel en el control y avanzar hacia un régimen plenamente digitalizado. En este sentido se propuso integrar en el sistema SINTIA a todos los organismos de control competentes que actualmente intervienen sobre dicho documento de forma manual y con firmas en papel.

Esta integración permitirá que cada organismo realice sus controles directamente en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) mediante accesos específicos y registrados, dejando constancia electrónica de su intervención, eliminando así la necesidad de rubricar versiones impresas. La funcionalidad deberá contemplar la secuencialidad lógica de los controles y reflejar las competencias particulares de cada entidad (agricultura, sanidad, migraciones, transporte, entre otros), de modo que la trazabilidad digital sustituya completamente al circuito físico del documento. Para ello, los controles deberán integrarse no solo mediante accesos de usuario, sino también a través de una interfaz común y un flujo secuencial operativo que refleje la coordinación interinstitucional en frontera. Para que ello sea viable, el sistema deberá migrar de su configuración actual, centrada exclusivamente en funciones aduaneras, hacia un modelo de gestión coordinada de fronteras, incorporando nuevos perfiles institucionales con funcionalidades operativas. Esta transformación requiere una actualización normativa por parte de los organismos que hoy exigen el MIC/DTA en papel, adaptando sus procedimientos de control a entornos digitales y reconociendo como válida la intervención electrónica.

Dado su alcance interinstitucional, esta solución deberá ser abordada en forma multilateral por los países que integran el Corredor Bioceánico, a fin de acordar colectivamente los criterios técnicos y jurídicos que habiliten el funcionamiento del MIC/DTA en formato completamente digital, con controles integrados y trazables dentro de una única plataforma.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Definición de requisitos técnicos, legales y de datos para que el CRT sea un documento digital seguro

Con el objetivo de habilitar la digitalización plena del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) como documento válido y funcional en operaciones de tránsito aduanero, se propuso que las autoridades aduaneras definan de manera coordinada los requisitos técnicos, legales y de estructura de datos necesarios para que el CRT pueda ser emitido, transmitido y controlado en formato digital de forma segura.

Si bien el CRT es un contrato entre privados, su contenido es objeto de fiscalización por parte de las autoridades de frontera y constituye un documento esencial en la composición del MIC/DTA. Por ello, su digitalización requiere un marco normativo que reconozca su validez jurídica, así como una estructura técnica que asegure la integridad de la información, la trazabilidad de su emisión y la posibilidad de verificación por los organismos competentes.

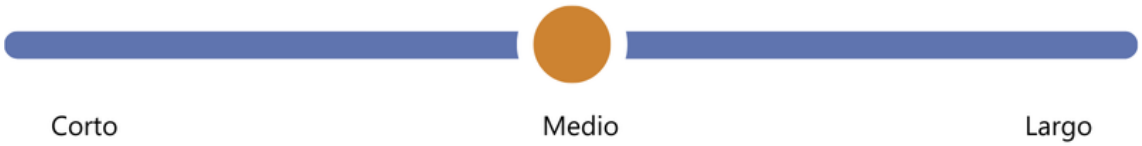
Durante la reunión bilateral, el sector privado manifestó su interés en avanzar hacia un CRT electrónico, reconociendo los beneficios operativos y logísticos que ello conlleva. No obstante, se destacó que dicha digitalización no puede ser implementada unilateralmente por el sector privado, sin una definición previa de las condiciones mínimas requeridas por las autoridades para su aceptación como documento oficial.

En consecuencia, se plantea como acción prioritaria la formulación de un estándar regional para el CRT digital, que contemple:

- los campos obligatorios de datos requeridos para su fiscalización;
- los mecanismos de autenticación y firma electrónica;
- las condiciones de almacenamiento, seguridad y trazabilidad documental; y
- la compatibilidad con los sistemas de tránsito vigentes (como SINTIA).

Este proceso deberá ser coordinado a nivel multilateral, incorporando la participación del sector privado como emisor legítimo del documento, pero bajo supervisión normativa de las aduanas. Solo con estas definiciones será posible eliminar de forma definitiva la exigencia del CRT impreso como documento de porte.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras.

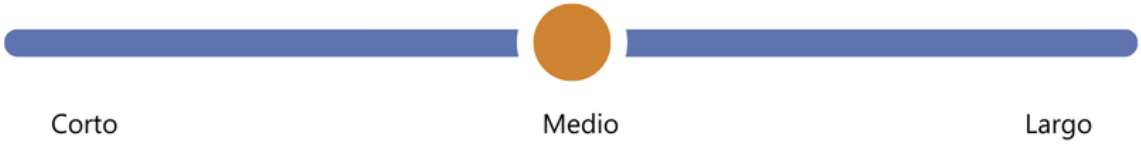
Propuesta de acción: Transmisión del CRT junto al MIC/DTA

Los representantes presentes en la reunión propusieron consolidar la transmisión digital integrada del CRT junto con el MIC/DTA dentro del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), en un marco técnico y regulatorio común entre los países del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Si bien actualmente existe la posibilidad operativa de adjuntar el CRT al momento de registrar el MIC/DTA en SINTIA, esta funcionalidad no se encuentra estandarizada. Se propuso, por tanto, que las autoridades aduaneras avancen de forma coordinada en la definición de un marco común que incorpore formalmente al CRT como documento transmisible electrónicamente junto con el MIC/DTA, garantizando la coherencia entre ambos documentos, así como la obligatoriedad de su transmisión conjunta acompañada de la validación técnica de su estructura de datos y su reconocimiento legal como respaldo válido en el procedimiento de control.

Esta transmisión conjunta permitirá validar automáticamente la concordancia entre los datos del CRT y el MIC/DTA, lo que refuerza la fiscalización anticipada y reduce inconsistencias en los registros. Esta medida permitirá que las informaciones contenidas en los documentos de porte obligatorio sean transmitidas electrónicamente de forma íntegra, posibilitando controles más eficientes, trazables y desvinculados del soporte físico, en línea con los compromisos asumidos por los Estados Parte en el marco del MERCOSUR.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Nota elaborada por Procomex
Opinión técnica de la consultoría

Se reconoce que existen problemas estructurales vinculados al Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), así como discusiones en el marco del MERCOSUR que han llevado a algunos países a plantear la posibilidad de desarrollar o adoptar sistemas alternativos. Las soluciones presentadas en este documento toman como referencia operativa el SINTIA, dado que fue el eje de las discusiones técnicas mantenidas con las autoridades y representantes durante el trabajo de campo.

No obstante, la funcionalidad digital descrita en estas propuestas no debe entenderse como exclusiva del SINTIA. En caso de que los países acuerden avanzar hacia otra plataforma o solución tecnológica regional, los principios operativos aquí recomendados deben mantenerse como requisitos esenciales, independientemente del sistema utilizado. Estos incluyen: la transmisión electrónica completa y validada del MIC/DTA y del CRT, la posibilidad de gestionar eventos y modificaciones en tránsito de forma dinámica y trazable, y la integración funcional de todos los organismos de control en una única plataforma interoperable.

Por lo tanto, el enfoque propuesto trasciende al sistema actual y debe ser comprendido como un modelo técnico deseado de tránsito digital y coordinado, adaptable a la infraestructura que los países definan como más adecuada.

4. Inexistencia de definición sobre numeración de documentos de porte obligatorio para el transporte internacional

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) define los documentos obligatorios para el tránsito terrestre internacional, entre ellos el Conocimiento Rodoviario de

Transporte (CRT) y el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). No obstante, no establece una estructura armonizada para la numeración de estos documentos, ni exige una identificación única de las operaciones. Esta omisión normativa ha permitido que cada país adopte criterios propios, incluso asignando números idénticos a documentos distintos, lo que genera confusión en la identificación de cargas, dificulta la trazabilidad de la documentación y provoca problemas operativos para almacenes, aduanas y agentes de transporte aduanero.

Con la digitalización del MIC/DTA, cada país respetó formalmente los 11 dígitos previstos en los acuerdos internacionales, pero con particularidades:

Argentina

MIC/DTA: La Aduana gestiona el MIC/DTA electrónico a través del sistema SINTIA. Cada documento se identifica mediante una Clave de Manifiesto única y cada operación de Tránsito Aduanero Internacional (TAI) cuenta con una Referencia Única de Tránsito (RUT).

- AA: año;
- PP: código de país (AR);
- XXXXXX: secuencia numérica;
- X: digito verificador.

CRT: La Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), anteriormente conocida como Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), mediante la Nota Externa N. ° 25/2009, establece que debe existir una declaración aduanera por CRT, pero no establece una estructura uniforme de numeración, lo que permite al transportista asignar su propio formato, con riesgos de solapamiento o duplicación.

Brasil

MIC/DTA: Aunque el MIC/DTA es elaborado por el transportista, el módulo CCT del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX) genera una numeración interna para control, considerando el día y el mes de la emisión seguido de un código alfanumérico. Esto permite que, en la práctica, puedan ser emitidos MIC/DTA con números exactos para fechas diferentes, considerando los números oficiales del documento. Según la Instrucción Normativa DPRF N.º 56/1991, el número de identificación del MIC/DTA en Brasil está compuesto por 11 dígitos, estructurados de la siguiente manera:

- AA: código alfabético ISO alfa-2 del país de partida (por ejemplo, BR para Brasil);
- XXX: número del Certificado de Idoneidad otorgado por la autoridad de transporte;

- XXXXXX: número secuencial en orden creciente, generado por el transportista.

Para transportes ocasionales o propios, se utiliza un esquema diferente:

- AA: código alfabético ISO alfa-2 del país de partida;
- XXX: número identificador del tipo de transporte (999 para transporte propio, 998 para transporte ocasional);
- XXXXXX: número secuencial en orden creciente, obtenido junto a la autoridad de transporte.

Además, cuando el MIC/DTA se utiliza como documento de tránsito aduanero, debe ser registrado por la aduana de partida, lo cual agrega un número de registro complementario de 16 dígitos, estructurado de la siguiente manera:

- XXXXXX: código identificador del local aduanero de registro;
- X: dígito verificador del código del local aduanero de registro;
- XX: año de registro;
- XXXXXX: número secuencial anual de registro, en orden creciente;
- X: dígito verificador, calculado incluyendo el número y año de registro.

Este número de registro es utilizado para el control interno de la operación dentro del territorio nacional y no sustituye al número original del documento.

En resumen, el número principal del MIC/DTA en Brasil consta de 11 dígitos, y en casos de tránsito aduanero, se le añade un número de registro complementario de 16 dígitos.

CRT: La Instrucción Normativa Conjunta N.º 58/1991, artículo 5º define un formato específico: AA.XXX.XXXXXX, donde:

AA.XXX.XXXXXX

- AA: código alfabético ISO Alfa-2 del país de matrícula del transportista (por ejemplo, BR para Brasil);
- XXX: número del certificado de idoneidad del transportista, otorgado por la autoridad competente (ANTT);
- XXXXXX: número secuencial en orden creciente, asignado por la propia empresa.

Chile

MIC/DTA: Según el Compendio de Normas Aduaneras, el formato vigente para la numeración del MIC/DTA es: AAPPNNNNNND, donde:

- AA: año;
- PP: código de país (CL);
- NNNNNN: secuencia numérica;
- D: dígito verificador.

CRT: No se cuenta con una normativa específica sobre la estructura de numeración de la CRT.

Paraguay

MIC/DTA: El documento se gestiona electrónicamente a través del SINTIA y siguiendo el anexo II de la Res. GMC 17 contempla una numeración siguiendo el formato:

- AA: año;
- PP: código de país (PY);
- NNNNNN: secuencia numérica;
- D: dígito verificador.

CRT: Su emisión es realizada por el sector privado, sin control respecto a la numeración por parte de autoridad aduanera o transporte.

La ausencia de coordinación entre los cuatro países para establecer un sistema único de numeración armonizada y secuencial mantiene un esquema fragmentado que obstaculiza la eficiencia operativa y la fiscalización en tránsito internacional. El CRT no está estandarizado ni homologadas sus numeraciones, no existe una entidad o normativa que establezca las numeraciones. Si bien este es un documento emitido entre privados, al ser el mismo un documento de porte obligatorio controlado por Aduana, la falta de una coordinación en esta numeración se transforma en un problema de control fronterizo. Esta situación representa un desafío para el Corredor Bioceánico de Capricornio, donde la circulación de mercancías a través de múltiples países con distintas lógicas de numeración incrementa la probabilidad de errores documentales, observaciones en frontera ante números idénticos para operaciones diferentes con las consecuentes demoras innecesarias.

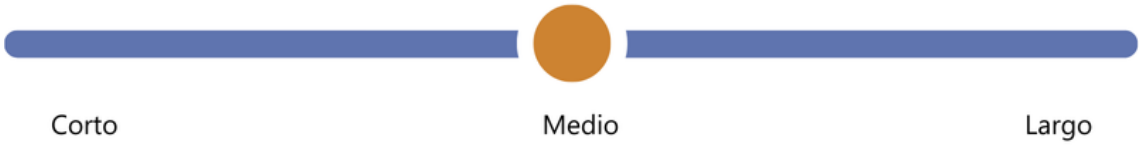
Propuesta de acción: Implementación de validaciones sistémicas para la unicidad numérica de documentos de tránsito internacional (MIC/DTA y CRT)

Con el objetivo de facilitar el control, en la reunión se propuso avanzar hacia la armonización y estandarización de la numeración de los documentos de porte obligatorio en el tránsito terrestre internacional. Para ello, los participantes acordaron evaluar la viabilidad técnica de introducir validaciones sistémicas en el módulo de tránsito del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), que impidan la emisión de MIC/DTA con numeraciones idénticas, respetando la estructura de 11 dígitos establecida en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Asimismo, se planteó la necesidad de desarrollar un mecanismo que permita identificar y diferenciar de manera confiable los CRT, incluso ante coincidencias numéricas dentro del Sistema considerando otros factores, como placa, fecha u otros.

Para implementar esta acción, será necesario establecer un consenso técnico y normativo entre las administraciones aduaneras de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay respecto a los criterios de unicidad y control numérico. Los equipos de desarrollo de SINTIA de cada país deberán adaptar la lógica de validación en el módulo de tránsito. Además, se deberán analizar los impactos de esta armonización sobre los sistemas nacionales actualmente operativos y definir procedimientos de contingencia.

En cuanto al CRT, se deberá promover la definición de lineamientos mínimos con participación del sector privado, y establecer el rol de la autoridad aduanera como organismo responsable de validar o supervisar el esquema numérico adoptado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

5. Entendimientos divergentes respecto de la tara del vehículo a nivel nacional y regional e inexistencia de registro común entre los países del CBC

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El transporte internacional por carretera que atraviesa el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) está sujeto a una serie de controles técnicos y aduaneros que incluyen la verificación del peso bruto vehicular y de la carga transportada. En este marco, la tara (entendida como el peso del vehículo en vacío, sin carga ni ocupantes) constituye un parámetro crítico para garantizar la trazabilidad, la integridad documental y la legalidad del tránsito internacional.

No obstante, en los cuatro países que integran el CBC (Argentina, Brasil, Paraguay y Chile) se observan diferencias significativas en las definiciones normativas, los métodos de cálculo, la obligatoriedad de demarcación visible en los vehículos y los mecanismos de intercambio de esta información entre autoridades nacionales y fronterizas. Estas disparidades generan incertidumbre operativa, dificultan la interoperabilidad de controles y abren espacio a cuestionamientos técnicos en los procedimientos de fiscalización en frontera.

A continuación, se presenta un análisis específico por país sobre el tratamiento normativo y operativo de la tara en el contexto del CBC:

- En Argentina, la tara está definida en el Decreto Reglamentario N.º 779/1995 como el peso del vehículo vacío con todos los fluidos operativos llenos, y debe estar inscripta visualmente en la carrocería del vehículo según lo establece el artículo 56 de la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449.
- En Brasil, de acuerdo con la Resolución CONTRAN N.º 882/2021, la tara debe contemplar el peso de la carrocería, los equipos, al menos el 90% del combustible, herramientas y otros elementos operativos, y debe estar indicada en una etiqueta visible y resistente.
- Paraguay no existe un marco normativo que defina de manera explícita ni detallada qué elementos componen la tara del vehículo en términos de carrocería, equipos o implementos, porcentaje de fluidos. (combustible, lubricantes).
- En Chile, si bien no existe una definición explícita en la normativa vigente, se infiere que la tara es la diferencia entre el peso bruto vehicular y el peso neto de la carga, sin exigencia de visibilidad externa. El cuadro que se encuentra a continuación resume lo expuesto anteriormente.

País	Organismo que regula	Normativa	Definición	Demarcación del vehículo	Otras informaciones
Argentina	Dirección Nacional de Vialidad (DNV) / Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	Ley N. º 24.449 y Decreto Reglamentario N.º 779/1995	Peso del vehículo vacío con fluidos operativos, herramientas y repuestos.	Debe estar inscrita en el vehículo según Art. 56 de la Ley 24.449.	El dato puede provenir del fabricante o del pesaje especializado.
Brasil	Secretaría Nacional de Tránsito (SENATRAN)	Resolución CONTRAN N.º 882/2021 (revoca la 290/2008)	Peso del vehículo con carrocería, equipo, fluidos (mín. 90%), herramientas y accesorios.	Debe estar indicado en una etiqueta resistente al tiempo, visible en el vehículo (Art. 117, CTB).	Debe constar en la documentación técnica emitida por el fabricante o importador. La tara del vehículo debe estar cargada en el sistema informático del puerto seco o concesionaria aduanera.
Paraguay	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)	-	No definido oficialmente	No se exige señalización externa explícitamente.	Control a cargo de DINATRAN
Chile	Ministerio de Obras Públicas (MOP)	-	No definido oficialmente. Se interpreta como diferencia entre PBV y carga útil.	No se exige señalización externa.	Información debe figurar en la ficha técnica; no hay registro centralizado.

Esta falta de armonización entre países genera inconsistencias en los controles en frontera, ya que no existe un mecanismo común para el registro ni para la verificación transfronteriza de las taras. En la práctica, las autoridades aduaneras y de transporte dependen de documentos físicos o declaraciones unilaterales, sin acceso a una fuente unificada o interoperable que permita validar esta información de forma anticipada o en línea. Además, las diferencias en los criterios técnicos de pesaje (por ejemplo, si se incluye

o no al conductor, el tanque lleno de combustible o vacío) entre terminales portuarios y recintos fiscales contribuyen a aumentar las discrepancias.

La determinación precisa de la tara del vehículo resulta fundamental para calcular si el peso bruto verificado en frontera se encuentra dentro de los márgenes de tolerancia establecidos por la normativa vigente de cada uno de los países. Es importante resaltar que este asunto no es menor, dadas las diferencias de entendimiento respecto a las tolerancias entre los países:

País	Tolerancia de Peso en Frontera	Normativa
Argentina	Se admite una tolerancia de 500 kg para el peso máximo de un vehículo o combinación, siempre que no se supere el peso máximo total permitido. Para los pesos por eje o conjunto (tándem), se permiten tolerancias siempre y cuando el exceso en un eje se compense con el defecto en otro.	Decreto N.º 779/1995, Anexo R, punto 5.1.5.
Brasil	Se permite una tolerancia del 5% sobre el Peso Bruto Total (PBT) para vehículos con PBT igual o inferior a 50 toneladas.	Ley N.º 14.229/2021
Chile	Se admite una tolerancia del 5% más o menos del peso declarado para eximir de sanciones por diferencias en los manifiestos.	Artículo 173 de la Ordenanza de Aduanas
Paraguay	Se permite una tolerancia de hasta el 4% exclusivamente para Las mercaderías, sólidas, líquidas y gaseosas a granel que debido a sus condiciones extrínsecas o por circunstancias intrínsecas fuere susceptible de aumentar o disminuir su cantidad según la naturaleza de las mercaderías.	Código Aduanero Paraguayo (Ley N.º 2422/2004) "Reglamento del Código" (Decreto N.º 4672/2005)

Siendo que las tolerancias admisibles ante diferencias de peso no están armonizadas entre los países involucrados, pueden generarse interpretaciones divergentes ante una misma operación. En los pasos con cabecera única, como es el caso de algunos cruces fronterizos existentes y previstos en el CBC, esta falta de estandarización puede llevar a que una misma carga sea considerada conforme por una autoridad y objeto de observación o sanción por la otra, afectando la previsibilidad y eficiencia del control fronterizo.

La inexistencia de un registro común y la ausencia de interoperabilidad entre sistemas con intercambio de información debilita el control del cumplimiento de las normativas

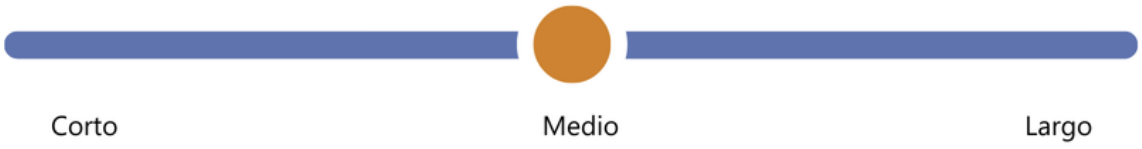
nacionales de peso y dimensiones, genera demoras operativas por revisiones manuales adicionales y expone a los operadores a sanciones por supuestas irregularidades técnicas. A su vez, compromete la seguridad vial y dificulta la preservación de la infraestructura, al impedir una fiscalización efectiva y homogénea del uso de la red vial internacional. Esta situación contradice los principios de integración regional y de facilitación del comercio que sustentan el funcionamiento del Corredor Bioceánico.

Propuesta de acción: Armonización regional del concepto y método de determinación de la tara

El debate generado a partir de las diferencias en las definiciones de tara de los vehículos y las consecuencias para los controles llevó a plantear la necesidad de establecer una definición técnica y operativa común de la tara del vehículo que sea aceptada por las autoridades de transporte y aduanas de los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), a fin de evitar discrepancias en su cálculo y control durante el tránsito internacional. Para ello, se propuso generar un Protocolo de Facilitación del Transporte en el CBC, donde se encuentre consolidado el entendimiento común en los mecanismos de gobernanza del Corredor.

Inicialmente estas discusiones pueden desarrollarse en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N.º 5 (SGT5) del MERCOSUR, con una activa y comprometida participación de Chile, como espacio formal de negociación normativa o si las autoridades lo consideran relevantes, generar un encuentro de transporte y aduanas exclusivo para el Corredor donde este asunto, entre otros, pueda ser abordado de forma técnica, normativa y operativa. Esta propuesta tiene por objetivo la eliminación de interpretaciones divergentes en frontera, la homogeneización de los parámetros utilizados en controles técnicos y aduaneros y el fortalecimiento de la interoperabilidad normativa entre países.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Creación de un registro nacional de Taras

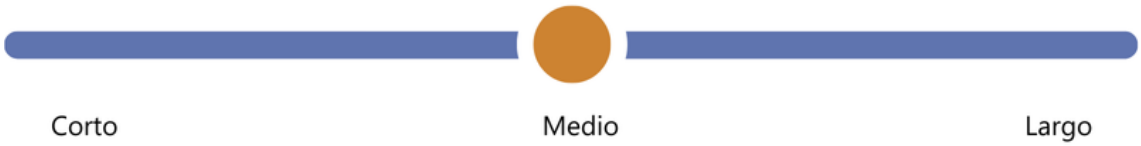
Con el objetivo de fortalecer los controles en frontera y garantizar la trazabilidad del peso vehicular en operaciones de transporte internacional, se propuso la implementación de un registro electrónico oficial de taras a nivel nacional en cada uno de los países que integran el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Este registro debe consolidar, en una base de datos centralizada, la información certificada de la tara de los camiones habilitados para operar en el comercio transfronterizo.

La implementación de este registro requiere, en primer lugar, la designación formal del organismo nacional responsable de su administración mediante resolución administrativa. Asimismo, es necesario establecer un formato uniforme de certificación de tara, que incluya datos esenciales como el número de identificación del vehículo (VIN o patente), el método de pesaje utilizado, la entidad certificadora autorizada y la fecha de emisión del certificado.

Como medida complementaria, se debe establecer la obligatoriedad de contar con una tara certificada y registrada como requisito para la habilitación de los vehículos en el transporte internacional de cargas. Esto garantizará que toda unidad circulante en el ámbito del CBC cuente con un dato técnico confiable, verificable y accesible por las autoridades de frontera. Además, el sistema nacional deberá integrarse con las plataformas informáticas ya existentes de control aduanero.

La puesta en funcionamiento de este registro nacional generará múltiples beneficios operativos, entre ellos la disponibilidad de información anticipada precisa y estandarizada sobre la tara las autoridades de control lo que contribuirá a una validación más ágil y confiable del peso bruto en frontera. Asimismo, reducirá controversias y demoras operativas derivadas de la falta de documentación adecuada o discrepancias en la interpretación de datos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Implementación de un sistema unificado de registro de taras a nivel regional

Los participantes propusieron que, a partir del entendimiento armonizado y el registro de las taras, se desarrolle e implemente de un sistema digital unificado a nivel regional que permita el intercambio en línea de la información de tara de los vehículos habilitados para el transporte internacional. Este sistema deberá estar diseñado bajo criterios de interoperabilidad, disponibilidad y seguridad, y ser accesible tanto para las autoridades aduaneras y de transporte que operan en los puntos de frontera.

El sistema regional se estructurará mediante el diseño de un módulo específico de taras que podrá integrarse al sistema definido para el control del tránsito a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Este módulo deberá estar conectado directamente con los registros nacionales de tara establecidos por cada país, a través de protocolos de intercambio de datos en tiempo real que garanticen la sincronización y consistencia de la información. La arquitectura del sistema debe permitir tanto el acceso en línea para fines de consulta como la validación automática de los datos registrados durante los controles de frontera, sin depender de documentos físicos o declaraciones impresas.

Para asegurar la sostenibilidad y efectividad del sistema, será indispensable la creación de un mecanismo de gobernanza técnica conjunta, compuesto por representantes designados de los países del CBC, que se encargue de definir estándares de actualización, garantizar la compatibilidad tecnológica entre plataformas y salvaguardar la integridad de los datos compartidos.

Esta propuesta no solo permitirá realizar controles más precisos, ágiles y confiables, sino que también contribuirá a una mejor preservación de la infraestructura vial regional, al permitir un control más efectivo de los límites de peso autorizados y disuadir prácticas irregulares en el tránsito internacional de mercancías.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Balanzas integradas en los ACI

Como complemento a la armonización normativa, al registro nacional de taras y al sistema regional unificado de consulta, se propuso que tanto en los proyectos actuales de ampliación de las Áreas de Control Integrado (ACI) existentes como en los proyectos de construcción de nuevos, se contemplen desde su fase de diseño la instalación de balanzas de pesaje vehicular de paso obligatorio e integradas tecnológicamente a los sistemas de control aduanero.

Esta acción busca vincular de forma automática el dato de tara registrado previamente con el peso bruto verificado en frontera, permitiendo validar en línea la carga transportada y reforzar la trazabilidad operativa de la información. Al estar conectadas directamente con sistemas como el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) o los módulos nacionales de tránsito, las balanzas permitirán que el peso bruto registrado en el ingreso a la ACI sea automáticamente comparado con la tara previamente declarada en el sistema, facilitando la deducción del peso neto de la carga sin necesidad de revisión documental o interpretación subjetiva por parte de los operadores de control.

Este mecanismo permitirá además reforzar la veracidad de los datos consignados en el MIC/DTA, minimizando el uso de documentos físicos. La integración del pesaje automatizado con la declaración anticipada de tara y la validación digital permitirá disparar alertas inmediatas en caso de inconsistencias, aplicar criterios de gestión de riesgo más precisos y evitar controles redundantes que afectan la fluidez del tránsito.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

6. Inexistencia de intercambio de información sobre peso entre puntos de frontera

Clasificación: Normativa/Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: En los controles fronterizos, uno de los procedimientos clave es la verificación del peso bruto vehicular, que incluye tanto el peso del vehículo como el de la carga transportada. Esta información se declara en documentos obligatorios, como el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). La comparación entre el peso declarado en estos documentos y el peso real obtenido mediante balanzas en los puntos de control es una práctica fundamental para detectar inconsistencias, prevenir fraudes y garantizar la seguridad vial.

En el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), la ausencia de un mecanismo o acuerdo para el intercambio de datos de pesaje entre las aduanas y organismos de control de los distintos países compromete la eficiencia del control aduanero y debilita las condiciones necesarias para implementar una gestión coordinada de fronteras de forma efectiva. Esta carencia dificulta la validación cruzada de información crítica, como el peso bruto vehicular, y limita el desarrollo de una trazabilidad logística regional integrada.

Aunque el Corredor fue formalmente reconocido por los cuatro países involucrados en la Declaración de Asunción firmada en 2015, y que las obras viales previstas están en marcha o próximas a concluirse, ello no se ha traducido en una institucionalidad que registre avances concretos en términos de acuerdos multilaterales operativos. No existe

hasta el momento un proyecto conjunto para establecer un circuito de intercambio de información de pesaje entre las Áreas de Control Integrado (ACIs), ni se dispone de información pública sobre si los ACIs en construcción o planificación estarán equipados con balanzas y conectividad sistémica. Esto evidencia una desconexión entre el desarrollo físico de la infraestructura y la gobernanza operativa necesaria para su funcionamiento coordinado.

Actualmente, solo existen dos ACIs funcionando en el trazado del CBC, ubicados en los pasos fronterizos entre Argentina y Chile: Sico y Jama. Sin embargo, en ambos casos, las balanzas no están integradas al circuito de control de forma automática, lo que significa que pueden existir cargas que ingresen al ACI sin ser efectivamente pesadas, o que las mediciones realizadas no sean automáticamente compartidas con el país vecino, mucho menos con los demás países del Corredor.

La no incorporación de los datos oficiales de pesaje en frontera al circuito electrónico de control, y la falta de un sistema que permita su consulta bilateral o multilateral, impide imaginar un escenario en el que, por ejemplo, el dato generado inicialmente por una balanza ubicada en Porto Murtinho (Brasil) pueda ser validado en la frontera de Pozo Hondo–Misión La Paz y automáticamente utilizado por la aduana de Chile en el paso Sico como parte del análisis documental y del circuito de gestión de riesgo. Este déficit reduce significativamente el potencial operativo del corredor como sistema regional integrado, y refuerza una lógica de controles fragmentados que va en contra del espíritu de integración que motivó la creación del CBC. En definitiva, sin una arquitectura institucional que contemple el registro, validación e interoperabilidad de datos de pesaje a lo largo de toda la ruta, el CBC corre el riesgo de consolidarse como una infraestructura física sin la articulación técnica necesaria para operar como un corredor logístico eficiente, seguro y coordinado.

Propuesta de acción: Integración regional del dato de pesaje en el circuito de control aduanero

Con miras a consolidar un corredor seguro para el comercio regional, se propuso incorporar explícitamente en el diseño del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) un mecanismo de intercambio sistémico de información sobre el peso bruto vehicular. Esta solución debe considerar tanto los puntos de control fronterizo (ACI) como las estaciones de pesaje distribuidas a lo largo del trazado del corredor, permitiendo así una trazabilidad continua y validación cruzada de la información crítica para los controles aduaneros.

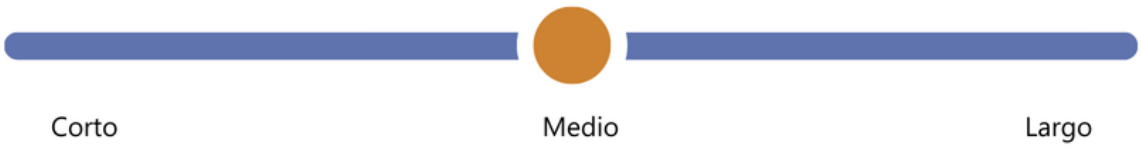
Para ello, es necesario avanzar en la integración operativa entre los distintos actores responsables de la generación y gestión de estos datos, incluyendo tanto a los

administradores de los ACIs (independientemente de su naturaleza pública o privada) como a los entes encargados de las balanzas viales situadas en los trayectos intermedios. La articulación de estos actores debe apoyarse en un enfoque tecnológico común que contemple la transmisión de los datos de pesaje a un módulo regional alojado en la nube, diseñado para funcionar como repositorio único y punto de consulta para todos los países. Esta solución permite recolectar, almacenar y disponibilizar la información de forma automatizada y segura, facilitando su integración al circuito electrónico de control y habilitando su uso en los procesos de fiscalización, gestión de riesgo y trazabilidad a lo largo del Corredor.

Dicha información, una vez integrada, pasará a constituir un insumo estratégico para el análisis documental, la gestión coordinada del riesgo y la fiscalización aduanera. Este tipo de integración contribuiría no solo a reforzar la confiabilidad de los datos, sino también a reducir redundancias en los controles, prevenir inconsistencias documentales y facilitar una intervención más eficaz frente a posibles desvíos o irregularidades.

La implementación de esta solución requiere establecer un marco institucional multilateral que habilite la cooperación técnica entre los países involucrados, así como la definición de un plan operativo que contemple los aspectos tecnológicos, normativos y de gobernanza necesarios para asegurar la sostenibilidad del sistema de intercambio. En definitiva, el desarrollo de un circuito regional de información de pesaje es un componente esencial para garantizar la operatividad integrada del Corredor Bioceánico, alineando la infraestructura física con los requerimientos técnicos de una logística moderna y segura.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

7. Políticas de lacres y precintos no estandarizadas entre los países

Clasificación: Procedimiento/Normativa

En el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el cual vincula a cuatro países a partir del trazado de una ruta bioceánica que implica el transporte internacional terrestre por carretera, el instrumento jurídico que regula los aspectos esenciales de esta modalidad es el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), suscrito en el ámbito de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). El ATIT establece, entre otros aspectos, el reconocimiento mutuo de los vehículos habilitados por las autoridades competentes de los países miembros para operaciones internacionales de carga. Es así como cada país tiene la autonomía en la habilitación de diversos tipos de camiones para el transporte de carga.

Si bien el ATIT proporciona las bases legales para la circulación de mercancías entre los países signatarios, sus disposiciones resultan amplias o abiertas en algunas definiciones clave, lo que ha dado lugar a interpretaciones nacionales divergentes. Estos enfoques dispares, influenciados por normativas internas e idiosincrasias operativas, derivan con frecuencia en criterios contradictorios de control en frontera, generando paradas innecesarias, demoras en el tránsito y una pérdida de competitividad logística para la ruta del CBC.

Uno de los aspectos más sensibles en este sentido es la aplicación del Artículo 4 del Anexo I–Aspectos Aduaneros del ATIT, que establece los requisitos que deben cumplir las unidades de transporte precintables:

Artículo 4 del Anexo I

> "Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construidas y fabricadas de tal modo que:
>
> a) Las aduanas puedan colocar precintos de manera sencilla y eficaz;
> b) No sea posible acceder al contenido sin dejar señales evidentes de violación o sin romper el precinto;
> c) No contengan espacios ocultos que permitan la introducción de mercancías no declaradas;
> d) Los compartimentos destinados a la carga sean de fácil inspección por las autoridades aduaneras."

Sin embargo, el ATIT no define de manera operacional qué se entiende por “camión precintable”, ni establece parámetros técnicos mínimos comunes, lo que da lugar a modos de control aduanero descoordinados entre países, con impactos directos en la fluidez del tránsito internacional.
A esto se suma la diversidad terminológica empleada en la región para referirse a los dispositivos de seguridad:

- En Argentina y Paraguay se utiliza el término "precinto";
- En Brasil, el término habitual es "lacre";
- En Chile, la documentación oficial menciona tanto "sello" como "precinto".

Esta variación de términos no es menor, ya que puede generar confusiones normativas y operativas, particularmente en procedimientos binacionales o en contextos de inspección compartida.

Las consecuencias prácticas de esta falta de estandarización son evidentes. En Argentina, por ejemplo, se exige que los pernos de las puertas traseras estén soldados, como garantía adicional de inviolabilidad. El incumplimiento de este requisito puede derivar en el rechazo del vehículo en frontera, incluso si cumple con el resto de los requisitos de seguridad. Sin embargo, esta exigencia provoca daños a las unidades, afectando los activos del transportista y generando costos adicionales por reparaciones y operativas logísticas.

Por otro lado, en Brasil, no existe una definición clara sobre quién tiene la responsabilidad del precintado en frontera. La ejecución de esta tarea puede recaer, según el punto de control, en la autoridad aduanera, en una empresa concesionaria o, en algunos casos, directamente en el transportista. Esta falta de uniformidad institucional y operativa, además de generar incertidumbre, debilita los estándares de seguridad y dificulta la trazabilidad documental y física de la carga.

Además, existe una disparidad en el entendimiento respecto de la viabilidad de realizar un transporte seguro de camiones siders (de lonas corredizas), que a partir de ser autorizados por la Agencia Nacional de Transportes Terrestres son utilizados en operaciones de tránsito hacia o a través de Argentina, Chile o Paraguay. En la práctica, los camiones tipo sider habilitados en Brasil presentan deficiencias estructurales para cumplir con los estándares de seguridad esperados para tránsito internacional. La lona lateral que caracteriza a estos vehículos es fácilmente removible o manipulable, lo que requiere una técnica de precintado precisa para asegurar su integridad. Sin embargo, no existe una normativa técnica armonizada ni un procedimiento detallado en el marco del ATIT que especifique cómo debe colocarse la soga de precintado en estos casos.

A pesar de que algunos países, como Argentina y Paraguay, han avanzado en el uso de precintos electrónicos e incluso cuentan con acuerdos bilaterales de reconocimiento mutuo, no existe a nivel regional una política común sobre su implementación y validación, ni un criterio técnico compartido sobre qué unidades deben ser precintadas electrónicamente, ni cómo integrar estos datos en los sistemas de control fronterizo. Esto limita el uso de tecnologías modernas como herramientas de facilitación y control simultáneamente.

En este contexto, la falta de una definición operativa común sobre vehículos precintables, sumada a la inexistencia de criterios armonizados sobre los procedimientos de precintado y el uso de dispositivos electrónicos, representa un obstáculo concreto para avanzar hacia un modelo de gestión fronteriza integrada en el CBC, con impactos directos sobre la seguridad, la eficiencia y la previsibilidad operativa del corredor.

Propuesta de acción: Armonización del entendimiento regional respecto de unidades precintables y no precintables

Los representantes de las administraciones aduaneras presentes en la reunión reafirmaron el valor del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) como marco jurídico de referencia para las operaciones de tránsito en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). No obstante, destacaron la necesidad de avanzar en la incorporación de especificaciones técnicas que permitan un entendimiento armonizado y la aplicación de políticas de control uniformes, como condición esencial para garantizar un tránsito fronterizo eficiente.

En particular, se observó que, si bien el ATIT hace referencia explícita a “unidades precintables”, no contempla lineamientos sobre aquellas unidades que no lo son, ni propone criterios sobre medidas de seguridad alternativas o modalidades diferenciadas de control. Esta omisión genera vacíos normativos que derivan en prácticas aduaneras divergentes y afectan la fluidez del tránsito.

En este contexto, se acordó promover la elaboración de definiciones técnicas estandarizadas que complementen y clarifiquen lo dispuesto en el Artículo 4 del Anexo I del ATIT. Esta iniciativa abarca dos componentes clave:

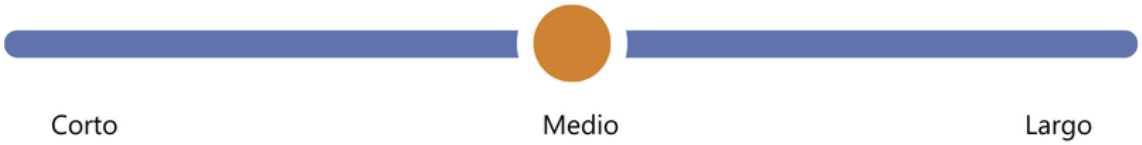
- Establecimiento de un estándar técnico mínimo para unidades precintables, consensuado entre las aduanas del CBC, que defina parámetros verificables en frontera. Dichos parámetros incluirán, entre otros: integridad estructural, inexistencia de espacios ocultos, disposición de superficies aptas para la

colocación de precintos y mecanismos que permitan evidenciar violaciones. Este estándar funcionará como criterio uniforme para las inspecciones en frontera, evitando rechazos motivados por diferencias normativas entre países.

- Definición conjunta de unidades no precintables, basada en criterios técnicos objetivos relacionados con la configuración física del vehículo, los materiales utilizados en su construcción y las limitaciones que imposibilitan un precintado eficaz mediante dispositivos convencionales. Esta clasificación deberá ser aceptada por todas las administraciones aduaneras participantes y habilitará el diseño de mecanismos de control alternativos, con el propósito de eliminar discrecionalidades y reducir incertidumbre en los procesos de fiscalización.

La adopción de estas definiciones armonizadas contribuirá significativamente a fortalecer la seguridad del tránsito aduanero, aumentar la previsibilidad de los controles en frontera y consolidar el modelo de gestión coordinada que se promueve en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Relevamiento de dificultades operativas por parte del sector privado como insumo para la armonización de procedimientos de precintado aduanero

Con el objetivo de garantizar que las definiciones técnicas y los procedimientos vinculados al precintado aduanero respondan tanto a los requerimientos de seguridad de las administraciones como a la realidad operativa del transporte internacional por carretera, el sector privado propuso la implementación de un proceso estructurado de consulta entre operadores.

Para ello, se acordó que el sector privado, representado por cámaras empresariales, asociaciones de transporte y operadores logísticos, lleve a cabo un relevamiento

sistemático de las dificultades, inconsistencias o conflictos derivados de la aplicación actual de las definiciones y prácticas de precintado en los distintos países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Este ejercicio deberá estar correctamente fundamentado en experiencias de control reales, cumpliendo con criterios de objetividad, claridad y verificabilidad.

El levantamiento deberá contemplar, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Rechazos de unidades en frontera vinculados a diferencias en criterios técnicos o exigencias estructurales no armonizadas.
- Problemas derivados del uso de terminología confusa o divergente entre países.
- Costos operativos adicionales o daños a los activos generados por exigencias normativas desalineadas.
- Obstáculos para la implementación y reconocimiento de tecnologías modernas de precintado, como los dispositivos electrónicos.

Los insumos generados a partir de este proceso serán utilizados como base para el diseño de procedimientos armonizados, que preserven los estándares de seguridad requeridos por las aduanas y que, al mismo tiempo, resulten aceptables y aplicables de manera uniforme por todos los países del CBC.

La incorporación temprana del sector privado en esta etapa asegurará que las soluciones propuestas sean técnicamente viables, sostenibles en el tiempo y alineadas con las condiciones logísticas reales de las operaciones, contribuyendo a la mejora de la eficiencia operativa y a la implementación efectiva de los compromisos asumidos en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

Plazo:



Involucrados:

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz

do Iguaçu (ACIFI), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras.

8. Falta de armonización de sistemas de escáner y políticas de intercambio de información

Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La inspección no intrusiva mediante escáneres constituye una herramienta esencial para la modernización aduanera, tal como lo promueve la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en el SAFE *Framework of Standards* y en sus recomendaciones operativas[1]. Esta tecnología permite verificar cargas sin abrir contenedores ni descargar mercancías, reduciendo tiempos de inspección, fortaleciendo la seguridad y optimizando la gestión de riesgos. Sin embargo, en el contexto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), la falta de armonización técnica, operativa y normativa entre los países participantes impide aprovechar plenamente el potencial estratégico de estos sistemas.

Actualmente, los países del CBC operan escáneres de manera fragmentada, con sistemas de *software* incompatibles y sin protocolos comunes para el almacenamiento, tratamiento o análisis de las imágenes generadas. Esta ausencia de interoperabilidad tecnológica impide el intercambio automático y seguro de datos de escaneo, forzando la repetición de inspecciones en cada paso fronterizo y generando una duplicación de esfuerzos, tiempos y costos logísticos. A diferencia de lo promovido por la OMA que recomienda la adopción de formatos estandarizados como el *Universal File Format* (UFF) y el establecimiento de canales de confianza para el intercambio de información, los países del CBC no cuentan con esquemas técnicos ni acuerdos institucionales que viabilicen un uso coordinado de los escáneres.

En los pasos fronterizos actualmente operativos del CBC, no existen equipos de inspección no intrusiva ni acuerdos alcanzados que permitan el uso conjunto de los datos generados por eventuales sistemas futuros. En los pasos aún en desarrollo, como Porto Murtinho (Brasil), Carmelo Peralta y Pozo Hondo (Paraguay), Misión La Paz (Argentina), no

[1] 2.3 Norma 3–Tecnología Moderna en Equipos de Inspección: Los equipos de inspección no intrusiva y los equipos de detección de radiación deben estar disponibles y ser utilizados para realizar inspecciones, cuando estén disponibles y de acuerdo con la evaluación de riesgos. Estos equipos son necesarios para inspeccionar de manera rápida la carga y/o los medios de transporte de alto riesgo, sin interrumpir el flujo del comercio legítimo.

hay planificación oficial que contemple la incorporación de esta tecnología ni criterios interoperables que garanticen su aplicación en un modelo de Área de Control Integrado (ACI). Esta omisión desde el diseño de la infraestructura aduanera representa un vacío estructural que compromete la eficiencia y la seguridad del corredor.

A nivel institucional, el CBC también enfrenta una ausencia total de acuerdos bilaterales o multilaterales que habiliten el reconocimiento mutuo de las inspecciones realizadas mediante escáneres. A diferencia de experiencias como la de Argentina y Uruguay donde existen convenios específicos para el uso compartido de imágenes, los países del CBC carecen de un marco legal y operativo que permita avanzar hacia un modelo de fiscalización aduanera coordinada, basado en inteligencia conjunta y análisis de riesgo regional. Esta desconexión obliga a replicar procedimientos en cada jurisdicción, sin posibilidad de validación cruzada ni trazabilidad de datos, lo que debilita la capacidad de detección de patrones de riesgo complejos.

En síntesis, la falta de interoperabilidad tecnológica, la fragmentación normativa y la ausencia de acuerdos institucionales para el intercambio de datos de escaneo constituyen una barrera crítica para consolidar un sistema moderno, seguro y eficiente de control aduanero en el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Propuesta de acción: Adopción coordinada del estándar OMA para intercambio de imágenes de escaneo

Las autoridades aduaneras presentes en la reunión concordaron en que sea utilizado en el ámbito del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) de manera homogénea el marco técnico promovido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para el intercambio de imágenes de escáner, que incluye la utilización del formato *Universal File Format* (UFF) y la interoperabilidad de los sistemas provistos por distintos fabricantes. Este formato no solo estructura las imágenes escaneadas, sino que también incluye metadatos técnicos como fecha, ubicación, parámetros del escaneo e identificadores únicos que resultan esenciales para una correcta interpretación, trazabilidad y validación cruzada de los resultados.

Fue mencionado en la reunión que la simple transmisión de imágenes, sin el contexto operativo que aportan estos datos, limita las capacidades de análisis remoto y dificulta el aprovechamiento pleno de los sistemas de fiscalización conjunta. Por ello, se considera prioritario que la adopción del UFF vaya acompañada de la creación de redes seguras de intercambio de inteligencia, con acceso controlado y protocolos comunes para el análisis de riesgos regionales.

Como referencia operativa, se destacó la experiencia entre las aduanas de Brasil (Uruguaiana) y Argentina (Paso de los Libres), donde se implementó un sistema de intercambio de imágenes y datos escaneados que están integrados en los controles de ambos países. Esta práctica demuestra la viabilidad técnica y los beneficios de avanzar hacia un modelo interoperable que permita aplicar el principio de "inspección una sola vez, uso múltiple" promovido por la OMA.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Incorporación sistemática de escáneres en los puntos con Áreas de Control Integrado (ACI)

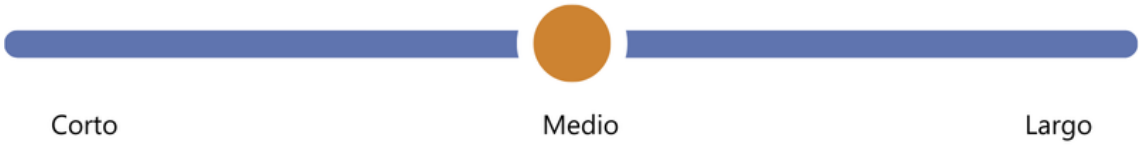
Como forma de que los controles a lo largo del Corredor sean realizados de forma consistente y que promueva un comercio seguro, se propuso que en cada uno de los pasos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio donde se establezcan Áreas de Control Integrado (ACI), tanto operativos como en etapa de desarrollo, se contemple la instalación de al menos un equipo de inspección no intrusiva de uso compartido entre las administraciones aduaneras de ambos países. Esta medida es clave para evitar la duplicación de inspecciones bajo lógicas de control aislado, promoviendo en su lugar un modelo de fiscalización conjunta basado en la integración tecnológica.

El escáner debe estar plenamente incorporado al esquema operativo del ACI como una herramienta común, no como un recurso paralelo utilizado de forma independiente por cada administración. Este uso conjunto permite aplicar criterios unificados de análisis de riesgo, compartir resultados en tiempo real y reducir tiempos logísticos sin debilitar la capacidad de control.

Para garantizar su efectividad, la implementación requiere una planificación técnica anticipada y acuerdos institucionales claros sobre la operación, mantenimiento y explotación de los equipos, así como condiciones mínimas de interoperabilidad y

conectividad con los sistemas nacionales de análisis de riesgo. La incorporación temprana de estos elementos en el diseño de infraestructura aduanera contribuye a consolidar un modelo operativo que favorece la gestión coordinada de fronteras, en línea con las mejores prácticas promovidas a nivel internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Consolidación de acuerdos bilaterales y multilaterales de intercambio de imágenes y datos

A nivel institucional, se propuso avanzar en la formalización de acuerdos bilaterales y multilaterales que habiliten el reconocimiento mutuo de las inspecciones no intrusivas realizadas a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), permitiendo el uso compartido de imágenes y datos escaneados como base para una fiscalización coordinada. Actualmente, Argentina, Brasil y Paraguay cuentan con un entendimiento técnico-operativo respaldado en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N.º 2 (Asuntos Aduaneros) del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que facilita el intercambio de imágenes escaneadas entre sus administraciones, aunque su aplicación aún es incipiente y de alcance limitado. Este precedente constituye una base institucional relevante para su ampliación formal y operativa, y para el desarrollo de instrumentos complementarios que establezcan criterios técnicos, protocolos de seguridad y mecanismos de consulta y validación entre las partes.

En este marco, se considera prioritario avanzar en la integración de Chile a este esquema de cooperación, mediante la firma de acuerdos bilaterales específicos de intercambio de datos de escaneo, con posibilidad de converger en un protocolo regional ampliado. Estos acuerdos deben ser impulsados por las autoridades aduaneras nacionales, en articulación con los respectivos ministerios de relaciones exteriores, asegurando su validación jurídica y la compatibilidad con marcos legales nacionales e internacionales en materia de protección de datos y cooperación fronteriza.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

9. Falta de definición regional respecto de informaciones registradas de operaciones triangulares en el MIC/DTA

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) se rige por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), parte del Protocolo de Transporte del MERCOSUR, las normativas nacionales sobre tránsito aduanero (por ejemplo, Instrucción Normativa RFB N.º 56/1991 en Brasil, Ley N.º 2422/2004 en Paraguay, Código Aduanero en Argentina) y decisiones de la Comisión de Comercio del MERCOSUR (CCM) que promueven la armonización documental en el tránsito internacional.

A nivel documental, el MIC/DTA contempla un campo específico para declarar el valor *Free on Board* (FOB) de la mercancía (Campo 16 en el modelo ATIT y Campo 27 en Chile), que cumple funciones declarativas y de control, sin efectos sobre la determinación tributaria en tránsito.

En el caso de operaciones triangulares, donde intervienen un exportador original, un intermediario y un comprador final, no existe una directriz regional ni normativa nacional clara en ninguno de los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (Argentina, Brasil, Chile y Paraguay) que indique de forma expresa cuál de los valores comerciales debe ser consignado en el MIC/DTA: si el valor de la primera factura (exportador-intermediario) o el de la segunda (intermediario-comprador final). Desde el punto de vista técnico, el valor de la mercancía está definido conforme al Acuerdo de Valoración del General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) de 1994, que establece que el valor en aduana debe basarse, en principio, en el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se venden para exportación al país de importación. En el caso de operaciones

triangulares, existen dos ventas sucesivas: una primera entre el exportador original y un intermediario, y una segunda entre este intermediario y el comprador final. Si bien la operación aduanera en el país de destino se basa en el valor de la venta final, la información que se origina en el país exportador refleja el valor de la venta inicial.

Esta dualidad genera tensiones operativas cuando se utiliza un único documento de tránsito el MIC/DTA que acompaña toda la operación internacional. Si el MIC/DTA ampara el tránsito desde el país de origen hasta el país de destino, no debería modificarse el valor declarado en función de la frontera que se atraviese, ya que esto contradice el principio de unicidad documental y genera inconsistencias que impactan en los controles aduaneros, la trazabilidad y la eficiencia del proceso.

Para comprender el alcance del problema y la diversidad de criterios aplicados en la región, resulta fundamental revisar cómo cada país regula, o deja sin regular, el registro del valor de la mercancía en el MIC/DTA, especialmente en el contexto de operaciones triangulares. A continuación, se presenta una tabla comparativa que resume la normativa aplicable, el valor requerido en el documento de tránsito y el tratamiento específico (o la falta de éste) que cada país otorga a esta situación particular.

Cuadro comparativo–Valor consignado en el MIC/DTA según normativa nacional

País	Normativa aplicable	Valor por consignar en el MIC/DTA	Tratamiento en operaciones triangulares
Chile	Anexo 65-A del Compendio de Normas Aduaneras	Valor FOB (Free on Board), consignado en el Campo 27 del MIC/DTA.	No existe una disposición específica. Se declara el valor FOB sin distinción sobre el origen del valor en triangulaciones.
Brasil	IN SRF N.º 248/2002 e IN RFB N.º 1.741/2017; Comunicado GAB/DRF/URA N.º 0032/2011D	Valor total de la factura comercial (número, moneda y descripción también requeridos).	Se acepta tanto el valor de la primera factura (exportador–intermediario) como de la segunda (intermediario–comprador final). La elección es discrecional, sujeta a interpretación del fiscal.
Argentina	Código Aduanero, RG AFIP N.º 2619/2009 y modificatorias; SINTIA	Se toma el valor declarado en el CRT (Carta de Porte), que debe ser consignado en el MIC/DTA.	No hay directrices sobre qué valor utilizar en triangulaciones. La ambigüedad puede generar observaciones o pedidos de corrección en frontera.

Paraguay	Ley N.º 2422/2004; Resolución DNA N.º 494/2017; SINTIA	Valor FOB declarado en el MIC/DTA.	La normativa no especifica qué valor debe usarse en operaciones triangulares, lo que puede dar lugar a criterios dispares.

Desde la perspectiva del sector privado, en particular de los transportistas internacionales y sus Agentes de Transporte Aduanero, la falta de claridad normativa respecto al valor a consignar en el MIC/DTA en operaciones triangulares genera un conflicto operativo significativo.

Este conflicto se presenta entre dos valores distintos pero legítimos. Por un lado, el valor declarado en el contrato de transporte, que generalmente se basa en la operación entre el exportador original y el transportista, y queda reflejado en los sistemas contables y administrativos de la empresa transportadora. Por otro lado, el valor correspondiente a la compraventa final, que puede ser sustancialmente diferente debido a variaciones en el volumen, los márgenes aplicados por el intermediario o las condiciones comerciales pactadas con el comprador final.

Al momento de confeccionar el MIC/DTA, el transportista o su Agente de Transporte Aduanero (ATA) se enfrenta a la necesidad de elegir entre estos dos valores sin contar con una directriz normativa clara que indique cuál debe prevalecer. Esta disyuntiva genera incertidumbre y da lugar a diversos problemas prácticos.

Entre ellos, se destacan las dudas sobre qué factura debe adjuntarse o mencionarse en el documento de tránsito, la posibilidad de registrar información que no coincida con la documentación presentada por el importador o el vendedor final, y el riesgo de que las autoridades aduaneras en frontera cuestionen o rechacen el documento cuando el país de destino aplica criterios distintos respecto al valor que espera ver declarado.

Estas inconsistencias pueden derivar en consecuencias operativas relevantes: detención innecesaria de camiones en los puestos de control, requerimientos de corrección documental en frontera, dificultades en la gestión del seguro de carga debido a la falta de correspondencia entre lo declarado y lo contratado, y una mayor exposición del transportista a responsabilidades que exceden su rol, al tener que justificar decisiones documentales vinculadas a operaciones comerciales en las que no interviene directamente.

La ausencia de una previsión legal clara y uniforme respecto al valor que debe registrarse en el MIC/DTA para operaciones triangulares genera una zona gris normativa, que impone

riesgos operativos y legales a los transportistas. Esto afecta negativamente la previsibilidad y fluidez del tránsito aduanero internacional terrestre, especialmente en corredores que atraviesan múltiples jurisdicciones con prácticas dispares.

Al no existir una directriz regional armonizada, los operadores logísticos quedan expuestos a criterios dispares entre países y entre funcionarios aduaneros, lo que multiplica los puntos de fricción documental en la frontera. Este problema, estructural y no atribuible a errores de los actores privados, se traduce en costos logísticos, pérdida de eficiencia y mayor carga administrativa, afectando directamente los objetivos de facilitación del comercio y seguridad jurídica del transporte internacional.

Propuesta de acción: Registro estandarizado de operaciones triangulares en el campo 38 del MIC/DTA

Durante la reunión, en el marco del análisis sobre la ausencia de directrices claras y uniformes respecto al valor a consignar en el MIC/DTA en operaciones triangulares, se acordó la necesidad de adoptar medidas operativas inmediatas que permitan mitigar los riesgos asociados a esta indefinición normativa, sin afectar la unicidad documental del tránsito. Como medida operativa transitoria, se acordó que el campo 38 del MIC/DTA "Observaciones" sea utilizado para declarar expresamente que se trata de una operación triangular, e indicar cuál de los dos valores fue consignado en el campo correspondiente al valor FOB. Esta declaración deberá incluir la identificación de los actores intervinientes en la cadena comercial (exportador original, intermediario, comprador final) y especificar si el valor consignado corresponde a la primera venta o a la venta final, con el objetivo de brindar contexto técnico al dato declarado y anticipar eventuales observaciones documentales en frontera.

Asimismo, se acordó que cuando la operación se enmarque entre los países del corredor como destino final, el Certificado de Origen deberá reflejar esta condición en el campo de observaciones, utilizando una redacción alineada con la declaración consignada en el MIC/DTA. Esta medida apunta a reforzar la coherencia documental en el tránsito internacional terrestre y evitar observaciones en frontera derivadas de divergencias entre los documentos que acompañan la carga.

Sin perjuicio de lo anterior, se advirtió que el concepto de “operación triangular” no se encuentra armonizado entre todos los países del Corredor Bioceánico, por lo que también se consideró necesario avanzar en un acuerdo técnico regional que defina una leyenda común o fórmula estandarizada para declarar esta condición en los documentos, asegurando un entendimiento compartido y una interpretación uniforme por parte de los organismos de control.

Plazo:



Involucrados:

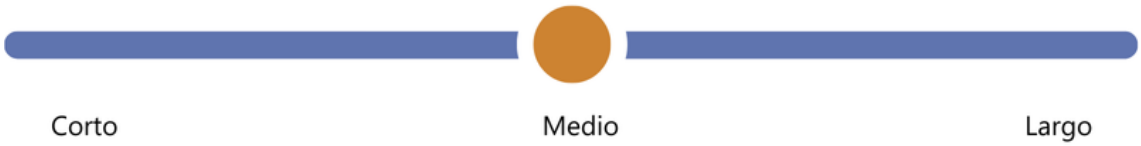
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Propuesta de acción: Unificación de criterio para el registro del valor en operaciones triangulares y armonización de controles en frontera

Como solución estructural al problema de fondo identificado, se acordó impulsar una estrategia de unificación normativa y operativa a nivel regional, orientada a establecer un único criterio vinculante para el registro de estas informaciones y a armonizar los procedimientos de control en frontera, sin que ello implique modificaciones documentales en tránsito.

La propuesta contempla que las aduanas de los países miembros del Corredor Bioceánico de Capricornio avancen hacia un consenso técnico y regulatorio que defina de manera expresa y uniforme cuál debe ser el valor comercial consignado en el MIC/DTA cuando se trate de una operación triangular o si es necesario que ambos valores estén registrados. A partir de este acuerdo, este valor deberá ser reconocido por todas las administraciones aduaneras involucradas, desde el país de origen hasta el de destino, como único dato válido y suficiente para efectos de control, trazabilidad y análisis de riesgo, respetando el principio de unicidad documental del tránsito aduanero. Esta medida requiere trabajar en la armonización de los procedimientos de fiscalización fronteriza, de forma que el valor declarado en el documento de tránsito no sea objeto de reinterpretación o exigencia de corrección al cruzar cada jurisdicción.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

10. Falta de estandarización regulatoria en relación con peso, altura y largo de los medios de transporte

Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Entre los países que componen el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) existe una diversidad de criterios técnicos y normativos en materia de transporte que afecta directamente la eficiencia del corredor. Estas diferencias introducen cuellos de botella operativos, reducen la previsibilidad del servicio logístico y obligan a los operadores a realizar adaptaciones costosas y poco eficientes al transitar entre países.

Una de las principales dificultades identificadas es la falta de armonización en las regulaciones que impactan el transporte de cargas, en particular aquellas referidas a las dimensiones máximas permitidas de los vehículos y los pesos autorizados. Si bien existen lineamientos generales acordados en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), especialmente a través del Subgrupo de Trabajo N.º 5 sobre Transporte, del cual Chile también forma parte, en la práctica se observan discrepancias relevantes entre países, derivadas tanto de normativas internas como de acuerdos bilaterales que no se aplican al conjunto del corredor.

Esta multiplicidad normativa, lejos de favorecer la competitividad del transporte terrestre regional, fragmenta la operación logística, limita la interoperabilidad entre tramos y genera condiciones desiguales de circulación. A continuación, se describen los principales aspectos en los que persiste esta falta de estandarización, con ejemplos concretos que evidencian su impacto sobre la fluidez y eficiencia del transporte a lo largo del CBC.

PESO

Resolución GMC N.º 65/2008, la cual establece los límites máximos de peso y dimensiones para vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR. Resolución GMC N.º 14/2014, que regula el régimen de infracciones y sanciones aplicables por incumplimiento de los límites de peso en vehículos de transporte internacional por carretera en el MERCOSUR.

En Chile, el peso máximo autorizado para vehículos en tránsito internacional está regulado por el Decreto Supremo N.º 158/1980 del Ministerio de Obras Públicas y sus normas complementarias. Este decreto establece un límite general de 45 toneladas para el transporte internacional.

Existen dos acuerdos bilaterales que, para ciertas configuraciones de camiones como lo son se aplica a configuraciones vehiculares específicas, que consiste en un camión tractor con semirremolque de tres ejes (S1-D2-D3), amplían este peso máximo:

- El acuerdo bilateral ampliado entre Argentina y Paraguay que permite la circulación de vehículos de transporte internacional de carga con configuraciones superiores a las establecidas por el MERCOSUR fue firmado en diciembre de 2022. Este acuerdo habilita configuraciones de mayor tonelaje, como la configuración N13 de Argentina y el tipo 69 de Paraguay, superando el límite general de 45 toneladas establecido por la Resolución N.º 65/2008 del MERCOSUR.
- El acuerdo bilateral entre Brasil y Paraguay que permite la circulación de camiones paraguayos con un peso bruto total (PBT) de 48,5 hasta 49,5 toneladas (en casos específicos) en transporte internacional terrestre fue alcanzado en el marco de negociaciones bilaterales entre ambos países en 2011. Esto es aplicable exclusivamente para camiones tipo 69.

ALTURA

En cuanto a la altura máxima permitida para vehículos de transporte internacional de carga, el MERCOSUR establece un límite de 4,3 metros, conforme a lo dispuesto por la Resolución GMC N.º 65/2008, que fija los parámetros técnicos comunes para los Estados Parte en materia de dimensiones vehiculares.

Por su parte, Chile establece una altura máxima de 4,2 metros, de acuerdo con lo establecido en la Resolución N.º 1/1995 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, normativa que rige los vehículos que circulan por la red vial chilena. Esta diferencia de 10 centímetros entre ambos marcos normativos puede generar incompatibilidades técnicas en vehículos que recorren el Corredor Bioceánico de Capricornio, especialmente cuando la altura del camión ha sido diseñada conforme a los estándares del MERCOSUR y excede el límite chileno.

LARGO

En lo que respecta al largo máximo permitido para vehículos de transporte internacional de carga, tanto el MERCOSUR como Chile establecen como referencia general una longitud máxima de 18,60 metros, aplicable principalmente a configuraciones de camión tractor con semirremolque. Este límite está definido en la Resolución GMC N.º 65/2008 para los Estados Parte del MERCOSUR, y recogido también en la normativa chilena aplicable al tránsito de vehículos en rutas internacionales. Si bien todos los países del corredor mantienen esta cifra en su normativa para el transporte internacional, Brasil autoriza internamente una longitud de hasta 19,30 metros, lo que ha generado una situación de disonancia práctica. En este sentido, Argentina ha manifestado su intención de modificar su normativa nacional para permitir también 19,60 metros a nivel interno, lo que podría habilitar a futuro un acuerdo bilateral con Brasil que reconozca formalmente esa configuración extendida en el transporte internacional.

Sin embargo, más allá de lo que establece la normativa, en la práctica operativa se observa un fenómeno generalizado: debido a la posibilidad de correr el perno de enganche, muchas configuraciones superan los 18,60 metros sin que ello implique una reconfiguración estructural del camión. Esto provoca que, en la mayoría de los casos, los vehículos circulen por encima del límite normativo sin ser observados, dado que los controles de longitud en frontera son esporádicos y no sistemáticos, tanto en las aduanas de salida como de ingreso. Esta falta de control uniforme y la tolerancia operativa informal genera situaciones de incertidumbre y desafíos específicos en determinados pasos fronterizos, donde la autoridad local puede aplicar el criterio normativo de forma más estricta. En consecuencia, la normativa vigente se percibe como desfasada respecto a la realidad operativa actual, y su falta de actualización contribuye a la generación de inconsistencias en la aplicación de los criterios de fiscalización y circulación en el Corredor.

Propuesta de acción: Actualización normativa basada en la realidad operativa del transporte regional (peso, altura y largo)

Se acordó la necesidad de promover una revisión integral de las normativas técnicas que regulan las dimensiones y pesos de los vehículos de transporte de carga, tanto en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) como en el marco normativo nacional de Chile. Esta acción se fundamenta en la constatación de que las configuraciones de flota actualmente en operación en los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en términos de largo, peso y altura han superado o difieren de los parámetros establecidos en regulaciones adoptadas hace más de una década, generando una disociación entre la normativa vigente y la práctica efectiva del transporte.

Con este objetivo, se planteó avanzar en dos frentes coordinados:

1. A nivel regional: Acompañar y aportar insumos técnicos al proceso ya iniciado en el Subgrupo de Trabajo N.º 5 (SGT 5) del MERCOSUR, tendiente a la actualización de la Resolución GMC N.º 65/2008, que establece los límites máximos de peso y dimensiones. La participación activa del sector privado en este espacio se considera clave para garantizar que las nuevas definiciones respondan a la realidad operativa del transporte en la región y fortalezcan la interoperabilidad logística.
2. A nivel nacional en Chile: siendo que los acuerdos alcanzados en el marco del MERCOSUR no son vinculantes para Chile, se propuso realizar un relevamiento específico de las normativas chilenas actualmente vigentes que regulan las dimensiones y peso de los vehículos de transporte de carga en tránsito internacional, incluyendo:

    - Decreto Supremo N.º 158/1980 del Ministerio de Obras Públicas (MOP)
    - Resolución N.º 1/1995 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
    - Otras resoluciones complementarias que pudieran estar limitando técnicamente la operación eficiente de unidades vehiculares

A partir de esta identificación normativa, se debe promover una revisión técnica y jurídica orientada a su armonización progresiva con los criterios actualizados del bloque regional, considerando además las particularidades del sistema vial chileno.

Esta propuesta de actualización normativa se complementa directamente con la acción ya planteada anteriormente en este informe, referida al **"Establecimiento de un mecanismo de coordinación normativa específico para el Corredor"**.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes

Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

11. Disparidad en los permisos respecto a intercambio de tracción

Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El intercambio de tracción es una práctica logística mediante la cual un semirremolque con carga es desacoplado de un tractocamión en una frontera o punto intermedio, y posteriormente acoplado a un nuevo tractocamión que continúa el trayecto. Esta práctica es común cuando se requiere optimizar el uso de flotas, cumplir con restricciones regulatorias (como cupos, permisos limitados u obligatoriedad de paradas para descanso) o evitar que un mismo camión deba cruzar múltiples fronteras, lo cual puede implicar mayores costos, demoras y complejidades como el cruce de los andes.

En el ámbito del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), la regulación sobre intercambio de tracción presenta distintos niveles de apertura según los acuerdos bilaterales vigentes entre los países que lo integran. Actualmente, existen acuerdos entre Chile–Brasil, Chile–Argentina, Argentina–Paraguay y Brasil–Paraguay que habilitan el intercambio de tracción bajo una misma bandera, es decir, permiten que una empresa de transporte utilice el tractor de otra empresa del mismo país (misma nacionalidad vehicular), siempre que ambas estén habilitadas al transporte internacional y compartan la misma póliza de seguro. Esta modalidad ofrece cierta flexibilidad operativa, pero está restringida a flotas de la misma bandera, lo que limita su aplicabilidad en operaciones transfronterizas de mayor complejidad. En el modelo actualmente permitido por los acuerdos vigentes en el CBC y el trazado definido, excluye el cambio de tracción entre tractores de distinta nacionalidad, incluso si los países involucrados tienen acuerdos de transporte internacional entre sí.

El único acuerdo bilateral que contempla una modalidad ampliada es el firmado entre Argentina y Brasil, que permite el intercambio de tracción con cruzamiento de bandera. En este caso, un semirremolque argentino puede ser remolcado por un tractor brasileño y viceversa, siempre que ambas empresas estén habilitadas y cumplan con los requisitos establecidos por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre. Esta disposición, vigente desde 2005, representa un avance en términos de integración logística, ya que elimina la restricción de nacionalidad vehicular y facilita una operación más eficiente y continua entre ambos países. Sin embargo, siendo que estos países no poseen frontera terrestre en el trazado del CBC, la utilización de esta modalidad es mínima. De esta forma

en el Corredor la restricción de nacionalidad limita el potencial del cambio de tracción en la facilitación de las operaciones.

Propuesta de acción: Estudio técnico y legal de viabilidad

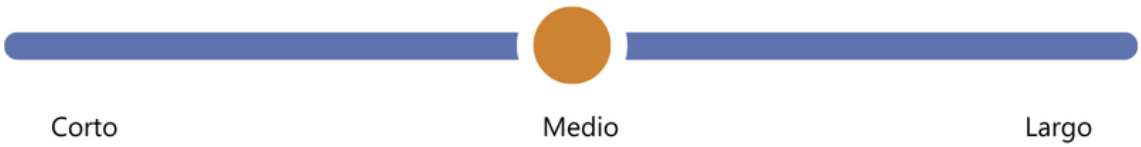
El régimen vigente de intercambio de tracción dentro del Corredor Bioceánico se basa en acuerdos bilaterales desiguales que impide establecer un sistema de operación continua e interoperable a lo largo del corredor, generando rupturas logísticas cuando la circulación requiere relevos de tracción entre países sin acuerdos ampliados.

Frente a esta situación, se propuso realizar un estudio técnico y legal de viabilidad que identifique las condiciones legales, técnicas y logísticas necesarias para extender la modalidad de intercambio de tracción con cruzamiento de bandera a todos los pares de los países del corredor. Este estudio deberá incluir:

- Un análisis comparativo de los marcos regulatorios nacionales y del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT);
- La evaluación de requisitos mínimos para la habilitación de empresas y coberturas de seguros; y
- La revisión de experiencias prácticas en el acuerdo Argentina–Brasil como modelo de referencia.

Este estudio constituirá la base técnica y jurídica para analizar la posibilidad de implementar una Bandera Blanca, que permita la operación de vehículos bajo condiciones armonizadas y con neutralidad de país de matrícula dentro del Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

12. Falta de interoperabilidad entre las aplicaciones y desfase tecnológico entre los países del Corredor Bioceánico de Capricornio para la verificación electrónica de licencias de conducir

Clasificación: Procedimiento/Normativa/Sistema

Oportunidad de mejora: La modernización de los procesos de emisión de documentos oficiales como los documentos de identidad o licencias de conducir, lleva aparejada una nueva modalidad de control de estos. La posibilidad de portar estos documentos en aplicaciones oficiales y que estos tengan validez, implica que toda autoridad que deba controlarlos, pueda realizarlo de manera fehaciente. En este sentido, los países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) enfrentan un desafío clave en la verificación de licencias de conducir de los transportistas internacionales debido a la falta de interoperabilidad entre las aplicaciones de los países involucrados y el desfase tecnológico existente entre ellos. Mientras que Brasil y Argentina han implementado soluciones digitales avanzadas para el control de licencias de conducir, Chile y Paraguay aún no han alcanzado este nivel de desarrollo tecnológico, lo que crea disparidades en el control de las credenciales de los conductores internacionales en la ruta.

- En Argentina, Validar es una nueva aplicación que permite fiscalizar de forma fehaciente, rápida y segura las credenciales digitales, utilizando la cámara del celular para verificar la documentación de Mi Argentina y otros documentos o credenciales adheridos. Esta herramienta logra una gestión eficiente del control de la documentación, facilitando la validación sin necesidad de procesos físicos.
- Por su parte, en Brasil, Vio permite verificar la autenticidad de un documento emitido con el codificador VIO, proporcionando una verificación confiable y eficiente de las licencias de conducir. Una de las características que resalta su eficiencia es que no depende de conexión a internet, ya que puede acceder a la base de datos de manera independiente de la red, lo que facilita su uso en ubicaciones remotas o en zonas con dificultades de conectividad.

Estas aplicaciones permiten apenas controlar documentos emitidos dentro del territorio nacional, no siendo válidas para el control de documentos extranjeros en el mismo formato digital. De esta forma, para todos los países que conforman el Corredor, independientemente de su nivel de desarrollo interno, deben remitirse a documentos físicos para el control de transportistas internacionales. Además, es importante resaltar que no existe un sistema de intercambio de datos entre los países, lo que impide la validación en tiempo real y la cooperación entre las autoridades de control, tales como la Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay, Dirección General de Movilización

Nacional (DGMN), Ministerio de Justicia y Seguridad Pública, Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Subsecretaría de Transportes (SST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT) y Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN).

Este escenario refleja la falta de implementación de sistemas tecnológicos interoperables y la necesidad de integración entre los países del Corredor, así como la ausencia de acuerdos que establezcan estándares comunes entre los países del CBC, con el fin de garantizar la seguridad y la validez de los datos, y asegurar la fluidez del comercio y la seguridad del transporte terrestre internacional en la región.

Propuesta de acción: Interoperabilidad de plataformas digitales para la verificación de licencias de conducir en el Corredor Bioceánico de Capricornio

Dado el desafío de la falta de interoperabilidad entre las plataformas tecnológicas y el desfase tecnológico entre los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) para la verificación de licencias de conducir de los transportistas internacionales, durante la reunión público-privada se propuso una solución centrada en la adaptación de las plataformas de verificación ya existentes, Vio (Brasil) y Validar (Argentina) para el control de licencias internacionales, así como el desarrollo de plataformas equivalentes en Chile y Paraguay.

La propuesta busca permitir la integración de los sistemas nacionales de verificación de licencias de conducir en una red interoperable, donde las autoridades de control de cada país puedan acceder electrónicamente y en tiempo real a los datos de los conductores, sin depender de documentos físicos. Este enfoque tiene como objetivo mejorar la eficiencia en el control fronterizo y en las rutas, eliminando las barreras tecnológicas y facilitando la verificación de credenciales de manera rápida y segura. Para alcanzar este objetivo será necesario:

- **Intercambio de datos entre plataformas existentes:** Se debe desarrollar un mecanismo que permita la interconexión y el intercambio de datos entre las plataformas Vio en Brasil y Validar en Argentina, para que las autoridades de ambos países puedan acceder a las licencias digitales de los conductores de manera fluida y confiable. Este intercambio debe ser regulado por acuerdos de reconocimiento mutuo, asegurando que ambos sistemas sean interoperables y seguros.
- **Desarrollo de plataformas en Chile y Paraguay:** Ante la falta de soluciones digitales avanzadas en Chile y Paraguay, se propone el desarrollo de plataformas

similares a Vio y Validar en ambos países. Estas plataformas deben cumplir con estándares técnicos y normativos comunes que faciliten el intercambio de datos en tiempo real y la validación de licencias digitales de los transportistas internacionales.

- **Definición de estándares técnicos y normativos:** Es necesario establecer acuerdos bilaterales que definan los estándares técnicos para garantizar la validez y seguridad de los datos, así como la protección de la información personal durante su consulta digital. Estos estándares deben ser acordados entre las autoridades de tránsito y de aduana de los cuatro países del CBC, permitiendo la interoperabilidad efectiva entre los sistemas nacionales.
- **Cooperación institucional:** Para asegurar la implementación exitosa de este sistema de verificación digital, se debe fomentar la cooperación institucional entre las autoridades nacionales de transporte. Asimismo, es crucial establecer normativas comunes que faciliten el intercambio de información y la adopción de estas plataformas a nivel regional.

La implementación de esta solución permitiría reducir significativamente la dependencia de los documentos físicos, minimizar el riesgo de falsificación y extravío de documentos, y agilizar los controles en frontera y en las rutas. Además, contribuiría a la integración digital de los países del CBC, promoviendo la facilitación del comercio y el transporte terrestre internacional de manera más eficiente y segura.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN), Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y Subsecretaría de Transportes de Argentina (SST)

13. Entendimiento divergente respecto a la declaración de contenedores vacíos en el MIC/DTA

Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Existe una divergencia de entendimiento entre Chile y los demás países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en lo que respecta al tratamiento de los contenedores en tránsito internacional. El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) define al contenedor como una unidad que pertenece al medio de transporte y esta es la interpretación que tiene Argentina, Brasil y Paraguay donde en el caso de un camión en lastre que tiene un contenedor en el MIC/DTA se debe informar como vacío, a diferencia de Chile que ha exigido históricamente declarar camión cargado a los mismos.

Base normativa que lleva a este tratamiento diferenciado por parte de Chile se sustenta en las siguientes resoluciones:

1. Resolución Exenta N.º 4620/2008: Esta resolución modifica el Compendio de Normas Aduaneras, estableciendo instrucciones específicas para la importación de contenedores vacíos que ingresan al país bajo un Título de Admisión Temporal de Contenedores (TATC) o que se encuentran en una zona primaria aduanera. Se detallan los procedimientos para la tramitación de la Declaración de Ingreso (DIN) y se indica que cada DIN puede amparar más de un contenedor, debiendo declararse en ítems separados.
2. Resolución Exenta N.º 3964/2007: Esta resolución establece procedimientos de fiscalización para contenedores que ingresan o salen del país, mediante el acceso a sistemas de autocontrol computacional mantenidos por los Operadores de Contenedores. Según la Resolución Exenta N.º 3964 del Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), los operadores de contenedores debían implementar un sistema informático de trazabilidad conectado en línea con los terminales portuarios y almacenistas extraportuarios.
3. Resolución Exenta N.º 732/2024: Modifica el "Recuadro origen, transporte y almacenaje" del Anexo 1 del Apéndice VIII del Capítulo III del Compendio de Normas Aduaneras, relacionado con la importación de contenedores vacíos. Esta resolución actualiza las instrucciones para la importación de contenedores vacíos que se encuentran en el país al amparo de un TATC o depositados en una zona primaria aduanera.

Esta interpretación divergente de Chile genera problemas en el MIC/DTA como documento que debe amparar la operación de inicio a fin, ya que es necesario que se

realicen alteraciones en el mismo al momento del cruce a Chile para atender los requisitos. Esta diferencia provoca obstáculos en frontera, demoras y requerimientos documentales que afectan la fluidez del transporte internacional.

Propuesta de acción: Revisión normativa para armonización de entendimiento respecto a contenedores

En el marco de la reunión con presencia de representantes de las aduanas del Corredor y honrando compromisos ya asumidos de forma bilateral entre Argentina y Chile, se propuso la revisión normativa de las Resoluciones Exentas N.º 4620, N.º 3964 y del Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA) en el contexto del tránsito internacional, con el fin de excluir de su alcance a los contenedores que circulen amparados por un régimen de tránsito aduanero internacional. Esta revisión se orienta a garantizar un tratamiento aduanero convergente entre los países del corredor.

En este sentido se propone la clarificación normativa por parte del SNA, mediante instrucción o complemento normativo, que delimite el campo de aplicación de la Resolución N.º 3964/2007 exclusivamente a operaciones de circulación interna de contenedores vacíos. Debe constar un reconocimiento expreso de que los contenedores e isotanques vacíos en camiones no están sujetos a declaración como carga en el MIC/DTA.

La implementación de esta acción permitirá eliminar un obstáculo normativo específico con implicaciones operacionales que afecta la fluidez del tránsito internacional, garantizando que los contenedores e isotanques sean tratados con criterios homogéneos en los países del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)

14. Procedimiento de incorporación de nuevas unidades no armonizado

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: Existen divergencias normativas entre los países en relación con los plazos y requisitos de habilitación de vehículos de transporte internacional, especialmente al momento de incorporar nuevas unidades a las flotas de empresas habilitadas. Cada país establece criterios y plazos distintos para permitir la circulación temporal de camiones extranjeros mientras se completa su registro formal ante las autoridades nacionales. Por ejemplo, Argentina otorga a camiones brasileños y paraguayos un plazo de hasta 60 días para operar en su territorio con la habilitación de su país de origen, mientras que el acuerdo bilateral entre Chile y Argentina extiende este plazo hasta 90 días. En contraposición, Brasil aplica un criterio más restrictivo, permitiendo la circulación únicamente de vehículos que ya se encuentren registrados en su sistema de transporte internacional. Paraguay también contempla un plazo de 60 días, reconociendo temporalmente los permisos emitidos por las autoridades competentes del país de origen.

Las diferencias entre los plazos establecidos por los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) para la habilitación temporal de unidades nuevas añaden un nivel adicional de complejidad para el sector privado, particularmente en lo que respecta al registro y gestión operativa de estas unidades en los sistemas nacionales. Tomando como ejemplo el caso de Paraguay, aunque legalmente es posible transitar con carga durante el plazo de 60 días reconocido por la autoridad nacional (Dirección Nacional de Transporte–DINATRAN), en la práctica surgen obstáculos administrativos significativos vinculados a la falta de sincronización entre los procedimientos de habilitación y los sistemas de registro.

En muchas ocasiones, los vehículos que operan dentro del plazo permitido no figuran aún en el sistema informático de DINATRAN, lo que impide realizar gestiones esenciales como la apertura de nuevos registros o la vinculación del vehículo a una operación específica, incluso tratándose de unidades legalmente habilitadas de forma temporal. Esta situación se ve agravada por la falta de interoperabilidad y cruce oportuno de información entre las entidades responsables, lo que no acompaña el ritmo dinámico de las operaciones logísticas del sector privado.

Propuesta de acción: Integración regional de sistemas de registro para unidades de transporte habilitadas

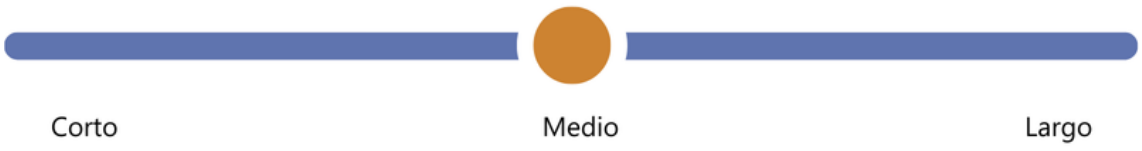
Respecto al registro de nuevas unidades, fue acordado que los organismos nacionales competentes en transporte internacional trabajen en conjunto para el diseño e implementación de una plataforma de interoperabilidad regional o la interconexión de sus sistemas nacionales existentes. Esto puede realizarse a través de un módulo de consulta compartido, habilitado mediante acuerdos de cooperación técnica, interoperable con los sistemas informáticos actuales (por ejemplo, a través de servicios web/API con protocolos seguros y estandarizados).

La coordinación política y técnica debe estar liderada por los ministerios o secretarías nacionales competentes, en articulación con los organismos de frontera y aduanas, y con soporte técnico de los equipos informáticos institucionales. La implementación puede seguir una fase piloto bilateral entre países con acuerdos vigentes, con posterior extensión al conjunto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Esta acción busca garantizar que exista una interoperabilidad entre los sistemas nacionales de transporte, de modo que los datos de vehículos habilitados en un país puedan ser automáticamente reconocidos por los sistemas de control y registro de los otros países del CBC. Para ello es fundamental que exista un acceso compartido a las bases de datos entre organismos homólogos, así como con autoridades aduaneras y entidades responsables del control en frontera. De esta forma, será posible la actualización y cruce de información en tiempo real, permitiendo verificar habilitaciones temporales sin necesidad de duplicar trámites o registros locales.

Para que esta propuesta sea implementada, deberá ser diseñado un protocolo técnico común para el intercambio de datos mínimos requeridos: identificación del vehículo, empresa habilitada, vigencia de la autorización, régimen aplicable y fecha de ingreso. Esta acción no solo permitirá superar los cuellos de botella administrativos actuales, sino que también facilitará la fiscalización coordinada en frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

15. Impacto de la normativa brasileña de descanso obligatorio de conductores sobre los plazos de tránsito aduanero en el Corredor Bioceánico

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La Ley N.º 13.103/2015 de Brasil, en su artículo 235-C, establece que los conductores de transporte terrestre internacional deben cumplir una jornada máxima de conducción de 8 horas diarias, con la posibilidad de extenderse a 10 horas mediante acuerdos o convenios colectivos, pero respetando un descanso obligatorio de 11 horas cada 24 horas. Su finalidad es garantizar la salud de los conductores, promover condiciones laborales más dignas y, principalmente, reforzar la seguridad vial, dado que la fatiga es una de las principales causas de accidentes en el transporte terrestre.

Sin embargo, durante las reuniones público-privadas realizadas en el marco del proyecto, operadores logísticos y autoridades identificaron un efecto colateral importante de esta norma: su cumplimiento estricto puede dificultar el respeto a los plazos aduaneros establecidos para el tránsito internacional. Por ejemplo, un conductor que debe realizar una parada obligatoria de 11 horas para descansar, conforme a la ley brasileña, puede acabar excediendo el plazo previsto para llegar a su destino en otro país del corredor, como Argentina, Paraguay o Chile. Esto puede generar sanciones administrativas, interrupciones operativas y costos adicionales para el transportista o importador/exportador.

El problema se agrava porque la legislación aduanera define los plazos de tránsito con base en la distancia recorrida, usualmente entre 400 y 600 km por día. Sin embargo, este cálculo no siempre considera el momento exacto en que comienza el tránsito ni contempla interrupciones obligatorias por descanso, o eventuales demoras en frontera. Aunque el tránsito sea internacional, el conductor sigue sujeto a la legislación brasileña sobre jornada laboral y descanso de tránsito, lo que no siempre es compatible con los plazos definidos por las autoridades aduaneras de los países vecinos para la finalización del tránsito. Así, el cumplimiento de la norma nacional interfiere directamente en la viabilidad y la seguridad jurídica de las operaciones de tránsito internacional, creando un punto de tensión regulatoria en el flujo del Corredor Bioceánico.

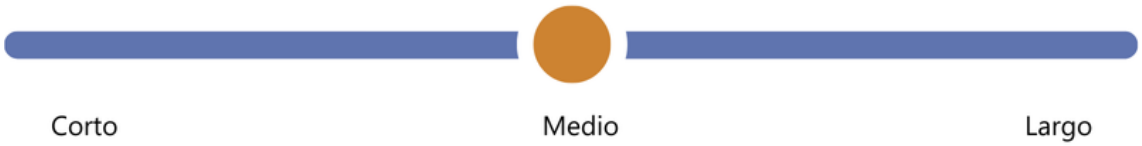
Propuesta de acción: Articulación multilateral para evaluar el impacto del régimen de descanso de conductores en los plazos de tránsito

Ante el desafío identificado sobre el impacto de la normativa brasileña de descanso obligatorio de conductores sobre los plazos de tránsito aduanero en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), los participantes de la reunión público-privada propusieron la creación de una mesa de diálogo multilateral con participación de los órganos de control fronterizo, autoridades aduaneras y de transporte terrestre, tanto a nivel nacional como regional. Esta mesa tendrá como finalidad analizar conjuntamente las normativas laborales de cada país, identificar las incompatibilidades existentes y evaluar mecanismos de flexibilización o adecuación de los tiempos de tránsito aduanero para operaciones de transporte internacional que atraviesan el corredor.

Además, será importante promover la difusión de la normativa entre las autoridades de control de tránsito y aduanas de todos los países que integran el CBC. El objetivo de esta difusión es sensibilizar a las autoridades extranjeras sobre las obligaciones laborales de los conductores brasileños y sus eventuales impactos sobre los plazos de tránsito.

Este diálogo multilateral permitirá anticipar conflictos normativos, armonizar procedimientos de control y, si necesario, ajustar regulaciones o emitir directrices específicas que consideren los períodos obligatorios de descanso. La iniciativa contribuirá a reducir sanciones, retrasos y costos logísticos derivados del incumplimiento involuntario de los plazos de tránsito.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy, Salta, Boquerón, Alto Paraguay, Presidente Hayes y Mato Grosso do Sul
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes

Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

16. Control migratorio manual, basado en papel, unilateral y descoordinado para transportistas de carga

Clasificación: Normativa/Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: El transporte internacional de carga terrestre involucra el cruce regular de fronteras por parte de conductores profesionales que prestan servicios en distintos tramos del recorrido, lo que exige la aplicación de controles migratorios específicos. Estos controles no solo verifican la identidad y la legalidad de la permanencia de los transportistas, sino que también aseguran el cumplimiento de los regímenes excepcionales vinculados al tránsito internacional. Según la normativa vigente en los países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el control migratorio de transportistas de carga terrestre está regulado por instrumentos nacionales que habilitan su ingreso en condición transitoria y en el marco de operaciones logísticas internacionales. Los organismos responsables del control migratorio de transportistas son:

- **Argentina:** Dirección Nacional de Migraciones (DNM) bajo la órbita del Ministerio del Interior;
- **Brasil:** Polícia Federal (PF);
- **Paraguay:** Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM) dependiente del Ministerio del Interior, y
- **Chile:** Policía de Investigaciones (PDI) en los pasos de frontera.

En la práctica, el control migratorio de transportistas de carga en los pasos fronterizos del CBC se caracteriza por su ejecución manual, presencial y basada en documentación física, sin el apoyo de plataformas digitales que permitan la validación previa de información, el seguimiento de flujos en tránsito o la verificación anticipada de antecedentes de los conductores. Esta situación se traduce en procesos operativos fragmentados y lentos, donde cada autoridad nacional realiza controles de forma aislada, sin interoperabilidad técnica ni coordinación funcional entre los países del Corredor.

La ausencia de un sistema regional de control migratorio integrado impide el intercambio en tiempo real de datos relevantes, como la trazabilidad de los recorridos o el historial migratorio de los transportistas. Como resultado, los vehículos deben detenerse en cada frontera para cumplir con trámites redundantes, lo que genera formación de filas, tiempos de espera prolongados y duplicación de procedimientos.

Dentro de este escenario ya complejo, el caso de Argentina representa una excepción negativa en cuanto a estandarización regional, al imponer un procedimiento diferenciado que implica el cobro manual de tasas migratorias a los transportistas de carga, sin posibilidad de pago electrónico ni validación previa (Decreto N.º 231/2009, Dirección Nacional de Migraciones de Argentina). Este requisito introduce un costo directo que no solo contrasta con la política migratoria del resto de los países del CBC, donde estos controles no generan cargos equivalentes, sino que además ha experimentado un aumento abrupto el año 2024 del 900%. Esta práctica no solo incrementa la carga administrativa y el tiempo de procesamiento, sino que también refuerza la desigualdad de condiciones operativas en el tránsito internacional.

Por otra parte, se identificó que no todos los países del Corredor disponen de tecnología de lectura mecánica o digital de licencias o habilitaciones de conducir de transportistas compatibles. En particular, se destacó que Brasil aún no cuenta con infraestructura migratoria habilitada para la lectura automatizada de documentos, lo que limita la posibilidad de aplicar procedimientos electrónicos integrados y de validar en tiempo real los datos del transportista.

Estas situaciones afectan de forma directa la eficiencia, seguridad y trazabilidad de las operaciones logísticas en el CBC. Las demoras generadas por los controles presenciales, la duplicación de esfuerzos administrativos y la falta de integración tecnológica incrementan los tiempos de espera y los costos operativos para los transportistas. Al mismo tiempo, la ausencia de verificación automatizada de antecedentes y seguimiento georreferenciado debilita los mecanismos de seguridad en frontera, exponiendo al corredor a mayores riesgos de actividades ilícitas como contrabando o tráfico de personas. Finalmente, la falta de una política migratoria común para el transporte de carga compromete el futuro funcionamiento de las nuevas Áreas de Control Integrado proyectadas en pasos fronterizos clave, como Carmelo Peralta–Porto Murtinho o Pozo Hondo–Misión La Paz, que podrían replicar las ineficiencias actuales si no se desarrollan mecanismos regionales de articulación normativa y digitalización coordinada del control migratorio.

Propuesta de acción: Homologación de criterios operativos y acuerdo sobre tecnologías compatibles en el Foro Especializado Migratorio

En el corto plazo, se propuso de forma conjunta entre los representantes de los organismos responsables por los controles migratorios utilizar el Foro Especializado Migratorio (FEM) del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) como espacio técnico-político para promover la estandarización normativa y procedimental de los controles migratorios, incorporando tecnologías que garanticen los niveles de seguridad

requeridos. Se propuso incluir en la agenda del FEM el análisis de mecanismos que reconozcan el carácter transitorio y profesional del tránsito internacional de conductores, junto con la homologación de criterios operativos y la integración de tecnologías compatibles entre países.

Dado que Chile participa como Estado Asociado, se destacó la importancia de su integración activa en estas discusiones técnicas para avanzar hacia un marco operativo común en el Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- Migraciones: Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

Propuesta de acción: Creación de espacio propio para tratar el control migratoria de transportistas de carga en el CBC

A mediano plazo, se propone la creación de un espacio propio de coordinación intergubernamental para abordar de forma específica y continua las cuestiones migratorias vinculadas al transporte de carga en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Esta instancia debe formar parte de la gobernanza formal del Corredor y asumir un carácter técnico-político, con representación de los organismos migratorios de todos los países involucrados, garantizando condiciones de igualdad y corresponsabilidad en la toma de decisiones. El objetivo central de este foro sería tratar las particularidades del control migratorio de transportistas en el CBC, avanzando de manera concertada en acuerdos, políticas, compromisos y proyectos regionales que promuevan la armonización normativa, la interoperabilidad tecnológica y la seguridad operativa del corredor.

Este foro debe funcionar como una plataforma estable para el diálogo regional, permitiendo una agenda propia que aborde los desafíos migratorios desde la lógica del Corredor, y no como una extensión de agendas nacionales o espacios multilaterales más amplios con prioridades dispersas. Para su operatividad, deberá contar con reuniones periódicas, mecanismos de seguimiento de acuerdos, vinculación con otras instancias de

la gobernanza del CBC y canales de articulación con el sector privado. Su creación permitirá descomprimir los actuales desajustes institucionales, facilitando la adopción de criterios comunes respecto al tratamiento migratorio de los transportistas, el desarrollo de plataformas tecnológicas interoperables, la integración de procesos de prechequeo electrónico y la eliminación de barreras procedimentales unilaterales, como el cobro de tasas sin base regional.

Este enfoque permitirá avanzar hacia un sistema migratorio funcional, adaptado a las dinámicas logísticas del Corredor, reduciendo tiempos de procesamiento, fortaleciendo la trazabilidad de los flujos y mejorando la seguridad fronteriza, al tiempo que se consolida una gobernanza migratoria coherente con los principios de facilitación del comercio regional.

Plazo:



Involucrados:

- Migraciones: Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

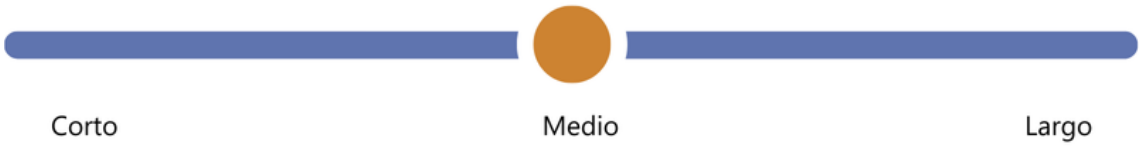
Propuesta de acción: Implementación bilateral de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS) entre Argentina y Chile

Como medida inicial de carácter bilateral, se propuso avanzar entre Argentina y Chile en la adopción de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS) para transportistas de carga internacional, con el objetivo de modernizar la gestión fronteriza y generar un modelo replicable en otras fronteras del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

El procedimiento se basa en el principio de reconocimiento funcional del control realizado por el país de ingreso, lo que implica que el control migratorio se efectúe de forma única por la autoridad del primer país que recibe al conductor, evitando la duplicación del trámite al momento de salida. Esta modalidad representa un paso hacia esquemas de confianza mutua y control coordinado, alineados con los principios de gestión integrada de fronteras.

La implementación del PCMS será puesta a prueba a través de un piloto en los pasos fronterizos de Jama y Sico, ya que son los únicos que actualmente se encuentran habilitados para el tránsito de carga en el trazado del Corredor. La experiencia piloto permitirá evaluar condiciones técnicas, requerimientos normativos y capacidades institucionales necesarias para la aplicación plena del procedimiento, así como sus efectos sobre los tiempos de tramitación, seguridad documental y trazabilidad del flujo de transportistas. Esta acción se inscribe como una etapa intermedia en la transición hacia modelos digitales e interoperables de control migratorio, facilitando la recolección de evidencia para futuras decisiones de política regional en el marco del CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

Propuesta de acción: Diseño e implementación de Ventanillas Únicas para Transportistas de Carga en pasos fronterizos del Corredor

Como resultado del trabajo conjunto entre las autoridades migratorias y el sector privado, en particular asociaciones de transportistas y entidades representativas del sector logístico, se acordó impulsar de forma complementaria y bilateral entre los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) el desarrollo de Ventanillas Únicas para Transportistas de Carga en pasos fronterizos ubicados a lo largo del trazado vial del Corredor. Estas ventanillas tendrán como objetivo centralizar el control exclusivo, simplificando el proceso migratorio y reduciendo la duplicación de trámites en frontera. Su implementación permitirá facilitar la articulación operativa entre los organismos de control migratorio de los países involucrados, sirviendo además como infraestructura habilitante para futuros esquemas de control coordinado, como las Áreas de Control Integrado (ACI) o los procedimientos de reconocimiento mutuo de controles migratorios.

En el marco de la construcción de nuevas ACIs, como las proyectadas en Porto Murtinho–Carmelo Peralta y Pozo Hondo–Misión La Paz, se propuso que los proyectos de infraestructura deben contemplar desde su fase de diseño la integración de tecnologías

existentes, tales como sistemas de reconocimiento facial, así como la adecuación estructural que permita realizar el control migratorio sin necesidad de que los transportistas desciendan de sus vehículos. En este sentido, se tomó como referencia la experiencia piloto que actualmente implementa Argentina en el paso fronterizo de La Quiaca, donde se está probando el uso de biometría facial para el control migratorio automatizado.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

Propuesta de acción: Interoperabilidad tecnológica en sistemas de lectura documental para el control migratorio electrónico

La discusión de los desafíos actuales llevó a plantear la necesidad de avanzar hacia la interoperabilidad tecnológica de los sistemas de control migratorio en los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), con énfasis en la capacidad de lectura automatizada de documentos de identidad y el acceso en línea a bases de datos oficiales. Esta acción responde a la demanda de contar con controles más ágiles, seguros y basados en el reconocimiento documental electrónico, especialmente para el tránsito regular de transportistas de carga.

En este contexto, se acordó trabajar regionalmente para que los sistemas migratorios de los países del CBC incorporen lectores capaces de decodificar los códigos QR u otros formatos estandarizados incluidos en los documentos de identidad nacionales, asegurando el acceso en línea a las bases de datos correspondientes y posibilitando así una verificación electrónica y no presencial de la identidad del conductor. La adopción de estas tecnologías de lectura documental electrónica constituye un requisito técnico

fundamental para controles migratorios simplificados e integrados fortaleciendo la trazabilidad, la interoperabilidad y la seguridad del corredor logístico.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

Propuesta de acción: Utilización de sistemas digitales con georreferenciación basada en GPS de camiones como herramienta complementaria de control

Como forma de utilizar la tecnología ya existente para reforzar la seguridad del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como un todo, se propuso explorar el desarrollo y/o adaptación de sistemas digitales para incorporar la georreferenciación de camiones a partir del Global Positioning System (GPS) ya instalado en los vehículos de transporte internacional de carga, con el objetivo de ampliar la información disponible para los organismos migratorios y mejorar la trazabilidad de los conductores durante su tránsito por el Corredor.

El uso de esta tecnología permitiría monitorear en tiempo real el recorrido de los camiones, asociando su ubicación con los registros migratorios de los conductores, y facilitando así la verificación del cumplimiento de los regímenes migratorios transitorios. La integración de datos de ubicación actuaría como herramienta de validación adicional al control en frontera, aportando elementos clave para detectar desvíos de ruta, permanencias irregulares o detenciones no autorizadas, sin necesidad de controles físicos adicionales.

Esta información, que debe ser utilizada de forma conjunta entre las autoridades de los diferentes organismos de control que se encuentran en las fronteras, también puede ser aprovechada por las autoridades para planificar operativos, anticipar puntos de congestión o aplicar esquemas de control diferenciado por perfil de riesgo, todo dentro

de un marco de gobernanza regional que garantice la protección de datos y la interoperabilidad técnica.

La medida parte de la infraestructura tecnológica ya disponible en una parte significativa de la flota de transporte internacional, lo que permitiría una implementación gradual y a bajo costo. Dado que las infraestructuras previstas en el CBC se encuentran en construcción y que solo el paso fronterizo entre Argentina y Chile se encuentra habilitado para operaciones logísticas, se considera que esta acción debe ser desarrollada inicialmente como piloto en ese tramo, generando aprendizajes que puedan escalarse progresivamente a medida que se habiliten nuevas fronteras operativas en el trazado del Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

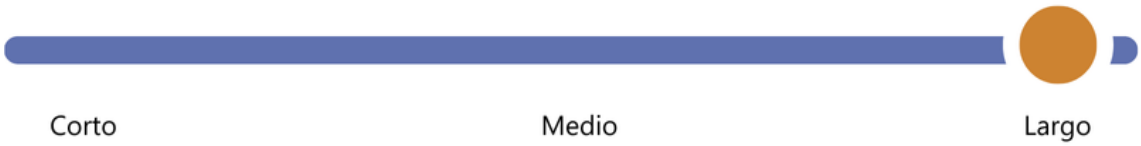
Propuesta de acción: Implementación de un sistema de pre-registro migratorio con generación de código QR para transportistas de carga

Durante la reunión, los presentes propusieron avanzar en el diseño e implementación de un sistema de pre-registro migratorio digital, que permita a los transportistas de carga generar un código QR único vinculado a su identidad y condiciones de tránsito, con el objetivo de agilizar los controles migratorios en los pasos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Este pre-registro facilitaría que los conductores ingresen previamente en una plataforma electrónica información clave como: datos personales, documento de identidad, empresa de transporte, punto de ingreso, destino y duración estimada del recorrido. A partir de estos datos, el sistema generaría un código QR verificable por las autoridades migratorias mediante lectores compatibles, lo que reduciría significativamente los tiempos de control y eliminaría la dependencia de procedimientos manuales. La propuesta busca avanzar hacia la digitalización y trazabilidad del control migratorio, integrando esta herramienta

con otras acciones complementarias como las Ventanillas Únicas para Transportistas, sistemas de georreferenciación o modelos de control integrado. Asimismo, se plantea que este sistema pueda ser piloteado inicialmente en el único tramo operativo actual del corredor, entre Argentina y Chile, y luego escalar gradualmente conforme se habiliten nuevas fronteras.

Plazo:



Involucrados:

- Migraciones: Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)

17. Falta de reconocimiento de firmas digitales

Clasificación: Sistema/Normativa

Oportunidad de mejora: Una firma digital es una herramienta criptográfica que permite asegurar la autenticidad, la integridad y el no repudio de un documento electrónico. Para que tenga validez legal, esta firma debe estar vinculada a un Certificado Digital, el cual es emitido por una Entidad certificadora reconocida dentro de una infraestructura nacional de firma digital.

Un certificador o Prestador de Servicios de Certificación (PSC) es una entidad, pública o privada, responsable de emitir, administrar y validar Certificados Digitales, vinculando de forma segura la identidad de una persona física o jurídica con una clave criptográfica.

En un entorno nacional, el funcionamiento de estos Certificados permite realizar trámites legales, administrativos o contractuales íntegramente en formato digital. Sin embargo, cuando se trata de documentos transfronterizos, como aquellos utilizados en el transporte internacional terrestre dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), por ejemplo, facturas electrónicas, Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT), Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), seguros, habilitaciones, Certificados, entre otros, es indispensable que las autoridades del país receptor reconozcan como válidos los Certificados emitidos por otro país. Este

reconocimiento puede producirse mediante acuerdos bilaterales, decisiones regionales, o sistemas interoperables de listas de confianza mutua, todas alternativas que se encuentran en práctica en el CBC.

En 2019, los Estados Parte del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) aprobaron la Decisión CMC N.º 11/2019, que establece un Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Certificados de Firma Digital. Esta norma crea las bases legales para que los documentos firmados digitalmente en un país del bloque puedan ser reconocidos y aceptados automáticamente en los demás.

Formalmente, el acuerdo está en vigor desde agosto de 2021 y contempla la validación cruzada de los Certificados emitidos por Prestadores de Servicios de Certificación acreditados en cada país; y la integración progresiva de los sistemas nacionales a una infraestructura técnica regional interoperable. Sin embargo, en la práctica, este reconocimiento aún no se encuentra plenamente operativo.

En el caso de Chile, que no es Estado Parte del MERCOSUR, no está incluido en el acuerdo regional de reconocimiento mutuo. Sin embargo, ha avanzado en convenios bilaterales. En 2023, firmó con Argentina un acuerdo de reconocimiento mutuo de firmas electrónicas avanzadas y digitales, lo que permite validar ciertos documentos firmados digitalmente entre ambos países. No obstante, no existen aún acuerdos equivalentes entre Chile y Brasil ni entre Chile y Paraguay, lo que genera asimetrías importantes en la interoperabilidad de documentos firmados digitalmente a lo largo del Corredor.

A pesar de estos avances formales, muchos documentos siguen siendo requeridos en formato papel, incluso cuando han sido emitidos y firmados digitalmente por entidades certificadoras acreditadas en su país de origen. Esto se debe a que las normativas nacionales aún no acompañan plenamente los desarrollos tecnológicos, manteniendo requerimientos formales de soporte físico. Además, existe una deficiencia de mecanismos automatizados de validación de firmas extranjeras disponibles para las autoridades de frontera o control documental.

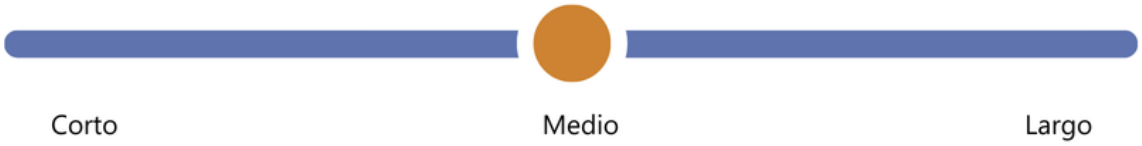
Como resultado, los operadores logísticos deben imprimir documentos firmados digitalmente, generar copias en papel, o incluso obtener firmas manuscritas adicionales para evitar demoras o rechazos en frontera. Esta situación anula los beneficios de la digitalización, incrementa costos operativos innecesarios, y contradice los principios de facilitación del comercio.

Propuesta de acción: Reconocimiento mutuo de documentos oficiales emitidos por los países

Como paso inicial hacia una interoperabilidad efectiva en materia de firma digital en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se propuso avanzar en el reconocimiento mutuo de todos los documentos oficiales firmados digitalmente por autoridades de los países participantes. Esto se refiere específicamente a aquellos documentos cuya firma digital ha sido generada dentro de plataformas gubernamentales certificadas, utilizando infraestructuras nacionales reconocidas. La propuesta parte del principio de equivalencia funcional: si un documento es considerado válido en su país de emisión por haber sido firmado mediante una plataforma oficial y conforme a la legislación nacional vigente, entonces debe tener igual validez jurídica y administrativa en los países receptores del Corredor. Este reconocimiento se puede viabilizar mediante declaraciones unilaterales recíprocas, acuerdos técnicos entre autoridades competentes o mediante la ampliación de instrumentos existentes para incluir explícitamente este tipo de documentos.

Las firmas digitales emitidas por sistemas gubernamentales ya cumplen con altos estándares de autenticación y están asociadas a Certificados Digitales validados por las infraestructuras nacionales. Estas condiciones garantizan la trazabilidad de la identidad del firmante, la integridad del documento, y la imposibilidad de repudio, lo que las hace plenamente aptas para su uso en operaciones transfronterizas. Al centrar este primer paso en documentos oficiales y sistemas institucionales, se reduce la complejidad técnica y jurídica del reconocimiento, al tiempo que se genera una base sólida para avanzar posteriormente hacia el reconocimiento de firmas emitidas en el sector privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Reconocimiento mutuo de documentos firmados digitalmente mediante Certificados de Prestadores de Servicios de Certificación

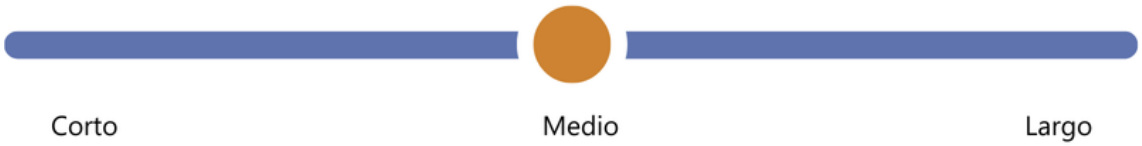
Se propuso avanzar hacia un esquema más amplio de reconocimiento mutuo que abarque documentos firmados digitalmente por personas físicas o jurídicas utilizando Certificados emitidos por Prestadores de Servicios de Certificación (PSC) acreditados en cada país del Corredor.

Para que estos documentos puedan ser aceptados en operaciones transfronterizas, es necesario que los países del Corredor avancen en la implementación efectiva de mecanismos que aseguren la validez recíproca de los Certificados emitidos por PSC extranjeros. Esto implica tanto el reconocimiento legal de la firma digital basada en dichos Certificados, como la disponibilidad de medios técnicos que permitan su verificación automatizada por parte de las autoridades receptoras. Para ello es necesario que los cuatro países realicen los acuerdos necesarios que permitan ese esquema de validación cruzada.

El desarrollo progresivo de estas capacidades debe incluir la adopción de infraestructuras interoperables, como lo son las listas de confianza comunes o sistemas de consulta remota de Certificados que permitan a los sistemas nacionales validar, de forma segura y en tiempo real, firmas digitales generadas con Certificados emitidos en otro país. Este avance no solo requiere acuerdos jurídicos, sino también cooperación técnica e institucional entre las entidades reguladoras y los propios PSC, con el fin de garantizar una trazabilidad fiable de los procesos de firma y verificación.

Con la incorporación de estos mecanismos, se habilitaría la circulación electrónica de una gama mucho más amplia de documentos utilizados en comercio internacional, incluyendo contratos, órdenes de compra, seguros, declaraciones juradas o constancias logísticas emitidas por actores privados. Esto permitiría una transición real hacia entornos de trabajo totalmente digitales, con menores costos operativos, mayor previsibilidad y una reducción sustancial de los obstáculos documentales que hoy persisten en los cruces fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

18. Horarios y feriados divergentes afectan la atención en frontera a operadores

Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La gestión fronteriza eficiente en corredores logísticos internacionales requiere no solo infraestructura adecuada y procedimientos armonizados, sino también una coordinación efectiva de los horarios de atención de todas las autoridades que intervienen en el control. En los pasos de frontera, y especialmente en las Áreas de Control Integrado (ACI), la operación depende de la presencia simultánea de organismos de distintas áreas (Aduanas, Migraciones, Sanidad, Transporte, Seguridad), tanto del país sede como del país contraparte. Por esta razón, la homogeneidad horaria entre instituciones nacionales y entre países es un requisito operativo indispensable para asegurar la fluidez del tránsito. Cuando los organismos no trabajan en la misma franja horaria, o cuando uno de los países interrumpe su atención por razones internas (como feriados), el cruce fronterizo se ve afectado o incluso paralizado, sin importar la demanda logística existente.

Este principio de coordinación encuentra respaldo normativo en instrumentos regionales clave. El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en su artículo 23, establece que los Estados parte deben coordinar los horarios de atención en frontera para facilitar la circulación del transporte internacional. Asimismo, la Resolución GMC N.º 77/1999 propone un estándar operativo mínimo para las ACI, conocido como "Horario MERCOSUR", que establece un horario uniforme de 07 a 19 horas, de lunes a viernes.

En el caso del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), compuesto por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, esta falta de armonización horaria representa un desafío estructural. A pesar de que las aduanas aplican rutinas compatibles con el horario MERCOSUR, otros organismos de frontera no lo hacen, generando desincronización operativa. Además, en fronteras como las de Argentina y Chile, si bien existen acuerdos bilaterales para aplicar el horario y calendario laboral del país sede (como ocurre en los pasos de Jama y Sico), esta práctica no se extiende a otras fronteras del corredor ni está institucionalizada como política general. Son numerosas las fronteras terrestres entre los países que componen el CBC donde el sector privado ha visto impactada su operación por bloqueos parciales o demoras debidas a la inactividad de uno de los lados durante feriados no compartidos o jornadas laborales reducidas.

A esta problemática se suma el impacto del desfase horario estacional, como ocurre en Paraguay y Chile, que acostumbra a modificar su huso horario en determinadas épocas del año. En la práctica, esto genera incompatibilidades operativas cuando no se adapta el

funcionamiento al horario del país vecino, provocando desconexión entre servicios que deberían actuar simultáneamente. La situación se vuelve aún más sensible en el contexto de nuevos pasos fronterizos proyectados para el CBC, como Carmelo Peralta–Porto Murtinho y Pozo Hondo–Misión La Paz, donde no hay aún planificación definida sobre criterios de coordinación horaria, lo que podría replicar los problemas ya observados en pasos existentes.

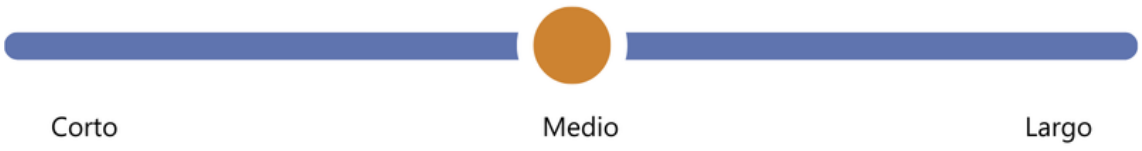
En resumen, la divergencia horaria entre organismos de control y entre países genera un efecto cascada que compromete la operación logística del corredor: se producen cuellos de botella, demoras innecesarias, costos operativos adicionales y pérdida de eficiencia.

Propuesta de acción: Coordinación horaria en las Áreas de Control Integrado del Corredor Bioceánico de Capricornio

Durante las reuniones del proyecto, la discusión sobre los efectos de la falta de armonización horaria y de feriados llevó a los participantes a acordar la necesidad de implementar un proyecto de coordinación horaria del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La propuesta es que todos los Áreas de Control Integrado (ACI) incluidos en su trazado oficial institucionalicen el uso del horario y calendario laboral del país sede como criterio operativo. Esta modalidad ya se aplica en pasos como Jama y Sico (entre Argentina y Chile), donde acuerdos bilaterales definen que el régimen laboral del país anfitrión del complejo fronterizo sea adoptado por ambos lados, garantizando la presencia simultánea de los organismos de control.

La adopción de este modelo en todos los pasos del corredor permitiría alinear los tiempos de atención entre instituciones nacionales y sus contrapartes extranjeras, evitando interrupciones por feriados no compartidos, cambios de huso horario o jornadas reducidas. Al convertirse en una política regional sistematizada, esta práctica fortalecería la previsibilidad para el planeamiento logístico, mitigaría los riesgos de bloqueos operativos, y mejoraría la eficiencia del corredor al reducir cuellos de botella, tiempos de espera y costos asociados a la inactividad fronteriza.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

Propuesta de acción: Implementación de horarios comunes en órganos de control nacionales

Además del horario operativo de las Áreas de Control Integrado (ACIs), es necesario que todos los organismos que tienen presencia en el ACI presten servicio de atención en el mismo, bajo el principio de uso del horario y calendario laboral del país sede como criterio operativo. Esta acción requeriría la suscripción de convenios interinstitucionales a nivel nacional y bilateral, que establezcan de forma vinculante la necesidad de atender dentro de la misma franja horaria, incluyendo protocolos para garantizar la cobertura plena en casos de turnos rotativos, fines de semana o situaciones excepcionales.

La aplicación de horarios comunes no sólo aseguraría la presencia simultánea de todos los servicios necesarios para el control del tránsito internacional, sino que también fortalecería la imagen institucional de los ACI como puntos de atención integral. Su implementación contribuiría significativamente a la reducción de tiempos de espera, la eliminación de intervalos inactivos durante la jornada y la mejora de la previsibilidad en las operaciones logísticas, consolidando así la eficiencia operativa del corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)

19. Imposibilidad de utilización del e-Phyto: restricciones sistémicas y de conectividad

Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: El e-Phyto (Certificado Fitosanitario electrónico) es un documento digital que permite certificar que un envío de productos vegetales cumple con los requisitos sanitarios del país importador, eliminando la necesidad de emitir Certificados en papel. El sistema, desarrollado en el marco de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF/IPPC), se basa en un formato estandarizado Extensible Markup Language (XML) y se opera mediante un Hub central, que conecta directamente a las autoridades fitosanitarias de los países participantes.

Entre los países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), Argentina, Paraguay y Chile ya han implementado el sistema y mantienen intercambios electrónicos activos:

- Argentina, a través del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) es uno de los países con mayor nivel de implementación. Realiza intercambios e-Phyto con más de 40 países, incluyendo Chile y Paraguay.
- Paraguay, mediante el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), también ha adoptado el e-Phyto y realiza intercambios con Argentina y Chile, contribuyendo a agilizar el flujo de mercancías y reducir la dependencia de documentos físicos.
- Chile, a través del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), fue uno de los países pioneros en la región en implementar el sistema. Actualmente mantiene intercambios electrónicos con Argentina, Paraguay y otros socios comerciales clave.

Por su parte, Brasil implementó oficialmente el e-Phyto el 8 de mayo de 2024, a través del Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) y su sistema VIGIAGRO (Sistema de Vigilancia Agropecuaria Internacional). El país está técnicamente habilitado para emitir Certificados Fitosanitarios electrónicos bajo los estándares internacionales de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF). Actualmente, Brasil no tiene acuerdos bilaterales vigentes con ninguno de los otros países del CBC (Argentina, Paraguay o Chile). Esto limita la operatividad del sistema, impide su utilización en los flujos intrarregionales y neutraliza, en la práctica, los beneficios de su implementación tecnológica.

Además, la operatividad del e-Phyto brasileño está restringida por lo establecido en la Portaria MAPA N.º 749/2024, que reglamenta el uso del Certificado Fitosanitario Electrónico exclusivamente para partidas con requisitos simplificados, conforme definido en su artículo 2º, inciso II, como aquellos "requisitos para los cuales no hay exigencia de Declaración Adicional en el Certificado Fitosanitario, ni de tratamiento fitosanitario previo". Por esta razón, cuando el país importador exige información específica como es el caso de los países del Corredor como Paraguay, Argentina y Chile, como el número de la Autorización Fitosanitaria de Importación (AFIDI), el sistema brasileño actual no permite emitir el certificado por vía electrónica, forzando a los operadores a utilizar el sistema anterior y a emitir certificados en papel.

Si bien el sistema brasileño acepta y envía certificados fitosanitarios simples, los países del CBC requieren información adicional, incluyendo el número del AFIDI. Por eso, en la práctica, el e-Phyto no se utiliza para estos intercambios. Esto representa un obstáculo operativo que frustra los beneficios de un sistema concebido para eliminar el uso de papel.

No obstante, la posibilidad real de utilización operativa del e-Phyto, y de cualquier Certificado digital en frontera, depende de que exista una infraestructura mínima de

conectividad y equipamiento en los puestos de control. Para que los Certificados puedan ser verificados electrónicamente en tiempo real, los servidores y sistemas informáticos locales deben tener acceso estable a las plataformas nacionales y al hub internacional de la CIPF. En ausencia de esta conectividad o de interfaces funcionales de consulta, los operadores se ven forzados a imprimir un documento que fue concebido para circular exclusivamente en formato digital, lo cual anula sus ventajas, resta eficiencia al proceso y mantiene la dependencia de soportes físicos.

Propuesta de acción: Intercambio de e-Phyto sin AFIDI como medida transitoria para mitigación operativa

Como solución paliativa de corto plazo frente a las restricciones actuales, y mientras se avanza en las adecuaciones estructurales del sistema e-Phyto brasileño, se propone que el Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA) inicie un diálogo proactivo con las autoridades fitosanitarias de los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). El objetivo de este diálogo será evaluar la viabilidad de aceptar, de manera transitoria, los Certificados e-Phyto emitidos por Brasil aun cuando estos no incluyan el campo de la Autorización Fitosanitaria de Importación (AFIDI).

Esta aceptación temporal permitiría habilitar flujos documentales digitales en el CBC sin requerir de forma inmediata una reconfiguración completa de los sistemas receptores, reduciendo la dependencia de documentos en papel y anticipando parcialmente los beneficios del modelo sin soporte físico. Además, esta estrategia de corto plazo permitiría mitigar los impactos negativos derivados de la imposibilidad de utilizar el e-Phyto en los flujos intrarregionales, preservando la continuidad operativa mientras se consolidan las condiciones técnicas y normativas necesarias para una implementación plena. Su adopción refuerza, incluso en contextos intermedios, una lógica de control basada en medios digitales, que fortalece la confiabilidad del CBC y contribuye a su evolución hacia un entorno sin papel.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de

Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)

Propuesta de acción: Avanzar con el desarrollo del sistema e-Phyto brasileño para incorporar el campo de AFIDI

Se propone avanzar en la adecuación del sistema e-Phyto brasileño para incluir el campo correspondiente a la Autorización Fitosanitaria de Importación (AFIDI), elemento indispensable para garantizar el intercambio electrónico de los Certificados Fitosanitarios emitidos por Brasil en el ámbito del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Para poder llevar a cabo esta propuesta, como primer paso, será necesario realizar un diagnóstico técnico que identifique los requisitos específicos para la integración del campo AFIDI en el sistema e-Phyto actualmente operado por el Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA). Este diagnóstico debe contemplar tanto los aspectos de codificación del campo dentro del esquema XML como las reglas de validación que permitan su interoperabilidad con los sistemas de los países vecinos. Posteriormente, se deberá desarrollar una actualización del software nacional que soporte esta funcionalidad, asegurando la validación estructural y funcional del nuevo campo.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA)

Propuesta de acción: Avanzar en acuerdos bilaterales para el uso de e-Phyto entre Brasil y los países del corredor

En paralelo al desarrollo técnico del sistema e-Phyto y a la implementación de medidas transitorias, será fundamental avanzar en la formalización de acuerdos bilaterales que establezcan un marco jurídico y operativo para el intercambio electrónico de Certificados Fitosanitarios entre Brasil y los países que integran el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Para ello, el Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), en coordinación con el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE) y el Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), deberá suscribir acuerdos bilaterales que habiliten el intercambio electrónico de certificados fitosanitarios e-Phyto entre las partes.

Estos acuerdos deben ser negociados y firmados de forma bilateral, y su contenido debe contemplar cláusulas operativas, técnicas y normativas que reconozcan formalmente la validez del e-Phyto como único documento exigible en las operaciones de comercio de productos vegetales. Asimismo, deberán incluir compromisos concretos de los países firmantes para garantizar la interoperabilidad de los sistemas nacionales con el Hub internacional de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF), así como la disponibilidad de conectividad y equipamiento tecnológico adecuado en los puestos de control fronterizos habilitados para asegurar la verificación electrónica en tiempo real.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)

Propuesta de acción: Garantizar conectividad y equipamiento tecnológico en los puestos de control del Corredor

Para asegurar la implementación efectiva del control fitosanitario mediante el uso del e-Phyto en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), es necesario establecer como requisito preventivo y obligatorio que toda nueva Área de Control Integrado (ACI) cuente con condiciones mínimas de conectividad y equipamiento tecnológico que permitan el acceso, consulta y validación en línea de los Certificados Digitales.

En este sentido, los países sede de las ACI, responsables por la prestación de servicios de comunicación deberán incorporar, en la planificación y diseño de nuevas infraestructuras fronterizas, la provisión de acceso estable a internet y el acceso a sistemas que permitan

el enlace con las plataformas nacionales y el hub internacional de la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria (CIPF). Estos elementos deben ser considerados desde la etapa inicial de formulación técnica de los ACI para evitar cuellos de botella operativos una vez que las instalaciones entren en funcionamiento.

Asimismo, en los puestos de control ya existentes, se debe garantizar la adecuación de las condiciones tecnológicas actuales, asegurando que los mismos dispongan de los recursos necesarios para operar exclusivamente con documentos electrónicos.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

20. Falta de interoperabilidad del Certificado de Origen Digital entre Chile, Brasil y Paraguay

Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: A pesar de que Chile cuenta con la capacidad técnica para emitir Certificado de Origen Digital (COD) conforme a los estándares establecidos por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y otras iniciativas de facilitación del comercio, el uso efectivo de este instrumento en operaciones de exportación terrestre hacia Brasil y Paraguay sigue siendo limitado. Actualmente, las autoridades aduaneras de estos países no aceptan el COD de forma electrónica, exigiendo que dicho documento sea impreso, firmado y trasladado físicamente junto con la carga para ser presentado en frontera. Esta práctica persiste incluso cuando el documento ha sido generado y

transmitido en formato Extensible Markup Language (XML) a través de plataformas habilitadas.

Esta situación obedece, por un lado, a la ausencia de acuerdos bilaterales implementados que garanticen la interoperabilidad entre los sistemas aduaneros y las entidades certificadoras de los tres países. Por otro, refleja una brecha operativa, ya que ni Brasil ni Paraguay han habilitado los mecanismos internos necesarios para la recepción, validación y verificación sistemática del COD emitido por Chile.

Además, es frecuente que, incluso entre países que ya han suscrito acuerdos bilaterales para el uso del COD, como es el caso de Paraguay y Brasil, la práctica operativa continúe dependiendo del documento impreso. Esta situación se debe, en gran medida, a patrones administrativos consolidados por uso y costumbre en los puntos de frontera, que priorizan el formato físico pese a la existencia de medios electrónicos legalmente válidos. En el caso de Chile, por ejemplo, en el Paso de Jama se sigue exigiendo la presentación del Certificado en papel, tanto por la falta de conectividad como por la resistencia operativa al cambio por parte de los funcionarios de control.

El impacto operativo de esta desconexión es considerable: los exportadores chilenos se ven enfrentados a demoras logísticas, incremento en los costos derivados de la impresión y traslado físico de documentos, pérdida de trazabilidad en los procesos digitales y una disminución general en la previsibilidad de sus operaciones. Esta limitación, además, entra en contradicción directa con los principios de facilitación del comercio, digitalización e interoperabilidad promovidos por organismos internacionales como la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), obstaculizando así el pleno aprovechamiento del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) y afectando negativamente la competitividad regional.

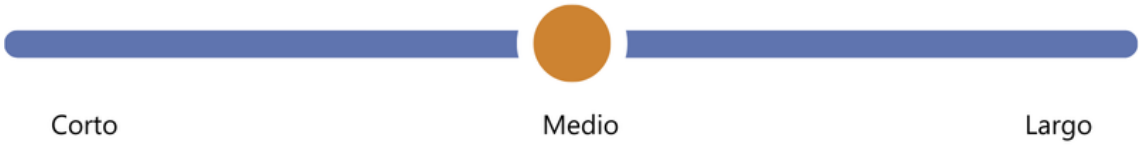
Propuesta de acción: Avanzar en la implementación del Certificado de Origen Digital con firma digital en Brasil y Paraguay

Dado que la interoperabilidad del Certificado de Origen Digital (COD) entre Chile, Brasil y Paraguay sigue siendo limitada, a pesar de la existencia de marcos técnicos compatibles, se propone avanzar de forma prioritaria en la firma y ejecución de acuerdos bilaterales específicos que viabilicen su reconocimiento mutuo con validez plena en formato electrónico. Estos acuerdos deberán incluir cláusulas operativas claras que contemplen no solo el reconocimiento jurídico del COD en formato Extensible Markup Language (XML), sino también los mecanismos técnicos necesarios para su transmisión, verificación y archivo dentro de los sistemas aduaneros de los países involucrados.

En primer lugar, se recomienda que el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL) y el Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA) articulen, junto con sus contrapartes en Brasil y Paraguay, mesas técnicas bilaterales orientadas a establecer los protocolos de intercambio de información, validación de firmas digitales y aceptación automatizada de los Certificados de Origen emitidos en formato electrónico. La experiencia ya acumulada por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en materia de interoperabilidad documental puede servir como base para la armonización de los procedimientos técnicos y jurídicos.

Asimismo, resulta imprescindible trabajar en la armonización de los sistemas nacionales de certificación de origen, garantizando que las plataformas utilizadas por las entidades emisoras, como la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), sean plenamente reconocidas por las autoridades receptoras. Para ello, se deberá asegurar la compatibilidad de los Certificados con los estándares de firma digital exigidos por cada país, así como el acceso a plataformas de verificación en línea para los agentes aduaneros.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL), Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Ministerio de Hacienda de Chile, Ministerio de Hacienda de Brasil (MF) y Ministerio de Economía y Finanzas de Paraguay (MEF)
- **Cámaras de Comercio habilitadas para emitir Certificados de Origen:** Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), Federación de las Industrias del Estado de São Paulo (FIESP), Federación del Comercio (FECOMÉRCIO), Unión Industrial Paraguaya (UIP), Centro de Importadores del Paraguay (CIP) y Federación de la Producción, la Industria y el Comercio (FEPRINCO)

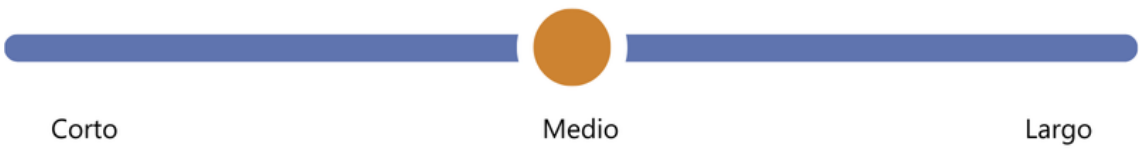
Propuesta de acción: Capacitación de los servidores de aduana de Chile, Brasil y Paraguay para la utilización del Certificado de Origen Digital en 100% de las operaciones

Para superar la persistencia del uso del Certificado de Origen (CO) en papel por parte de funcionarios aduaneros en frontera, sustentada principalmente en prácticas operativas heredadas por uso y costumbre, se propone que las autoridades nacionales de aduana de Chile, Brasil y Paraguay implementen campañas internas de capacitación dirigidas específicamente a sus equipos de control fronterizo. Estas instancias formativas deben enfocarse en la promoción del uso operativo del Certificado de Origen Digital (COD), fomentando la apropiación práctica del instrumento y fortaleciendo el conocimiento sobre su validez jurídica, equivalencia normativa y mecanismos de verificación digital.

Esta transición hacia un modelo sin papel debe ir acompañada de un cambio cultural institucional, que consolide el principio de equivalencia legal entre los soportes físicos y electrónicos, conforme a las normativas nacionales y los acuerdos internacionales vigentes. La implementación efectiva del COD no solo depende de la infraestructura tecnológica disponible, sino también de la voluntad y preparación del recurso humano responsable de los controles operativos.

A mediano plazo, la adopción plena del COD generará beneficios concretos y medibles para el comercio exterior regional: mayor previsibilidad en las operaciones, reducción de costos logísticos asociados a la impresión y traslado físico de documentos, eliminación de errores humanos derivados de la gestión manual, trazabilidad documental en tiempo real y mayor transparencia en los procesos de certificación y fiscalización. Asimismo, consolidará la imagen del Corredor Bioceánico de Capricornio como un eje logístico moderno, eficiente y alineado con los más altos estándares internacionales de facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

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

Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Programa de Operador Económico Autorizado (OEA), promovido por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), reconoce a empresas que cumplen voluntariamente con altos estándares de cumplimiento normativo y seguridad en la cadena logística internacional. Su diseño busca mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la confianza mutua entre el sector privado y las autoridades aduaneras, mediante beneficios concretos como la reducción de controles, el uso de canales preferenciales, y el despacho acelerado en frontera. Los programas nacionales OEA implementados en Argentina, Brasil, Chile y Paraguay cumplen con los lineamientos del Marco SAFE de la OMA, y se encuentran interconectados mediante Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM), lo que permite la vigencia recíproca de los beneficios a nivel regional.

Sin embargo, en la actualidad, estos beneficios no se materializan en los pasos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). En los dos únicos pasos operativos de Jama y Sico la aplicación práctica del Programa OEA es prácticamente inexistente, ya que no hay distinción operativa entre operadores certificados y no certificados. Las cargas vinculadas a empresas OEA deben someterse a los mismos controles, utilizar las mismas filas de espera y transitar por los mismos procedimientos que el resto del transporte de carga. La inexistencia de vías exclusivas, zonas de inspección prioritaria, infraestructura diferenciada o canales digitales habilitados para el tratamiento preferencial de OEA revela una desconexión estructural entre la certificación y su implementación en terreno. Las causas de esta situación incluyen limitaciones de infraestructura física, carencias de conectividad, recursos humanos insuficientes y falta de interoperabilidad entre los sistemas nacionales de aduanas.

Esta falta de aplicación práctica socava la credibilidad del programa y desincentiva la adhesión de nuevos operadores, al no ofrecer beneficios tangibles que compensen la inversión en cumplimiento, trazabilidad y seguridad logística. Las empresas que cumplen estándares elevados perciben que su estatus OEA no se traduce en ventajas operativas reales, lo que debilita uno de los pilares centrales del programa: la confianza mutua y la gestión aduanera basada en riesgo. A su vez, se desperdicia la oportunidad de optimizar el uso de recursos humanos y tecnológicos, al tratar de forma idéntica cargas de riesgo diferenciadas.

Adicionalmente, en los pasos fronterizos actualmente en desarrollo en el CBC (Carmelo Peralta (PY)–Porto Murtinho (BR) y Pozo Hondo (PY)–Misión La Paz (AR)) no existe información pública disponible que indique si los requerimientos operativos específicos del OEA están siendo considerados en el diseño de las futuras Áreas de Control Integrado (ACI). Tampoco se conoce si se prevé infraestructura especializada, interoperabilidad entre sistemas, atención preferencial o protocolos operativos diferenciados. Esta falta de previsión pone en riesgo la repetición de los mismos cuellos de botella existentes, perpetuando un modelo de control estandarizado que ignora la confiabilidad previamente verificada de ciertos operadores. Esto impacta negativamente tanto en la eficiencia operativa del control aduanero como en la competitividad de los actores económicos que más invierten en cumplimiento.

Propuesta de acción: Diseño de Áreas de Control Integrado que permitan tratamiento preferencial para OEA

La importancia de la colaboración público-privada para avanzar en un Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) seguro, eficiente y competitivo fue un consenso entre los participantes de la reunión. En este sentido, se discutió una propuesta orientada a reforzar el Programa Operador Económico Autorizado (OEA), con el objetivo de que sus beneficios sean efectivos para los operadores ya certificados e incentiven a nuevas empresas a alcanzar los niveles de cumplimiento necesarios para su adhesión.

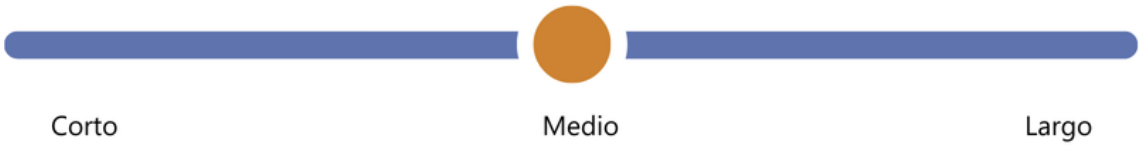
Se propuso que, en el marco de los proyectos de expansión de las Áreas de Control Integrado (ACI) existentes, así como en el diseño de las nuevas ACI previstas en el CBC, se incorporen de manera explícita requerimientos funcionales y de infraestructura que garanticen la implementación operativa de beneficios diferenciados para los operadores certificados bajo el Programa OEA. Esta acción requiere una planificación conjunta entre las autoridades de frontera y los organismos de control competentes en cada punto, con el fin de definir criterios operativos alineados con los compromisos asumidos en los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM).
Entre los aspectos a considerar se incluyen:

- Diseño e implementación de vías exclusivas o diferenciadas para el ingreso, control y egreso de cargas OEA, permitiendo su circulación con mayor agilidad y sin interferencias con flujos mixtos.
- Infraestructura específica para inspecciones prioritarias, como bahías exclusivas, andenes segregados o puntos de control automatizados, que tomen en cuenta la condición de riesgo reducido de estas operaciones.
- Intercambio de información eficiente entre las aduanas nacionales, que permita el reconocimiento del estatus OEA en tiempo real, asegurando la trazabilidad y habilitación del tratamiento diferenciado desde el inicio de la operación.

- Capacitación del personal de frontera para la correcta aplicación de los procedimientos diferenciados, previniendo interpretaciones discrecionales o inconsistencias en la ejecución.

La incorporación de estos elementos debe contemplarse desde las etapas de diseño conceptual, pasando por la ingeniería y extendiéndose hasta la licitación de las obras, mediante la inclusión de cláusulas específicas en los términos de referencia técnicos de cada proyecto. Asimismo, se plantea la necesidad de establecer mecanismos de monitoreo posteriores que permitan verificar la implementación y efectividad del tratamiento diferenciado, así como su impacto en la operación diaria de los pasos fronterizos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Salud:** Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA)
- Seguridad
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Dirección Nacional de Vialidad de Argentina, Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

22. Inexistencia de indicadores de desempeño de fronteras

Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: Todos los procedimientos de control realizados en los puntos de frontera, llevados a cabo tanto por autoridades aduaneras, sanitarias, migratorias y otros organismos de control, desempeñan un papel fundamental para garantizar el cumplimiento normativo y la protección de los países involucrados. Estas actividades

tienen como finalidad asegurar la implementación de las normas vigentes, proteger la salud pública y la seguridad sanitaria, así como prevenir prácticas ilícitas como el contrabando, el fraude y la evasión fiscal.

Todos los países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) poseen indicadores específicos para cada uno de sus organismos y son gestionados de manera independiente. No existen registros de indicadores de frontera, donde sea posible identificar tiempos totales por paso fronterizo considerando las operaciones totales de forma holística. Esto no solo impide analizar de forma exhaustiva los pasos fronterizos, sino que también refleja la falta de una gestión coordinada de fronteras, tanto por parte de organismos de un mismo país, como de integración con los organismos homólogos del país vecino en los casos de Áreas de Control Integrado (ACI) de cabecera única. Esto fue constatado en los únicos pasos fronterizos habilitados para el tránsito de carga del Corredor actualmente, como lo son Sico y Jama.

Los otros dos pasos fronterizos previstos en el trazado de la ruta bioceánica, Porto Murtinho–Carmelo Peralta entre Brasil y Paraguay, así como Pozo Hondo–Misión La Paz entre Paraguay y Argentina, representan una oportunidad para el diseño operacional basado en indicadores. En la fase actual de planificación, la falta de incorporación de estos indicadores llevará a repetir los errores existentes en otras fronteras.

La ausencia de métricas operativas comunes genera una serie de consecuencias negativas, ya que impide identificar con precisión las causas de las demoras, compromete la capacidad de diagnóstico y planificación, dificulta la asignación eficiente de recursos humanos y materiales, y limita la toma de decisiones basada en evidencia.

Propuesta de acción: Implementación de indicadores fronterizos integrados para fortalecer la gobernanza operativa del Corredor Bioceánico de Capricornio

Con el objetivo de superar las debilidades identificadas en los puntos fronterizos actualmente operativos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el Paso de Jama y Paso de Sico (Chile/Argentina), y de anticipar acciones para los pasos que aún no están activos, como Porto Murtinho–Carmelo Peralta (Brasil/Paraguay) y Pozo Hondo–Misión La Paz (Paraguay/Argentina), los sectores público y privado de los cuatro países propusieron avanzar en la definición y aplicación de indicadores de desempeño fronterizo compartidos.

Estos indicadores deben estar orientados a medir la eficiencia, la simultaneidad y la coordinación real entre los organismos de control de ambos lados de la frontera,

permitiendo así un monitoreo integrado que refleje el funcionamiento del punto como una unidad operativa conjunta. De este modo, se alinea la gestión diaria con los objetivos estratégicos de integración logística y facilitación del comercio que sustentan el CBC.

Existen múltiples metodologías internacionales consolidadas que ofrecen fundamentos técnicos robustos para el diseño e implementación de un sistema de indicadores integrados de desempeño fronterizo, plenamente aplicable al contexto del CBC. Estas referencias permiten adoptar enfoques alineados con las mejores prácticas globales, asegurando mediciones objetivas, comparables y orientadas a la mejora continua de la gestión operativa en los pasos de frontera. Abajo encuentran algunos estudios más conocidos:

- *Time Release Study*+ (TRS+)–Organización Mundial de Aduanas (OMA): mide el tiempo real de liberación de mercancías, desagregando las etapas de actuación de cada organismo en frontera y permitiendo identificar los focos exactos de ineficiencia.
- *Performance Measurement Mechanism* (PMM WCO)–OMA: permite evaluar la eficiencia institucional desde la perspectiva de la facilitación del comercio, la fiscalización, aplicación de leyes y el desarrollo organizacional.
- *Border Wait Time* (CBP–Estados Unidos) y el *IRU Border Waiting Times Observatory*: útiles para medir el tiempo total de cruce de camiones y generar alertas operativas.
- *Logistics Performance Index* (LPI)–Banco Mundial: contribuye con indicadores de calidad de infraestructura, procesos de despacho y cumplimiento de horarios logísticos.

En el Paso de Jama y Sico, la aplicación de un estudio como el TRS+, por ejemplo, permitiría no solo medir el tiempo total de cruce, sino también descomponer de manera objetiva cuánto tiempo insumen los controles aduaneros, sanitarios, migratorios y de seguridad de ambos países. Esta medición técnica facilitaría la toma de decisiones conjuntas para mejorar la eficiencia, la dotación de recursos y la coordinación binacional.

En los pasos fronterizos aún no operativos, como Porto Murtinho–Carmelo Peralta y Pozo Hondo–Misión La Paz, estos indicadores podrían ser incorporados desde la fase de planificación, garantiendo que las nuevas instalaciones fronterizas nazcan ya con una lógica de gestión basada en evidencia, intercambio de datos y evaluación continua del desempeño. Esto evitaría la reproducción de los problemas actuales y permitiría un salto de calidad desde el inicio de las operaciones.

La implementación de un sistema de indicadores integrados de desempeño fronterizo generará beneficios tangibles y sostenibles, tanto en el ámbito local de cada paso fronterizo como en el plano regional, como:

- Mayor transparencia operativa: los tiempos de espera y desempeño dejarán de depender de percepciones o explicaciones informales.
- Facilitación efectiva del comercio: mejora la previsibilidad para exportadores, importadores y transportistas.
- Optimización del uso de recursos públicos: permite asignar personal y medios en función de datos reales.
- Fortalecimiento de la confianza institucional: demuestra el compromiso de los Estados con la eficiencia y la integración fronteriza.

Además, estos indicadores permitirán medir con precisión la disponibilidad, productividad y cobertura del personal en los pasos de frontera, detectando deficiencias de dotación actualmente invisibles al no existir métricas objetivas. Esto será clave para diagnosticar cuellos de botella existentes, anticipar escenarios de sobrecarga operativa y planificar el refuerzo de recursos humanos, especialmente frente al crecimiento proyectado del flujo logístico con la consolidación del CBC.

Finalmente, se propone que este sistema de indicadores sea desarrollado y monitoreado de forma coordinada por los cuatro países miembros del Corredor. Esta medida contribuirá decisivamente a una gobernanza técnica fronteriza basada en evidencia, capaz de responder a los desafíos logísticos regionales existentes.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Receita Federal de Brasil (RFB), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Polícia Federal de Brasil (PF), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Carabineros de Chile, Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT), Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Salud:** Ministerio de Salud de Argentina, Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA), Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)

Capítulo 2

Oportunidades de Mejora y Acciones Bilaterales

Brasil–Paraguay

1. ACI previsto en Porto Murtinho con restricción de estacionamiento

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Brasil/Paraguay
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil (DNIT), una autarquía federal vinculada al Ministerio de Transportes es responsable del Contrato N.º 19.758/2023, que contempla obras estratégicas en la BR-267/MS, en el municipio de Porto Murtinho. Dicho contrato incluye la construcción del puente sobre el Río Paraguay, el desvío vial de la ciudad y un Centro de Control Fronterizo con instalaciones aduaneras e infraestructura de apoyo a las operaciones de comercio exterior.

Las intervenciones previstas en el proyecto comprenden:

- Implantación y pavimentación de 13,63 km desde la BR-267/MS hasta el inicio del Puente Internacional en construcción;
- Construcción de un viaducto junto a la BR-267/MS para permitir el flujo libre de vehículos de carga hacia los puertos de la ciudad;
- Proyecto del Centro de Control Fronterizo y de las instalaciones aduaneras, ubicados a aproximadamente 5 km del Puente Internacional;
- Plataforma de terraplén de 25,6 ha para patios y áreas operativas;
- Superficie total construida (edificaciones): 10.758,41 m²;
- Patio de estacionamiento con capacidad para:
    - 240 camiones;
    - 36 espacios para liberación rápida;
    - 14 buses de pasajeros;
    - 38 automóviles.

Con entrega prevista para abril de 2026, esta será la primera Área de Control Integrado (ACI) construida en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), considerando que los pasos fronterizos de Sico y Jama son anteriores a la declaración presidencial de 2015[2]. A pesar de la relevancia estratégica de la obra, la capacidad limitada de

[2] La declaración presidencial de 2015 en Bolivia fue un acto importante que oficializó y respaldó el impulso del CBC como una iniciativa estratégica para integrar a Bolivia, Chile y Perú mediante una infraestructura vial y de transporte que facilitaría

estacionamiento genera preocupaciones sobre su suficiencia frente al volumen logístico que se espera atraer con la plena operación del Corredor.

Como referencia, la frontera Foz do Iguaçu–Ciudad del Este, que cuenta con aproximadamente 1.000 plazas de estacionamiento en cada lado, ya enfrenta limitaciones de espacio en los períodos de mayor movimiento. La limitación proyectada en Porto Murtinho representa un riesgo concreto de cuello de botella logístico, que puede afectar la fluidez del tránsito internacional de cargas, la actuación coordinada de los organismos de control y el cumplimiento de los requisitos de fiscalización y seguridad establecidos por la legislación brasileña y los compromisos asumidos en el marco del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

El proyecto también prevé un área destinada a las autoridades paraguayas, lo que puede indicar la adopción de un modelo de cabecera única, aún no formalmente acordado entre ambos países. De concretarse esta modalidad, la limitación de infraestructura podría agravarse al concentrar todas las operaciones binacionales en un solo patio, aumentando los riesgos de congestión e ineficiencia operativa. A esto se suma que, hasta el momento, no se tiene conocimiento público de la existencia de un estudio técnico de previsión de demanda que sustente el dimensionamiento de la infraestructura planificada. La ausencia de este insumo, o su falta de divulgación, genera inseguridad entre los actores del sector, refuerza la percepción de falta de transparencia en el proceso de planificación y genera dudas sobre la adecuación del proyecto a las necesidades reales del flujo esperado, lo que compromete la confianza en la eficacia y sostenibilidad de la solución proyectada para esta nueva frontera.

2. Falta de definiciones operacionales y administrativas para el control fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Brasil/Paraguay
Clasificación: Infraestructura/Normativa

Oportunidad de mejora: Tal y como establece el Acuerdo de Recife, el Área de Control Integrado (ACI) es un espacio físico fronterizo establecido bilateralmente entre dos Estados Parte del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), en el cual los organismos de

el comercio regional. Esa declaración estableció, entre otros aspectos, el compromiso del gobierno boliviano de desarrollar y potenciar el corredor bioceánico, reconociendo su relevancia para mejorar la conectividad y la integración regional. Por lo tanto, en el contexto del texto, la referencia a esa declaración indica que la obra que se está construyendo (el Área de Control Integrado en abril de 2026) tiene que ver con los acuerdos y la estrategia definidos en esa declaración presidencial de 2015.

control de ambos países (Aduana, Migración, Sanidad, Seguridad y Vigilancia Sanitaria, entre otros) actúan de forma coordinada y conjunta, con el objetivo de facilitar y agilizar el tránsito internacional de personas, vehículos y mercancías. Previsto en el Acuerdo de Recife de 2002, el ACI permite que agentes de un Estado Parte ejerzan sus funciones temporalmente en el territorio del otro, bajo un régimen de extraterritorialidad funcional, sin perjuicio de la soberanía nacional, siempre que se respeten las normas del país anfitrión y los procedimientos legales del país de origen en lo que respecta a los actos de control. Para su implementación efectiva, es necesario un acuerdo bilateral específico que defina la ubicación del ACI, los organismos involucrados, los procedimientos aplicables y las responsabilidades en cuanto a la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura física.

A pesar de la creciente relevancia estratégica del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) para el comercio internacional entre Brasil y Paraguay, aún no existe una definición oficial clara sobre aspectos esenciales de las operaciones fronterizas, tales como:

- Definición formal del modelo operativo cabecera única o cabecera doble: la definición del modelo de operación del ACI es un elemento central para el diseño funcional de la frontera. En el modelo de cabecera única, todos los controles de ambos países se realizan en una única instalación ubicada en el territorio de uno de los Estados, lo que puede representar beneficios logísticos, reducción de costos y mayor agilidad en los trámites. Sin embargo, este modelo exige un alto nivel de confianza mutua, acuerdos específicos sobre jurisdicción y la compatibilización de sistemas legales y operativos. Por otro lado, en el modelo de cabecera doble, cada país mantiene su propia instalación y realiza los controles en su respectivo territorio, preservando una mayor autonomía institucional, aunque con mayores costos operativos y tiempos de procesamiento. La falta de definición impide planificar con precisión la infraestructura y los flujos operativos.
- Organismos que operarán en la frontera de cada país: la identificación de los organismos que estarán presentes en el ACI de cada país es esencial para la asignación de espacios, equipos, sistemas y recursos humanos. Cada institución posee atribuciones legales y necesidades operativas específicas que impactan directamente en el diseño físico y logístico de la instalación. Sin esta definición, no es posible prever con precisión la capacidad de atención, los protocolos de articulación interinstitucional ni las inversiones necesarias para garantizar una operación eficaz y segura.
- Establecimiento de operaciones de control integradas: la integración funcional entre organismos homólogos de ambos países permite racionalizar los procedimientos y aumentar la efectividad de los controles. El ejemplo de la actuación conjunta del Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas

(SENAVE) del Paraguay y del Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) de Brasil en el control fitosanitario de granos demuestra que es posible unificar criterios técnicos, reducir inspecciones redundantes y agilizar el tránsito de cargas sin comprometer la seguridad sanitaria. La ausencia de una decisión en este sentido limita el potencial de integración institucional y reduce los beneficios operativos que podrían lograrse mediante acciones conjuntas.

Desde el punto de vista del sector privado, la disponibilidad de información pública, clara y accesible sobre los aspectos operativos e institucionales de la futura ACI es esencial para una adecuada planificación de las operaciones logísticas y comerciales. La falta de definición sobre estos elementos estratégicos compromete la previsibilidad necesaria para la toma de decisiones por parte de los operadores, genera incertidumbre sobre el funcionamiento futuro de la frontera y debilita la confianza en el proyecto en su conjunto. Como consecuencia, se reduce la atractividad de la Ruta Bioceánica, limitando su potencial de consolidarse como un corredor logístico competitivo y eficiente en el contexto regional.

3. Inexistencia de información respecto de infraestructura que permita conceder beneficios a los Operadores OEA en el nuevo ACI

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Brasil/Paraguay
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: Brasil y Paraguay cuentan con programas nacionales de Operador Económico Autorizado (OEA), basados en los principios del Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas, orientados a la certificación de operadores confiables con fines de seguridad y facilitación del comercio internacional. Ambos países son signatarios de dos importantes Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM): el primero, en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), firmado en 2019 por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay; y el segundo, en el marco del ARM Regional de las Américas, suscrito en 2022 por 11 países de la región. Estos instrumentos tienen como objetivo promover el reconocimiento recíproco de los operadores certificados, garantizando beneficios como tratamiento prioritario, simplificación de procedimientos y mayor previsibilidad logística.

A pesar de este avance institucional, representantes del sector privado han manifestado preocupación por la falta de información sobre las condiciones físicas y operativas del recinto aduanero en desarrollo en la frontera entre ambos países. Una de las limitaciones identificadas desde el inicio es que el puente actualmente en construcción entre Porto

Murtinho y Carmelo Peralta contará con solo un carril en cada sentido, lo que desde ya restringe la posibilidad de organizar flujos diferenciados para los operadores certificados. Además, no existe confirmación oficial sobre la cantidad de portones de entrada y salida de camiones que serán implementados, un elemento considerado fundamental para garantizar agilidad en las operaciones logísticas y asegurar el tratamiento prioritario que prevé el Programa OEA.

También persiste incertidumbre respecto a la capacidad de la futura infraestructura para permitir la ejecución de procedimientos diferenciados y expeditos por parte de la aduana y de los demás organismos de control. La falta de información oficial sobre el diseño funcional de los recintos genera dudas sobre la futura existencia de una sectorización o de canales dedicados para operadores certificados. La ausencia de comunicación pública al respecto de dicha sectorización prioritaria en el proyecto, lleva al sector privado a cuestionar si efectivamente habrá espacio físico y organizacional para aplicar los procedimientos diferenciados previstos en el marco de los Programas OEA. Esta indefinición compromete la percepción de valor de la certificación, ya que sugiere que los beneficios reconocidos en los acuerdos de reconocimiento mutuo podrían no concretarse en la operación cotidiana de la nueva frontera, debilitando los incentivos para adherirse al programa y para consolidar el CBC como una ruta eficiente y segura para operadores confiables.

Este escenario de indefinición respecto a la infraestructura y al compromiso institucional con la priorización de los operadores certificados desincentiva la adhesión de nuevos participantes al Programa OEA y genera insatisfacción entre las empresas que ya invirtieron tiempo y recursos para obtener la certificación.

4. Ausencia de criterios técnicos comunes para el precintado de camiones tras la inspección física

Proceso: Exportación/Importación
País: Brasil
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El uso de precintos aduaneros en operaciones de tránsito internacional está regulado en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el cual exige que los vehículos sean precintados de forma segura para impedir el acceso no autorizado a la carga. En el caso de Brasil, el Decreto N.º 99.704/1990 (que promulga, es decir, incorpora al ordenamiento normativo de Brasil el Anexo I del ATIT) especifica en su artículo 5º que las unidades de transporte deben estar construidas de forma que permitan el uso efectivo

de precintos aduaneros, evitando extracciones o inserciones irregulares de mercancías, sin espacios ocultos y con identificación clara e inalterable. Además, los precintos utilizados deben estar numerados e identificados en documentos oficiales como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), asegurando su control aduanero a lo largo de todo el trayecto.

No obstante, según lo relevado durante las reuniones de mapeo en el marco del presente proyecto, persiste en Brasil la ausencia de un manual técnico operativo nacional que establezca criterios unificados para la colocación de precintos en los distintos tipos de camiones. Esto ha resultado en procedimientos divergentes entre aduanas locales, con interpretaciones distintas sobre cómo y dónde debe colocarse, afectando la fluidez y previsibilidad del tránsito internacional. Los transportistas internacionales informaron que ejemplos recurrentes incluyen discrepancias sobre la cantidad de precintos por tipo de vehículo, la distancia aceptada entre los ojales de la lona (algunos fiscalizadores exigen una separación máxima de 20 a 30 cm, mientras otros aceptan hasta 50 cm) y la exigencia informal basada en costumbres operativas, pero no prevista en norma alguna, de realizar un "cruzamiento en X" con los precintos en la parte delantera y trasera del vehículo.

Estas diferencias también se reflejan en la administración y control del uso de los precintos. En São Borja, por ejemplo, la Receita Federal de Brasil (RFB) entrega al transportador un lote de precintos numerados, bajo protocolo, cuya aplicación y control queda bajo su responsabilidad directa, conforme al Comunicado IRF/SBA/GABIN N.º 0001/2019. En Uruguaiana, aunque el transportador es quien realiza el precintado, los precintos permanecen en poder del recinto aduanero (Multilog), y el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) permite al transportador ingresar la numeración con base en un lote previamente asignado. En cambio, en Foz do Iguaçu, tanto la aplicación como la custodia de los precintos están a cargo del recinto (Multilog), lo que impide al transportador conocer previamente el número del precinto e ingresarlo en el sistema, comprometiendo la trazabilidad y dificultando el cumplimiento de la normativa que exige declarar el número del precinto en el CCT al momento de la manifestación.

Adicionalmente, durante la 2ª Reunión de la Comisión Local de Facilitación de Comercio (COLFAC) de la Aduana de Dionisio Cerqueira, celebrada el 19 de abril de 2024, representantes del sector privado expusieron preocupaciones sobre la exigencia de ojales y pasadores adicionales en los chasis para el precintado. La RFB se comprometió a llevar el tema a discusión con la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), reconociendo la necesidad de armonización técnica. Sin embargo, no se mencionó oficialmente la elaboración de un manual técnico nacional, ni hay evidencia de avances en este sentido.

Dado que el precinto cumple funciones clave tanto de fiscalización como de facilitación, reducción de inspecciones redundantes, trazabilidad y mitigación de fraudes, la ausencia de directrices claras y estandarizadas socava la seguridad jurídica, incrementa los costos logísticos y debilita la eficiencia del tránsito internacional.

5. Desconocimiento respecto a la previsión de actuación conjunta entre autoridades fitosanitarias en Porto Murtinho

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Brasil/Paraguay
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El control de granos en las operaciones de exportación e importación entre Brasil y Paraguay implica procedimientos específicos realizados por los organismos de control de ambos países: el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) del lado brasileño, y el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) del lado paraguayo. Estos controles tienen como objetivo garantizar que los productos de origen vegetal estén libres de plagas, contaminantes y no conformidades fitosanitarias, cumpliendo con los requisitos acordados bilateralmente y con las normas internacionales. El proceso generalmente incluye la verificación documental, la inspección física y, cuando es necesario, la toma de muestras para análisis de laboratorio. En caso de detectarse no conformidades, los procedimientos varían según el país, pudiendo derivar en tratamientos como fumigación, reprocesamiento, rechazo de la carga o su devolución al punto de origen.

La posible futura implementación de una cabecera única en el lado brasileño, en Porto Murtinho, sin una declaración oficial sobre la integración de los controles fitosanitarios entre Brasil y Paraguay, genera preocupación en el sector privado. El diseño actual de la infraestructura contempla un espacio limitado para camiones, como se describe en el desafío relacionado con el Área de Controles Integrados (ACI) prevista para Porto Murtinho (Oportunidad de Mejora: **"Falta de definiciones operacionales y administrativas para el control fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta"**), que presenta restricciones de estacionamiento. En caso de que los controles no sean integrados, la situación logística podría volverse aún más crítica.

Incluso en un escenario de integración, es imprescindible definir previamente los procedimientos aplicables para las cargas rechazadas durante el control fitosanitario, especialmente aquellas de origen paraguayo destinadas al mercado brasileño. Considerando que dichas cargas ya se encontrarían en territorio brasileño en el momento del rechazo, es necesario aclarar cómo se llevará a cabo su retorno al país de origen o,

alternativamente, qué medidas se aplicarán para el tratamiento o destrucción de las mercancías. La falta de un flujo formalizado es especialmente crítica dado el diseño del puente internacional Carmelo Peralta–Porto Murtinho, que cuenta con una sola vía en cada sentido, lo que exige máxima celeridad y previsibilidad en las operaciones. La ausencia de información genera desconfianza en el sector privado, compromete la previsibilidad logística y reduce la atracción de la nueva ruta.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado también señaló ejemplos de otras regiones como referencia. En el caso de Ciudad del Este (Paraguay), el MAPA se encuentra ubicado en el lado paraguayo de la frontera, lo que permite impedir el ingreso de la carga antes de cualquier proceso de nacionalización en caso de no conformidad, posibilitando su devolución inmediata al exportador.

La indefinición actual impide avanzar en decisiones operativas clave, como la planificación de la logística inversa y el dimensionamiento de la infraestructura necesaria para el control sanitario conjunto de granos.

6. Falta de estandarización de procedimientos ante imprevistos con el uso de tecnología en las fronteras

Proceso: Importación
País: Brasil
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El proceso de importación de mercancías exige rigurosos procedimientos de fiscalización y control aduanero para garantizar el cumplimiento de la legislación vigente y la seguridad del territorio nacional. En Brasil, el Portal Único PUCOMEX (PUCOMEX) opera como la plataforma central de gestión de las operaciones de comercio exterior, actuando como una ventanilla única que integra a los distintos organismos competentes y centraliza la tramitación documental y la comunicación institucional. Adicionalmente, la Receita Federal de Brasil (RFB) emplea diversas tecnologías como escáneres para inspección no intrusiva, sistemas de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) y plataformas digitales de análisis de riesgo, que se consideran herramientas esenciales para otorgar agilidad, trazabilidad y eficiencia a los controles fronterizos.
A pesar del grado de sofisticación tecnológica alcanzado, representantes del sector privado señalaron durante las reuniones de mapeo la inexistencia de directrices estandarizadas que orienten cómo actuar ante errores operativos o fallas técnicas. La falta de un marco nacional de referencia para este tipo de contingencias genera respuestas fragmentadas, que varían según la Aduana o incluso según la interpretación

individual de los agentes en servicio. Se reportaron situaciones recurrentes como la inoperancia de escáneres de carga durante horas, errores en el Portal Único PUCOMEX que impiden el registro o seguimiento de declaraciones, y fallas en la lectura OCR que provocan retrabajo y demoras en la verificación documental.

Estas situaciones, aunque imprevistas por naturaleza, se vuelven un obstáculo relevante para la fluidez operativa cuando no existen protocolos oficiales que indiquen cómo proceder. En ausencia de un procedimiento estandarizado claro, por ejemplo, si debe esperarse a que el escáner vuelva a estar operativo o si corresponde reforzar los controles manuales, cada punto fronterizo define sus propios criterios. Esta falta de estandarización genera inseguridad, disparidad en los tiempos de despacho e impactos logísticos directos. El sector privado mencionó que, en múltiples ocasiones, este tipo de situaciones deriva en acumulación de camiones, formación de filas, saturación de patios, demoras en la liberación y aumento considerable de los costos logísticos.

Por parte de la administración pública, se informó que las paradas programadas de sistemas son comunicadas con hasta 15 días de antelación a través de canales como PUCOMEX o Noticia PUCOMEX. Sin embargo, no existen mecanismos institucionales claros para comunicar fallas momentáneas o inestabilidades técnicas no previstas. Aunque la Receita Federal monitorea y registra el tiempo de inactividad de los escáneres con fines de gestión de riesgo, esta medida no resuelve el problema operativo inmediato de cómo actuar ante estos casos ni garantiza que los operadores logísticos reciban información oportuna y confiable que les permita tomar decisiones seguras.

Es importante destacar que el uso de estas tecnologías responde a criterios de seguridad y gestión de riesgo. Por ello, ante fallas técnicas o interrupciones en su funcionamiento, la prioridad debe ser siempre resguardar la función de control. Este enfoque refuerza la necesidad de contar con un procedimiento estandarizado que oriente la actuación de los servidores públicos ante estas situaciones, y que defina qué información debe comunicarse al sector privado y de qué manera, garantizando al mismo tiempo la integridad fiscal y la previsibilidad operativa de las cadenas logística

Propuesta de acción: Necesidad de crear una mesa de trabajo bilateral público-privada para discutir la futura operación en Porto Murtinho–Carmelo Peralta (Oportunidades de Mejora 1, 2, 3, 4, 5 y 6)

La construcción del nuevo puente internacional sobre el río Paraguay, conectando Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), representa un paso decisivo para la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como un eje estratégico de integración y desarrollo regional. Sin embargo, diversos desafíos ya identificados en otras

fronteras por el sector público y privado ponen en riesgo la efectividad de la futura Área de Control Integrado (ACI), si no se enfrentan con urgencia y de manera articulada. Entre los principales puntos identificados se encuentran: la limitación de espacios de estacionamiento en el proyecto actual, que puede comprometer la fluidez de las operaciones logísticas; la falta de claridad sobre el modelo de operación (cabecera única o doble), lo que afecta directamente el dimensionamiento de la infraestructura y los flujos operacionales; la necesidad de validación previa de los flujos operacionales por todos los organismos de control, para garantizar que la estructura cumpla con los requisitos institucionales y logísticos; y la necesidad de incluir al sector privado en las definiciones operacionales, ya que son los usuarios directos del ACI y parte interesada en el éxito de la operación.

Estos desafíos fueron ampliamente debatidos en las reuniones realizadas a lo largo del proyecto. A partir de este proceso, se propuso conjuntamente entre el sector público y privado la creación de una mesa de trabajo bilateral público-privada, dedicada exclusivamente a la operación del ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta. Esta mesa deberá estar compuesta por representantes de Aduana, los organismos de control e infraestructura de ambos países, contando con la participación de forma estructurada del sector privado (transportistas, operadores logísticos y asociaciones sectoriales) de forma consultiva. Esta mesa deberá establecer los lineamientos operacionales del ACI y comunicar de forma asertiva y transparente los mismos al sector privado.

Para el funcionamiento de esta mesa de trabajo, es fundamental que sea definido de forma oficial el tipo de ACI que operará en dicha frontera, si será de cabecera única o doble. Con el modelo definido, esta mesa podrá revisar los proyectos de ingeniería del ACI, para garantizar la adecuación de la infraestructura a las necesidades logísticas, institucionales y de seguridad. Luego, todos los flujos operacionales simulados para la futura operación del ACI deberán ser validados previamente por todos los organismos de control de ambos países (Aduana, Sanidad, Migración, Seguridad), garantizando su funcionalidad desde el inicio. Finalmente, los representantes del sector privado deberán ser incluidos en las fases de prueba de la futura ACI, incluso mediante simulaciones operacionales con cargas reales y seguimiento en campo de las condiciones de funcionamiento de la estructura.

Esta propuesta se encuentra alineada con la Nota Informativa SEI N.º 200/2025 de la ANTT, que resalta la urgencia de fortalecer la coordinación entre ANTT, Receita Federal del Brasil (RFB) y el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE) para garantizar la integración plena de Porto Murtinho al Corredor Bioceánico, mediante mecanismos institucionales que aseguren la previsibilidad operativa y la interoperabilidad normativa en la nueva ACI.

La implementación de esta solución traerá una serie de beneficios concretos, ya que permitirá mitigar fallos operacionales e institucionales al inicio de la operación del puente y la ACI, se fortalece la cooperación binacional con decisiones conjuntas y transparentes, y se asegura que la infraestructura esté realmente adecuada a las necesidades logísticas de la región. Además, habrá mayor previsibilidad y confianza para los usuarios privados, valorización de la inversión pública realizada y alineamiento institucional entre los organismos de control, con flujos operacionales previamente validados e integrados a la realidad de la frontera. Esta mesa de trabajo podrá mantenerse con reuniones periódicas para trabajar con el concepto de mejora continua en el ACI.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil (MRE) y Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Gobiernos Subnacionales:** Mato Grosso do Sul, Alto Paraguay
- **Aduanas:** Receita Federal de Brasil (RFB), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA) Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Salud y vigilancia sanitaria:** Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA) y Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA)
- **Migraciones:** Policía Federal de Brasil (PF), Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Seguridad:** Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF), Policía Nacional del Paraguay
- **Transporte:** Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT) y Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI), Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y

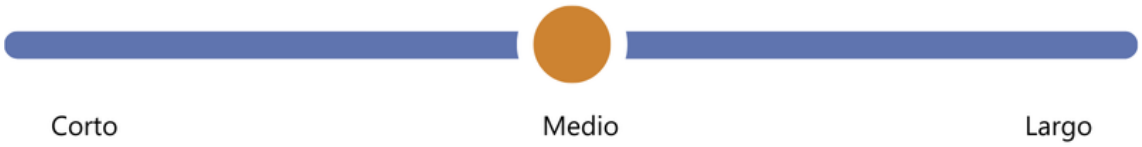
Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), y otras entidades locales de operadores logísticos y transportistas

Propuesta de acción: Incorporación obligatoria de generadores de respaldo en el diseño del ACI de Porto Murtinho–Carmelo Peralta (Oportunidad de Mejora 6)

Considerando los desafíos ya identificados para la implementación de la futura Área de Control Integrado (ACI) en la frontera entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), especialmente la falta de estandarización de procedimientos ante imprevistos con el uso de tecnología en las fronteras, los participantes del mapeo propusieron que se incluya como requisito desde la fase de diseño del proyecto la instalación de generadores eléctricos de respaldo. Esta exigencia debe aplicarse especialmente en los sectores destinados a equipos críticos de fiscalización, como los escáneres.

Dado que esta infraestructura estará localizada en una región con suministro eléctrico potencialmente inestable y será punto clave para el flujo internacional del Corredor Bioceánico de Capricornio, la disponibilidad de energía ininterrumpida es esencial para evitar paralizaciones operativas involuntarias. La incorporación anticipada de esta medida garantizará mayor previsibilidad a los operadores logísticos y reforzará la capacidad institucional de respuesta ante imprevistos, asegurando el cumplimiento pleno de las funciones aduaneras sin interrupciones injustificadas.

Plazo:



Involucrados:

- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil (DNIT)

Propuesta de acción: Realizar estudio técnico sobre las fallas sistémicas del PUCOMEX (Oportunidad de Mejora 6)

Siendo que los procesos de control del comercio exterior de Brasil son realizados exclusivamente mediante presentación de informaciones de forma electrónica, los participantes reforzaron la importancia de tener un conocimiento fundado respecto a las indisponibilidades registradas en el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX). En este sentido, se propuso desarrollar un estudio técnico específico para evaluar la frecuencia y las causas de las inestabilidades que afectan al sistema. Esta propuesta fue anteriormente consensuada en el marco del Proyecto de Gestión Coordinada de Fronteras en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR)[3]. Esta iniciativa tiene como objetivo identificar las fallas estructurales, operativas o tecnológicas que impactan negativamente el flujo logístico en los puntos de frontera.

A partir de este diagnóstico, será posible proponer soluciones técnicas adecuadas y sostenibles, dirigidas a mitigar los errores recurrentes y garantizar mayor previsibilidad a los operadores logísticos. Además, los resultados de este estudio servirán como base para futuras actualizaciones sistémicas, fortaleciendo la confiabilidad de la plataforma digital utilizada por la Receita Federal y promoviendo una gestión más eficiente del riesgo aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal do Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Salud y vigilancia sanitaria:** Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos de Brasil (SERPRO)

Propuesta de acción: Exigencias mínimas de infraestructura para permitir inspecciones conjuntas SENAVE MAPA en el ACI (Oportunidad de Mejora 5)

La posible ausencia de infraestructura adecuada en el futuro punto de control Porto Murtinho–Carmelo Peralta representa un desafío para la realización de inspecciones conjuntas entre el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) de Paraguay y el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) de Brasil. La inexistencia de espacios físicos apropiados, equipos compatibles y conectividad para el intercambio de

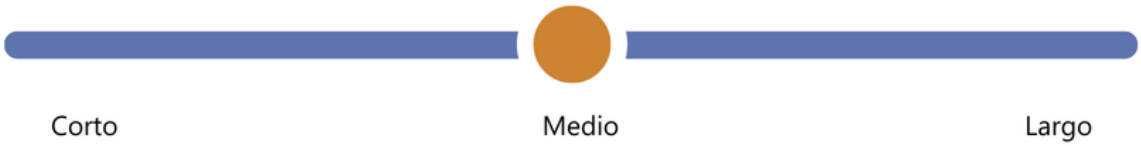
[3] Informe Final-Gestión Coordinada de Fronteras del MERCOSUR, Pág. 296

datos puede dificultar la consolidación de una actuación coordinada entre ambos organismos, lo que resultaría en retrabajo, retrasos y un mayor tiempo de permanencia de las cargas en la frontera.

Ante este escenario, se propuso que los organismos responsables por el control fitosanitario de ambos países definan las exigencias mínimas de infraestructura que permitan la realización de inspecciones conjuntas en el marco del Área de Control Integrado (ACI). Entre estas exigencias, fueron destacadas: la construcción de espacios compartidos con capacidad para recepción, almacenamiento e inspección fitosanitaria de cargas; equipos que permitan la medición de gas y extracción de muestras de forma automatizada, la disponibilidad de equipos técnicos compatibles entre ambos países; y la garantía de conectividad adecuada para el intercambio de datos y documentos en tiempo real entre los sistemas de ambos organismos.

La adopción de estas exigencias mínimas permitirá mejorar la eficiencia de los controles fitosanitarios en la frontera, eliminar procedimientos redundantes y acelerar el flujo de cargas. Además, contribuirá al fortalecimiento de la actuación conjunta entre el SENAVE y el MAPA, promoviendo una mayor integración institucional y mayor previsibilidad en el proceso de fiscalización, aspecto central para la consolidación del Corredor Bioceánico como ruta estratégica de comercio internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Salud y vigilancia sanitaria:** Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil (ANVISA)

7. Incertidumbre sobre la implementación y operación de escáneres en la futura ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta

Proceso: Exportación/Importación

País(es): Brasil/Paraguay
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: La implementación y operación de escáneres en la futura Área de Control Integrado (ACI) entre Porto Murtinho, Brasil, y Carmelo Peralta, Paraguay, genera incertidumbre debido a la falta de información pública y planificación formal sobre su incorporación, lo que puede afectar la eficiencia y confiabilidad del paso fronterizo. Aunque el proyecto de la ACI avanza, no se cuenta con detalles sobre la cantidad, ubicación, características técnicas, capacidad de escaneo, régimen horario o protocolos operativos de estos equipos.

La utilización de equipos de escaneo en pasos fronterizos constituye una herramienta fundamental para fortalecer los controles aduaneros sin recurrir a inspecciones físicas intrusivas, promoviendo una gestión más ágil, segura y eficiente del comercio internacional. No obstante, su efectividad depende directamente de una planificación adecuada, de su ubicación estratégica, de su capacidad técnica y de su disponibilidad operativa conforme a la demanda del flujo transfronterizo.

En el caso brasileño, el marco normativo vigente ya establece la obligatoriedad de que la administradora del recinto aduanero disponibilice equipos de inspección no invasiva compatibles con las características de las mercancías. Según la Portaria RFB N.º 143/2022, en su artículo 14, "La administradora del local o recinto deberá poner a disposición equipos de inspección no invasiva (escáneres), compatibles con las características y el acondicionamiento de las cargas, mercancías y bienes movilizados, para fines de inspección". Esto refuerza la necesidad de que la futura ACI cumpla con este requerimiento desde su concepción, garantizando el alineamiento con la normativa federal.

Esta ausencia de información y planificación específica puede provocar restricciones operativas, tiempos ociosos, uso discontinuo de los escáneres y ubicaciones poco eficientes, generando filas, demoras y cuellos de botella en los controles fronterizos.
Además, existe el riesgo de que dicha planificación se realice de manera unilateral, sin una coordinación efectiva entre ambos países ni participación del sector privado, lo que puede generar que la ubicación, horarios y protocolos operativos no consideren las necesidades y dinámicas del tránsito, conduciendo a ineficiencias, mayores tiempos de espera y costos elevados, poniendo en riesgo los beneficios de la infraestructura tecnológica y la integración fronteriza.

El desafío radica en que la implementación de los escáneres no se realiza en un marco de planificación conjunta, transparente e inclusiva, que tenga en cuenta las necesidades del

otro lado y del sector privado, comprometiendo la efectividad, eficiencia y competitividad del paso fronterizo.

Propuesta de acción: Planificación binacional para la implementación y operación efectiva de escáneres en la ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta

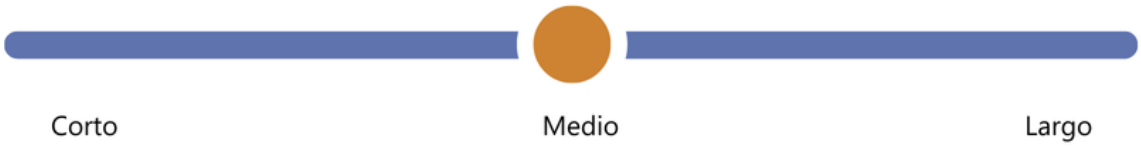
La previsibilidad operativa de los controles es un elemento esencial para el funcionamiento eficiente de cualquier paso fronterizo, especialmente en áreas con proyección de alto flujo logístico como la futura ACI de Porto Murtinho (Brasil). Asegurar la disponibilidad, el uso estratégico y la operación adecuada de equipos de escaneo resulta fundamental para garantizar inspecciones eficaces sin comprometer la fluidez del tránsito. La ausencia de información sobre estos aspectos limita la capacidad de planificación conjunta entre los sectores público y privado e introduce incertidumbre operativa. Por ello, es fundamental seguir el padrón de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) para el intercambio de datos, promoviendo la interoperabilidad y el análisis coordinado entre las distintas autoridades aduaneras y los operadores logísticos.

Como resultado del trabajo conjunto entre representantes del sector público y privado, se propuso la elaboración y publicación de un plan técnico binacional de escaneo. Este plan debe contemplar:

- La confirmación de la instalación de escáneres en la ACI;
- La cantidad prevista y sus especificaciones técnicas mínimas;
- El sistema operativo de los datos generados por el escáner para que pueda ser compartido entre ambos países de forma integrada;
- La ubicación estratégica de los equipos dentro del recinto fronterizo;
- Los horarios de operación previstos, asegurando una cobertura continua y adecuada al volumen estimado de tránsito;
- Los criterios técnicos y operativos orientarán el uso de los escáneres, priorizando la gestión de riesgos y la coordinación entre autoridades de ambos países.

La definición clara y anticipada de estos elementos permitirá una mayor transparencia en el desarrollo de la ACI, alineando expectativas entre operadores públicos y privados, y facilitando la planificación logística y la preparación de la infraestructura necesaria. A mediano plazo, la previsibilidad y eficiencia de los controles por escaneo contribuirán a reducir tiempos de espera, evitar sobrecostos y aumentar la competitividad del paso fronterizo, fortaleciendo su papel dentro del CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Receita Federal de Brasil (RFB), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil (DNIT), Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

8. La falta de uniformidad en los horarios y procedimientos de actuación de la Receita Federal de Brasil impacta los transportistas

Proceso: Importación
País: Brasil
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: De acuerdo con el artículo 10 del Decreto N.º 6.759/2009 (Reglamento Aduanero brasileño), la fiscalización aduanera debe realizarse en las instalaciones físicas habilitadas por la Receita Federal de Brasil (RFB), lo que implica la obligatoriedad de la presencia física de los funcionarios para ciertos actos de control. Esta disposición normativa tiene como objetivo garantizar la legalidad, trazabilidad y seguridad de las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, en la práctica, especialmente en zonas fronterizas, se ha observado una creciente flexibilización de este principio, con la adopción de formatos de atención virtual incluso en casos que exigirían presencialidad. Esta discrepancia entre la norma y su implementación ha generado incertidumbre operativa entre los actores logísticos, especialmente frente a la futura apertura del punto de control en Porto Murtinho.

En el caso de la futura Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho (Brasil), uno de los desafíos identificados en el proceso de mapeo fue la ausencia de una definición oficial sobre los horarios de atención y los procedimientos operativos de la RFB. Actualmente, no existe claridad sobre si estos servicios en Porto Murtinho se prestarán de forma presencial o virtual, ni sobre cuáles serán los horarios de funcionamiento. Esta indefinición compromete la organización logística del sector privado y contradice el marco normativo vigente.

El desafío se agrava por la autonomía concedida al auditor jefe de cada unidad aduanera para definir los horarios y la forma de atención. Esto ha dado lugar en algunas fronteras a acuerdos informales con transportistas para establecer horarios reducidos o condicionados, lo que resulta en una prestación desigual del servicio público, genera inseguridad jurídica y perjudica a los operadores logísticos. En muchos casos, los horarios no se ajustan a la jornada ampliada del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), operando únicamente en el horario administrativo brasileño, lo cual es incompatible con la dinámica del transporte internacional.

Dada la condición estratégica del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) y el papel clave que cumplirá Porto Murtinho como punto de conexión logística regional, esta falta de definición institucional representa un riesgo directo a la eficacia del futuro puesto fronterizo. Tal como ya fue identificado en otros desafíos relacionados con la infraestructura física, la gestión institucional de la ACI y la implementación de tecnologías como la API Recintos, la falta de claridad sobre los procedimientos de atención de la RFB profundiza el escenario de incertidumbre operativa que rodea a la nueva frontera binacional.

Propuesta de acción: Adopción oficial del horario MERCOSUR como estándar operativo para la RFB en la futura ACI de Porto Murtinho

En consonancia con la solución a nivel del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) sobre la implementación de horarios comunes en órganos de control nacionales, para resolver la falta de definición institucional sobre los horarios y modalidades de atención de la Receita Federal de Brasil (RFB) en la futura Área de Control Integrado (ACI) de Porto Murtinho–Carmelo Peralta, los participantes del proceso de mapeo propusieron alinear oficialmente las actividades de la RFB al horario Mercado Común del Sur (MERCOSUR), conforme lo establecido por la Resolución GMC N.º 77/1999. Esta norma determina que las dependencias de los organismos intervinientes en los puntos fronterizos del bloque deben operar, como mínimo, de lunes a viernes, de 07 a 19 horas. El respeto a este horario garantiza la compatibilidad institucional entre los países del bloque y asegura que todos los actores públicos trabajen de manera coordinada, sin interrupciones que perjudiquen el flujo logístico.

Además de la jornada ampliada, la propuesta contempla la exigencia de atención presencial por parte de los funcionarios de la Receita Federal para todos los actos de fiscalización que lo requieran, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto N.º 6.759/2009. Esta medida busca evitar que la discrecionalidad individual o los acuerdos informales entre transportistas y funcionarios definan los horarios y las modalidades de atención.

Esta armonización horaria permitirá no solo una mayor previsibilidad en las operaciones de comercio exterior, sino también una gestión institucional más transparente y eficiente, eliminando la actual fragmentación de criterios entre distintas unidades y fortaleciendo el compromiso del Brasil con la integración regional. La medida también se alinea con las soluciones ya acordadas para otros desafíos vinculados a la operación futura de Porto Murtinho, como la definición de la gestión integrada, la infraestructura de estacionamiento y el cumplimiento de los requisitos técnicos para control digital automatizado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

9. Demoras en el procedimiento de colocación de precintos electrónicos por parte de la Aduana paraguaya en territorio brasileño

Proceso: Exportación/Importación
País: Paraguay
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El precinto electrónico es un dispositivo de seguridad colocado en las unidades de carga que permite su monitoreo en tiempo real durante el tránsito aduanero internacional. Funciona como un "sello electrónico", garantizando la integridad de la mercancía desde la frontera hasta el destino final, y es una herramienta esencial tanto para el control aduanero como para la facilitación logística. En el caso de Paraguay, los precintos son colocados en aquellos medios de transporte que realizarán tránsito interno en Paraguay, hasta el punto de liberación, y no serán liberadas en la frontera.

Durante las reuniones de mapeo de desafíos, el sector privado identificó una oportunidad de mejora relacionado con la colocación del precinto electrónico por parte de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) en territorio brasileño, en el caso de Foz de Iguaçu. Actualmente, tras la liberación aduanera de la carga por la Receita Federal de Brasil (RFB), los vehículos deben esperar en el recinto aduanero hasta poder pasar por la

DNIT y colocar el precinto. Este procedimiento genera demoras significativas, ya que demanda la coordinación entre los servidores aduaneros y la empresa habilitada que efectivamente coloca el dispositivo en el medio de transporte. En la práctica, una carga verde en el control aduanero brasilero, que podría salir en un plazo de 15 minutos, puede demorar hasta dos horas para concluir los procedimientos necesarios vinculados a lacre electrónicos de Paraguay.

Si bien aún no existe información disponible sobre el procedimiento de control de tránsito y la modalidad del ACI (cabecera única o doble) que será adoptada en la frontera de Carmelo Peralta–Porto Murtinho, tan solo considerando que el patio tiene apenas estacionamiento para 240 camiones representa una restricción en la capacidad. La falta de revisión anticipada del procedimiento y el trabajo conjunto entre las autoridades y la administración del ACI podría generar un cuello de botella.

Además, la colocación y retiro de lacres electrónicos paraguayos depende de un número limitado de empresas habilitadas por la DNIT, siendo apenas cuatro en total. La falta de disponibilidad de lacres y la capacidad limitada de respuesta logística de los operadores habilitados pueden constituir un cuello de botella crítico considerando la distancia a la cual se ubica esta frontera de los principales centros económicos del país, reduciendo así la competitividad y previsibilidad del tránsito de cargas.

Propuesta de acción: Condicionar la exigencia de precintos electrónicos a un estudio técnico previo en Porto Murtinho–Carmelo Peralta

Con el objetivo de solucionar el desafío de demoras en el procedimiento de colocación de precintos electrónicos por parte de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) en territorio brasileño, los participantes propusieron que, antes de exigir la aplicación obligatoria de lacres electrónicos en esta nueva frontera, se realice un estudio técnico detallado que evalúe la capacidad operativa y logística real del punto de control en Porto Murtinho–Carmelo Peralta.

Este estudio debe contemplar no sólo las condiciones físicas de infraestructura necesarias para la colocación de precintos (instalaciones adecuadas, área de maniobra y de control), sino también la existencia de conectividad digital estable para el monitoreo en tiempo real, la disponibilidad de personal técnico autorizado para la instalación de los dispositivos y la viabilidad logística del procedimiento, evitando generar cuellos de botella operativos. La evaluación previa de las condiciones reales es fundamental para asegurar que los nuevos requisitos no afecten negativamente la fluidez logística del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Adicionalmente, como parte del proceso de preparación, los participantes señalaron que la DNIT deberá exigir contractualmente a sus proveedores privados de precintos electrónicos la disponibilidad mínima de dispositivos y equipos operativos necesarios para cubrir la demanda esperada. Sin este requisito, cualquier imposición normativa sobre el uso obligatorio de precintos electrónicos en Porto Murtinho–Carmelo Peralta resultaría impracticable y podría comprometer la operatividad de la nueva frontera.

Hasta que dicho estudio no sea realizado y sus resultados respalden la viabilidad técnica y logística de la colocación de precintos electrónicos en la futura ACI, no debe implementarse la exigencia obligatoria de utilización de precintos en este punto del Corredor. Esta medida busca garantizar que los controles aduaneros se implementen de manera segura, eficiente y adaptada a la realidad operativa de Porto Murtinho–Carmelo Peralta.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transportes de Brasil (DNIT)

10. Falta de definición sobre responsabilidad de colocar y controlar lacre

Proceso: Exportación
País: Brasil
Clasificación: Procedimiento
Oportunidad de mejora: Los lacres aduaneros son dispositivos de seguridad utilizados para garantizar la integridad de la carga durante el tránsito internacional. Su función es evitar violaciones, robos, adulteraciones o sustituciones de mercancías a lo largo del trayecto, asegurando que el contenido transportado permanezca inalterado desde el origen hasta el destino final. Además, los lacres son esenciales para facilitar los procesos de fiscalización y agilizar la liberación de cargas en las fronteras, contribuyendo así a la seguridad y eficiencia del comercio exterior.

Sin embargo, durante las reuniones de mapeo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el sector privado señaló que actualmente no existe una definición homogénea sobre quién es responsable por la colocación y verificación de los lacres en el tránsito internacional. Esta diversidad de entendimientos genera prácticas divergentes entre los distintos puntos fronterizos brasileños. En algunos lugares, como en instalaciones gestionadas por Multilog, los lacres son aplicados directamente por la concesionaria; en otros casos, es la Receita Federal de Brasil (RFB) quien asume esa tarea; y en otros puntos, la responsabilidad recae sobre el propio transportista internacional.

Estas diferencias generan inseguridad operativa y obstaculizan la previsibilidad del proceso logístico. Un ejemplo concreto es la variación en los criterios aceptados para la colocación del lacre: la distancia entre los ojales de la lona del camión puede ser considerada adecuada en un recinto, pero rechazada en otro, lo que incluso puede resultar en la no aceptación del vehículo por parte de autoridades aduaneras extranjeras. También se han reportado exigencias no previstas en la normativa, como el requerimiento informal de formar una figura de "X" con cuerdas en la parte trasera del vehículo (sobre las puertas del semirremolque tipo baúl o sider) bajo el argumento de que esto impediría su apertura. No obstante, según respuesta de un fiscal de la RFB del Programa Operador Económico Autorizado (OEA) consultado por transportistas, tal exigencia no sería válida, ya que basta que el sistema de precintado impida el acceso a la carga. Este tipo de exigencias no oficiales, además de aumentar la complejidad operativa, puede poner en riesgo la seguridad física del conductor, quien es frecuentemente el encargado de instalar estos elementos de contención.

La falta de una norma técnica nacional que defina los criterios de colocación, responsabilidad y validación del lacre refuerza la disparidad de criterios entre los puntos fronterizos. Esta situación no solo genera demoras y retrabajo, sino que también impone sobrecostos logísticos innecesarios.

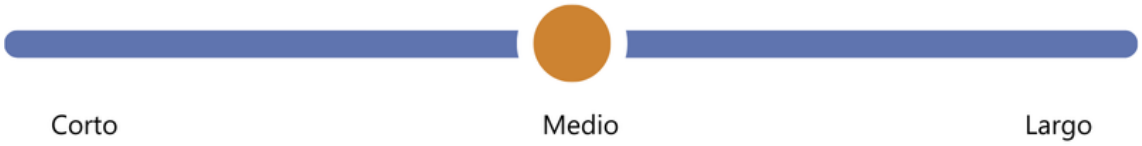
Propuesta de acción: Elaboración de documento orientativo sobre procedimientos de colocación de lacre en tránsito internacional

Para resolver la oportunidad de mejora identificada respecto a la falta de estandarización en los procedimientos de colocación y verificación de lacres en unidades de transporte en el territorio brasileño, los participantes de las reuniones público-privadas propusieron que la Receita Federal de Brasil (RFB) lidere la elaboración de un documento orientativo nacional que defina directrices claras y unificadas para la colocación de lacres en los vehículos de carga.

El documento deberá especificar criterios técnicos mínimos para la correcta aplicación de los lacres aduaneros, considerando aspectos como la ubicación de los lacres, las condiciones de las lonas y los cierres de los vehículos, las distancias aceptables entre ojales, y las medidas de seguridad complementarias (por ejemplo, uso de cables o "línea viva" en las puertas de los camiones). La orientación deberá abordar tanto los procedimientos en recintos aduaneros como en puntos de control fronterizo, uniformizando criterios de actuación para todos los operadores involucrados: autoridades aduaneras, concesionarios de recintos y transportistas internacionales. Es importante que esta orientación considere diversos tipos de camiones para garantizar que la misma se aplica a la realidad operacional.

Con el fin de garantizar la compatibilidad operativa y evitar rechazos de carga en los demás países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) existe una propuesta de solución en el capítulo del CBC que propone la **"Armonización del entendimiento regional respecto de unidades precintables y no precintables"**.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Receita Federal de Brasil (RFB)

11. No existe conocimiento sobre los procedimientos para la autorización de cruce de camiones en lastre, sin perjudicar los camiones de carga

Proceso: Exportación
País: Paraguay
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el contexto del transporte internacional de cargas, los camiones en lastre (aquellos que circulan vacíos, ya sea por haber finalizado una entrega, por dirigirse a buscar nueva carga o por trasladarse entre puntos logísticos) también deben cumplir controles fronterizos. No obstante, al no transportar mercancías, estos vehículos deberían estar sujetos a procedimientos simplificados que agilicen su paso, evitando demoras innecesarias. La falta de lineamientos específicos para su tratamiento

genera incertidumbre respecto a cómo será su gestión operativa en el futuro puesto fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta.

En la práctica, las fronteras presentan enfoques diversos para estos casos. En Dionisio Cerqueira, el cruce de camiones vacíos está limitado a dos franjas horarias diarias, por la falta de personal argentino de fiscalización. En Uruguaiana, se exige escaneo incluso para los vehículos en lastre, los cuales deben utilizar la misma fila que los camiones cargados, restringiendo su cruce a horarios operativos de lunes a sábado. En contrapartida, São Borja permite el paso diario de estos vehículos, evidenciando mayor flexibilidad. Además, hay casos en que los camiones transportan retornos logísticos, como envases o estructuras vacías, que no requieren ingreso al puerto seco en Brasil, pero sí son objeto de control aduanero en Argentina.

La ausencia de un procedimiento armonizado y diferenciado en estos escenarios afecta no solo la fluidez del tránsito fronterizo, sino también la eficiencia del control aduanero. La aplicación de los mismos criterios para vehículos vacíos y cargados genera sobrecarga en los sistemas, filas innecesarias y mayor demanda de personal fiscalizador. La situación se agrava en zonas de alta rotación como el Chaco paraguayo, donde muchos camiones deben retornar vacíos a Brasil para volver a cargar, dependiendo de trámites expeditos para no comprometer sus operaciones logísticas.

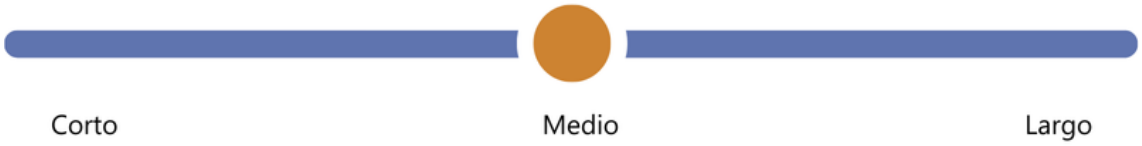
Propuesta de acción: Controles coordinados con escáner y balanza para garantizar el tránsito ágil y seguro de camiones en lastre en Porto Murtinho–Carmelo Peralta

Para enfrentar el desafío relacionado con la ausencia de procedimientos diferenciados para camiones en lastre en la futura operación de la frontera entre Carmelo Peralta (Paraguay) y Porto Murtinho (Brasil), los participantes de la reunión público-privada propusieron implementar controles coordinados mediante escáner y balanza como mecanismos esenciales para asegurar un control aduanero eficiente y no intrusivo de los vehículos vacíos.
El uso de escáneres permitirá verificar de manera rápida y remota la condición de vacío del camión, evitando inspecciones físicas demoradas, mientras que las balanzas garantizarán que no exista carga oculta a través de la verificación del peso y de la tara del camión. Esta estrategia permitirá a los órganos de control mantener altos estándares de seguridad y trazabilidad, sin generar trabas innecesarias al flujo de tránsito en lastre. Asimismo, esta solución se alinea con la propuesta de solución **"Necesidad de crear una mesa de trabajo bilateral público-privada para discutir la futura operación en Porto Murtinho–Carmelo Peralta"** sobre la infraestructura prevista en la futura Área de

Control Integrado (ACI) de Porto Murtinho–Carmelo Peralta, donde se propone la instalación de estos equipos como parte de las condiciones básicas de operación.

Los participantes destacaron la necesidad de dar valor económico y operacional al tránsito de camiones en lastre dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Aunque los camiones circulen sin mercancía, su rol es fundamental para asegurar el dinamismo del flujo logístico, garantizando el retorno eficiente de unidades para nuevas operaciones de carga. Por ello, se recomienda que las autoridades del CBC reconozcan formalmente el tránsito en lastre como parte estratégica del comercio internacional, asegurando su tratamiento prioritario, ágil y coordinado en todos los pasos de frontera involucrados.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Transporte:** Ministerio de Transporte de Brasil (ANTT)
- **Infraestructura:** Departamento Nacional de Infraestructura de Transporte de Brasil (DNIT).

Argentina–Paraguay

1. Inexistencia de condiciones mínimas para el transporte seguro de carga en el Puente Internacional Misión La Paz

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Paraguay
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El paso fronterizo que conecta la localidad argentina de Misión La Paz, en la provincia de Salta, con la localidad paraguaya de Pozo Hondo, en el departamento de Boquerón se materializa mediante un puente internacional de 200 metros de longitud sobre el río Pilcomayo. Este cruce fue inaugurado en 1996, pero la operatividad plena recién se alcanzó en 2003 debido a demoras en la habilitación de la infraestructura complementaria.

A pesar de su localización estratégica dentro del trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), este paso fronterizo no está habilitado para el transporte internacional de carga. Su uso actual se limita al tránsito vecinal fronterizo, bajo condiciones mínimas de control. Las instalaciones disponibles consisten únicamente en casillas básicas sin infraestructura para control aduanero ni sanitario de vehículos de carga, lo que impide el procesamiento de operaciones de comercio exterior, incluyendo tránsito internacional aduanero.

Adicionalmente, ambos lados del cruce enfrentan limitaciones críticas en materia de infraestructura básica: se reportan deficiencias en el suministro eléctrico, conectividad digital y servicios esenciales. Las crecidas del río Pilcomayo generan interrupciones frecuentes debido a la ausencia de infraestructura de contención. Asimismo, los accesos inmediatos al puente, en ambos territorios, no están pavimentados, lo que representa un factor de riesgo para vehículos pesados.

El propio puente presenta condiciones estructurales incompatibles con el transporte seguro de carga: es angosto, no cuenta con señalización vial, carece de dispositivos de seguridad, y no ha sido acondicionado para soportar el peso permitido por normativa del MERCOSUR (Decreto N.º 209/1992) para vehículos de carga (hasta 45 toneladas). No existen informes públicos que validen su capacidad estructural bajo esas exigencias.

A lo largo de este tramo del CBC, tampoco se dispone de condiciones mínimas para el descanso o asistencia a transportistas: no hay paradores adecuados, estaciones de

servicio ni áreas de resguardo, lo que agrava las condiciones de circulación en un entorno ya precario.

Esta situación convierte al cruce Misión La Paz–Pozo Hondo en el punto más crítico del trazado del CBC en términos de infraestructura. La falta de condiciones mínimas para el transporte eficiente y seguro de carga obliga a desviar la circulación hacia rutas alternativas, aumentando los tiempos logísticos y comprometiendo la funcionalidad integrada del Corredor como eje de conectividad transcontinental.

2. Deficiencia de infraestructura en los accesos a la frontera de Pozo Hondo–Misión La Paz

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Paraguay/Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: Se entiende por vía de acceso al conjunto de infraestructuras viales o logísticas que permiten el ingreso y egreso de vehículos y personas hacia y desde un puesto de control fronterizo. Estas vías forman parte integral del entorno operativo de la frontera, ya que condicionan directamente la fluidez, la seguridad y la capacidad de procesamiento del paso fronterizo. Incluyen tanto carreteras principales y secundarias que conectan con corredores internacionales y polos logísticos, como ramales específicos de ingreso hacia zonas primarias, y también infraestructura complementaria como señalización, drenaje, iluminación, zonas de espera externas o filtros previos de control.

Considerando que el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) constituye una vía estratégica tanto para conectar los océanos Atlántico y Pacífico como para facilitar el intercambio bilateral entre los países que lo componen, la planificación de las rutas de acceso a los puntos de control fronterizo adquiere una importancia crítica. La calidad de estas vías no solo incide en la eficiencia logística, sino también en la seguridad física de los operadores, la integridad de las cargas y la capacidad general del Corredor para sostener un flujo comercial competitivo y previsible.

En este contexto, al sector privado le preocupa el estado de los accesos al paso fronterizo, tanto del lado argentino como del paraguayo. En Paraguay, la localidad de Pozo Hondo, ubicada a unos 7 km del puente internacional, se conecta territorialmente mediante la Ruta PY15, actualmente en proceso de pavimentación. Esta vía es clave para integrar la zona con Mariscal Estigarribia y otros puntos estratégicos del Corredor Bioceánico.

En Argentina, el acceso se realiza a través de la Ruta Provincial N.º 54 y la Ruta Nacional N.º 86. Sin embargo, la Ruta N.º 54 aún presenta tramos sin pavimentar, con sectores de ripio que dificultan la circulación, especialmente en condiciones climáticas adversas. Cabe destacar que en marzo de 2025 se restableció el tránsito en la zona, luego de una interrupción causada por la crecida del río Pilcomayo.

Es de conocimiento público que, en varias fronteras de la región, los caminos de acceso son utilizados de manera improvisada como zonas de espera cuando los recintos oficiales carecen de espacio suficiente para albergar a todos los camiones en tránsito. Estas rutas, en muchos casos sin pavimentación, sin señalización funcional ni iluminación, y sin espacios habilitados para el descanso seguro de los transportistas, presentan riesgos operativos significativos.

Si estas rutas no son planificadas de forma estratégica y en coordinación con el desarrollo de los terminales aduaneros, su precariedad podría convertirse en un cuello de botella estructural para el Corredor, afectando la continuidad del flujo logístico, aumentando los costos asociados a "tiempos muertos" y, sobre todo, exponiendo a los conductores y sus cargas a situaciones de inseguridad vial, sanitaria y patrimonial.

3. No existe información sobre la infraestructura prevista para el ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Paraguay/Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: A pesar de la relevancia estratégica del paso fronterizo Misión La Paz–Pozo Hondo como punto de conexión central del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), no existe información pública disponible sobre la infraestructura proyectada para habilitar el tránsito internacional de cargas en esta ubicación. En particular, se desconoce si se prevé la construcción de un Área de Control Integrado (ACI), y no hay referencias oficiales respecto a su diseño, capacidad operativa, sectorización funcional, ni a la dotación de organismos de control que operarían en el sitio.

Existen manifestaciones claras de interés bilateral en torno al desarrollo del paso, evidenciadas en encuentros sostenidos a alto nivel político, como la visita del presidente paraguayo al territorio fronterizo o la reunión mantenida en Asunción entre el Presidente de Paraguay y el gobernador de Salta. No obstante, ese interés político aún no se ha traducido en una propuesta técnica concreta para la implementación de un ACI ni en la formalización de compromisos operativos entre ambos Estados.

Si bien se ha anunciado la futura construcción de un segundo puente internacional, esta iniciativa no está acompañada por definiciones sobre la infraestructura logística y operativa que debería respaldarla. La falta de planificación visible de un complejo fronterizo adecuado con espacios destinados a controles aduaneros, servicios al transportista, estacionamiento segregado y condiciones básicas de atención limita severamente la viabilidad del Corredor en su tramo más crítico.

Esta ausencia de información técnica y programática impide no sólo la articulación efectiva entre los países involucrados, sino también la previsibilidad necesaria para operadores logísticos y empresas de transporte. Esta situación compromete el desarrollo de la ruta bioceánica como un todo, ya que implica el desvío del trayecto diseñado, aumentando los tiempos de traslado y restando competitividad al Corredor frente a otras rutas alternativas.

Es importante destacar que cualquier intervención en esta zona se encuentra sujeta al cumplimiento por parte de Argentina de la sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso "Comunidades Indígenas Miembros de la Asociación Lhaka Honhat vs. Argentina" (2020), la cual reconoce el derecho de las comunidades del Chaco Salteño a participar activamente en decisiones que afecten sus territorios ancestrales. La sentencia obliga al Estado a reconocer derechos territoriales y garantizar la participación efectiva de las comunidades indígenas en decisiones que afecten sus territorios ancestrales, incluyendo obras públicas. Cualquier iniciativa, como la instalación de un ACI o la ampliación del paso fronterizo, requiere no solo consulta previa, libre e informada, sino también respeto a las condiciones culturales, ambientales y territoriales reconocidas judicialmente.

4. Ausencia de participación del sector privado en la planificación del ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Paraguay/Argentina
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) promueve la cooperación público-privada como principio fundamental para fortalecer la seguridad y eficiencia de la cadena logística internacional. Este enfoque reconoce que la colaboración temprana entre autoridades y operadores privados mejora la calidad de los diseños, reduce ineficiencias y asegura una implementación alineada con las realidades del comercio exterior.

En el caso del paso fronterizo Misión La Paz–Pozo Hondo, aún no se ha publicado información oficial sobre el diseño, características, alcance o cronograma de ejecución de las obras de infraestructura previstas, tanto en relación con el segundo puente internacional como con un eventual Área de Control Integrado (ACI). No obstante, estos proyectos han sido mencionados reiteradamente en el discurso político de las autoridades como pilares fundamentales para el desarrollo de la región y del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

A pesar de ello, no se ha planteado la incorporación del conocimiento técnico-operativo del sector privado desde el inicio del proceso. No se han habilitado instancias de consulta, ni espacios de diálogo estructurado de carácter público-privado que permitan identificar y comprender las necesidades concretas de quienes operan en la frontera. Transportistas, Operadores Logísticos, Despachantes de Aduana y otros actores clave del comercio exterior no han sido convocados ni incluidos en ninguna etapa de planificación o diseño de manera sistemática.

La exclusión de estos actores compromete la pertinencia técnica de cualquier solución de infraestructura que se impulse en el paso. Existe un alto riesgo de que las obras que eventualmente se ejecuten no respondan a las exigencias reales del flujo de comercio ni a las condiciones logísticas del transporte internacional, lo que podría derivar en infraestructuras subutilizadas, necesidad de obras correctivas o inversiones ineficientes. La falta de participación del sector privado, en esta etapa temprana y crítica, debilita las condiciones de gobernanza del proyecto y afecta negativamente la viabilidad operativa del CBC en su punto de cruce más sensible.

5. Desconocimiento sobre infraestructura para viabilizar la presencia de SENASA en la frontera Misión la Paz–Pozo Hondo

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: La matriz productiva tanto de Argentina como de Paraguay incluye un componente agropecuario de alta relevancia, lo cual sugiere que el paso fronterizo Misión La Paz–Pozo Hondo será un punto estratégico para el tránsito de mercancías que requieran control sanitario. En este contexto, la presencia del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) resulta indispensable para garantizar el cumplimiento de las regulaciones en materia de sanidad animal y vegetal, inocuidad, calidad comercial y protección fitozoosanitaria.

Según la Resolución SENASA N.º 402/2014, los Puestos de Control Fronterizo (PCF) son oficinas administrativas, de inspección y certificación ubicadas en fronteras terrestres, aéreas, fluviales o marítimas, donde SENASA concurre con otros organismos y se desarrollan actividades de comercio exterior vinculadas a exportación, importación y tránsito internacional. Estos puestos pueden estar habilitados para las tres operaciones o limitar alguna de ellas por razones operativas o de seguridad sanitaria.

Para que estas funciones se desarrollen de manera efectiva, es necesario que la infraestructura contemple ciertos requisitos mínimos establecidos en la Resolución SENASA N.º 215/2014. Entre ellos, se exige que los puestos cuenten con áreas específicas para inspección física de productos y vehículos, iluminación artificial adecuada y, cuando sea posible, iluminación natural; suministro de agua potable; sistemas de drenaje y manejo de efluentes; instalaciones sanitarias para el personal; espacios para almacenamiento temporal de productos retenidos; y áreas para limpieza y desinfección de vehículos. Asimismo, deben existir condiciones de bioseguridad, ventilación y señalización, junto con sistemas informáticos que permitan una trazabilidad adecuada de las operaciones.

Desde el sector privado se advierte con preocupación el desconocimiento sobre las condiciones de infraestructura que estarán disponibles en el paso Misión La Paz–Pozo Hondo para posibilitar la actuación del SENASA. Esta falta de información pone en duda la viabilidad operativa de realizar controles sanitarios conforme a los estándares técnicos y normativos vigentes, e impide que las empresas puedan incorporar esta ruta en sus planificaciones logísticas, comerciales y sanitarias. Como consecuencia, se limita anticipadamente el potencial del Corredor para captar flujos de productos agroalimentarios, debilitando su posicionamiento estratégico como vía segura, eficiente y competitiva para el comercio internacional de mercancías sujetas a control sanitario.

6. Desconocimiento sobre procedimientos, tecnología y modalidad de gestión prevista para el ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz

Proceso: Exportación/Importación
País: Paraguay
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: Paraguay ocupa una posición estratégica en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), con dos pasos fronterizos que lo posicionan como un país clave en la ruta bioceánica. El Corredor es colocado como prioritario en la agenda del gobierno paraguayo como un potencializador del comercio exterior y desarrollo del país, lo cual se ve reflejado en la agilidad con la que se están haciendo las obras de

infraestructura previstas. Además, Paraguay se ubica como un país relevante para el tránsito hacia los dos océanos. No obstante, existe una preocupación por parte del sector privado respecto de los puestos de control fronterizo, considerando tanto la infraestructura, tecnología y gestión. Estos aspectos desempeñarán un papel fundamental en el funcionamiento fluido del CBC.

Dada la falta de información oficial, persisten incertidumbres respecto al modelo institucional que adoptará Paraguay en materia de gestión fronteriza. Si bien existen declaraciones públicas que indican que los controles en el caso de Carmelo Peralta serían realizados del lado brasileño (como lo señaló la ministra de Obras Públicas y Comunicaciones, Claudia Centurión, en entrevista con Forbes[4]), en el punto de Misión La Paz–Pozo Hondo existe una tendencia a un control en territorio paraguayo.

Los operadores del sector privado manifestaron preocupaciones fundadas durante las reuniones de mapeo, derivadas de experiencias actuales en otras fronteras terrestres del país, tanto con Brasil como con Argentina. Una de las dificultades señaladas es la falta de organización operativa en los puertos, especialmente aquellos de administración pública. Se mencionó que, una vez que un camión ingresa a la zona primaria, no existe uso de tecnología ni procedimiento estandarizado que permita conocer su ubicación precisa dentro del recinto. Ante esta situación, cualquier requerimiento de verificación o localización del vehículo depende exclusivamente del contacto directo entre el conductor, el auxiliar del despachante de aduana y el funcionario aduanero, lo cual introduce demoras, genera contactos innecesarios entre servidores y actores del sector privado y una alta dependencia de mecanismos informales de comunicación.

Por otra parte, es común que exista una falta de organización de los patios lo que lleva a que las operaciones se vean afectadas por escasez de espacio para estacionamiento, la falta de señalización funcional y la inexistencia de criterios para ordenar los vehículos según el tipo de carga o el orden de llegada. Estos elementos generan ineficiencias considerables en la operación, aumentan los tiempos de permanencia y reducen la capacidad de gestión de riesgos, ya que no existen herramientas que faciliten el monitoreo o la priorización del despacho.

En términos generales, las fronteras terrestres en Paraguay tienden a saturarse con frecuencia, especialmente en periodos de alto flujo. Esta saturación se debe a una combinación de factores estructurales y operativos: la ausencia de planificación basada en proyecciones reales de demanda, la inexistencia de mecanismos que ordenen el ingreso y el estacionamiento de vehículos, y controles deficitarios que no logran

[4] Paraguay y el corredor bioceánico, el corazón de Latinoamérica se conectará al mundo.

responder con eficiencia a los picos de operación. La combinación de estos elementos genera cuellos de botella que afectan la competitividad y la previsibilidad del comercio exterior paraguayo.

La falta de definición oficial y de instancias de consulta con el sector privado genera dudas sobre el abordaje nacional previsto para estos nuevos puntos de control. En la práctica, esta ausencia de planificación participativa, sumada a los antecedentes de deficiencias existentes en otras fronteras, eleva el riesgo de replicar las mismas limitaciones estructurales en el Corredor, afectando su competitividad, su previsibilidad operativa y su posicionamiento como una alternativa logística eficiente a escala regional.

7. Posibles restricciones de operaciones en frontera por falta de equipamientos e infraestructura para controlar granel y cargas refrigeradas

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Paraguay/Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: En el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el paso fronterizo Pozo Hondo–Misión La Paz representa el único punto que aún no cuenta con un diseño ni proyecto de infraestructura definido. Esta situación constituye una oportunidad estratégica para planificar un puesto de control moderno, funcional y alineado con los estándares internacionales. No obstante, la falta de información pública y técnica sobre el proceso que guiará su diseño genera preocupación en el sector privado, que advierte el riesgo de que, en ausencia de una visión integral y sin instancias de consulta, se proyecte una infraestructura limitada e incapaz de responder a las demandas reales del comercio internacional.

Actualmente, la frontera no se encuentra habilitada, y existe un importante grado de desconocimiento respecto a la infraestructura que será implementada, tanto en el puesto de control como en el puerto seco vinculado al CBC. Esta incertidumbre se agrava en lo relativo al equipamiento técnico necesario para la inspección de cargas sensibles, como productos refrigerados y mercancías a granel, que requieren condiciones específicas para su manipulación segura y conforme a la normativa internacional.

En el caso de las cargas refrigeradas, la inspección exige cámaras de frío con control de temperatura constante, sistemas de monitoreo en tiempo real y escáneres no intrusivos que permitan verificar el contenido sin comprometer la cadena de frío. Para las cargas a granel, se requieren básculas industriales, sondas de muestreo y sistemas de manipulación como grúas o cintas transportadoras. La ausencia de estos recursos no solo

puede generar demoras y costos adicionales por desvíos hacia otras instalaciones, sino también comprometer la integridad de las cargas y el cumplimiento de normativas sanitarias y técnicas.

El sector privado ha reportado casos específicos, como el de bolsas de azúcar a granel, que una vez abiertas para inspección no pueden ser cerradas de forma segura, lo que representa un riesgo de pérdida o deterioro si no existen instalaciones adecuadas. Esta limitación vuelve inviable la inspección sin una infraestructura adaptada.

Las experiencias observadas en otros pasos del mismo Corredor, como Jama y Sico, demuestran las consecuencias de no considerar estos factores desde el inicio. En ambos casos, la importación de productos frescos no está habilitada debido a la falta de infraestructura y a la ausencia de acuerdos que permitan el ingreso de mercancías en tránsito hacia una destinación aduanera específica. Esto ha derivado en desvíos de rutas, aumentos de costos logísticos y limitaciones para el desarrollo de mercados regionales.

Frente a estos antecedentes, no considerar desde el diseño los requerimientos específicos de cada tipo de carga implicaría repetir errores ya identificados. Garantizar una infraestructura versátil, técnicamente equipada y planificada con una visión estratégica y participativa es esencial para consolidar el CBC como una vía logística segura, competitiva y preparada para el comercio del futuro.

8. Discrepancias en el control de peso en fronteras de Paraguay pueden afectar el tránsito en el CBC

Proceso: Exportación/Importación
País: Paraguay
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El control de peso en el transporte internacional de cargas no solo es fundamental para preservar la infraestructura vial y garantizar la seguridad en ruta, sino también para fortalecer la fiscalización del comercio y prevenir delitos transfronterizos. Su correcta aplicación permite detectar irregularidades, verificar la consistencia de las cargas declaradas y limitar desvíos operativos que podrían facilitar prácticas ilícitas. Para que cumpla estas funciones, el sistema de pesaje debe operar con precisión, integrarse a otros mecanismos de control y estar ubicado tanto en el ingreso al Área de Control Integrado (ACI) como estratégicamente a lo largo de las rutas habilitadas para el tránsito internacional.

Según operadores del sector privado, en algunas fronteras de Paraguay existen prácticas que comprometen la confiabilidad del control de peso. Se han reportado casos en los que el peso registrado oficialmente en frontera puede no ser el indicado por la báscula que se encuentra en el puerto. Un ejemplo concreto se observa en los ACI de Encarnación, donde hay un camino alternativo dentro del ACI que permite que los camiones eviten el paso por la báscula, generando una brecha en el control efectivo. No usar básculas autorizadas y correctamente calibradas genera margen para irregularidades y debilita la capacidad fiscalizadora del sistema.

Ante este panorama, preocupa la ausencia de información pública sobre cómo se organizarán y asegurarán los controles de peso en la futura frontera del Corredor Bioceánico de Capricornio, particularmente en el paso Pozo Hondo–Misión La Paz. La falta de lineamientos técnicos sobre el control coordinado del peso en el tramo paraguayo del Corredor genera incertidumbre entre los operadores.

9. Desconocimiento sobre plan de integración de scanner de forma coordinada en la frontera Pozo hondo– Misión la Paz

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Paraguay/Argentina
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: La utilización de equipos de escaneo en pasos fronterizos representa una herramienta clave para mejorar los controles sin necesidad de inspección física intrusiva, contribuyendo a una gestión más ágil y segura del comercio internacional. Sin embargo, la efectividad de estos equipamientos depende directamente de su disponibilidad operativa, capacidad técnica y planificación adecuada en función de la demanda.

Actualmente, no existe información pública respecto a la planificación de implementación y operación efectiva de escáner en la frontera de Pozo Hondo–Misión La Paz, consecuentemente no existe información relativa a los procedimientos que serán aplicados, la cantidad de equipamientos, la disponibilidad horaria de los equipos, su capacidad para atender el volumen de tránsito y su ubicación dentro de los recintos. Cuando estos dispositivos no están disponibles de forma continua, existen restricciones en su uso o no son colocados de forma estratégica en las Áreas de Control Integrado (ACI), se generan largas filas y demoras en los procesos de inspección.

Estas limitaciones impactan directamente en la eficiencia logística, al aumentar los tiempos de espera y reducir la previsibilidad en el cruce de frontera. También pueden

generar sobrecostos operativos y desincentivar el uso de determinados pasos lo que puede llevar a debilitar el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

10. Infraestructura insuficiente en las fronteras para despacho de mercadería afecta la competitividad de las PyMEs

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura/ Normativa

Oportunidad de mejora: Los controles fronterizos, tanto de salida como de entrada de mercaderías, requieren condiciones mínimas de infraestructura que permitan ejecutar adecuadamente los procesos de verificación, documentación y autorización de carga. Para que las operaciones de exportación, importación y tránsito se desarrollen con eficiencia y previsibilidad, es necesario que los pasos fronterizos cuenten con instalaciones aptas para atender diferentes tipos de carga, como granel, refrigerado o consolidado, bajo parámetros de seguridad, trazabilidad y control. Sin embargo, en Argentina, la infraestructura en frontera no ha sido diseñada ni equipada para cumplir esta función de desaduanamiento. Como consecuencia, los puntos de control son utilizados mayoritariamente como simples pasos, sin capacidad efectiva para procesar operaciones completas en frontera.

La Resolución General AFIP N.º 2977/2010 establece que las mercaderías exportadas a granel, ya sea en estado líquido o sólido, deben ser cargadas en plantas del exportador habilitadas para tal fin, o en depósitos fiscales o zonas primarias que reúnan condiciones específicas de infraestructura para su manipulación y conservación. Dado que en varias jurisdicciones no existen instalaciones aduaneras adecuadas, y especialmente las afectadas por el Corredor Bioceánico como Misión La Paz, que aún no ha sido construida, y Jama y Sico, las mercaderías a granel sólo pueden exportarse desde plantas o depósitos habilitados. Esto genera una barrera de entrada para las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMEs), que no cuentan con los recursos ni la escala operativa necesaria para implementar Aduanas en planta.

Esta situación favorece la concentración del comercio exterior en grandes operadores, que pueden asumir los costos y requerimientos técnicos de la Aduana domiciliaria, mientras que las PyMEs quedan marginadas del acceso a mercados que requieren formatos logísticos específicos, como el granel. Por ejemplo, en operaciones como la exportación de aserrín, un producto producido en el norte y noroeste de Argentina, empresas sin infraestructura habilitada fueron forzadas a embolsar la carga, lo cual aumentó los costos, alteró el formato de presentación del producto y redujo su

competitividad. Además del efecto económico directo, esta situación limita las posibilidades de desarrollo productivo en regiones alejadas de los grandes centros urbanos y desincentiva la instalación de servicios logísticos o de control en zonas fronterizas.

La falta de infraestructura apropiada impide que las fronteras cumplan un rol activo en la facilitación del comercio y en la desconcentración territorial del sistema logístico. También genera impactos negativos sobre los tiempos de tránsito, la previsibilidad operativa y los costos de cumplimiento, lo que coloca a las PyMEs argentinas en desventaja frente a sus pares regionales. La ausencia de condiciones físicas básicas para operar distintos tipos de carga en frontera se presenta como un obstáculo estructural que debe ser corregido para garantizar un comercio más competitivo, equitativo y territorialmente equilibrado.

Propuesta de acción: Requisitos para el diseño del ACI de Pozo Hondo–Misión La Paz (Oportunidades de Mejora bilaterales Argentina–Paraguay 1 a 10)

La falta de información oficial respecto a la futura habilitación para el transporte de carga del paso fronterizo Pozo Hondo–Misión La Paz, sumado a la inexistencia de información sobre la infraestructura prevista para el funcionamiento de un Área de Control Integrado (ACI) en dicha frontera genera preocupación respecto a la eficiencia de la ruta bioceánica como un todo. Este punto fronterizo localizado en el medio del trazado oficial es fundamental para la conexión entre los países. A la vez, la identificación de múltiples desafíos operativos y de infraestructura en otras fronteras revela la necesidad urgente de evitar que estos problemas se reproduzcan en el futuro paso fronterizo Pozo Hondo–Misión La Paz.

En este contexto, la construcción de un ACI fue la propuesta consensuada en la reunión bilateral, como una solución estructural transversal. Un ACI bien diseñado permitirá mejorar la eficiencia logística, reforzar la seguridad y trazabilidad, y garantizar condiciones dignas para operadores y funcionarios. Su diseño debe basarse en planificación técnica, funcional e interinstitucional, en línea con estándares del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y buenas prácticas internacionales. Además, la participación activa del sector privado es indispensable desde la fase de diseño, para que sus necesidades y experiencia operativa sean incorporadas desde el inicio. Cabe destacar que, para la creación de un ACI de cabecera única, es fundamental que exista un acuerdo bilateral entre ambos países.

En la reunión bilateral entre Argentina y Paraguay, los participantes identificaron los siguientes elementos como indispensables para el diseño del ACI:

- Entrada única por báscula: Toda circulación dentro del ACI debe iniciar con el ingreso por báscula obligatoria, garantizando control de peso integrado y compartido con las autoridades presentes del ACI de ambos países, trayendo consigo trazabilidad, reducción de fraudes y registros consolidados.
- Condiciones de seguridad: Todo el recinto debe estar equipado con iluminación adecuada, monitoreo por cámaras 24/7, accesos controlados y señalización vial interna.
- Sectorización funcional por tipo de carga y pasajeros: El recinto debe contar con zonas diferenciadas para camiones de carga y pasajeros. A la vez, es fundamental dentro del área de carga, contar con espacio para camiones vacíos separados de los cargados y una sectorización por tipo de carga, especialmente considerando carga peligrosa.
- Tratamiento y depósito de carga peligrosa: El ACI debe incluir un espacio exclusivo, señalizado y aislado, para almacenamiento temporal de mercancías peligrosas, con sistemas de evacuación, ventilación y protocolos de contingencia, conforme a la Decisión CMC N.º 15/2019 del MERCOSUR.
- Infraestructura para cargas a granel: El diseño debe contemplar básculas industriales, scanners, tolvas, grúas y cintas transportadoras que aseguren el manejo eficiente y seguro de este tipo de mercancías. Se propone la instalación de un andén técnico a nivel del suelo, con protección climática, iluminación y acceso seguro, para toma de muestras sin riesgos físicos, conforme a estándares fitosanitarios internacionales.
- Espacios dignos para transportistas y operadores: Se requiere la incorporación de baños diferenciados por género, áreas de descanso, alimentación y zonas de espera techadas, garantizando condiciones humanas y sanitarias adecuadas.
- Estructura para controles sanitarios y técnicos: Oficinas y áreas de inspección deben ser previstas para todos los organismos que tendrán presencia en la frontera, con temperatura controlada, conectividad y acceso inmediato a la carga.
- Condiciones para carga refrigerada y sobredimensionada: Se deben prever cámaras frigoríficas y plataformas reforzadas, permitiendo la conservación y manipulación segura de productos perecederos y mercancías de dimensiones o peso especiales.
- Integración de los requisitos normativos para agroquímicos en el diseño del ACI: El ACI debe ser diseñado desde su origen para cumplir con los requisitos técnicos exigidos para la importación de productos del capítulo 3808 de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (NCM). Para ello, deberá contemplar infraestructura mínima conforme a la Resolución SENAVE N.º 560/2013[5], incluyendo áreas de almacenamiento controlado, ventilación, señalización de riesgo, sistemas de

[5] Consultar la página 483.

contención, protocolos de emergencia y control sanitario. Esta previsión permitirá que el ACI opere con agroquímicos sin depender de excepciones regulatorias o habilitaciones futuras, resolviendo estructuralmente las limitaciones impuestas por el Decreto N.º 856/2013. Adicionalmente, se recomienda, además, revisar dicho decreto a fin de eliminar la restricción que limita estas operaciones a puertos públicos, habilitando instalaciones privadas que cumplan con los mismos estándares técnicos y estén bajo supervisión de la autoridad competente. Esta adecuación normativa e infraestructural aportará previsibilidad y funcionalidad al Corredor Bioceánico.

- Solución para la conectividad de Internet en el ACI: Es imprescindible garantizar la conectividad estable y de alta velocidad dentro del ACI y en los accesos, facilitando el acceso en tiempo real a la información relevante para las autoridades y operadores. La infraestructura debe contemplar redes de comunicación modernas que aseguren el funcionamiento eficiente de todos los sistemas de control y gestión dentro del ACI.

Para que el ACI en Misión La Paz–Pozo Hondo atienda a la realidad operacional y garantice un control fronterizo eficiente, es importante que el diseño tanto operacional como de su gobernanza sea interinstitucional y con incorporación del sector privado como un foro consultivo. La creación de una mesa de trabajo público-privada permitirá avanzar en una planificación estratégica que garantice el control al mismo tiempo que atienda la realidad operacional. Se trata de una oportunidad única para establecer un nuevo estándar de control fronterizo en la región. El ACI de Pozo Hondo–Misión La Paz puede transformarse en un modelo de referencia si logra anticipar y corregir las deficiencias estructurales ya observadas en otros pasos. La acción coordinada, la planificación integral y la escucha activa del sector privado serán claves para alcanzar este objetivo.

Además de los aspectos operativos y normativos, es imprescindible que el diseño del ACI esté alineado con los compromisos en materia de participación indígena y protección ambiental. En particular, cualquier intervención en la zona de Misión La Paz–Pozo Hondo deberá respetar los derechos reconocidos a las comunidades indígenas del Chaco Salteño por la sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso “Lhaka Honhat vs Argentina” (2020). Para ello, será necesario garantizar la realización de procesos de consulta previa, libre e informada, así como incorporar salvaguardas ambientales y culturales en la planificación de la infraestructura.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC) y Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay (MRE)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) y Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM) y Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay (DNM)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Dirección Nacional de Vialidad de Argentina y Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay (MOPC)

11. MIC/DTA paraguayo fuera del formato electrónico

Proceso: Exportación
País: Paraguay
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) constituye el documento base para operaciones de tránsito internacional terrestre en los países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Regulado por acuerdos regionales, su estructura debe facilitar el uso conjunto por las Aduanas de los países intervinientes, garantizando interoperabilidad, trazabilidad y eficiencia. En Paraguay, este documento debe ser registrado en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA). Sin embargo, su implementación plena aún no ha sido alcanzada, coexistiendo versiones digitales con formatos físicos o semimanuales.

Actualmente, se estima que alrededor del 15% de los MIC/DTA emitidos por Paraguay con destino a Argentina no son generados a través del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA). Estos documentos pueden ser identificados por su numeración específica: presentan una estructura de 13 dígitos, comienzan con el prefijo "PY" y no incluyen dígito verificador, lo que los diferencia de los registros electrónicos. Aunque son considerados válidos, esta variante no se integra con los sistemas informáticos de la Aduana argentina, lo que obliga al personal a ingresar toda la información manualmente, campo por campo.

Esta situación genera un uso altamente ineficiente de los recursos disponibles. En los casos de MIC/DTA manuales, la operación requiere doble esfuerzo: cargar digitalmente toda la información en el sistema y, en paralelo, firmar físicamente cada ejemplar en papel. Para los documentos emitidos electrónicamente a través de SINTIA, si bien la información puede ser confirmada en el sistema, persiste la obligación de firmar también el documento impreso. Esta duplicación de tareas genera demoras, aumenta el margen de error y reduce el aprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles.

Además, el soporte en papel continúa siendo obligatorio para el cruce fronterizo, incluso cuando el documento fue generado de forma electrónica. Esta coexistencia de formatos limita la consolidación de un sistema de tránsito verdaderamente digital, trazable y eficiente.

Aunque la frontera Pozo Hondo–Misión La Paz aún no se encuentra habilitada para el tránsito internacional de carga, esta situación técnica ya identificada en otros pasos puede anticiparse como un obstáculo estructural si no se corrige de forma preventiva. La persistencia del uso parcial de SINTIA y la falta de integración plena con los sistemas del país de destino comprometen la interoperabilidad regional y representan una debilidad que debe ser abordada antes de la habilitación efectiva de este nuevo punto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Propuesta de acción: Mesa de trabajo bilateral para análisis de los MIC/DTA que son generados fuera de SINTIA

La eficiencia en el control aduanero y la trazabilidad del tránsito internacional son aspectos clave para el éxito del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), especialmente en un contexto regional en el que se busca una mayor integración y digitalización de los procesos logísticos. La coexistencia de formatos físicos y digitales para la emisión de los Manifiestos Internacionales de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en Paraguay compromete la fluidez de las operaciones, aumentando los tiempos de procesamiento, generando errores y obstaculizando la cooperación binacional.

Durante las reuniones con el sector público y privado, fue propuesta la creación de una mesa de trabajo bilateral entre Paraguay y Argentina, con participación de las respectivas autoridades aduaneras, y con posibilidad de contar con una participación de representantes del sector privado. El objetivo será analizar los casos de MIC/DTA emitidos fuera del Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), identificar las causas estructurales de esta práctica, evaluar su impacto en la operativa fronteriza y construir una hoja de ruta que permita su paulatina eliminación, promoviendo el uso exclusivo del formato electrónico.

La implementación de esta iniciativa permitirá mejorar la interoperabilidad binacional, reducir tiempos de procesamiento en frontera, disminuir errores manuales, fortalecer la trazabilidad de las cargas y consolidar el Corredor Bioceánico como un corredor logístico moderno, seguro y competitivo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT)

Argentina–Chile
Paso de Sico y Paso de Jama

1. Duplicación de procedimiento de sellaje para cargas peligrosas o sobredimensionadas genera retrabajo

Proceso: Exportación
País: Chile
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En el caso de cargas peligrosas o sobredimensionadas, la normativa aduanera vigente en varios países del Cono Sur establece que este tipo de mercancías no deben ser abiertas ni sometidas a inspecciones físicas una vez despachadas, por razones de seguridad y estabilidad del contenido. Por esta razón, muchas empresas chilenas cuentan con autorizaciones especiales de "autosellaje", emitidas mediante resoluciones específicas de los servicios aduaneros, que les permiten realizar el sellaje[6] de la unidad de transporte directamente en sus instalaciones de carga. Estas autorizaciones están sujetas a estrictos procedimientos de validación, control documental y trazabilidad electrónica.

No obstante, el sector privado ha identificado un conflicto operativo recurrente en frontera, en lo que se refiere al tránsito internacional previsto en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)[7]. Según la interpretación aplicada por algunas autoridades aduaneras, como en el caso de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), el ATIT apenas hace referencia al reconocimiento de los sellos utilizados por las autoridades aduaneras de los demás Estados Parte. De esta forma, los sellos colocados por las propias empresas bajo el procedimiento de autosellaje, no son reconocidos. Como resultado, se exige a las empresas volver a sellar la carga en la frontera, reemplazando el sello de autosellaje original por uno nuevo emitido por la Aduana local.

Este procedimiento genera retrabajos innecesarios, como por ejemplo la colocación de sello sobre sello, además de demoras operativas y mayor exposición del personal aduanero, que debe intervenir físicamente una carga que, por su naturaleza, no debería

[6] La denominación del "sello" puede variar según el país. Por ejemplo, en Argentina y Paraguay se utiliza el término "precinto", mientras que en Brasil se emplea "lacre".
[7] El ATIT establece que las Aduanas de ingreso de los países signatarios deben reconocer los sellos utilizados por las autoridades aduaneras de los demás Estados Parte, cuyos modelos están especificados en el Anexo VIII del mencionado acuerdo.

ser manipulada. Además de representar un riesgo adicional en el caso de sustancias peligrosas.

La falta de interpretación común entre las autoridades aduaneras de ambos países respecto de los sellos genera retrabajos. La situación ha sido abordada en reuniones anteriores del Comité de Integración Fronteriza, donde se reconoció como un tema pendiente de resolución. Su persistencia afecta no solo la fluidez del tránsito internacional de cargas peligrosas, sino también la eficiencia del corredor logístico y la seguridad de las operaciones en puntos fronterizos críticos. Esta situación impacta directamente a las empresas transportistas, operadores logísticos y funcionarios de Aduana, quienes se ven obligados a realizar procedimientos duplicados, asumir mayores costos y enfrentar incertidumbres operativas en contextos que deberían estar regulados por marcos multilaterales.

Propuesta de acción: Avanzar con la implementación de lo establecido en el Acta del Comité de Integración respecto del autosellaje

Ante la falta de avances concretos entre Argentina y Chile en la implementación del reconocimiento recíproco de los precintos de autosellaje, se propuso, a corto plazo, utilizar el Comité de Integración Fronteriza como espacio formal para retomar y abordar específicamente esta temática. El acta firmada en el marco de dicho Comité ya establece que Argentina y Chile deben avanzar conjuntamente en la discusión y adopción de medidas efectivas en relación con el reconocimiento del “autosellaje”.

Se propone que dicho Comité sea utilizado para elaborar un protocolo bilateral de reconocimiento mutuo de autosellaje, que contemple los requisitos mínimos para que un precinto sea reconocido (resolución de autorización, trazabilidad, integridad de la unidad), así como los procedimientos de validación no intrusiva en frontera (lectura electrónica del precinto, consulta a base de datos o códigos QR). De forma que el control aduanero sea garantizado, se puede avanzar en la definición de mecanismos de control ex post para verificar cumplimiento, sin generar demoras operativas en frontera.

Es importante considerar que el marco jurídico del ATIT establece que las aduanas de ingreso de los países signatarios deben reconocer los sellos utilizados por las autoridades aduaneras de los demás Estados Parte, cuyos modelos están especificados en el Anexo VIII del mencionado acuerdo. Esta disposición puede ser interpretada con una mirada operativa más amplia, incluyendo los casos en que el precinto ha sido aplicado por el exportador bajo resolución oficial y validación previa de la autoridad aduanera.

La acción consiste en activar este mecanismo de diálogo institucional para que las autoridades aduaneras de ambos países elaboren, de manera coordinada, un procedimiento de reconocimiento mutuo de los precintos aplicados en las unidades de carga. El sector privado debe ser involucrado activamente en este proceso, presentando evidencia de los impactos operativos y de los riesgos para la seguridad asociados a la práctica de resellar en frontera.

La aplicación efectiva de lo acordado en el acta del Comité y el avance en la implementación del reconocimiento del "autosellaje" permitirá eliminar duplicaciones de procedimientos en frontera, reducir tiempos y costos logísticos asociados al cambio de sello, y garantizar una mayor seguridad en el tránsito internacional de mercancías peligrosas y sobredimensionadas en el Corredor Bioceánico.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otros

2. Restricción en Jama y Sico para productos frescos limita operaciones comerciales

Proceso: Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: Los pasos fronterizos de Jama y Sico actualmente no se encuentran habilitados para la importación de productos frescos como tomate, kiwi y

palta. Esta restricción obliga a que dichas mercancías sean trasladadas en tránsito hacia el Paso Cristo Redentor para su posterior ingreso al país, lo que limita considerablemente las operaciones comerciales en la región norte y genera un aumento significativo en los costos logísticos para los importadores.

En el caso de Jama, las restricciones se deben principalmente a dos factores estructurales. El primero es la infraestructura insuficiente, ya que la falta de instalaciones adecuadas impide realizar los controles fitosanitarios exigidos para el ingreso de productos frescos, los cuales son transportados generalmente en condiciones refrigeradas y requieren manipulación técnica específica. El segundo factor es la ausencia de laboratorios en la región y de mecanismos locales para decomisar o destruir productos no conformes. Esta carencia impide el análisis de las cargas in situ y, en caso de rechazo, no existen medios habilitados para su destrucción o tratamiento local, lo que agrava la gestión de riesgos sanitarios y logísticos.

Cabe destacar que estas restricciones también afectan a otros productos, como el tomate fresco proveniente del norte de Chile, cuya importación se ve obstaculizada porque el sistema de SENASA no contempla actualmente el ingreso de productos al fresco por Jama, aun cuando se trata de productos cultivados en zonas fronterizas. En consecuencia, estos envíos deben ser desviados hacia Arica para ingresar por pasos hacia la zona central del país, lo que desarticula la lógica territorial del comercio regional y restringe el aprovechamiento pleno de rutas bioceánicas.

En el caso de Sico, además de las cuestiones estructurales, no existen actualmente acuerdos técnicos o administrativos por parte del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) que habiliten el uso del paso para el ingreso de este tipo de mercaderías bajo régimen de tránsito hacia una destinación aduanera específica en Argentina que cuente con las condiciones mínimas requeridas para su verificación. Esta situación impide diversificar rutas de ingreso para productos perecederos y reduce la competitividad logística de las zonas norteñas del país.

La falta de condiciones técnicas, normativas y de infraestructura adecuadas no solo restringe el ingreso inmediato de ciertos productos, sino que también limita estructuralmente el potencial de desarrollo de nuevos mercados y cadenas logísticas agroalimentarias utilizando los pasos de Jama y Sico, comprometiendo a medio y largo plazo la viabilidad comercial de la región andina do Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

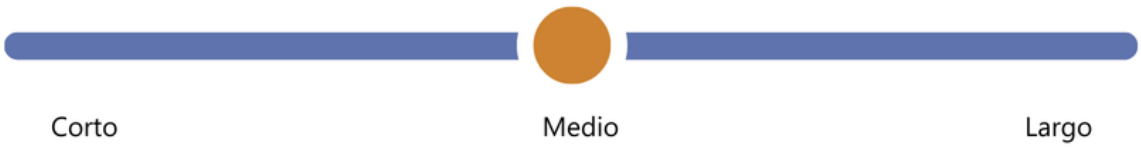
Propuesta de acción: Incorporación de infraestructura especializada en los proyectos de ampliación de ACI para el manejo de carga fresca en Jama y Sico

Para habilitar el ingreso de productos frescos como tomate, kiwi y palta por los Pasos de Jama y Sico, se propone que los proyectos de ampliación de ambos complejos. La propuesta más detallada para la mejora del Área de Control Integrado de Jama se encuentra descrito en la propuesta de acción **"Ampliación del Área de Control Integrado de Jama"** incluyendo de manera específica la construcción de infraestructura adecuada para la gestión de cargas refrigeradas.

De la misma forma, el complejo de Sico necesita de adecuación para ser posible el manoseo e inspección de ese tipo de mercancía. Esto comprende la instalación de andenes de inspección equipados con sistemas de control de temperatura, cámaras frigoríficas para el resguardo de mercaderías sensibles, y zonas de trabajo acondicionadas para operaciones fitosanitarias especializadas.

Asimismo, deberá contemplarse la creación de espacios destinados a los servicios de control sanitario y aduanero, asegurando que se cumplan los estándares técnicos exigidos por Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) y los organismos de control de Chile. Esta adecuación permitirá realizar inspecciones eficientes y seguras directamente en frontera, evitando desvíos innecesarios y promoviendo la competitividad logística del norte argentino y chileno.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Gobiernos Subnacionales:** Jujuy, Salta y Antofagasta
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Instalación de laboratorios regionales y habilitación de tránsito para productos frescos

La propuesta consiste en instalar módulos de análisis rápido o laboratorios regionales en las zonas de Jama y Sico. Estos laboratorios permitirían realizar pruebas fitosanitarias in situ, facilitando la verificación y el control de productos frescos al momento de su ingreso a Argentina. Esto aceleraría el proceso de control y reduciría los tiempos de espera, eliminando la necesidad de trasladar muestras a centros lejanos para su análisis. Además, la instalación de estos módulos permitirá que los productos que no cumplan con los estándares establecidos puedan ser tratados o destruidos localmente, evitando la demora en la gestión de productos rechazados. Entre los beneficios de esta propuesta se encuentran:

- Agilización de procesos: Los productos frescos podrán pasar por controles fitosanitarios rápidos en el mismo lugar, reduciendo significativamente los tiempos de espera.
- Reducción de costos logísticos: Al permitir que los productos frescos ingresen directamente a través de Jama y Sico, se eliminaría la necesidad de desviar los envíos hacia otras rutas, lo que reduciría costos adicionales para los importadores.
- Mejora de la competitividad regional: La habilitación de estos pasos fronterizos para productos perecederos permitirá un mayor flujo comercial en la región, contribuyendo al desarrollo de nuevas rutas logísticas y mercados.
- Mayor capacidad de control: La instalación de laboratorios locales también permitirá realizar un manejo más eficaz de los productos no conformes y mejorar los estándares de control fitosanitario.

Esta medida evitará el traslado de muestras a centros lejanos y mejorará la eficiencia del control de productos frescos. Para esto será necesaria la acción conjunta entre los gobiernos subnacionales de Jujuy, Salta y Antofagasta en conjunto con el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) y Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG).

Plazo:



Involucrados:

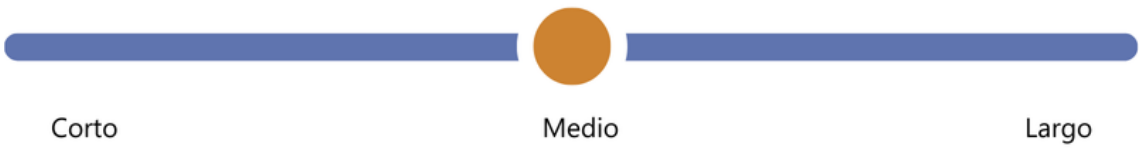
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Gobiernos Subnacionales:** Jujuy, Salta y Antofagasta

Propuesta de acción: Firma de acuerdos internos para habilitar el Paso de Sico y el Paso de Jama en el ingreso de productos frescos bajo el régimen de tránsito

Durante la reunión público-privada se llegó al consenso que una propuesta de solución al desafío de restricción en Jama y Sico para el ingreso de productos frescos es fomentar que el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) avance en la firma de acuerdos internos que habiliten el ingreso de productos frescos a través del Paso de Sico bajo régimen de tránsito hacia destinaciones aduaneras interiores que cuenten con instalaciones aptas para realizar controles fitosanitarios más exhaustivos. Esta medida no solo permitiría diversificar las rutas de acceso para productos perecederos, sino que también optimizaría los flujos comerciales al reducir la concentración de trámites en pasos fronterizos específicos, como el Paso Cristo Redentor.

Al facilitar el tránsito de productos frescos por Sico, se abriría una alternativa eficiente tanto para las importaciones como para las exportaciones, promoviendo la descentralización de flujos comerciales. Esto, a su vez, reduciría considerablemente los costos logísticos asociados a los desvíos y retrasos, generando una oportunidad para potenciar el desarrollo económico de las regiones del norte de Argentina. Además, esta estrategia contribuiría a mejorar la competitividad logística de la zona, fomentando la creación de nuevas oportunidades de negocios y fortaleciendo el potencial de la región como un hub comercial y logístico clave dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

Paso de Sico

3. Falta de infraestructura adecuada disponible y en condiciones de habitabilidad en el complejo fronterizo de Sico

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El complejo fronterizo del Paso de Sico fue originalmente concebido para funcionar como un Área de Control Integrado (ACI), con instalaciones destinadas a albergar y coordinar en un solo punto las funciones de fiscalización de los organismos de control fronterizo de Argentina y Chile. Sin embargo, debido a la falta de condiciones operativas adecuadas en el momento de su implementación particularmente en lo que respecta a infraestructura básica, los servidores de los órganos de frontera chilenos optaron por trasladar sus operaciones de control a San Pedro de Atacama. Esta reconfiguración funcional ha hecho que el complejo deje de operar como un ACI efectivo y pase a ser utilizado únicamente como un punto físico de control por parte de Argentina, sin controles integrados bilaterales en el sitio.

Ante esta situación y reconociendo la importancia estratégica del Paso de Sico como parte del desarrollo socioeconómico de la región, el Gobierno de la Provincia de Salta emitió la Resolución N.º 805/2023, mediante la cual se aprueba la "Readecuación y Mejora del Complejo Fronterizo Paso de Sico". A partir de 2024, comenzaron obras orientadas a rehabilitar y ampliar la infraestructura del complejo, con el objetivo de crear condiciones mínimas de habitabilidad, operatividad y atención tanto para el sector público como privado.

Entre las mejoras en curso, se destacan:

- La renovación y adecuación de instalaciones sanitarias (baños completos, vestuarios);
- La mejora en los sistemas de provisión de agua potable y redes eléctricas internas;
- La habilitación de espacios de descanso para el personal con camas cuchetas;
- La actualización de la cocina y el comedor comunitario;
- La adecuación de áreas de uso común destinadas al alojamiento de emergencia para personas varadas por condiciones climáticas o fuera del horario operativo.

Si bien estas intervenciones representan un avance relevante frente a la precariedad

estructural previa, el complejo fronterizo aún no cuenta con las condiciones técnicas ni operativas necesarias para gestionar el volumen logístico proyectado en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). El aumento de personal en frontera, especialmente en el caso de Sico, está condicionado a la existencia de habitaciones disponibles con condiciones apropiadas para los funcionarios de ambos países. La readecuación de Sico permite apenas pensar en el proceso actual pero no en este paso fronterizo como un eje de integración del Corredor Bioceánico de Capricornio. Actualmente las limitaciones existentes no generan disrupciones críticas debido al bajo flujo en el paso, sin embargo, este escenario resulta insostenible frente al incremento sustantivo de operaciones previsto con la consolidación del CBC. La infraestructura existente y las mejoras proyectadas carecen de capacidad para absorber de manera eficiente un aumento significativo en las actividades de exportación, importación y tránsito internacional.

4. El paso de Sico no es un ACI operativo

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Infraestructura/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: El Paso de Sico enfrenta actualmente serias limitaciones operativas debido a la falta de condiciones mínimas de infraestructura y soporte logístico, lo que ha impactado gravemente su funcionamiento como punto de control fronterizo. En el pasado, las autoridades de Argentina y Chile compartían el mismo local de control, configurándolo como un ACI de cabecera única. Sin embargo, durante la pandemia, Chile retiró a su personal del complejo, trasladando sus funciones de fiscalización a San Pedro de Atacama. Esta desconexión operativa interrumpió la articulación entre los organismos de ambos países e impide que el complejo opere hoy bajo la configuración de una verdadera Área de Control Integrado (ACI), a pesar de haber sido diseñado para ello.

Actualmente, el complejo de Sico carece de infraestructura esencial para una fiscalización aduanera y sanitaria eficiente. No existen balanzas ni escáneres para la revisión de unidades completas, y tampoco hay un estacionamiento formalmente delimitado para ordenar el flujo vehicular, lo que obliga a los camiones a estacionarse directamente sobre la ruta, generando riesgos operativos y de seguridad vial.

La ausencia de balanzas en el recinto implica que toda carga que transite por el Paso de Sico debe contar con un pesaje previo en la planta de origen, debidamente documentado. Esta condición, aunque necesaria para permitir la continuidad de las operaciones, introduce serias limitaciones, ya que impide verificaciones de peso en frontera,

reduciendo la capacidad de control aduanero efectivo y aumentando la dependencia de la documentación proporcionada por el exportador o transportista.

Debido a esta carencia de medios técnicos y logísticos, las actividades de control físico y documental de mercancías, la verificación de unidades de transporte y los controles sanitarios de Chile deben ser trasladados a localidades remotas, principalmente a San Pedro de Atacama, a más de 160 km de distancia y Salar de Pocitos, a más de 103 km. Esta descentralización genera una sobrecarga operativa en puntos ya saturados, provoca demoras logísticas, cuellos de botella y disminuye la eficiencia del proceso exportador.

Como consecuencia, exportadores, agentes de aduana, despachantes, agentes de carga y transportistas enfrentan una falta de previsibilidad para completar trámites que, en condiciones óptimas, deberían resolverse directamente en frontera. A su vez, los organismos fiscalizadores pierden capacidad de respuesta inmediata, comprometiendo la trazabilidad de las operaciones, la seguridad operativa y el cumplimiento normativo. La ausencia de un recinto donde los distintos servicios puedan actuar de manera integrada y con la infraestructura correcta fomenta controles fragmentados, duplicación de esfuerzos, mayores costos y serias dificultades para el seguimiento y verificación de las operaciones logísticas en el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Propuesta de acción: Avanzar en la modernización adecuada del complejo de Sico para atender la demanda del Corredor Bioceánico de Capricornio (Oportunidades de Mejora 3 y 4)

El complejo fronterizo del Paso de Sico fue concebido originalmente como una infraestructura binacional bajo el modelo de Área de Control Integrado (ACI), con espacios comunes destinados a albergar de manera conjunta a los servicios de fiscalización de Argentina y Chile. Sin embargo, en la práctica, las limitaciones en las condiciones de habitabilidad, condiciones adecuadas de trabajo, conectividad y equipamiento específico, obligaron a que los funcionarios públicos de Chile trasladaran sus operaciones a San Pedro de Atacama, abandonando el complejo como punto operativo. Esta decisión, derivada no de aspectos técnicos de fiscalización, sino de la precariedad edilicia para la estadía prolongada del personal, desarticuló el funcionamiento del ACI y redujo significativamente la eficiencia del paso fronterizo.

Ante esta situación, y considerando el rol estratégico que el Paso de Sico deberá desempeñar en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se propone como medida prioritaria la continuidad y profundización del plan de readecuación edilicia del complejo, iniciado mediante la Resolución N.º 805/2023 del Gobierno de la Provincia de Salta para atender las necesidades futuras con la implementación del Corredor. Las obras deben

enfocarse en garantizar condiciones de habitabilidad que permitan la permanencia continua y adecuada de los funcionarios de los organismos de control en frontera, que hoy se encuentran imposibilitados de operar desde el sitio debido a la carencia de infraestructura básica, considerando el volumen futuro que existirá en el punto de frontera.

La readecuación integral del complejo deberá garantizar condiciones plenas para el trabajo permanente de todos los organismos de control de ambos países, tanto los actualmente presentes como los que se incorporarán con el aumento del flujo proyectado. Para ello, el plan de obras debe incluir una infraestructura física robusta, instalaciones técnicas especializadas y soporte logístico completo, acorde a los estándares de los corredores internacionales modernos.

Entre los elementos prioritarios a incorporar se encuentran:

- Cabinas de control migratorio que permitan la atención simultánea de ambos países, calefacción y conectividad segura;
- Balanza para control de peso vehicular, fundamental para la seguridad operativa aduanera;
- Escáner fijo o móvil para inspección no intrusiva de unidades de carga, cuya instalación debe viabilizar mediante espacios adecuados. En el caso chileno, específicamente en lo que se refiere al SAG, el organismo realizó la licitación de un escáner para realizar el control de productos desde 2019, pero sigue sin uso por falta de infraestructura de soporte;
- Andenes cerrados y cubiertos para inspecciones físicas de mercancías, dotados de iluminación, ventilación y sistemas de seguridad;
- Estacionamientos diferenciados y señalizados para camiones, vehículos particulares y personal, evitando el uso informal de la calzada y mejorando la seguridad vial;
- Áreas técnicas y administrativas para Aduana, Migraciones, SENASA, SAG y otras agencias, con salas de revisión documental, archivo, conectividad a sistemas nacionales y espacios para inspección conjunta;
- Salas de reunión binacional, espacios comunes para coordinación interinstitucional;
- Finalización y ampliación de los módulos de descanso con camas adecuadas, sistemas térmicos aptos para clima de altura, baños completos, cocina, comedor, espacios comunes y áreas de resguardo para el personal varado por emergencias climáticas;
- Electricidad y conectividad 24 horas.

Es fundamental que, para avanzar con estas modificaciones estructurales, se cuente con un foro consultivo del sector privado que permita una participación activa de los operadores que utilizan o pretenden utilizar dicho ACI. La colaboración de los usuarios puede garantizar que las soluciones adoptadas respondan de manera efectiva a las realidades del flujo operativo.

Esta transformación no solo permitirá que el complejo retome su rol como ACI con presencia binacional en frontera, sino que posicionará a Sico como una infraestructura clave en la consolidación del CBC, asegurando trazabilidad, previsibilidad y eficiencia en los controles. Convertir a Sico en un nodo plenamente operativo exige un compromiso conjunto de inversión pública sostenida y planificación técnica binacional con visión a largo plazo. Solo así se podrá garantizar que el paso funcione con los niveles de seguridad, fluidez y cooperación que el comercio internacional actual demanda.

Asimismo, resulta indispensable que la autoridad argentina responsable de las mejoras edilicias en el complejo fronterizo de Sico pueda presentar los avances realizados a las autoridades aduaneras y de control de Chile. Esta instancia de validación conjunta permitirá verificar la conformidad de las condiciones de habitabilidad, infraestructura y operación con los estándares requeridos por ambos países. Solo a través de este diálogo técnico binacional será posible asegurar que la infraestructura desarrollada permita reinstaurar un modelo operativo coordinado y sustentable, facilitando así el retorno de los servicios chilenos al sitio y la reactivación plena del Área de Control Integrado.

La reconversión del complejo no debe limitarse al volumen operativo actual, aún reducido, sino prever el aumento proyectado del flujo logístico con la consolidación del CBC, garantizando que la infraestructura tenga capacidad de absorber la operación conjunta y continua de ambos países en condiciones adecuadas. Reactivar el ACI en Sico exige, antes que nada, inversión y voluntad política para garantizar una estructura digna al personal público, de forma que la presencia institucional permanente pueda ser consolidada como un elemento clave de la integración regional.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Antofagasta y Salta

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Dirección Nacional de Vialidad
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

5. Falta de conectividad digital en el Paso de Sico

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: La falta de conectividad robusta en el Paso de Sico representa una de las principales limitaciones para el desarrollo de operaciones logísticas modernas y eficientes. Actualmente, la conexión disponible depende exclusivamente de la red pública de internet provista por el gobierno argentino a través de la Empresa Argentina de Soluciones Satelitales Sociedad Anónima (ARSAT[8]), cuya velocidad se encuentra en rangos medios o bajos, insuficientes para soportar de manera continua y segura el uso de plataformas digitales críticas.

Esta restricción técnica imposibilita la utilización efectiva de sistemas aduaneros modernos, así como la validación documental mediante firma digital, la consulta en línea de documentos electrónicos y el acceso operativo a plataformas de comercio exterior. Como consecuencia, varios procedimientos deben seguir realizándose de forma manual y mediante documentación impresa, lo que no sólo demora las operaciones, sino que también incrementa el riesgo de errores, la pérdida de trazabilidad y la duplicación de esfuerzos. A esta situación se suma la ausencia de telefonía fija en el complejo, existiendo

[8] ARSAT es una empresa estatal de la República Argentina, vinculada al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, y especializada en telecomunicaciones y servicios de conectividad.

únicamente cobertura de telefonía móvil, caracterizada por una señal de baja calidad e intermitente.

Las limitaciones expuestas sobre comunicación y conectividad no solo afectan el acceso a sistemas digitales, sino que también dificulta gravemente las comunicaciones operativas entre los distintos actores que intervienen en el proceso de control fronterizo, tanto del sector público como privado, incrementando el riesgo de descoordinaciones, demoras y pérdida de información crítica en situaciones de emergencia o contingencia logística.

Adicionalmente, esta precariedad en la conectividad impacta directamente a los operadores privados que transitan por el Paso de Sico. Transportistas, despachantes de aduana y empresas logísticas deben enfrentar la imposibilidad de realizar comunicaciones básicas o actualizar documentación en línea, quedando aislados y sin posibilidad de gestionar imprevistos en tiempo real. La falta de conexión segura compromete su capacidad de coordinación, afecta la eficiencia de las operaciones y eleva los riesgos asociados a incidentes en ruta.

Propuesta de acción: Verificar la seguridad de la prestación de servicios de conectividad satelital por parte de Aduana y otros organismos

Dada la limitación estructural de conectividad en el Paso de Sico, donde actualmente los servicios dependen de un enlace de baja capacidad provisto por ARSAT, la operación de los organismos de control enfrenta severas restricciones técnicas para acceder a plataformas digitales, validar documentación electrónica y utilizar sistemas interoperables con sus contrapartes regionales.

Frente a este escenario, se propone avanzar en la implementación de un sistema de conectividad satelital institucional, con el fin de garantizar una conexión segura, continua y de uso exclusivo para Aduana y los demás organismos de control fronterizo presentes en el complejo. Este servicio satelital debe estar diseñado conforme a estándares de ciberseguridad y administración pública, permitiendo el uso seguro de los sistemas internos y el acceso confiable a plataformas nacionales e internacionales de comercio exterior.

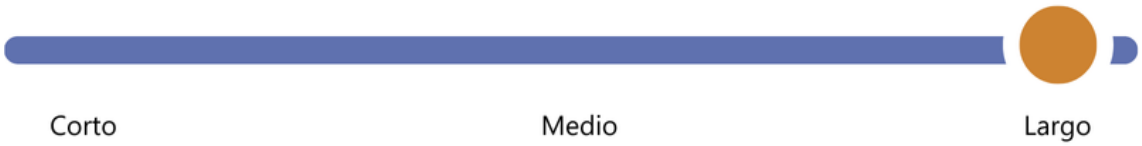
Como primer paso, se recomienda que la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), en coordinación con los demás organismos involucrados, verifique las condiciones técnicas, jurídicas y de seguridad necesarias para la provisión del servicio de conectividad satelital, asegurando que cumpla con los requisitos de trazabilidad, protección de datos y funcionamiento ininterrumpido. Esta verificación debe incluir

análisis de proveedores potenciales, evaluación de garantías técnicas, criterios de administración del servicio y definición de protocolos de mantenimiento y actualización.

Una vez confirmada la viabilidad, el sistema debe ser implementado como una red cerrada institucional, que garantice el uso exclusivo por parte de los organismos públicos, evitando saturaciones, vulnerabilidades externas y accesos no autorizados. La infraestructura satelital permitiría así el abandono progresivo del soporte papel, habilitando en frontera la validación digital de documentación, la firma electrónica y la interoperabilidad en línea con los sistemas de los países vecinos.

La conectividad segura por vía satelital no solo moderniza el funcionamiento del complejo, sino que viabiliza una gestión aduanera eficiente, trazable y en tiempo real, alineada con los estándares internacionales de facilitación del comercio. Además, contribuirá a restituir las condiciones técnicas necesarias para que el Paso de Sico opere como un verdadero ACI, con presencia efectiva y coordinada de autoridades argentinas y chilenas.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Salta
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT)
- **Organismo de coordinación interinstitucional**: Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

6. Falta de mantenimiento preventivo de la infraestructura en el complejo de Sico

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: Los procesos de mantenimiento preventivo son fundamentales para asegurar que las infraestructuras operativas, especialmente en entornos críticos como las fronteras de alta montaña, se mantengan en condiciones adecuadas y sostenibles. La planificación anticipada de intervenciones permite disminuir el riesgo de degradación severa de las instalaciones, evita la aparición de fallas críticas y garantiza la continuidad de los servicios esenciales. Sin embargo, en el complejo fronterizo de Sico, se identificó la ausencia de políticas o procedimientos de mantenimiento preventivo, situación señalada directamente por los propios servidores públicos que trabajan en el lugar.

Actualmente, las acciones de mantenimiento en Sico responden exclusivamente a una lógica reactiva: sólo se realizan intervenciones una vez que las fallas ya se han producido, sin una estrategia previa de detección y corrección temprana de problemas. Esto implica que sistemas críticos como calefacción, electricidad, provisión de agua o aislamiento térmico quedan vulnerables a interrupciones repentinas, exponiendo al personal a condiciones extremas. Durante los meses de invierno, por ejemplo, se han registrado por el sector público casos en los que los equipos de climatización dejaron de funcionar, obligando a los funcionarios a pernoctar en temperaturas bajo cero, sin calefacción adecuada ni posibilidad de traslado inmediato, comprometiendo tanto su seguridad como la estabilidad operativa del paso.

El programa de reformas iniciado en 2024, aunque representa un avance importante, responde precisamente a esta falta de mantenimiento preventivo acumulada en el tiempo. Las mejoras actuales no surgieron de una planificación estructural continua, sino como reacción a problemas graves de infraestructura ya consolidados, evidenciando que el complejo alcanzó niveles críticos de deterioro antes de que se impulsaran intervenciones.

Por ello, el hecho de que el complejo esté siendo reacondicionado no exime la necesidad urgente de establecer una política sostenida de mantenimiento preventivo que preserve su funcionalidad a largo plazo. Sin un enfoque estructural que contemple revisiones periódicas, protocolos de conservación y mecanismos de alerta temprana, las inversiones

actuales corren el riesgo de volverse insostenibles, reproduciendo en el futuro las mismas vulnerabilidades que históricamente han limitado el uso pleno del Paso de Sico.

Propuesta de acción: Implementación de un plan de mantenimiento preventivo permanente para garantizar la operatividad del complejo fronterizo de Sico

La sostenibilidad operativa del complejo fronterizo de Sico no puede depender exclusivamente de obras puntuales de reacondicionamiento, por más necesarias que sean. Para asegurar que las mejoras en curso, como las iniciadas en 2024 para optimizar las condiciones de habitabilidad, tengan un impacto duradero, es imprescindible establecer un plan estructurado de mantenimiento preventivo, que permita anticipar fallos críticos y resguardar la continuidad de los servicios esenciales en un entorno de alta montaña.

Se propone que el Gobierno de Salta diseñe e implemente, a partir de consultas continuas a los servidores de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) y Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA) y demás organismos de control de cada país, un programa de mantenimiento preventivo permanente en el complejo de Sico. Este programa debe contemplar inspecciones periódicas, protocolos de revisión de sistemas críticos, como calefacción, electricidad, abastecimiento de agua, aislamiento térmico y comunicaciones, y cronogramas estacionales de mantenimiento ajustados a las condiciones climáticas extremas del lugar.

El esquema preventivo también debe incluir la creación de un fondo específico o partida presupuestaria de rápida ejecución, destinada a intervenciones de urgencia en sistemas esenciales. Para ello, se recomienda avanzar en un convenio interinstitucional que asigne responsabilidades claras de supervisión, financiamiento y ejecución de las acciones de mantenimiento, designando tanto al gobierno provincial como responsable por llevar adelante estas mejoras, así como la importancia del levantamiento de necesidades junto a las agencias nacionales con presencia en frontera.

Incorporar una lógica de mantenimiento preventivo no solo contribuirá a proteger la salud y el bienestar de los funcionarios públicos en Sico, sino que también garantizará la operatividad continua del punto fronterizo y su rol estratégico dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio. La prevención sistemática es, en este contexto, tan importante como la infraestructura misma, y su institucionalización debe formar parte de la estrategia integral de consolidación de este paso como nodo logístico seguro y resiliente.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Salta
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA),
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Carabineros de Chile
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- Infraestructura: Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP)
- **Organismo de coordinación interinstitucional**: Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

7. Falta de infraestructura de Sico genera saturación de San Pedro de Atacama que no cuenta con la estructura adecuada

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: Tal como ya se expuso en el desafío **"El Paso de Sico no es un ACI operativo"**, los órganos de control y la Aduana de Chile dejaron de desempeñar sus funciones en el Paso de Sico a partir de la pandemia, trasladando todas sus operaciones de fiscalización a la localidad de San Pedro de Atacama, ubicada a aproximadamente 160 km del paso fronterizo. Desde entonces, las autoridades chilenas no han regresado a Sico, manteniendo esta falta de integración operativa hasta la actualidad.

La complejidad de la situación radica en que San Pedro de Atacama no cuenta con la infraestructura logística necesaria para gestionar de manera eficiente el flujo de cargas. Las inspecciones se realizan en un sitio con condiciones que no son óptimas: el Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA) opera desde un pequeño contenedor para el control

de cargas, y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) también dispone de un espacio reducido, sin andenes adecuados ni áreas acondicionadas para la verificación física de mercancías.

A esta limitación se suma el hecho de que San Pedro de Atacama no sólo concentra las cargas que ingresan por el Paso de Sico, que en su mayoría corresponden a cargas proyecto como equipos industriales, maquinaria pesada y componentes sobredimensionados, sino que también recibe cargas provenientes de los puertos del norte de Chile, como Iquique, así como de otras localidades internas del país que se dirigen a Argentina u otros países de la región. Esta confluencia de flujos incrementa significativamente la saturación operativa de la localidad, intensificando la presión sobre una infraestructura ya insuficiente para atender adecuadamente los requerimientos técnicos y logísticos.

Dado el tipo de mercancía que pasa por San Pedro de Atacama, las operaciones requieren espacios amplios, infraestructura especializada y procesos logísticos más complejos, que actualmente no pueden ser debidamente atendidos. Como resultado, la falta de condiciones apropiadas prolonga los tiempos de liberación de carga, genera cuellos de botella físicos y administrativos, y limita la competitividad tanto del norte de Chile como de las zonas logísticas de Argentina que dependen del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Exportadores, importadores, operadores logísticos y la propia región de Antofagasta se ven afectados por mayores costos operativos, menor previsibilidad de los tiempos de tránsito y disminución de la eficiencia en el comercio exterior.

La dispersión de los controles fuera del área fronteriza no solo compromete la eficiencia de las operaciones, sino que también debilita la trazabilidad y el cumplimiento normativo de los procedimientos aduaneros y sanitarios, obstaculizando el pleno aprovechamiento de las ventajas estratégicas que el CBC busca ofrecer.

Propuesta de acción: Mejora de San Pedro de Atacama como punto de apoyo estratégico de Sico

La actual saturación de San Pedro de Atacama como centro operativo alternativo ante la falta de infraestructura en el Paso de Sico representa una distorsión logística que afecta directamente la eficiencia del comercio exterior chileno y regional.

Como respuesta estructural a este problema, durante las reuniones de trabajo bilateral de Chile y Argentina, que contó con la participación del sector público y privado de ambos países, se propuso avanzar con urgencia en la readecuación integral del complejo fronterizo de Sico, a fin de restablecer su funcionalidad plena como punto de control

internacional, como se propuso en la propuesta de acción **"Avanzar en la modernización adecuada del complejo de Sico para atender la demanda del Corredor Bioceánico de Capricornio"**.

Esta medida permitirá descongestionar San Pedro de Atacama, descentralizando los procesos de fiscalización y reduciendo la presión sobre una localidad que, si bien ha operado como nodo alternativo, no fue diseñada para sostener un volumen elevado y permanente de operaciones logísticas internacionales.

No obstante, aun cuando el Paso de Sico recupere su operatividad plena como Área de Control Integrado (ACI), se prevé que el crecimiento del flujo derivado de la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) genere impactos residuales en San Pedro de Atacama. Por ello, se considera relevante que el Gobierno Subnacional de Antofagasta acompañe este proceso con inversiones complementarias en infraestructura logística y de control en dicha localidad, con especial atención en:

- La ampliación y modernización de zonas de inspección;
- La habilitación de espacios adecuados para estacionamiento, revisión documental y controles sanitarios;
- El fortalecimiento de las capacidades técnicas y operativas del personal destacado en la región;
- La implementación de sistemas de coordinación logística digital con los puntos de frontera;
- Modernización de los equipamientos de inspección, como nuevos andenes, balanzas y escáneres.

La acción conjunta que busca recuperar la operatividad de Sico y reforzar las capacidades en San Pedro de Atacama, permitirá a Chile maximizar los beneficios del CBC, asegurando fluidez en los procesos aduaneros, reduciendo costos y tiempos de tránsito, y elevando la competitividad de la región norte en el nuevo mapa logístico sudamericano.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Antofagasta

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG).
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Paso de Jama

8. Deficiencias en la gestión de Jama en épocas de aumento de flujo

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: El Paso Fronterizo de Jama experimenta incrementos estacionales de demanda que son plenamente identificables, especialmente durante el verano, debido al aumento del turismo internacional, y en invierno, cuando el cierre del Paso Cristo Redentor, el principal cruce entre Argentina y Chile redirige los flujos hacia Jama. En estos períodos, el paso se convierte en una vía estratégica alternativa para el tránsito de personas y mercancías, generando un aumento significativo y previsible en la circulación de usuarios.

Como Área de Control Integrado (ACI) situada en territorio argentino, Jama opera bajo un régimen de cabecera única, conforme a los acuerdos bilaterales vigentes entre Argentina y Chile. Sin embargo, persisten asimetrías en la estructura de coordinación operativa. Mientras del lado chileno existe un Coordinador de Frontera formalmente designado, con atribuciones claras para articular a los distintos organismos presentes y canalizar decisiones operativas, en el lado argentino no se ha instituido una figura equivalente con competencias interinstitucionales.

Actualmente, las tareas de coordinación recaen principalmente en el comandante de la Gendarmería Nacional Argentina (GNA), cuya responsabilidad se centra en aspectos de seguridad y administración de la infraestructura. Esta función no incluye un mandato explícito para coordinar acciones entre agencias, interactuar con contrapartes extranjeras

o mantener un canal institucional con el sector privado. Esta limitación reduce significativamente la capacidad de gestión integrada y genera desequilibrios en el funcionamiento conjunto del ACI.

Pese a la previsibilidad de los escenarios de alta demanda, no existen en el lado argentino protocolos operativos diferenciados ni planes de contingencia articulados que permitan dar una respuesta eficaz ante los aumentos de flujo. A diferencia de Chile, cuyos organismos de control aplican planes trimestrales de contingencia con refuerzos planificados, Argentina se limita a realizar ajustes internos en los turnos del personal, sin posibilidades reales de ampliar recursos humanos debido a la falta estructural de infraestructura para su alojamiento.

A este panorama se suma la ausencia de mecanismos formales de coordinación con el sector privado. En Jama no existe una figura institucional encargada de articular con actores logísticos, ni espacios periódicos de diálogo que permitan canalizar diagnósticos o proponer soluciones conjuntas. Las decisiones se adoptan unilateralmente desde el sector público, sin dar espacio a los operadores para anticiparse o colaborar con aportes que reflejen la realidad operativa del cruce.

La combinación de estos factores mantiene al paso fronterizo de Jama en una posición vulnerable tanto frente a eventos previsibles como ante situaciones inesperadas. La falta de gobernanza local restringe la implementación de soluciones ágiles y aumenta la incertidumbre para transportistas y usuarios.

Propuesta de acción: Institución de mesas de integración público-privadas para la identificación de soluciones conjuntas para casos de contingencia en Jama

La falta de coordinación y de espacios formales de colaboración entre el sector público y privado en el paso fronterizo de Jama ha demostrado ser una limitación significativa para manejar de manera efectiva los períodos de alta demanda. Estos períodos, que se presentan de manera estacional, requieren respuestas ágiles y coordinadas para evitar la saturación del paso y garantizar la fluidez del tránsito de personas y mercancías. La creación de mesas de integración público-privadas permitirá identificar soluciones conjuntas y eficientes para abordar situaciones de contingencia, facilitando una mejor preparación y respuesta ante estos picos de flujo.

Se propone la creación de mesas de integración público-privadas en el paso. Estas mesas estarán conformadas por representantes del sector público y del sector privado de Argentina y Chile. El objetivo de estas mesas es coordinar esfuerzos para identificar

soluciones operativas ante los picos de flujo y contingencias predecibles. Los aspectos clave de la propuesta incluyen:

- Colaboración activa y continua entre los organismos públicos y los actores del comercio exterior para establecer soluciones preventivas y de emergencia.
- Identificación de soluciones conjuntas como ajustes a los protocolos operativos, distribución de recursos humanos y materiales, y ajustes en la infraestructura del paso durante los períodos de alta demanda.
- Coordinación en tiempo real durante las épocas de alta demanda, con medidas específicas para evitar la saturación del paso, tales como la optimización de los tiempos de control y el aumento de la capacidad de los puntos de inspección.
- Desarrollo de protocolos colaborativos que permitan mejorar la interacción entre los actores y facilitar la toma de decisiones rápidas y eficientes en situaciones de contingencia.

Para su implementación, se propone que las aduanas de ambos países y las coordinaciones nacionales de fronteras convoquen formalmente a las primeras reuniones en un plazo de determinado, priorizando el involucramiento de cámaras empresariales, asociaciones de transportistas y operadores logísticos. Cada mesa deberá definir, en un acta binacional, un plan de trabajo con responsables, prioridades operativas y mecanismos de seguimiento. Se sugiere como producto inicial el desarrollo de un protocolo binacional de contingencia para Jama, incluyendo escenarios estacionales previsibles, listado de medidas coordinadas por nivel de criticidad, y un canal digital de comunicación en tiempo real entre los actores clave durante los picos de flujo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), Cámara Aduanera de Chile, Asociación Gremial De Empresas de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), entre otros
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Creación de un reglamento operativo para situaciones normales y de contingencia

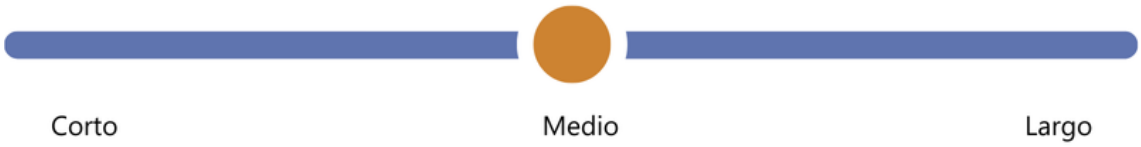
El Paso de Jama carece de un reglamento operativo formal que contemple tanto las situaciones cotidianas como los períodos de contingencia, lo que genera dificultades para manejar los aumentos estacionales de flujo y otros desafíos operativos imprevistos. La creación de un reglamento operativo específico para Jama proporcionará una estructura sólida y predecible para las operaciones diarias y establecerá procedimientos claros para la gestión de situaciones excepcionales, garantizando una respuesta eficaz ante los picos de flujo y la saturación del paso.

La creación de un reglamento operativo para Jama debe incluir un conjunto de normas y procedimientos detallados para la gestión eficiente tanto en situaciones normales como de contingencia. Este reglamento debe ser desarrollado con la participación de todos los actores involucrados en la gestión del paso fronterizo y debe contemplar lo siguiente:

- Procedimientos detallados para situaciones normales, que incluyan la asignación de recursos, la rotación del personal, y la coordinación de los controles de Aduanas y seguridad;
- Planes de contingencia específicos para situaciones de alta demanda, como los cierres de otros pasos fronterizos o el aumento del turismo internacional. Esto puede incluir la movilización rápida de personal adicional, la ampliación temporal de los puntos de inspección, y el ajuste de los horarios de operación;
- Reglas claras para la asignación de recursos durante los períodos de alta demanda, como la asignación de más personal de Gendarmería Nacional y aduaneros, así como el uso de tecnología para agilizar los controles;
- Coordinación entre organismos públicos y el sector privado en la aplicación de medidas de contingencia, para asegurar que las decisiones operativas se tomen de manera rápida y eficiente, minimizando los tiempos de espera y las demoras;

- Evaluación y ajustes continuos al reglamento en función de las lecciones aprendidas durante los picos de demanda, con el fin de perfeccionar la respuesta operativa a futuros aumentos de flujo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Unidad de Pasos Fronterizos (UPF) y Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile (DIFROL)

9. Cierre del Paso de Jama ante condiciones adversas restringe el ingreso al ACI de camiones que arriban

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Existen acuerdos bilaterales[9] que establecen que la apertura y cierre de los pasos fronterizos se realizará atendiendo a principios de reciprocidad y previo acuerdo de las partes, considerando factores como las condiciones climáticas, topográficas u operativas adversas que puedan afectar la seguridad de la circulación en cualquier tramo del trayecto de aproximación al complejo, ya sea en territorio argentino o chileno. Esta medida está contemplada como parte de los protocolos de seguridad

[9] Acuerdo sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos (1996), Acuerdo Complementario al Acuerdo sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizos (1997) y Segundo Acuerdo Complementario al Acuerdo sobre Coordinación de Apertura y Cierre de Pasos Fronterizo (2002).

vigentes en pasos de alta montaña, donde fenómenos como nevadas, vientos intensos o deslizamientos de ruta pueden generar riesgos graves para el transporte.

Cuando las condiciones así lo requieren, la resolución de cierre se comunica de forma oficial a todos los organismos que operan en el paso, y se difunde a través de canales públicos habilitados, indicando también el horario estimado de reapertura.

Sin embargo, en la práctica, esta disposición se aplica de manera que impide el ingreso al Área de Control Integrado (ACI) incluso a aquellos camiones que ya han logrado arribar al complejo, quedando fuera del recinto, sin poder completar sus trámites ni acceder a servicios básicos. Es decir, se restringe el ingreso al predio mismo, cuando lo que debería restringirse es exclusivamente el tránsito por la cordillera, en tanto el riesgo se encuentra en el trayecto y no en el complejo en sí. Esta interpretación estricta genera situaciones complejas desde el punto de vista operativo: camiones que han sorteado condiciones adversas para llegar hasta Jama, no pueden ingresar, quedando detenidos en el exterior del recinto, sin infraestructura de resguardo, sanitarios ni asistencia básica, lo que expone a los conductores a situaciones de riesgo e incertidumbre, especialmente durante jornadas de clima extremo.

El cierre del paso, concebido como una medida preventiva razonable, se convierte así en una barrera operativa que afecta innecesariamente a quienes ya han arribado sin comprometer la seguridad vial, restringiendo el acceso al ACI como si se tratara de una prolongación de la ruta.

Solución implementada:

Cancelar el tránsito y no el ingreso al Área de Control Integrado de Jama cuando existen condiciones adversas en los accesos

Durante las reuniones bilaterales de diagnóstico realizadas en el marco del mapeo operativo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), las autoridades de ambos países acordaron una interpretación más precisa y razonable respecto a la aplicación de los protocolos de cierre de pasos fronterizos por condiciones climáticas adversas. A partir de la discusión público-privada, las autoridades responsables entendieron que los controles, así como el ingreso al Área de Control Integrado (ACI) no deben ser interrumpidos por condiciones adversas en los accesos al paso.

Esta medida responde a la necesidad de resguardar adecuadamente a los transportistas que, habiendo sorteado con éxito los tramos críticos de alta

montaña, se ven impedidos de continuar sus trámites o acceder a infraestructura básica simplemente por la aplicación estricta de la medida de cierre. Con la nueva directriz, se reconoce que el riesgo para la circulación está ubicado en el trayecto vial y no en el complejo fronterizo en sí mismo, por lo que no existe razón técnica ni de seguridad que justifique mantener a los camiones fuera del predio una vez arribados.

Permitir su ingreso al ACI garantiza condiciones mínimas de resguardo, acceso a servicios sanitarios y protección ante las condiciones extremas de altitud y clima que caracterizan esta frontera. Esta decisión, ya adoptada de forma consensuada por las autoridades chilenas y argentinas presentes en el Paso de Jama, representa un avance concreto en la implementación de un modelo fronterizo más humano, operativo y coherente con los principios de facilitación del comercio y resguardo de los derechos laborales y humanos de los transportistas internacionales.

Esta medida deberá ser oficialmente publicada y socializada para garantizar su correcta implementación y comprensión por parte de todos los actores involucrados, incluidos transportistas, operadores logísticos, y autoridades aduaneras y de control. La difusión adecuada de la nueva directriz permitirá que los actores clave estén informados sobre la normativa actualizada, facilitando su aplicación y evitando malentendidos operativos.

Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Salta y Antofagasta
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Unidad de Pasos Fronterizos (UPF) y Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile (DIFROL)

10. Trabajo secuencial de organismos de control en frontera incrementa costos y genera demoras

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile

Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el Paso de Jama, los controles realizados por los distintos organismos presentes como Aduana, Migraciones, Agricultura, Seguridad se desarrollan bajo un modelo operativo secuencial, es decir, cada etapa debe completarse antes de avanzar a la siguiente. Esta lógica se refleja incluso en la disposición física del recinto: las ventanillas de atención están organizadas con numeración correlativa, lo que orienta a los usuarios (turistas, transportistas y auxiliares del servicio aduanero) a seguir un recorrido ordenado. Sin embargo, esta estructura, pensada para facilitar la circulación interna de personas, limita operativamente la posibilidad de realizar tareas simultáneas o paralelas, ya que cada trámite depende estrictamente de la finalización del anterior.

Aunque todos los servicios cuentan con un horario común de atención entre las 8 y las 20 horas, existen puestos que tienen designado tan solo un servidor para realizar la atención. Esto genera interrupciones recurrentes en la continuidad del proceso, ya que si alguno de los puestos detiene su atención (por motivos planificados, como la pausa para el almuerzo, o por imprevistos, como inasistencias o dificultades técnicas), el flujo operativo se detiene completamente, ya que los usuarios no pueden avanzar al siguiente control. Esta dinámica provoca cuellos de botella y paradas con acumulo de personas esperando para ser atendidas.

Además, la falta de coordinación funcional impide la realización de controles paralelos, desaprovechando el potencial del espacio compartido propio de un Área de Control Integrado (ACI). En lugar de operar como un sistema articulado, el modelo actual funciona como una cadena de puntos autónomos, sin respaldo cruzado entre organismos ni planificación conjunta, lo que amplifica las demoras ante cualquier interrupción del ciclo y limita la gestión coordinada para mitigación de riesgos en la frontera. Esta fragmentación genera ineficiencias estructurales, incrementando los tiempos de tramitación, los costos logísticos y la insatisfacción de los usuarios, tanto del transporte internacional como del turismo.

Propuesta de acción: Identificación y difusión de los factores que generan filas para su mitigación

La actual dinámica operativa en el Paso de Jama, basada en una lógica secuencial de atención entre los distintos organismos de control, ha demostrado generar cuellos de botella y tiempos de espera innecesarios, especialmente cuando alguno de los puestos presenta interrupciones en su funcionamiento. Para revertir esta situación, se propone una solución estructurada en dos líneas de acción complementarias.

En primer lugar, se sugiere que los organismos responsables de Argentina y Chile trabajen en conjunto para desarrollar y difundir de manera proactiva un sistema de registro y comunicación de los factores que generan interrupciones o acumulación de usuarios. Esta medida podría adoptar la forma de una página oficial o un "libro digital de incidencias", donde se documenten, en tiempo real, situaciones que alteran el flujo de atención, como ausencias de personal, problemas técnicos, demoras en sistemas o inhabilitación de ventanillas. El objetivo principal es que estas incidencias no solo queden registradas, sino que puedan ser visualizadas por los equipos de coordinación fronteriza, permitiendo anticipar acciones correctivas y otorgando mayor autonomía a cada organismo para implementar soluciones rápidas dentro de su propio ámbito. Esta herramienta de monitoreo contribuiría a transparentar las causas de las filas, mejorar la comunicación interna y generar datos útiles para decisiones de planificación.

En segundo lugar, se propone evaluar la viabilidad de modificar el modelo operativo actualmente vigente en Jama, pasando de una estructura estrictamente secuencial a un enfoque más flexible y funcional que permita realizar ciertos controles de manera paralela. Esta adaptación requeriría una revisión de la distribución física de los espacios, así como del diseño de los flujos de atención, priorizando la articulación entre organismos y la posibilidad de redistribuir tareas o reforzar puntos críticos en momentos de alta demanda. En muchos casos, los controles no dependen necesariamente del orden de atención, sino de la validación cruzada de información, por lo que avanzar hacia un modelo de atención simultánea (cuando técnicamente viable) podría reducir significativamente los tiempos de espera y mejorar la experiencia tanto para operadores logísticos como para turistas.

Con estas medidas, el Paso de Jama podría avanzar hacia un modelo más eficiente y coordinado, donde la información sobre cuellos de botella se utilice como insumo para la mejora continua, y donde la flexibilidad operativa permita mitigar los impactos de imprevistos sin detener por completo el flujo de personas y mercancías. Esta solución contribuiría no solo a reducir las filas, sino también a fortalecer la previsibilidad, la transparencia y la calidad del servicio fronterizo en uno de los puntos clave del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile.
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Unidad de Pasos Fronterizos (UPF) y Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile (DIFROL)

11. Falta de coordinación operativa entre autoridades de Argentina y Chile en el Área de Control Integrado de Jama

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: El marco legal que regula el funcionamiento del paso fronterizo de Jama entre Argentina y Chile se basa en el Tratado sobre Controles Integrados de Frontera, suscrito entre ambos países el 8 de agosto de 1997, y su correspondiente Reglamento, celebrado el 2 de mayo de 2002. A estos instrumentos se suma el Acuerdo específico para el establecimiento y funcionamiento del control integrado en el Paso de Jama, promulgado por Chile mediante el Decreto N.º 48/2012, el cual consagra la implementación de un Área de Control Integrado (ACI) bajo la modalidad de cabecera única, ubicada en territorio argentino.

Este acuerdo bilateral regula aspectos clave como la composición del complejo, los gastos de mantenimiento, las funciones del coordinador local y las facilidades para el desempeño de los organismos chilenos en el territorio argentino. Sin embargo, no contempla previsiones normativas específicas sobre la implementación de procedimientos de control conjunto o trabajo operativo coordinado entre los organismos de ambos países. La única referencia a la coordinación se limita al cumplimiento de los horarios comunes, sin establecer mecanismos para garantizar inspecciones simultáneas, interoperabilidad institucional o planificación conjunta de tareas.

Como resultado, el funcionamiento del ACI de Jama se caracteriza por una secuencia estrictamente lineal de controles: cada organismo realiza su control de forma autónoma y consecutiva, lo que impide operar con modelos de trabajo en paralelo. Esta dinámica genera circuitos fragmentados, en los que los usuarios (conductores, agentes de transporte y operadores) deben pasar por todos los puestos de control de manera secuencial, acumulando tiempos de espera que no responden a una lógica integrada. En las operaciones de frontera, los controles de cada país son realizados de forma separada tanto internamente, es decir, la Aduana realiza sus controles y los demás organismos los propios; como internacionalmente, es decir, sin coordinación entre los organismos del país vecino.

La falta de instrumentos y procedimientos que formalicen la coordinación interinstitucional ha llevado a que las eventuales acciones conjuntas (como inspecciones compartidas o aforos simultáneos) dependan de gestiones *ad hoc*, muchas veces impulsadas por el propio sector privado, y no de una estrategia operativa estructurada. Esta carencia de mecanismos institucionalizados se traduce en ineficiencias operativas, superposición de tareas, pérdida de tiempo y recursos, y una menor capacidad de respuesta ante incidentes o contingencias.

El hecho de que los organismos coexistan físicamente en un mismo complejo, pero sin una lógica de operación articulada impide aprovechar los beneficios que un ACI puede ofrecer. Esta situación compromete la calidad de los servicios de frontera, limita la previsibilidad logística para los operadores de comercio exterior y obstaculiza los objetivos más amplios de integración binacional y eficiencia fronteriza en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Propuesta de acción: Reactivación del Comité de Integración NOA–Norte Grande

Con el objetivo de avanzar en la gestión coordinada de fronteras, se propuso como primera medida reactivar y establecer una periodicidad funcional del Comité de Integración NOA–Norte Grande, con el objetivo de contar con una instancia binacional regular que permita abordar de manera sistemática los desafíos operativos en los pasos fronterizos de la región, incluyendo el Paso de Jama.

Este Comité, conformado por representantes de las provincias argentinas de Jujuy, Salta y Tucumán, y de las regiones chilenas de Antofagasta, Arica y Parinacota, y Tarapacá, funcionó como un espacio técnico-político clave para coordinar acciones conjuntas en materia de integración fronteriza, transporte, facilitación comercial y servicios públicos transfronterizos. La última reunión registrada tuvo lugar los días 23 y 24 de mayo de 2023

en San Salvador de Jujuy, Argentina. Si bien no se ha documentado una suspensión formal de sus actividades, no existen actas disponibles posteriores a 2023, afectando el seguimiento y respuesta a los desafíos operativos que enfrentan los complejos fronterizos.

Se propone que su reactivación sea realizada considerando una periodicidad adecuada permitiría institucionalizar el diálogo entre autoridades de ambos países, fortalecer los canales de coordinación interinstitucional y facilitar la formulación de estrategias conjuntas que mejoren la eficiencia, previsibilidad y calidad del control fronterizo en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC), Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL)
- **Gobiernos Subnacionales:** Salta, Jujuy, Tucumán, Antofagasta, Tarapacá, Arica y Parinacota
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) y Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM) y Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Carabineros de Chile
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT),
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP) y Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Desarrollo de un instrumento operativo complementario al Tratado de Controles Integrados para institucionalizar la gestión coordinada en frontera

Con el objetivo de avanzar de forma concreta en la gestión coordinada en el Área de Control Integrado (ACI) del Paso Jama, se propone identificar un instrumento legal o desarrollar un protocolo técnico complementario al Tratado sobre Controles Integrados de Frontera (1997) y su Reglamento (2002), que permita establecer mecanismos claros y operativos para la implementación de una frontera coordinada entre Argentina y Chile.

El marco normativo vigente establece los principios generales y las modalidades de control en áreas de cabecera única y doble, pero no contempla disposiciones específicas sobre aspectos operativos esenciales para la coordinación interinstitucional, como la realización de inspecciones simultáneas de distintos organismos, la interoperabilidad de sistemas de control, la definición de procedimientos conjuntos o la articulación entre organismos homólogos de ambos países.

En este contexto, la elaboración de un protocolo técnico binacional permitiría formalizar mecanismos de planificación conjunta, definir circuitos operativos integrados, establecer criterios comunes de análisis de riesgo y promover la cooperación efectiva entre organismos. Este instrumento puede ser impulsado en el marco del Comité de Integración NOA–Norte Grande o a través de canales diplomáticos bilaterales, y su adopción fortalecería significativamente la capacidad institucional para operar bajo una lógica de frontera coordinada.

Este instrumento, además, podría servir como base normativa para la implementación de iniciativas piloto, como el Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS) entre Argentina y Chile (ver Propuesta de acción: "Implementación bilateral de un Procedimiento de Control Migratorio Simplificado (PCMS) entre Argentina y Chile" al problema de Control migratorio manual, basado en papel, unilateral y descoordinado para transportistas de carga del CBC). Esta propuesta se sustenta en el principio de gestión coordinada de fronteras y en el reconocimiento funcional del control ejercido por el país de ingreso, permitiendo que el trámite migratorio sea realizado una única vez por la autoridad del primer país que recibe al conductor, y evitando su duplicación al momento de la salida. A partir del mismo enfoque, podrían desarrollarse procedimientos coordinados entre los demás organismos de control, con el objetivo de agilizar los trámites, reducir los tiempos de atención y optimizar la gestión de los recursos en frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Ministerios de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina (MRECIC) y Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL)
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) y Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones**: Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM) y Policía de Investigaciones de Chile (PDI)

12. Pasavante con sellos para control del proceso de entrada y salida en el Área de Control Integrado de Jama

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Pasavante es un documento físico utilizado en el Paso de Jama para el control de los distintos organismos intervinientes. Es entregado por la Gendarmería Nacional Argentina (GNA) al transportista en el momento de su ingreso al Área de Control Integrado (ACI), permitiendo recolectar los sellos correspondientes de cada entidad responsable por el control fronterizo de ambos países, Argentina y Chile. Al finalizar el circuito, el transportista debe presentar nuevamente el documento a la GNA para verificar que constan todas las autorizaciones y autorizar para continuar con el tránsito previsto.

La adopción de este mecanismo en papel fue el resultado de un acuerdo bilateral entre los organismos de control de Argentina y Chile, con el objetivo de que no existiesen camiones que pudiesen salir del Jama sin haber completado todos los pasos previstos de control. Sin embargo, este mecanismo se ha probado ineficiente ya que fueron relatados casos en los cuales han arribado transportistas a San Pedro de Atacama para realizar el control de mercadería por parte del SAG sin tener concluidos todos los controles en Jama,

además es un documento fácilmente alterable. Si bien existe un modelo de Pasavante, muchas veces por la demanda existente estos formularios acaban y son reemplazados por hojas blancas simplemente con la finalidad de recibir sellos.

Además, el Pasavante, de acarrear todos los problemas conocidos del control realizado con base en documentos en papel, como la falta de trazabilidad, pérdida, daño y burocracias de traslado del documento.

Propuesta de acción: Difusión y mejoras en la señalización para el control de los organismos intervinientes

El desafío actual con el Pasavante en el control fronterizo se debe a la ineficiencia del sistema en papel, lo que ha generado problemas administrativos y operativos en el Paso de Jama. Para abordar esta situación de manera inmediata, se propone una solución centrada en la difusión de información y la mejora de la señalización en el proceso.

La administración del Área de Control Integrado (ACI) de Jama deberá implementar, ya desde el exterior del recinto próximo a la puerta de ingreso, una señalización didáctica y visible que distinga los flujos correspondientes a carga y a turistas. Asimismo, será fundamental contar con una señalización completa e intuitiva (infográfico) dentro del ACI, que indique la totalidad de los pasos que es necesario completar por los usuarios del paso y que los mismos estén identificados en cada una de sus ventanillas. Esta medida permitirá que, en situaciones de saturación, existan puntos de referencia informativos accesibles dentro y fuera del ACI, reduciendo dudas, mejorando la fluidez de la atención y disminuyendo la dependencia de orientación presencial.

La implementación de una señalización clara y específica en cada etapa dentro del paso fronterizo de Jama posteriormente podrá ser considerada su implementación en Sico, esto ayudará a los transportistas a entender de manera precisa las etapas que deben cumplir, reduciendo la confusión y aumentando la eficacia del control.

La implementación de esta solución deberá ser coordinada mediante un proceso de definición conjunta entre los organismos de control presentes en el paso fronterizo. Esta instancia de trabajo interinstitucional permitirá acordar los puntos críticos del recorrido, establecer un lenguaje común para la señalización, y definir los materiales y canales de difusión más adecuados.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Jujuy
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile.
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Implementación de un sistema que permita trazar el proceso completo

La Aduana Argentina informó en la reunión que dentro de los desarrollos previsto en el Portal Aduanero (PAD), se contempla la posibilidad de integrar a los diversos organismos de control con el objetivo que la materialización y trazabilidad del control quede reflejada en el sistema. De esta forma, no será necesario la firma o sello de un pasavante, ya que la realización de los controles estará reflejada en el sistema y sin todos ellos confirmados, no será posible abandonar el ACI.

Siendo que el ACI es de cabecera única del lado de Argentina, para que esta herramienta sea útil y pueda reemplazar el control en papel utilizado actualmente, es necesario que los servicios chilenos que actúan en el Paso tengan no solo la visibilidad de los controles argentinos efectivamente realizados, sino que también puedan plasmar sus controles. De esta forma, es necesario verificar la posibilidad de que el PAD sea utilizado de forma bilateral o de que exista una interoperabilidad entre ese sistema y un sistema chileno, donde el control integral del proceso quede plasmado de forma sistémica garantizando que el control ha sido concluido.

La incorporación de un sistema para los controles posibilitará una coordinación más eficiente entre los distintos organismos argentinos y sus contrapartes chilenas,

garantizando visibilidad en tiempo real del proceso, impidiendo la salida de los medios de transporte sin haber concluido el circuito completo de control. Esta solución será fundamental para acompañar el crecimiento sostenido del flujo en Jama y asegurar una operación más ágil, segura y transparente del ACI.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

Propuesta de acción: Identificación de mecanismos de control para sustituir el Pasavante

Con el objetivo de mejorar la eficiencia y trazabilidad de los controles en frontera mientras se avanza hacia una integración plena en el PAD (Procedimiento Aduanero Digital), se propone iniciar un proceso técnico-operativo para identificar e implementar mecanismos alternativos al uso del pasavante como instrumento de control del proceso de Jama en el corto plazo. Se propone que esta iniciativa forma parte de la propuesta de **"Reactivación del Comité de Integración NOA–Norte Grande"** y debería estructurarse en las siguientes acciones: Esta iniciativa se estructuraría en las siguientes acciones concretas:

1. Inclusión formal del tema en el Comité de Integración NOA–Norte Grande, una vez que se defina la próxima fecha de este. Los coordinadores deberán colocar este punto en la agenda y designar un grupo técnico binacional ad hoc para el tratamiento del tema, con participación de las autoridades aduaneras, migratorias y de seguridad de ambos países;
2. Revisión comparada de mecanismos alternativos vigentes en otros pasos fronterizos o regiones con resultados positivos para los controles previstos, buscando facilitar el cumplimiento y el proceso administrativo y logístico de alta montaña;
3. Diseño de un protocolo de control temporal alternativo, como el uso de formularios digitales, códigos QR, firmas electrónicas simples hasta que el PAD esté plenamente operativo. Es importante que este protocolo sea un anexo técnico del tratado o protocolo operativo binacional;
4. Prueba piloto y evaluación operativa una vez definido el mecanismo, con empresas confiables, con historial de cumplimiento positivo y con alta frecuencia

en el uso de este cruce para medir tiempos, trazabilidad y aceptación por parte de los funcionarios y usuarios. Este piloto permitirá ajustar el mecanismo en caso de que sea necesario;

5. Formalización del nuevo instrumento como medida interina de control binacional, con comunicación a todos los operadores y con especial atención a la comunidad de transportistas, agentes de carga y agentes de aduana de todo el corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos subnacionales:** Salta, Jujuy, Tucumán, Antofagasta y Tarapacá
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile.

13. No existe control migratorio de Chile en el área de carga, solo en la parte de turismo

Proceso: Exportación/Importación
País: Chile
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura/Sistema

Oportunidad de mejora: En las operaciones terrestres de exportación e importación, el control migratorio constituye una etapa obligatoria e inseparable de los procedimientos aduaneros, ya que son los transportistas quienes deben ingresar junto a la carga a los diferentes países. Cada Estado es responsable de registrar formalmente la salida y la entrada de personas en su territorio, lo que exige una actuación coordinada entre las autoridades migratorias de ambos lados de la frontera. En el caso del Paso de Jama, que conecta Argentina y Chile, dicho control debería realizarse de manera integrada, dado que el sitio está formalmente establecido como un Área de Control Integrado (ACI). Sin

embargo, en lo que respecta específicamente al control migratorio, dicha integración no se materializa en la práctica.

En Argentina, la autoridad competente es la Dirección Nacional de Migraciones (DNM), que mantiene su operación continua tanto en el área destinada al control de cargas como en la correspondiente al turismo, con flujos debidamente separados y gestionados de manera simultánea. Esta organización favorece la eficiencia operativa y la previsibilidad de los procesos, especialmente en períodos de mayor volumen de tránsito.

Por su parte, en Chile, la autoridad responsable del control migratorio es la Policía de Investigaciones de Chile (PDI). Desde el año 2014, la PDI cesó sus operaciones en el sector de cargas del ACI. Esta decisión fue motivada por limitaciones técnicas relacionadas con la seguridad de la red de datos disponible en esa área. Según un informe técnico emitido en ese momento, el punto de conexión existente en el sector de cargas no cumplía con los requisitos mínimos de seguridad necesarios para acceder a la intranet institucional de la PDI, plataforma esencial para el tratamiento de datos sensibles vinculados al control migratorio. La ausencia de una conexión segura, con infraestructura adecuada de *firewall* y redes dedicadas, imposibilitó la continuidad de las actividades del organismo en ese sector, lo que obligó su traslado al área destinada al flujo turístico.

Como consecuencia, la PDI pasó a ejecutar los procedimientos migratorios en un único punto de atención, concentrando en una misma fila tanto a los turistas como a los transportistas de carga. Esta superposición de flujos generó un impacto directo en la fluidez del tránsito de carga fronterizo, afectando significativamente los tiempos de espera y el rendimiento operativo del paso. Un ejemplo recurrente de esta disfunción ocurre cuando arriba un ómnibus de turismo con aproximadamente 50 pasajeros: todos los viajeros son controlados de forma secuencial, lo que obliga a los transportistas que arriban posteriormente a esperar largos períodos hasta ser atendidos. Durante los períodos de mayor demanda, particularmente en temporada alta, esta problemática se agrava.

Además, la indiferenciación de las filas en el control migratorio chileno ha generado una situación en la que se otorga el mismo tratamiento a turistas, transportistas de camiones vacíos y camiones cargados, sin considerar la criticidad y los plazos asociados al cumplimiento de entregas en operaciones de comercio exterior. Esta falta de priorización implica que un vehículo cargado, que opera bajo tiempos contractuales y logísticos más estrictos, deba permanecer en espera junto a actores que no están sujetos a las mismas restricciones operativas, acentuando los desequilibrios en la eficiencia del paso fronterizo.

Propuesta de acción: Proveer los requerimientos de seguridad de intranet para habilitar el punto de control migratorio en el área de carga a través de una mesa técnica bilateral

A fin de resolver las demoras operativas y los cuellos de botella generados por la atención conjunta de pasajeros turísticos y transportistas de carga en el área de turismo del Área de Control Integrado (ACI) de Jama, el sector público de Chile propone avanzar en la habilitación del punto de control migratorio de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) en el sector de carga, conforme al diseño original del complejo.

Para ello, resulta indispensable garantizar los requerimientos técnicos de seguridad que permitan el acceso seguro y fiable a la intranet institucional de la PDI desde el sector de carga. Esta conexión debe cumplir con los estándares de protección de datos sensibles y blindaje de redes exigidos por los protocolos de seguridad chilenos, evitando vulnerabilidades en el tratamiento de la información migratoria.

La resolución de este problema debe ser tratada en una mesa técnica bilateral debido a que la PDI no tiene competencia para intervenir directamente en las gestiones técnicas o contractuales con el proveedor de servicios de conectividad en territorio argentino. Cualquier ajuste en la infraestructura de red o en las condiciones de acceso seguro a la intranet de la PDI requiere necesariamente la coordinación formal entre las autoridades de ambos países, respetando los marcos de soberanía y las competencias nacionales. En esta mesa se deberá discutir:

- Las especificaciones técnicas del servicio de conectividad segura requerido (capacidad, redundancia, *firewall*, cifrado, etc.);
- La definición de responsabilidades en cuanto a la instalación, operación y mantenimiento de la infraestructura de red;
- Los plazos para la implementación de las obras y puesta en funcionamiento del punto migratorio de carga;
- La asignación de recursos humanos y materiales necesarios para garantizar la atención continua en el área separada de carga.

La habilitación de este nuevo punto permitirá restituir la separación operativa entre flujos de turismo y carga, agilizará los procesos de control migratorio, reducirá tiempos de espera, y mejorará significativamente la experiencia logística de los transportistas que cruzan por Jama, especialmente en picos de demanda estacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Gobierno Subnacional:** Jujuy

Propuesta de acción: Verificar la posibilidad de implementación de procedimientos para agilizar los procesos de los transportistas de carga con las condiciones actuales

Mientras se trabaja en la resolución estructural del problema de conectividad que afecta la operación migratoria de Chile diferenciada en el área de cargas del Área de Control Integrado (ACI) de Jama, el sector privado y público realizó la propuesta a corto plazo de implementar procedimientos especiales de agilización para transportistas de carga dentro de la infraestructura y condiciones existentes.

Esta medida consistiría en establecer un canal preferencial o un procedimiento simplificado de control migratorio para conductores de transporte internacional de mercancías, de modo que no deban aguardar en la misma fila que los pasajeros de turismo. El objetivo es minimizar los tiempos de espera, priorizando el paso de transportistas cuya actividad tiene un impacto directo sobre la fluidez del comercio exterior y la eficiencia logística del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

La implementación de este procedimiento especial debe contemplar:

- Designación de un funcionario de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) encargado exclusivamente del control de transportistas durante los períodos de alta congestión.
- Creación de una fila diferenciada o prioritaria para conductores de carga en el sector actualmente operativo.
- Aplicación de formatos simplificados de revisión migratoria, considerando el perfil recurrente de los conductores registrados en operaciones internacionales.

Esta solución de transición debe ser evaluada y coordinada internamente por las autoridades migratorias, garantizando que no comprometa la seguridad de los controles y que esté alineada con los protocolos vigentes de validación documental.

La adopción de estos mecanismos permitiría mitigar los efectos negativos de la actual concentración de flujos turísticos y de carga en una misma área de atención, hasta que se concrete la habilitación del punto de control migratorio específico para cargas en el sector de infraestructura diseñado para tal fin.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI).

14. Horario restrictivo de atención en Jama que limita la logística de carga

Proceso: Exportación/Importación
País: Chile
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El Área de Control Integrado (ACI) de Jama opera bajo un horario formal de atención entre las 8 y las 20 horas, aplicable a todos los organismos de control presentes en frontera, tanto del lado chileno como argentino. Este régimen fue concebido bajo el principio de cabecera única, lo que implica que las operaciones deben ejecutarse de forma simultánea y coordinada entre ambos países, garantizando una gestión integrada. Sin embargo, este esquema de atención no se ajusta a las condiciones operativas reales del transporte internacional de carga en la región, caracterizada por altitud, condiciones climáticas severas y ausencia de asistencia vial, que provocan frecuentes retrasos en los tiempos de tránsito.

Según lo reportado por el sector privado, existen casos recurrentes de camiones venidos del lado argentino que arriban fuera del horario formal y no son admitidos para ingresar ni completar sus trámites, viéndose obligados a pernoctar en el exterior del recinto, quedando en el poblado de Jama.

Si bien Argentina contempla la posibilidad de atención extraordinaria mediante solicitud previa, Chile no dispone de un mecanismo equivalente, lo que invalida cualquier ampliación unilateral del horario, ya que los controles aduaneros y fitosanitarios son secuenciales y requieren presencia activa de ambos países. Esta asimetría normativa y operativa genera cuellos de botella estructurales, especialmente en momentos de alta demanda, y limita la adaptabilidad del paso a contingencias logísticas previsibles.

Adicionalmente, se identificó un desfase entre el horario formal de operación y los tiempos efectivos de recepción de documentación. Si bien el horario laboral se extiende hasta las 20 horas, no se garantiza que las carpetas sean aceptadas hasta esa hora, generando incertidumbre entre los operadores logísticos. No existe una definición pública respecto al horario hasta el cual es posible presentar las carpetas para las autoridades de ambos países. Esta falta de definición lleva a intentos fallidos de ingreso a última hora, lo que obliga a suspender operaciones hasta el día siguiente. Existen otros pasos, como el caso de Pehuenche, donde si bien la operación es hasta las 19 horas, se establece como horario límite de presentación documental las 18 horas, siendo una comunicación efectiva.

En este contexto, el funcionamiento secuencial de los controles de los organismos que están en el Paso de Jama, sin posibilidad de procesos paralelos exacerba las demoras y limita la eficiencia del paso, impactando negativamente en la planificación operativa, incrementando los costos a todos los actores involucrados en el proceso.

Propuesta de acción: Definir y publicar los horarios hasta los cuales se presentan los despachos

Con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa y reducir la incertidumbre logística en el Área de Control Integrado (ACI) de Jama, el sector público y privado presente en las reuniones de mapeo propone que las autoridades de ambos países, Argentina y Chile definan de forma coordinada y publiquen oficialmente los horarios límite para la recepción de documentación aduanera y fitosanitaria, diferenciándolos del horario formal de cierre del recinto fronterizo.

Esta medida busca brindar mayor previsibilidad a los operadores logísticos y transportistas que, por razones ajenas a su control, como el estado de los caminos, condiciones climáticas adversas o eventuales contingencias técnicas, pueden enfrentar dificultades para arribar al ACI dentro del horario establecido.

Establecer un horario homogéneo para la presentación documental, por ejemplo, fijando que las carpetas solo serán recibidas hasta las 18 horas, permitiría ajustar los tiempos de

llegada de los camiones y planificar con mayor precisión los flujos logísticos, al mismo tiempo que respetaría la jornada laboral del personal fronterizo. Esta práctica ya se aplica exitosamente en otros pasos, donde la diferenciación entre horario de operación y recepción documental ha contribuido a una gestión más eficiente.

La publicación de esta información en canales oficiales, páginas web institucionales, comunicaciones a cámaras empresariales, avisos en los recintos fronterizos o en el sitio del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), también facilita la toma de decisiones informadas por parte de los operadores y evitaría situaciones de pernocte innecesario o congestión en las áreas aledañas al paso, especialmente en poblados pequeños como Jama.

Esta medida, si bien sencilla en su implementación, contribuiría a aumentar la transparencia, la coordinación binacional y la eficiencia operativa del ACI, asegurando condiciones más previsibles para todos los actores involucrados en el tránsito internacional de mercancías en el CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Carabineros de Chile.
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

15. Deficiencias en la comunicación de restricciones viales en función de feriados locales

Proceso: Exportación/Importación

País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Aunque el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) no está completamente implementado, algunos de sus tramos ya son utilizados de forma activa para el transporte de mercancías. Un caso destacado es el de la provincia de Jujuy, que actualmente canaliza un volumen importante del tránsito carretero hacia los puertos del norte de Chile. No obstante, la experiencia del sector privado en esta zona identificó importantes desafíos relacionados con la alteración de rutas y coordinación logística en las operaciones transfronterizas, debido a los feriados y festividades locales que impactan el tránsito de transporte de carga.

Una de las principales problemáticas identificadas por los participantes de las reuniones es la ausencia de información oficial, clara y anticipada sobre restricciones de tránsito, especialmente en fechas clave como feriados nacionales y regionales por parte de los gobiernos subnacionales de Jujuy y Antofagasta para operadores nacionales e internacionales que utilizan dichas rutas. Los comunicados se emiten en páginas oficiales sin embargo desde la perspectiva del sector privado internacional no existe un plan de comunicación que busque comunicar a operadores internacionales o de otras regiones. Esta situación impide una planificación adecuada por parte de transportistas, exportadores e importadores. Esta situación genera interrupciones en el flujo de mercancías, demoras operativas, aumento de costos logísticos y la necesidad de prorrogar repetidamente Certificados de Escolta para cargas sobredimensionadas, cuya validez es de corta duración.

Además, la inmovilización de camiones en rutas cerradas afecta la seguridad y el bienestar de los conductores, quienes muchas veces deben permanecer detenidos en zonas sin infraestructura básica. A esto se le suma que los canales actuales no llegan de forma eficiente en todos los operadores, tanto dentro de cada país como entre los países del Corredor, lo que dificulta el conocimiento preciso sobre restricciones viales y rutas alternativas o imposibilidad de realizar el trayecto y limita la articulación efectiva entre actores clave como transportistas, operadores logísticos, terminales y autoridades de control.

Este escenario reduce la eficiencia operativa y refuerza la necesidad de avanzar en una mejor planificación conjunta y estandarización de la información logística, de modo que se facilite el comercio y se garantice la fluidez de las operaciones a lo largo del CBC.

Propuesta de acción: Mejora en la divulgación de restricciones de tránsito a través de la Mesa de Transporte del Foro Subnacional

Durante la reunión público-privada se llegó al consenso de llevar la problemática a la Mesa de Transporte del Foro Subnacional para mejorar la divulgación de las restricciones de tránsito en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Esta propuesta busca establecer un espacio dentro del foro para tratar de manera conjunta las dificultades relacionadas con la falta de previsibilidad logística y la escasa coordinación en la comunicación de las restricciones de tránsito.

A través de este mecanismo, se facilitaría la divulgación anticipada y estandarizada de las restricciones viales y otras informaciones clave relacionadas con las operaciones transfronterizas. De esta manera, se asegurarían canales de comunicación efectivos entre los actores públicos y privados del sector, mejorando la planificación logística y reduciendo las interrupciones operativas.

La Mesa de Transporte actuará como un punto de encuentro para:

- Discutir y coordinar la publicación de información sobre restricciones de tránsito, feriados y condiciones operativas en el CBC.
- Desarrollar estrategias conjuntas para asegurar que la información llegue a todos los actores relevantes (transportistas, operadores logísticos, autoridades de control) con la suficiente antelación.
- Fomentar la colaboración entre los gobiernos subnacionales, las autoridades de transporte, y el sector privado, buscando mejorar la fluidez del comercio transfronterizo.

Este enfoque contribuirá a mejorar la previsibilidad y la eficiencia logística en el Corredor Bioceánico, asegurando una mejor planificación de las operaciones de transporte y reduciendo costos asociados a interrupciones imprevistas.

Adicionalmente se debe considerar que estas informaciones podrán estar en la página web del Corredor como desarrollado en la propuesta de acción **"Creación de una página web oficial del Corredor como base pública de información normativa y operativa"**.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá, Antofagasta, Jujuy y Salta
- **Transporte:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT)

16. Limitaciones operativas derivadas del uso obligatorio del Certificado Fitosanitario en formato físico

Proceso: Exportación
País: Chile
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) de Chile, autoridad competente en materia de sanidad vegetal, continúa exigiendo la presentación en formato físico del Certificado Fitosanitario en los controles fronterizos terrestres, incluso cuando existe disponibilidad técnica para operar mediante su versión electrónica a través del sistema internacional e-Phyto. Esta práctica responde a factores como la fragilidad de la conectividad en puntos como el Paso de Jama y la ausencia de lineamientos operativos estandarizados que prioricen el uso del canal digital. El plazo para la emisión del Certificado en papel puede extenderse entre 6 y 24 horas, dependiendo del tipo de carga, la planta de origen y la carga operativa del organismo emisor, lo que genera retrasos logísticos significativos en contextos de alta sensibilidad temporal.

La situación se torna aún más crítica en caso de errores en la confección del Certificado, lo que obliga a anular y emitir una nueva versión en papel con todos los requisitos formales, generando retrasos adicionales y mayores costos logísticos. A esto se suma el hecho de que, en muchos casos, no se autoriza el despacho de la carga con una copia del Certificado, siendo indispensable presentar el documento original. Como resultado, los transportistas deben esperar en frontera hasta recibir el Certificado físico desde la planta exportadora, lo que genera tiempos de inactividad e incertidumbre operativa.

Pese a los avances en la adhesión de Chile y Argentina al sistema e-Phyto y a la existencia de un acuerdo bilateral para el intercambio electrónico de estos certificados, en la práctica el SAG sigue requiriendo documentos originales con firma y timbre físicos. Esta exigencia, aplicada incluso cuando la carga ya ha sido autorizada por SENASA en planta, genera una dependencia crítica del documento en papel, provocando frecuentes detenciones de camiones en la frontera, hasta tanto no se reciba el sobre físico desde el lugar de origen. Esta situación incrementa los costos logísticos, reduce la previsibilidad del flujo exportador y satura la infraestructura del paso fronterizo.

Además de la obligatoriedad del formato físico, se ha identificado una duplicación de procesos. Aunque la información sanitaria ha sido registrada en el sistema digital del país de origen, el SAG demanda su entrega en papel, generando redundancias documentales, pérdida de trazabilidad en tiempo real y un mayor riesgo de divergencias entre versiones. Esta fragmentación en el manejo documental impide aprovechar los beneficios operativos del entorno electrónico, afectando tanto al sector privado como a la eficiencia del control sanitario.

A lo anterior se suman limitaciones tecnológicas en el Paso de Jama. La conexión a internet es inestable y deficiente, dificultando el uso fluido de sistemas digitales por parte de los funcionarios. En algunos casos, esta brecha se ve parcialmente compensada por decisiones individuales de los propios inspectores, quienes optan por contratar planes personales para garantizar su conectividad. Este acceso desigual a herramientas digitales genera disparidades internas, afectando la estandarización y el desempeño institucional. En definitiva, la continuidad de la exigencia del Certificado Fitosanitario en papel, pese a la existencia y operatividad técnica del sistema e-Phyto, constituye una barrera tanto operativa como sistémica, que afecta directamente la fluidez de las exportaciones, genera demoras innecesarias e introduce ineficiencias en los procedimientos aduaneros y sanitarios. Esta situación se ve especialmente agravada en las fronteras terrestres como el Paso de Jama, donde las autoridades sanitarias del país receptor aún exigen la presentación del documento físico, con firma y timbre originales del SAG debido a la falta de conectividad.

17. Limitaciones tecnológicas en Jama afectan el uso del Certificado de Origen Digital

Proceso: Exportación
País: Chile
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: Desde 2021, Argentina y Chile han habilitado el uso del Certificado de Origen Digital (COD) para operaciones de comercio exterior bilateral, en el marco de la digitalización progresiva de procedimientos aduaneros promovida por la ALADI. El COD es un documento electrónico emitido y transmitido bajo el formato estandarizado Extensible Markup Language (XML), que permite acreditar el origen de una mercancía de forma segura y verificable en línea, sin necesidad de impresión en papel. Su objetivo es agilizar los trámites aduaneros, reducir costos y mejorar la trazabilidad de las operaciones, fortaleciendo así la facilitación del comercio. No obstante, su aplicación efectiva en el Paso de Jama enfrenta barreras tecnológicas que impiden su uso pleno en frontera.

La obligación de presentar el Certificado en papel no se debe a cuestiones normativas, sino a la falta de infraestructura tecnológica en el paso fronterizo, que impide acceder a las plataformas necesarias para validar el documento digital. Por este motivo, cuando la Aduana argentina no puede verificar el COD en línea, se ve obligada a exigir una copia impresa

Esta situación genera demoras e incertidumbre en operaciones que, en condiciones adecuadas, podrían resolverse íntegramente de forma digital. Esta brecha entre el marco normativo y la infraestructura disponible limita la eficiencia logística y afecta la previsibilidad del proceso exportador.

Propuesta de acción: Avance en la implementación de puntos de conectividad (Oportunidades de Mejora 16 y 17)

La exigencia de presentación física de documentos por parte de los órganos de control en el Paso de Jama, como el Certificado Fitosanitario y el Certificado de Origen Digital (COD), se encuentra estrechamente vinculada a las severas limitaciones de conectividad de la región. Esta condición impide validar electrónicamente Certificados transmitidos por plataformas interoperables como el e-Phyto, y obliga a mantener procedimientos manuales que afectan la eficiencia del tránsito fronterizo. En este contexto, el sector privado y público hicieron la propuesta de las siguientes medidas escalonadas para restablecer la conectividad mínima necesaria y así avanzar hacia la plena digitalización de los controles.

En la reunión bilateral del sector público-privado de Chile y Argentina, el Gobierno de Jujuy informó que ha iniciado la implementación de puntos de conectividad mediante telefonía digital satelital a través de la red Starlink. Este despliegue permitirá habilitar zonas con conectividad básica pero estable a lo largo del trayecto hacia el Paso de Jama. Inicialmente, estos se instalarán en puntos estratégicos, como retenes de control, paradas operativas y zonas de espera, brindando acceso a internet móvil para los organismos públicos y permitiendo que el SAG, Aduana y todos los organismos de control en frontera puedan consultar y validar Certificados digitales directamente desde el paso fronterizo. Esta medida mitigará la dependencia de documentación física y dará mayor previsibilidad a los procesos logísticos. Adicionalmente deberá existir un alineamiento interno para verificar que la conectividad atienda la seguridad de cada uno de los organismos de control.

De forma complementar, el Ministerio de Seguridad Nacional de Argentina se encuentra evaluando la viabilidad de implementar un servicio de conectividad satelital institucional mediante el mismo proveedor (Starlink), con canales dedicados exclusivamente para uso

de los organismos de control en la frontera (Aduana, migraciones, seguridad y de controles fitosanitarios). Esta solución contempla la contratación de planes de datos específicos, con antenas y routers exclusivos en las instalaciones del Área de Control Integrado (ACI) de Jama, lo que garantiza una conectividad robusta, permanente y segura para todos los funcionarios desplegados.

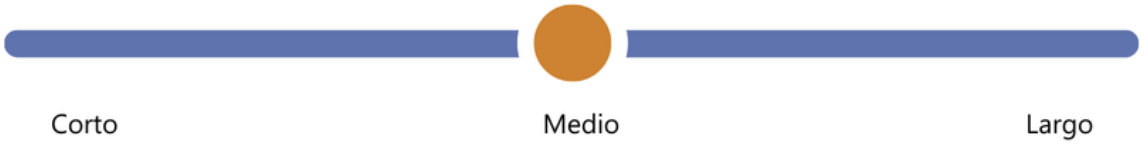
En paralelo, el Gobierno Subnacional de Jujuy informó que está trabajando en la implementación de una red de fibra óptica que cubra las rutas de la provincia, incluyendo aquellas que conectan con el Paso de Jama. Este despliegue estructural consolidaría una infraestructura de conectividad de alta capacidad, necesaria para el funcionamiento pleno de los sistemas aduaneros y fitosanitarios, y para el uso sostenido de herramientas de fiscalización digital.

En función de estos desarrollos informados por parte de Argentina, tanto a nivel provincial como nacional, fue identificado como fundamental que el SAG y Aduana, trabajen de forma proactiva en la capacitación de los servidores designados para Jama en los controles digitales siguiendo los desarrollos ya alcanzados a nivel nacional. De esta forma, una vez que se garantice la conectividad, la implementación de controles eficientes, ágil y digitales será expedita trayendo un beneficio al funcionamiento del Paso como un todo.

Por fin, durante las reuniones presenciales se propuso la posibilidad de evaluar la implementación de un servicio de internet financiado por el sector privado en el Paso de Jama. En este sentido se recomienda iniciar un proceso de diálogo entre los organismos de control en frontera y de seguridad de ambos países para evaluar la viabilidad técnica y jurídica de esta propuesta. Este modelo público-privado no sólo resolvería una necesidad inmediata, sino que también serviría como modelo replicable en otros puntos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Al contar con acceso institucionalizado a internet, sería posible utilizar sistemas de gestión documental digital, plataformas interoperables y herramientas de trazabilidad electrónica sin depender del papel ni de redes móviles personales de los funcionarios. Esta propuesta se encuentra en línea con la garantía del principio de Conectividad Mínima Garantizada descrita en la propuesta de acción **“Establecimiento del principio de ‘conectividad mínima garantizada’ como estándar obligatorio para la infraestructura del Corredor Bioceánico de Capricornio”** del capítulo referido al Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Jujuy
- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG).
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Ministerio Sectorial:** Ministerio de Seguridad Nacional de Argentina

18. Insuficiencia de personal en frontera genera riesgo de cuellos de botella ante aumento de operaciones

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: En el Paso de Jama, la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) enfrenta una dotación crítica de recursos humanos, específicamente en lo referido al personal de guardas aduaneros, quienes cumplen funciones operativas esenciales en los controles de frontera. Actualmente, el esquema operativo dispone de un único guarda para las entradas y otro para las salidas. Cada uno de ellos debe controlar el 100% de los vehículos conforme a su dirección de circulación, abarcando todas las operaciones de importación, exportación y tránsito. Esta dotación mínima implica que, si alguno se ausenta por motivos previstos (como la pausa de almuerzo) o imprevistos (como indisposición o condiciones climáticas adversas), el procedimiento completo se interrumpe, ya que no hay otro funcionario con igual función asignada que pueda asumir la tarea.

Con un flujo actual de aproximadamente 100 camiones por día, esta dotación resulta operativamente extenuante, aunque aún funcional bajo condiciones regulares. Sin embargo, la ausencia de personal de relevo o turnos rotativos ya representa una fragilidad estructural, y se torna completamente inviable frente a un escenario de crecimiento, especialmente considerando que el volumen de tránsito aumentará progresivamente a medida que se habiliten las nuevas rutas estratégicas del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

La falta de personal suficiente para garantizar una cobertura continua limita la capacidad de respuesta ante picos operativos, genera interrupciones no previstas y convierte la carencia de guardas en un cuello de botella estructural. Esta situación no solo compromete la continuidad de las operaciones en el presente, sino que también condiciona seriamente la sostenibilidad del paso en relación con los objetivos de expansión y posicionamiento regional. Es importante destacar que el eventual incremento de personal requiere la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su alojamiento, una condición que actualmente no está garantizada en Jama, y que constituye un limitante estructural transversal a todos los organismos de control presentes en frontera.

19. Falta de participación del sector privado en la planificación de la ampliación de Jama

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La planificación de infraestructura fronteriza moderna requiere no solo una inversión adecuada, sino también una construcción institucional sólida y participativa que asegure que cada intervención esté alineada con las condiciones operativas reales. Diversos marcos internacionales promueven este enfoque, incluyendo el Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que establece explícitamente la importancia de la colaboración público-privada como principio rector para lograr controles más seguros, eficientes y adaptados a las necesidades del comercio. La participación temprana y efectiva del sector privado como usuarios directos de los pasos permite identificar cuellos de botella, requerimientos técnicos y aspectos críticos para garantizar que la inversión tenga impacto operativo y sostenibilidad a largo plazo.

No obstante, en el caso del Paso Fronterizo Internacional Jama, esta participación ha sido históricamente ausente. El diseño y planificación de las intervenciones en infraestructura no contemplan mecanismos de consulta pública informada, ni garantizan el acceso a información por parte de los operadores logísticos, despachantes, cámaras empresariales y auxiliares del comercio exterior que utilizan el paso a diario.

Un caso emblemático fue el del proyecto de ampliación del Complejo Fronterizo Jama, financiado por el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), en el marco del Programa de Desarrollo de Complejos Fronterizos. La obra fue formulada por el Ministerio de Seguridad de la Nación Argentina, a través de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP), y licitada oficialmente en 2019. El contrato fue adjudicado en 2021 a la

Unión Transitoria de Empresas RG7 S.A.U. y Ernesto Tarnousky S.A, por un valor de 188.700.000 pesos argentinos, con un plazo de ejecución de 480 días corridos.

El diseño contemplaba la ampliación integral del complejo, incluyendo la playa de camiones con capacidad para 87 unidades, áreas de revisión diferenciadas por tipo de carga (común, peligrosa, refrigerada), nuevas cabinas de atención, edificios de control, centro de pesaje y readecuación completa de los servicios básicos e instalaciones técnicas. No obstante, el proyecto no fue ejecutado, y no se difundió públicamente información oficial sobre las causas de su paralización ni sobre el estado actual del contrato. El único indicio visible para los usuarios fue la colocación de cartelería en el lugar anunciando el inicio de las obras, la cual fue luego retirada sin ningún tipo de notificación o comunicación formal. El sector privado no fue convocado en ninguna etapa del proceso, ni para aportar requerimientos técnicos, ni para conocer el cronograma de ejecución, ni para ser informado del resultado.

Actualmente, se menciona en el discurso político y técnico la posibilidad de una nueva ampliación del paso, pero nuevamente sin un proceso estructurado de consulta ni mecanismos de transparencia, repitiendo un patrón que impide evaluar la viabilidad, pertinencia y adecuación funcional de las iniciativas de infraestructura a las necesidades reales del comercio internacional que transita por el paso.

La ausencia de diálogo institucionalizado y consulta estructurada compromete la efectividad de cualquier intervención en infraestructura crítica de frontera. Sin considerar las perspectivas operativas de quienes utilizan diariamente estos espacios, se corre el riesgo de reproducir diseños inadecuados, invertir en soluciones incompletas y consolidar cuellos de botella estructurales que limitan el potencial logístico del Corredor Bioceánico de Capricornio.

20. Capacidad operativa de Jama tiene restricciones en función de carencia de infraestructura

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Paso de Jama es actualmente uno de los puntos más relevantes en la conexión terrestre entre Argentina y Chile dentro del trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Su operación actual, tanto para el tránsito de personas como de mercancías, ya evidencia restricciones operativas asociadas a limitaciones estructurales y de infraestructura crítica que afectan directamente la

capacidad instalada del complejo para sostener un aumento sostenido del flujo de camiones y operaciones logísticas.

Si bien el paso cuenta con una organización institucional establecida y un Área de Control Integrado (ACI) con presencia de los principales organismos de control, su infraestructura disponible se encuentra al límite de su capacidad operativa. Las carencias incluyen:

- Déficit de habitaciones para alojar personal adicional: El complejo no dispone de infraestructura suficiente para albergar personal adicional de forma permanente ni durante contingencias, situaciones climáticas adversas o picos de demanda. Esto limita la posibilidad de ampliar turnos, reforzar dotaciones o sostener operativos prolongados. La carencia de habitaciones afecta especialmente a los equipos técnicos y de control fronterizo, que en muchas ocasiones deben rotar en condiciones precarias o hacer uso de soluciones improvisadas.
- Falta de espacios formales y adecuados para los auxiliares del servicio aduanero y otros operadores logísticos privados: Actualmente no existen instalaciones apropiadas que permitan a los auxiliares de comercio exterior y operadores privados realizar sus funciones en condiciones mínimas de funcionalidad y seguridad. Esta situación genera una operación informal y fragmentada, afectando la eficiencia de los procesos y la calidad de la interacción público-privada en frontera. Actualmente tienen un espacio limitado en Jama en condiciones que no se consideran óptimas para atender las necesidades de la operación, el mismo sector privado proporcionó las mesas y sillas para operar y se ven afectados por los vientos debido a que no es un espacio cerrado.

El diseño actual del paso no responde a una planificación dimensionada para un escenario de crecimiento del tránsito internacional, como el que se espera con la consolidación de las rutas bioceánicas. La infraestructura disponible fue pensada para un volumen de operaciones menor al actual y carece de flexibilidad para escalar en respuesta a nuevas demandas.

Esta situación convierte al Paso de Jama en un cuello de botella estructural dentro del sistema logístico del CBC. La falta de capacidad instalada no solo impacta en los tiempos y costos de las operaciones actuales, sino que limita gravemente el potencial de crecimiento de los flujos comerciales y la atracción de nuevos operadores.

21. Balanza fuera del ACI en Jama

Proceso: Exportación/Importación
País(es): Argentina/Chile

Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: Las zonas primarias aduaneras, ya sean convencionales o constituidas como Áreas de Control Integrado (ACI), están comúnmente diseñadas con un único acceso controlado, en el cual se ubica una balanza de pesaje vehicular. Esta infraestructura cumple una función clave dentro del circuito aduanero: registrar el peso del medio de transporte y de la carga al momento del ingreso, lo que constituye no solo una medida técnica, sino también una variable crítica para la gestión del riesgo. El dato registrado se utiliza como parámetro de referencia para la validación documental, la verificación física y la detección de inconsistencias, formando parte estructural del proceso de control.

En el Paso de Jama, esta lógica no se encuentra plenamente implementada. La única balanza disponible está ubicada fuera del recinto del ACI, siendo de propiedad privada. Aunque ha sido puesta a disposición para uso público, su utilización tiene un costo estimado de 33.000 pesos argentinos por operación[10]. Si bien se trata de una balanza homologada, su localización externa y su gestión no institucionalizada constituyen una limitación estructural para el funcionamiento eficiente del paso.

El uso de la balanza no se aplica al 100% de las operaciones, sino que se restringe principalmente a cargas a granel, o a situaciones puntuales en las que se detectan alertas como precintos dañados o inconsistencias en la documentación. En estos casos, una vez que el camión ya se encuentra dentro del recinto, debe salir del ACI, dirigirse a la balanza externa, completar el pesaje y reingresar al patio, lo que genera demoras operativas significativas, aumenta el riesgo logístico y fragmenta la trazabilidad del proceso.

Además, la información de pesaje obtenida en Jama no es compartida automáticamente con la autoridad aduanera de Chile, ya que no existe interoperabilidad entre los sistemas informáticos de ambos países que permita incorporar este dato de forma coordinada. De este modo, la balanza no solo se encuentra físicamente fuera del circuito controlado, sino que también está excluida funcionalmente de la operación integral del área de control integrado, reduciendo su valor como herramienta de control conjunto.

22. Falta de organización del estacionamiento en el ACI de Jama

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

[10] Precio en Abril de 2025.

Oportunidad de mejora: El área de estacionamiento del Área de Control Integrado (ACI) de Jama cuenta con una capacidad limitada para albergar un máximo de 40 camiones, distribuida en partes iguales para operaciones de entrada y salida. Al arribar al recinto, los transportistas deben ingresar a la playa de estacionamiento para realizar los trámites correspondientes; sin embargo, no existe un orden establecido ni señalización adecuada que permita organizar los vehículos según el tipo de operación de importación, exportación o tránsito, ni tampoco diferenciación entre camiones cargados y vacíos. En la práctica, los transportistas estacionan en los espacios disponibles de forma aleatoria, lo que genera desorganización y dificulta la eficiencia operativa del recinto.

Adicionalmente, el recinto carece de un área específica habilitada para el estacionamiento de vehículos que transportan mercancías peligrosas. Como consecuencia, estos camiones son estacionados fuera del perímetro del ACI, a la vera de la carretera, en un espacio no habilitado ni acondicionado para ese fin. Esta medida operacional, que no se encuentra respaldada por normativa alguna, implica riesgos significativos para la seguridad pública, la salud de las personas y el medio ambiente, ya que los vehículos quedan expuestos en un área que constituye además el principal punto de ingreso y egreso de camiones al recinto.

La ubicación externa de estos camiones no solo representa un riesgo potencial, sino que también dificulta el acceso de las autoridades de control, quienes deben desplazarse fuera del perímetro oficial para realizar inspecciones, al igual que los transportistas, que deben abandonar su unidad para completar los trámites en el ACI. Esta dinámica afecta la trazabilidad, la eficiencia del control y la seguridad del entorno logístico.

En conjunto, la falta de sectorización, señalización operativa y planificación del espacio de estacionamiento contribuye a la congestión del recinto, genera dificultades de maniobra, aumenta los tiempos de espera y compromete la fluidez del tránsito vehicular en uno de los principales pasos fronterizos del Corredor.

23. Infraestructura insuficiente para inspecciones físicas en Jama

Proceso: Exportación/Importación
País: Argentina
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: En el análisis del flujo de operaciones de exportación, importación y tránsito realizadas en Jama, se identificaron deficiencias estructurales críticas que afectan la capacidad operativa de inspección de los organismos de control y Aduana. Estas carencias se tornan especialmente evidentes en momentos de alta

afluencia de camiones o bajo condiciones climáticas adversas. La situación fue reportada tanto por operadores logísticos como por representantes de los organismos de control fronterizo, en las reuniones de mapeo y diagnóstico.

La playa de estacionamiento tiene una capacidad para 40 camiones, un andén de verificación y no se encuentra pavimentada. A la vez, no existe infraestructura disponible que permita resguardarse de lluvias o vientos, siendo todo el trabajo realizado a la intemperie. Con un volumen de aproximadamente 100 camiones por día en días normales, pudiendo aumentar hasta 140 en épocas de mayores flujos. El acceso a la dársena de inspección es complicado en momentos donde el patio está lleno, lo que lleva a que las inspecciones se realicen en los locales donde los camiones están estacionados. Conforme fue descrito en el desafío **"Falta de organización del estacionamiento en el ACI de Jama"**, además de no existir un orden para el estacionamiento, existen camiones que se estacionan en las afueras del patio, aumentando la complejidad de esta tarea. Por último, Jama no cuenta con cuadrilla de estibadores, grúa de horquilla o equipo logístico que permita descargar mercadería para inspección.

Además, las condiciones climáticas extremas, agravan la situación: vientos de hasta 120 km/h imposibilitan la realización de controles a la intemperie y generan un ambiente inseguro para el trabajo operativo. La falta de galpones o instalaciones cerradas imposibilita la continuidad del control durante estos episodios, afectando la fluidez del tránsito fronterizo.

Es necesario considerar que este paso fronterizo se encuentra a 4.300 metros de altura, con lo que ciertas cargas no pueden ser abiertas sin afectar su estado. Esta situación ha llevado a que los controles de Chile, tanto de cargas con aforo aduanero como con control por parte del Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG) se realicen en San Pedro de Atacama. Actualmente el SAG solo controla el ingreso del transportista, realizando la revisión del medio de transporte y las pertenencias del conductor. En el caso de Aduana, solo son realizados aforo físico en Jama para mercaderías fáciles de inspeccionar, sin control de temperatura y de fácil manipulación.

Estas limitaciones operativas repercuten directamente en la eficiencia de los flujos logísticos. La necesidad de realizar inspecciones en condiciones inseguras o suspendidas por el clima genera demoras significativas e imprevisibilidad en los tiempos de tránsito, afectando negativamente la competitividad de las empresas que utilizan este paso de frontera y desincentivando a otras a escogerlo. Por otra parte, considerando a Jama como un ACI, esta situación impone dificultades para la gestión coordinada de fronteras, ya que la carencia de infraestructura impide aplicar procedimientos armonizados o eficientes entre los distintos organismos. La fiscalización fragmentada, condicionada por las

limitaciones físicas, debilita la posibilidad de establecer controles integrados y modernos. Este escenario es incompatible con las proyecciones de crecimiento del flujo de mercancías y personas por estos pasos en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Propuesta de acción: Ampliación del Área de Control Integrado de Jama (Oportunidades de Mejora 18, 19, 20, 21, 22 y 23)

Frente a las limitaciones identificadas en la infraestructura operativa del paso fronterizo Jama, incluyendo la insuficiencia de espacios para el control aduanero, la localización inadecuada de la balanza de pesaje, y las restricciones para la inspección física de mercancías, se propone la ampliación integral del Área de Control Integrado (ACI) del dicho punto fronterizo, orientada a fortalecer su capacidad operativa y su funcionalidad como nodo estratégico del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Primeramente, es de consenso entre el sector público y privado el carácter esencial de la reorganización funcional del espacio existente, optimizando la distribución interna del patio de camiones, la señalización, y el flujo de circulación vehicular para reducir la congestión. Deberá preverse también, como medida inmediata, la instalación de infraestructura modular provisoria, como galpones o carpas reforzadas, que permitan realizar inspecciones físicas bajo resguardo en condiciones climáticas adversas, garantizando la continuidad de las operaciones en situaciones de viento extremo o lluvias.

Entendido como algo crucial a la logística fronteriza, ambos sectores proponen la internalización y formalización de la balanza de pesaje dentro del perímetro del ACI, con acceso controlado y gestión institucional a cargo de las autoridades aduaneras de ambos países. La nueva balanza debe estar integrada a los sistemas de información aduanera de Argentina y Chile, permitiendo la transmisión electrónica y automática de los datos de pesaje en tiempo real a ambas administraciones. Esta integración fortalecerá la trazabilidad de las operaciones y eliminará la necesidad de desplazamientos fuera del recinto para realizar el control de peso, mejorando la seguridad, la eficiencia y la coordinación binacional.

Como acción principal para abordar los problemas fronterizos en el Paso de Jama, el Gobierno de la Provincia de Jujuy deberá dar continuidad al proceso de licitación del terreno adyacente al complejo. Una vez adjudicado, se habilitará la posibilidad de realizar mejoras y ampliar la estructura actual del ACI. En este sentido la expansión propuesta de las instalaciones físicas del ACI contempla:

Estacionamiento y Circulación Vehicular

- Construcción de un nuevo módulo de estacionamiento pavimentado, con capacidad para albergar hasta 150 camiones diarios en períodos de alto volumen, garantizando espacios adecuados para maniobras y estacionamiento seguro.
- Implementación de un sistema de señalización y gestión de tráfico interno, que facilite la circulación ordenada de vehículos y minimice tiempos de espera.

Áreas de Inspección y Verificación

- Edificación de nuevas dársenas[11] de verificación y zonas de inspección cubiertas, equipadas con recursos de logística interna como grúas horquilla, escáneres de alta calidad, sistemas de control de temperatura para mercancías sensibles, balanzas, cámaras de seguridad (que posibiliten la gestión de riesgo remoto), caniles, etc.
- Incluir en las obras de ampliación de la infraestructura específica para el manejo de carga fresca (cámaras frigoríficas, andenes con control de temperatura y zonas de inspección adecuadas).
- Instalación de infraestructura modular provisoria, como galpones o carpas reforzadas, que permitan realizar inspecciones físicas bajo resguardo en condiciones climáticas adversas, garantizando la continuidad de las operaciones.

Infraestructura para Operadores y Auxiliares

- Construcción de oficinas funcionales destinadas al trabajo operativo, salas de reuniones para la coordinación interinstitucional y áreas de descanso acondicionadas para atender las necesidades básicas del personal, especialmente en un contexto de condiciones climáticas extremas como las que caracterizan al Paso de Jama. Estas mejoras permitirán la implementación efectiva de turnos rotativos y la cobertura permanente de los puestos de control, eliminando el actual riesgo de interrupción operativa ante ausencias planificadas o imprevistas.

Integración Tecnológica y Comunicaciones

- Mejora de la conectividad a redes de telecomunicaciones, mediante la instalación de infraestructura que permita el uso eficiente de sistemas digitales y la interoperabilidad entre las autoridades aduaneras de Argentina y Chile, como

[11] Espacios de maniobra y de operación

propuesto en la acción **"Avanzar en la conectividad a lo largo de la ruta bioceánica en Chile"**.

- Implementación de sistemas de información compartidos, que faciliten la transmisión electrónica y automática de datos de pesaje, inspección y control en tiempo real a ambas administraciones.

Alojamiento adecuado de los actores del sector público y privado

- Construcción de nuevas instalaciones de alojamiento para ambos sectores que actúan en el paso, que permitan albergar a funcionarios adicionales en contingencias o períodos de alta demanda, facilitando la ampliación de turnos y el refuerzo de dotaciones.
- Creación de espacios de bienestar y descanso, que contribuyan al confort y la seguridad del personal en condiciones climáticas extremas.
- Habilitación de espacios adecuados para el alojamiento de nuevos guardas aduaneros como parte esencial para viabilizar el aumento de la dotación.

Consideraciones ambientales y de seguridad

- Diseño de infraestructura resiliente y escalable, que contemple escenarios de crecimiento de flujo, mejoras en la conectividad a redes de telecomunicaciones, y tecnologías de control no intrusivo (escáneres, sensores ambientales).
- Implementación de medidas de seguridad y protección ambiental, que aseguren el cumplimiento de normativas y la sostenibilidad de las operaciones en el paso fronterizo de Jama.

Este proceso de rediseño del ACI deberá incorporar de manera activa la participación del sector privado, en tanto usuarios directos de la infraestructura y actores que conocen en profundidad las necesidades operativas cotidianas. Su involucramiento permitirá asegurar que las soluciones propuestas respondan de forma efectiva a la realidad logística del paso fronterizo y a las proyecciones de crecimiento del comercio internacional.

La ampliación del ACI de Jama es estratégica para garantizar la sostenibilidad del crecimiento comercial impulsado por el CBC. Su implementación permitirá mejorar la fluidez del tránsito internacional, elevar los estándares de control integrado, reducir costos logísticos, y aumentar la competitividad de la región. Además, reforzará el cumplimiento de los compromisos bilaterales asumidos por Argentina y Chile en materia de gestión coordinada de fronteras, contribuyendo a consolidar a Jama como un paso de referencia en el comercio transfronterizo del Cono Sur.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno:** Jujuy
- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Carabineros de Chile
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Dirección Nacional de Vialidad de Argentina, Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Implementación de métricas predictivas para dimensionamiento de personal frente al crecimiento del flujo en Jama (Oportunidad de Mejora 18)

Con el objetivo de garantizar la sostenibilidad operativa del Paso de Jama frente a la inminente consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el sector público y privado proponen que el la Comisión Nacional de Fronteras de forma conjunta con el Gobierno de la Provincia de Jujuy implementen un sistema de monitoreo y proyección del flujo logístico fronterizo, basado en métricas dinámicas e indicadores de crecimiento observados en los últimos años. Esta herramienta será fundamental para prever con precisión la futura demanda de personal en los organismos de control y para planificar

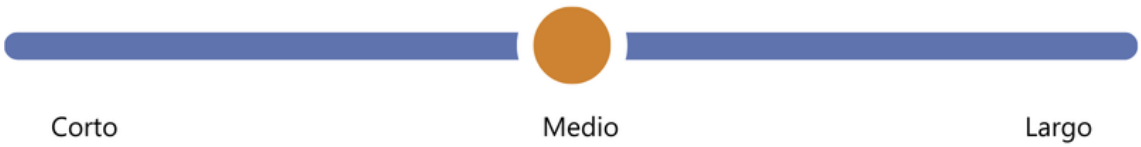
de forma anticipada los recursos humanos necesarios que aseguren la continuidad y eficiencia de las operaciones.

Como evidencia empírica de la tendencia de crecimiento, informaciones aportadas por la Secretaría de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad de Jujuy se destaca que entre los meses de enero de 2024 y enero de 2025 se registró un aumento de más del 60% en el volumen de ingresos de camiones, aun cuando el CBC no se encuentra plenamente operativo. Este dato señala una aceleración significativa en el flujo de cargas, especialmente en los períodos de alta demanda, y refuerza la urgencia de incorporar criterios técnicos predictivos en la planificación de personal.

La adopción de métricas estructuradas permitirá identificar períodos críticos de sobrecarga, anticipar cuellos de botella operativos y definir, con base en evidencia, la cantidad óptima de agentes necesarios por función y por turno. Este modelo deberá integrar datos históricos de movimiento, estacionalidad, proyecciones asociadas a la habilitación de las nuevas rutas del CBC, y las capacidades instaladas actualmente.

Con base en estas proyecciones, el Gobierno de Jujuy y la Comisión Nacional de Fronteras podrán indicar por medio del trabajo conjunto con los organismos de control fronterizo competentes la necesidad de recursos humanos, así como justificar técnicamente la ampliación de la infraestructura habitacional y de apoyo para el personal en frontera. Estas proyecciones también deberán ser compartidas con el Gobierno de Chile y sus organismos de control, a fin de que pueda realizar un ejercicio de planificación equivalente y asegurar una respuesta coordinada en ambos lados del paso fronterizo.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Jujuy
- **Aduanas**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Carabineros de Chile

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Transporte:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (MTT)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Apertura de concursos públicos para el refuerzo operacional en Paso de Jama (Oportunidad de Mejora 18)

Considerando el crecimiento progresivo del flujo de mercancías proyectado a partir de la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se propone que tanto Argentina como Chile implementen procesos de fortalecimiento estructural de sus organismos de control fronterizo mediante la apertura de concursos públicos específicos. Esta medida busca garantizar que las Aduanas, los servicios fitosanitarios, migratorios y de seguridad dispongan de la dotación de personal necesaria para atender de manera eficiente y continua la nueva demanda operativa en el Paso de Jama.

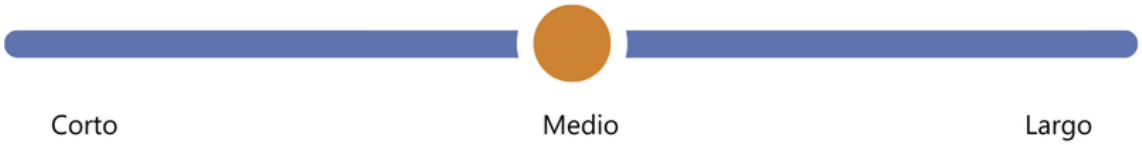
Se reconoce que la ampliación de la dotación de personal fronterizo requiere necesariamente de la asignación de recursos presupuestarios específicos a través de las respectivas leyes de presupuesto nacionales. Por ello, esta propuesta debe ser entendida como una línea de acción que debe ser incorporada en los planes institucionales de mediano plazo, de manera coordinada con las autoridades responsables de la planificación financiera y de recursos humanos de cada organismo. Esta coordinación temprana es clave para asegurar que el fortalecimiento de capacidades operativas en el Paso de Jama pueda materializarse de forma progresiva, anticipando el incremento esperado en el flujo logístico del Corredor Bioceánico de Capricornio.

La convocatoria de concursos públicos permitirá la incorporación de nuevos agentes especializados, asegurando no solo una cobertura operativa suficiente, sino también una renovación de capacidades técnicas acorde con los estándares modernos de gestión fronteriza. Es fundamental que estos procesos de selección se diseñen considerando el perfil particular de los puestos en frontera, incluyendo habilidades para trabajar en ambientes extremos, conocimientos en procedimientos de control internacional y competencias en el uso de tecnologías de gestión integrada.

Asimismo, resulta necesario que los planes de dotación contemplen esquemas de turnos rotativos, personal de relevo y mecanismos de contingencia que permitan sostener las operaciones en escenarios de alta demanda o condiciones climáticas adversas. La ampliación de los equipos de trabajo deberá ir acompañada de inversiones en

infraestructura habitacional y de servicios básicos, que faciliten la radicación y permanencia de los nuevos funcionarios en zonas de frontera remota.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Carabineros de Chile
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)

Propuesta de acción: Implementación de un proceso de consulta pública para identificar las necesidades operativas y de infraestructura en el Paso de Jama (Oportunidad de Mejora 20)

Para solucionar el desafío de infraestructura insuficiente para inspecciones físicas en Jama, el sector privado propone la implementación de un proceso formal de consulta pública que garantice la participación activa del sector privado en la planificación de la ampliación del Paso de Jama. Este proceso deberá estructurarse de manera similar al modelo aplicado en el Complejo Terminal de Cargas (Cotecar) Puerto Iguaçu, que se ha consolidado como una buena práctica en la región.

En primer lugar, las autoridades responsables deberán elaborar y publicar un esquema básico de necesidades operativas y de infraestructura para el Paso de Jama. Este documento preliminar incluirá elementos mínimos como la separación física y operativa entre los flujos de tránsito internacional y las operaciones de importación/exportación definitiva, la expansión de áreas de estacionamiento y circulación interna, la construcción de nuevas zonas de inspección cubiertas, la incorporación de módulos de servicios logísticos, y la implementación de tecnologías de control no intrusivo junto con mejoras en los sistemas de telecomunicaciones. La publicación de este esquema inicial permitirá

abrir la discusión de manera estructurada, ofreciendo un marco de referencia claro para los actores interesados.

Seguidamente, se deberá habilitar un período formal de consulta pública, durante el cual los distintos representantes del sector privado podrán presentar sugerencias, observaciones y nuevas necesidades detectadas para el mejor funcionamiento del paso. Esta participación podrá canalizarse mediante el envío de documentos técnicos, la intervención en talleres o mesas de trabajo específicas organizadas para la discusión del proyecto, o la respuesta a formularios diseñados para recopilar aportes estructurados. Es fundamental que el proceso garantice la accesibilidad y la transparencia en la recepción de las contribuciones.

Una vez finalizado el plazo de consulta, las autoridades deberán analizar las propuestas recibidas e incorporar, en la medida de lo posible, las sugerencias pertinentes al diseño final del proyecto. También será necesario documentar y justificar las decisiones adoptadas respecto de los aportes, garantizando la trazabilidad de las modificaciones realizadas. El diseño de ampliación final ajustado será publicado formalmente y servirá como base para la ejecución de las obras de ampliación del Área de Control Integrado de Jama, con la posibilidad de establecer un comité de seguimiento que mantenga abierto el diálogo público-privado durante toda la etapa de implementación.

La adopción de este proceso permitirá alinear la infraestructura proyectada con las necesidades reales del flujo comercial y operativo, reducir los riesgos de congestión y cuellos de botella, aumentar la legitimidad social del proyecto, y fortalecer la colaboración entre los sectores público y privado en la gestión de fronteras estratégicas dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduanas:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), Servicio Agrícola y Ganadero de Chile (SAG)

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM), Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Carabineros de Chile
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras de Argentina, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado de Chile y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Capítulo 3

Oportunidades de Mejora y Acciones Nacionales

Argentina

1. Ausencia de un canal institucionalizado de articulación público-privada en la gestión fronteriza

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), del cual Argentina es signataria, establece en su artículo 2.1 la obligación de los países de garantizar mecanismos de consulta con el sector privado antes de adoptar o aplicar nuevas disposiciones que incidan sobre el comercio exterior. Además, en su artículo 23.2, promueve la creación de Comités Nacionales de Facilitación como espacios de coordinación entre las autoridades competentes y los actores privados para mejorar la eficiencia de los procedimientos aduaneros y fronterizos. A nivel regional, las directrices del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) sobre Coordinación de Fronteras reafirman esta orientación, recomendando la creación de mecanismos multilaterales y puntos de contacto que aseguren la incorporación efectiva de las perspectivas logísticas y productivas en la gestión fronteriza.

Sin embargo, en el contexto argentino, la implementación práctica de estos compromisos presenta limitaciones estructurales. En términos generales, el país carece de un canal institucionalizado, estructurado y regular que articule de forma permanente al sector privado con los organismos que intervienen en el control del comercio exterior. Esta falta de institucionalidad se traduce en una desconexión operativa que impide a los operadores participar activamente en decisiones que afectan directamente sus procesos, tanto a nivel normativo como funcional.

Esta situación se manifiesta con particular intensidad en el ámbito fronterizo. La ausencia de espacios de consulta o retroalimentación técnica se refleja, por ejemplo, en la implementación inmediata de nuevas medidas operativas sin previa notificación ni posibilidad de emitir observaciones. Esta práctica reduce la capacidad de adaptación del sector privado, genera desajustes logísticos y puede dar lugar a interrupciones en el flujo de comercio por falta de previsibilidad. Asimismo, operadores han señalado la inexistencia de instancias participativas en las etapas de diseño o planificación de pasos fronterizos. Casos como la creación del nuevo paso Pozo Hondo–Misión La Paz o los proyectos de ampliación en Sico y Jama evidencian que las decisiones sobre

infraestructura crítica se adoptan sin mecanismos que recojan las condiciones reales de operación ni las necesidades de quienes utilizan esos corredores.

La falta de un canal técnico formal para canalizar problemas, construir soluciones conjuntas o alinear criterios entre organismos fronterizos debilita la capacidad del sistema para responder de manera eficiente a los desafíos operativos. Además, limita la legitimidad de las decisiones adoptadas, reduce la transparencia y fragmenta la actuación del Estado en frontera, al no existir una figura coordinadora con mandato operativo. Esta situación constituye un obstáculo estructural para avanzar hacia una frontera moderna, interoperable y centrada en el usuario, como exigen los estándares internacionales y regionales en materia de facilitación del comercio.

Propuesta de acción: Creación de mesas de trabajo locales articuladas con el Comité Nacional de Facilitación del Comercio

La carencia de un canal institucionalizado de diálogo entre los organismos de control y el sector privado en Argentina limita la eficiencia en la implementación de medidas, afecta la previsibilidad operativa de los operadores y contradice los principios establecidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y en las directrices regionales del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). La ausencia de mecanismos estructurados impide que los operadores participen activamente en decisiones normativas y funcionales que los afectan directamente, así como en la planificación y adecuación de infraestructura fronteriza. Esta desconexión genera desajustes operativos, pérdida de eficiencia y compromete la funcionalidad de las inversiones desde su puesta en marcha.

Con el objetivo de institucionalizar espacios de diálogo técnico y operativo para la planificación e implementación de medidas en frontera, los participantes de la reunión propusieron que sean creadas de mesas de trabajo locales con participación activa del sector privado, como resultado de un acuerdo interinstitucional entre los actores públicos con competencia en frontera y las representaciones del sector logístico y productivo. Estas mesas funcionarían como instancias regulares de coordinación, con capacidad para canalizar problemáticas operativas, anticipar impactos de nuevas disposiciones y proponer ajustes a procedimientos o estructuras en función de las condiciones reales del comercio exterior.

Para garantizar coherencia institucional y escalabilidad, estas mesas locales deberían articularse con una estructura nacional de gobernanza ya existente. En particular, se propone que el sector privado actúe como foro consultivo permanente del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC), con el fin de sistematizar las problemáticas

y propuestas surgidas en frontera y asegurar su consideración en la toma de decisiones estratégicas a nivel país.

El CNFC fue creado por el Decreto N.º 535/2019, en cumplimiento del artículo 23.2 del AFC. No obstante, actualmente funciona como un mecanismo de coordinación interinstitucional pública, sin un canal formal de participación del sector privado, lo que limita su alcance como plataforma nacional de diálogo integral sobre facilitación del comercio.

El establecimiento de esta articulación multinivel promovería una gestión fronteriza moderna, basada en evidencia y centrada en el usuario, al tiempo que reforzaría la legitimidad, transparencia y eficacia de las medidas adoptadas por los organismos de control. Además, permitiría alinear inversiones, normativas e intervenciones institucionales con las necesidades reales del comercio internacional, en plena consonancia con los compromisos internacionales asumidos por Argentina.

Plazo:



Involucrados:

- **Organismo de Coordinación Interinstitucional:** Comité Nacional de Facilitación del Comercio, Comisión Nacional de Fronteras de Argentina
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), entre otras

2. Falta de integración de los controles de la VUCE

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es una iniciativa creada en Argentina en el año 2016 como parte de un proyecto nacional financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por el Estado argentino con el objetivo de centralizar, digitalizar y simplificar los trámites vinculados al

comercio exterior. Desde su lanzamiento, el proyecto ha estado bajo la coordinación técnica de la entonces Secretaría de Comercio del Ministerio de Producción, y actualmente depende de la Secretaría de Comercio de la Nación, que actúa como órgano rector y responsable de su implementación.

Sin embargo, a pesar de los avances formales en su despliegue, la plataforma no ha alcanzado el nivel de integración funcional ni de automatización esperado. En la práctica, el proceso de solicitud y tramitación documental a través de la VUCE no opera como un sistema inteligente e interconectado. Si bien la plataforma permite enviar formularios y solicitudes a determinados organismos, como el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), la Secretaría de Comercio o el Instituto Nacional de Alimentos (INAL), no existe una notificación automática ni una sincronización de estados entre estas entidades y la Aduana, lo que obliga a los operadores a gestionar de forma manual cada instancia del proceso. Por ejemplo, en el caso de los Certificados Sanitarios de exportación, los usuarios pueden optar por iniciar el trámite desde la VUCE o desde la página de SENASA. El resultado de esta solicitud es emitido por la página de SENASA y la información no se integra automáticamente con los sistemas aduaneros, como el Sistema Informático Malvina (SIM), lo que obliga a presentar documentación impresa, a la vez la conclusión del proceso se puede obtener apenas en la página oficial del organismo, quedando así la VUCE tan solo como un portal para el envío de información.

Además, cada organismo mantiene sus propios sistemas, criterios y tiempos de respuesta, sin un canal unificado de seguimiento para el operador. Esto se traduce en controles paralelos que no se comunican entre sí, generando demoras innecesarias, solicitudes redundantes y falta de trazabilidad transversal. La VUCE, lejos de funcionar como una plataforma de gestión integral, se comporta en la práctica como un repositorio de formularios, sin capacidad de automatización de pasos ni de interoperabilidad en tiempo real. Los usuarios continúan cumpliendo procedimientos de manera fragmentada, y la falta de integración de la Aduana lleva a que esta no cuente con información anticipada o integrada que permita optimizar el control.

Propuesta de acción: Formalización de un espacio consultivo del sector privado en la mesa técnica de trabajo de la VUCE

Siendo que la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) debe tener un foco en el usuario, se propuso incorporar formalmente al sector privado como un espacio consultivo permanente dentro de la mesa interinstitucional de trabajo de la VUCE, con el fin de sistematizar la incorporación de sus requerimientos operativos, mejorar la calidad del diseño funcional del sistema e incrementar la legitimidad de las decisiones adoptadas. Esta participación permitirá canalizar de manera estructurada las observaciones,

necesidades y sugerencias del sector usuario, garantizando que el desarrollo de la VUCE responda efectivamente a los desafíos y cuellos de botella reales enfrentados por los operadores del comercio exterior.

Se planteó que esta participación se materialice mediante la creación de un foro consultivo privado, integrado por cámaras empresariales, operadores logísticos, despachantes y asociaciones representativas de usuarios del sistema, con representación sectorial y regional equilibrada. Este foro podrá realizar aportes periódicos en etapas clave del desarrollo de la VUCE, como el rediseño de procesos, las pruebas de interoperabilidad, la validación de prototipos y la elaboración de manuales operativos.

Para ello, se sugirió que el grupo técnico interinstitucional a cargo del desarrollo de la VUCE establezca un cronograma regular de sesiones conjuntas con el foro consultivo, con agendas definidas, actas de trabajo y mecanismos formales de retroalimentación. También podrán habilitarse canales digitales para la recepción continua de aportes y la sistematización de casos operativos, de manera que los desarrollos tecnológicos e institucionales puedan alinearse con la realidad de frontera.

Este esquema de participación permite replicar buenas prácticas internacionales en el desarrollo de ventanillas únicas, como la implementada en Brasil, donde los aportes operacionales del sector privado foros privados han contribuido a mejorar la usabilidad, adecuación normativa y escalabilidad de las plataformas. Además, fortalece la transparencia y gobernanza del proceso de implementación, al establecer un mecanismo claro de diálogo entre usuarios y autoridades, y anticipa resistencias mediante la construcción de consensos en fases tempranas del diseño.

La formalización de este espacio consultivo permitirá que las funcionalidades de la VUCE respondan a criterios de eficiencia y experiencia de usuario, reducirá errores de diseño derivados de una visión unilateral del proceso y contribuirá a generar confianza en el sistema. A su vez, facilitará la recolección de métricas cualitativas y cuantitativas que retroalimenten el monitoreo del desempeño institucional en frontera y el cumplimiento efectivo de los principios de facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Industria y Comercio:** Secretaría de Comercio
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), entre otras.

Propuesta de acción: Avanzar en la interoperabilidad entre Aduana y SENASA para eliminar la necesidad de presentar documentos en papel

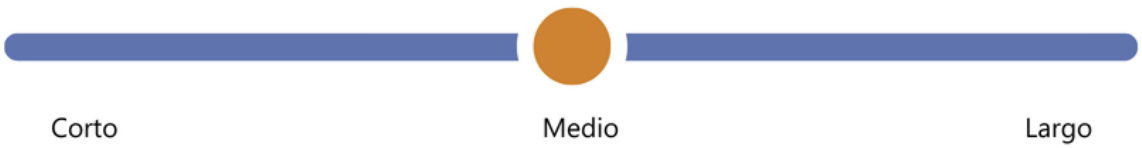
Actualmente, aunque la autorización sanitaria emitida por Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) se encuentre disponible en formato digital en su sistema institucional o a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), la Aduana exige su presentación en papel debido a la falta de interoperabilidad entre plataformas.

Para resolver esta situación, fue propuesto durante las reuniones de mapeo por los actores involucrados avanzar en un esquema de interoperabilidad directa entre el sistema informático de SENASA y el Portal Aduanero Digital (PAD), permitiendo que la autorización sanitaria pueda ser verificada electrónicamente en tiempo real durante el control aduanero, sin necesidad de impresión física.

Esta integración debe contemplar mecanismos seguros de consulta y validación automática de documentos, con trazabilidad completa e incorporación del registro digital en el expediente aduanero. La interoperabilidad efectiva entre ambos organismos eliminará la exigencia de presentar copias impresas, reducirá a cero los riesgos de extravío, deterioro o falsificación documental y permitirá una gestión documental 100% digital.

Esta medida reducirá la burocracia, los tiempos de liberación y los costos logísticos para los operadores privados, al mismo tiempo que refuerza la seguridad y la eficiencia del control aduanero. A medio plazo, contribuirá a consolidar un ecosistema de comercio exterior interoperable, moderno y sostenible, en línea con los principios de la VUCE.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

3. Utilización de diversos sistemas para los trámites de importación y exportación

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: Las normativas argentinas que regulan el comercio exterior establecen la obligatoriedad del uso de distintos sistemas públicos vinculados a la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) para la gestión de trámites. Entre ellos se encuentran el Sistema Informático Malvina (SIM), utilizado para el registro de destinaciones aduaneras; el módulo de Mis Operaciones Aduaneras (MOA), para el monitoreo de trámites; el Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA), para comunicaciones formales; el módulo de Trámites a Distancia (TAD), exigido para determinados actos administrativos y registros ante organismos públicos; y la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) para interacción con algunos organismos en operaciones específicas, entre otros. Todos estos sistemas son de uso obligatorio por parte de diferentes eslabones de la cadena logística del sector privado y tienen por objetivo de permitir trabajar de forma digital en los procesos de comercio exterior.

A pesar de estar formalmente orientados a facilitar la interacción con la Aduana y otros organismos, en la práctica estos sistemas no se encuentran plenamente integrados. Cada plataforma opera de forma independiente, con claves, interfaces y lógicas de navegación distintas, lo que obliga a los operadores a ingresar repetidamente a múltiples entornos para completar una misma operación o consultar información relacionada. Esta fragmentación genera una duplicación de tareas administrativas, requiere la carga reiterada de datos, y expone a los usuarios a errores operativos o a la omisión involuntaria de pasos críticos del proceso. El problema se agrava en operaciones complejas, como aquellas que involucran autorizaciones sectoriales, fiscalización documental o interacción con múltiples organismos de control.

En este mismo sentido, la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), que debería centralizar y simplificar los trámites del comercio exterior, opera actualmente solo como un repositorio informativo, permitiendo apenas el envío de información sin poder realizar gestiones completas y sin conexión con Aduana.

La introducción del Portal Aduanero Digital (PAD) por parte de la ARCA representa una mejora relevante para la gestión interna del organismo. Esta plataforma permite unificar parte del acceso a los sistemas utilizados por los funcionarios aduaneros para registrar ingresos y egresos de mercaderías, cargar información de forma centralizada y reducir redundancias. No obstante, el impacto de esta herramienta no se traduce directamente en beneficios operativos para los usuarios del sector privado, quienes continúan gestionando sus operaciones a través de plataformas disociadas, sin una vista integrada de su actividad, ni la posibilidad de gestionar trámites de forma agrupada o automatizada.

La coexistencia de múltiples sistemas no integrados, con interfaces heterogéneas y sin interoperabilidad efectiva, genera una carga operativa adicional para los operadores, incrementa los tiempos de tramitación y afecta la eficiencia del proceso logístico.

4. Inexistencia de coordinación sistémica para la solicitud de autorizaciones y licencias de importación

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La importación de productos controlados requiere que el organismo argentino competente emita una autorización de importación, certificando que este producto cumple con los requisitos nacionales para el ingreso, consumo y/o comercialización. Estas autorizaciones tienen por finalidad garantizar la inocuidad, seguridad, trazabilidad, cumplimiento sanitario, técnico o regulatorio de productos que presentan un mayor nivel de sensibilidad o control, tales como alimentos, medicamentos, sustancias químicas o peligrosas, materiales en contacto con alimentos o productos de origen animal, entre otras. Cada organismo regulador define los procedimientos, plazos, requisitos y plataformas de tramitación específicos, según el tipo de producto y la naturaleza de la operación.

Siendo que no existe una ventanilla o portal único que permita a los operadores gestionar estas autorizaciones de manera unificada, cada permiso debe solicitarse por separado, en sistemas independientes, presentando en algunos casos documentación idéntica o similar y con plazos de respuesta descoordinados. Esto implica que el importador o su despachante deben monitorear manualmente el estado de cada trámite, asegurarse de que todos los Certificados requeridos se emitan dentro del plazo de validez de la operación y, una vez obtenidos, imprimirlos y adjuntarlos en la carpeta física que debe ser presentada ante la Aduana durante el despacho de importación.

Un ejemplo concreto de este desafío es la importación de quesos, que requiere intervención tanto del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), para garantizar el cumplimiento sanitario por tratarse de productos de origen animal, como del Instituto Nacional de Alimentos (INAL), responsable de autorizar alimentos envasados para consumo humano. Ambos organismos operan en plataformas distintas, con trámites no coordinados entre sí, lo que obliga al operador a ingresar información similar en distintos formatos, con el riesgo real de que un Certificado expire antes de que se obtenga el otro, forzando a reiniciar el proceso completo. Esta situación duplica los tiempos y costos, además de introducir riesgos operativos como errores en la carga de datos, vencimientos cruzados o pérdida de documentos impresos.

La ausencia de una estrategia de integración digital e institucional entre los organismos de control del comercio exterior fragmenta y debilita el proceso de control y gestión del riesgo, generando ineficiencias tanto en los controles como para el sector privado que debe cargar informaciones en diferentes formatos y plataformas.

A la vez, la falta de integración de las autorizaciones de importación emitidas con la Aduana demanda la presentación de estas informaciones de forma impresa y el control manual de las mismas. Esta situación genera fragmentación en la operación y la falta de un trabajo coordinado entre los organismos responsables por el comercio exterior en Argentina.

5. Solicitud manual de apertura de precinto ante SENASA y Aduana

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En operaciones de importación que requieren verificación física de la carga, es habitual la necesidad de solicitar la apertura de precintos que aseguran los contenedores durante el tránsito hasta la destinación de la mercadería. En Argentina, este procedimiento debe ser autorizado por la Aduana y también por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) en el caso de productos controlados.

A pesar del avance en herramientas digitales de gestión documental, no existe actualmente un sistema que permita tramitar esta solicitud de manera electrónica, por lo cual se sigue exigiendo una presentación manual. Para solicitar la apertura de un precinto, el despachante debe elaborar una multinota en papel, que debe presentarse ante la Aduana en frontera y, cuando corresponda por el tipo de carga, también ante SENASA. La autoridad aduanera registra manualmente el número de precinto a ser abierto y deja constancia del procedimiento para su posterior reemplazo.

Este procedimiento se realiza de forma presencial, con entrega de documentos físicos y seguimiento manual del trámite. El control queda sujeto a la disponibilidad del personal presente en el recinto, y cualquier error en la anotación o secuencia puede afectar la seguridad de la carga o la regularidad del despacho.

La ausencia de una herramienta digital para gestionar la apertura y sustitución de precintos obliga a realizar múltiples pasos presenciales, sin trazabilidad electrónica ni confirmación sistematizada. Esta situación incrementa la carga administrativa para los operadores y el personal de control, genera retrasos y expone a errores operativos, especialmente en puntos fronterizos con alto volumen o limitaciones logísticas. El procedimiento contradice los principios de automatización y trazabilidad que deberían regir las operaciones modernas de importación.

Propuesta de acción: Desarrollo y consolidación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) interoperable y orientada al usuario (Oportunidades de Mejora 3, 4 y 5)

Durante la reunión público-privado, se propuso avanzar en la consolidación de un portal único o Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) que integre de manera efectiva a todos los organismos de control y a la Aduana, con el objetivo de simplificar, automatizar y digitalizar los procesos vinculados al comercio exterior en Argentina. Esta iniciativa responde a los desafíos identificados por el sector privado y reconocidos por las autoridades nacionales, vinculados a la fragmentación de sistemas, la carga administrativa excesiva y la falta de trazabilidad documental en los procedimientos actuales.

El objetivo es que los operadores dispongan de una interfaz única desde la cual gestionar sus trámites, eliminando la necesidad de interactuar con múltiples sistemas desconectados, reducir cargas administrativas y mejorar la trazabilidad. Desde el punto de vista institucional, la VUCE debe permitir a los organismos acceder en tiempo real a la información que necesitan, sin requerir presentaciones en papel, y reforzar la articulación interinstitucional.

Para materializar esta propuesta, se propone una hoja de ruta compuesta por las siguientes líneas de acción:

- Alcanzar acuerdos institucionales de integración: Formalizar compromisos entre la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) y los organismos técnicos y de control para avanzar en el desarrollo conjunto de la

VUCE. Para ello deberá ser creado un grupo técnico interinstitucional que coordine aspectos jurídicos, funcionales y tecnológicos;

- Mapear y rediseñar procesos administrativos clave: Analizar los circuitos operativos actuales para trámites frecuentes, identificar redundancias y rediseñarlos para su integración digital y secuencial;
- Identificar y aprovechar desarrollos existentes: Relevar los sistemas vigentes como el Sistema Informático Malvina (SIM), el módulo de Mis Operaciones Aduaneras (MOA), el Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA), el módulo de Trámites a Distancia (TAD) y portales sectoriales para evaluar oportunidades de integración mediante conectores, APIs o reutilización de módulos, evitando la duplicación de herramientas;
- Definir esquemas de interoperabilidad y trazabilidad: Adoptar una arquitectura técnica que permita el intercambio de datos seguro y automático entre plataformas, asegurando el seguimiento completo de cada trámite desde su inicio hasta el cierre;
- Diseñar la VUCE como interfaz unificada desde el punto de vista del usuario: Garantizar que el operador pueda gestionar todos los trámites desde un entorno único, independientemente del organismo involucrado, y que los organismos accedan a la información sin requerir cargas adicionales ni documentación impresa;
- Incorporar validación automatizada y control normativo digital: Aplicar motores de reglas que verifiquen en línea los requisitos normativos, sanitarios o técnicos según el tipo de operación y mercancía, minimizando errores y omisiones;
- Desarrollar una interfaz de seguimiento en tiempo real: Brindar a usuarios y organismos una vista consolidada del estado de cada trámite, con alertas automáticas, vencimientos y documentos asociados.

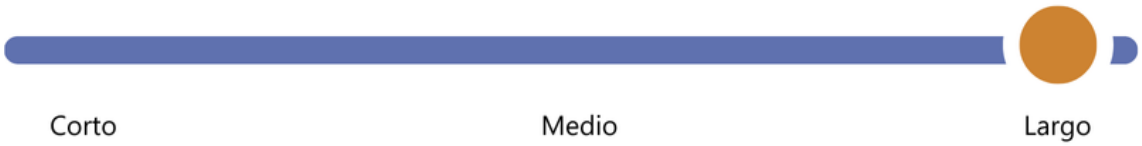
Para el desarrollo de la VUCE bajo este modelo, podrán ser implementados pilotos por sectores o tipos de trámite, que permitan iniciar con sectores estratégicos o trámites acotados, permitiendo validar el modelo, ajustar su funcionamiento e incorporar retroalimentación antes de escalar.

Es relevante que el desarrollo sea acompañado no solo de la modernización de los procesos, sino también de una adecuación del marco legal y normativo que permita sustituir completamente los soportes en papel por documentación electrónica generada y validada a través de la VUCE. La consolidación de una VUCE interoperable reducirá significativamente los tiempos y costos operativos para el sector privado, al eliminar la necesidad de operar en múltiples sistemas disociados con lógicas diversas. Permitirá además minimizar errores administrativos, facilitar el cumplimiento normativo y avanzar

hacia un ecosistema de comercio exterior moderno, trazable, sin papel y alineado con los principios de facilitación del comercio.

Esta propuesta se alinea con los objetivos de interoperabilidad establecidos en la Estrategia Nacional de Digitalización del Estado argentino y con los compromisos asumidos en el marco del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST)
- **Alimentos:** Instituto Nacional de Alimentos (INAL)
- **Materiales controlados:** Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMC)
- **Industria y Comercio:** Secretaría de Comercio

Propuesta de acción: Tercerización del tratamiento del precinto con control aduanero (Oportunidad de Mejora 5)

Las discusiones respecto a la colocación y retiro de precintos, llevó a los presentes a proponer formas alternativas de gestión de estos, alineadas con en el actual contexto político argentino, marcado por un impulso hacia la privatización de servicios públicos y la incorporación de esquemas concesionados en áreas de control fronterizo. Estas iniciativas abren espacio para revisar modelos de gestión colaborativa en procesos críticos o que generan congestión como la colocación, retiro y custodia de precintos aduaneros.

Frente a los procesos manuales, en papel, burocráticos y consecuentemente demorados, se planteó como alternativa viable la incorporación de operadores privados bajo la figura del permisionario de un depósito fiscal habilitado. El permisionario de un depósito fiscal en Argentina tiene la responsabilidad de administrar y operar el establecimiento

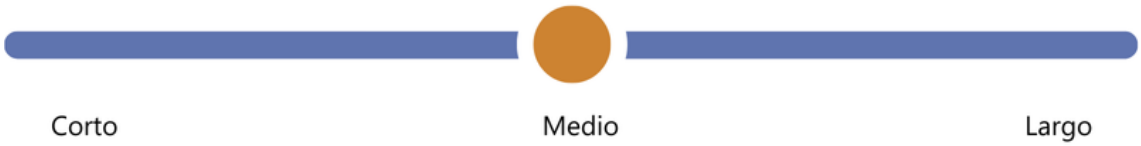
conforme Resolución General AFIP N.º 4352/2018. Asimismo, debe custodiar y conservar las mercaderías almacenadas, garantizando su integridad y seguridad durante todo el período bajo su resguardo. Su función implica también el cumplimiento pleno de las obligaciones disciplinarias, infracciones, penales y tributarias que deriven del ejercicio de dicha actividad. Este modelo es utilizado en otros países de la región como Brasil.

En el ámbito fronterizo, esta responsabilidad podría extenderse a la gestión integral de los precintos oficiales utilizados para operaciones de tránsito internacional. En este modelo, operadores habilitados como permisionarios de depósitos fiscales, serían los encargados de almacenar, custodiar, aplicar y remover precintos aduaneros en representación de la Aduana y otros organismos con competencias de control. A cambio, asumirían plena responsabilidad legal por la integridad y trazabilidad de las cargas, así como por el cumplimiento de los procedimientos vigentes.

Esta delegación de funciones permitiría descomprimir la intervención directa del personal aduanero en operaciones repetitivas o logísticamente intensivas, a la vez que garantiza una gestión más ágil y profesionalizada del flujo de carga. La normativa vigente en Argentina prevé que, en su calidad de permisionarios, estos operadores responderán administrativa, civil o penalmente ante cualquier pérdida, alteración o entrega indebida de las mercancías bajo su custodia, lo que otorga un marco jurídico robusto a esta posible delegación funcional.

Este esquema podría implementarse de manera piloto en pasos fronterizos estratégicos, con base en protocolos unificados y sistemas de monitoreo electrónico, promoviendo una gestión más eficiente y coordinada entre actores públicos y privados.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Vicejefatura de Gabinete del Interior

Propuesta de acción: Eliminación de la multinota en papel con apoyo del PAD (Oportunidad de Mejora 5)

De forma complementaria y también a corto plazo, se propone evaluar con el equipo responsable por el desarrollo del Portal Aduanero Digital (PAD) una alternativa procedimental o tecnológica que permita suprimir la exigencia de presentar la multinota en papel para solicitar la apertura de precintos ante la Aduana. Esta herramienta debería en un segundo paso poder incorporar también la solicitud del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA).

Esta solución busca digitalizar el trámite, incorporando un mecanismo electrónico de solicitud y registro que sea reconocido por ambos organismos, con validación en tiempo real y constancia automática. A partir de esta iniciativa, se espera reducir la carga administrativa, eliminar gestiones presenciales innecesarias y aumentar la eficiencia operativa, en línea con los principios de trazabilidad, simplificación y modernización del comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Sanitario:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)

6. Requerimiento de “Sobre Manila” con documentos físicos por parte de la Aduana

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La política de “Aduana sin Papeles” en Argentina, enmarcada en el Plan Nacional de Gobierno Electrónico, tuvo un hito importante con la implementación del Sistema Informático Malvina (SIM), aprobado por la Resolución General AFIP N.º 3560/2013. Este sistema, que reemplazó al anterior sistema MARIA, se consolidó como herramienta central para la gestión digital de las operaciones aduaneras,

con uso obligatorio desde diciembre de 2013. Su finalidad es modernizar los procedimientos, garantizar trazabilidad electrónica y reducir la dependencia de soportes físicos.

Sin embargo, este objetivo aún enfrenta limitaciones derivadas tanto de la normativa vigente como de prácticas institucionales consolidadas. La Resolución General N.º 3083/2011, que modificó la Resolución N.º 1921/2005, establece en su Anexo I que todas las presentaciones realizadas en soporte papel, con motivo de la destinación, conforman el legajo de la declaración aduanera. Esta disposición sustenta jurídicamente el requerimiento operativo de presentar físicamente los documentos aduaneros en el denominado "Sobre Manila".

Pese a que la información de las operaciones se registra electrónicamente a través del Sistema Informático Malvina (SIM), los operadores deben confeccionar un legajo físico con la declaración impresa y los documentos respaldatorios (facturas, listas de empaque, autorizaciones de terceros organismos, etc.), presentarlo en un sobre cerrado y firmado, y entregarlo al servicio aduanero al momento del control. Esta práctica es obligatoria tanto en operaciones de exportación como de importación y constituye parte formal del proceso de despacho. Aún en los casos en que se valide digitalmente la operación, la documentación física debe acompañarse y es verificada por la autoridad aduanera.

La exigencia del "Sobre Manila" genera consecuencias operativas significativas: impone la duplicación de procesos al obligar a gestionar la misma información en formatos digital y papel; introduce demoras y riesgos de error por manejo manual de documentación; eleva los costos administrativos y logísticos por impresión, traslado y archivo físico; y debilita la trazabilidad y eficiencia que podrían alcanzarse con una gestión completamente electrónica. Además, contradice los principios de la política de digitalización aduanera, limitando el aprovechamiento de los recursos tecnológicos disponibles y ralentizando el avance hacia una verdadera Aduana sin Papeles.

7. Firma de documentos al finalizar el control aduanero los convierte en originales

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El procedimiento aduanero argentino establece que ciertos documentos vinculados al control aduanero, como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), el ticket de báscula y el comprobante de salida, sean firmados físicamente por el funcionario aduanero interviniente. Esta firma

manuscrita, acompañada por sello y fecha, otorga validez jurídica al documento, transformándolo en un original obligatorio a efectos legales y administrativos, incluso cuando la información correspondiente ya ha sido generada, validada y almacenada digitalmente en los sistemas informáticos oficiales como Sistema Informático Malvina (SIM) o Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA).

Esta práctica institucional impone un procedimiento adicional que obliga a los operadores a retirar físicamente los documentos dentro de un plazo operativo de 48 horas, archivarlos, digitalizarlos internamente y conservarlos conforme a los requisitos vigentes de respaldo documental. A pesar de haberse cumplido íntegramente el proceso a través de plataformas electrónicas, la firma manuscrita continúa siendo la condición habilitante para el cierre formal de la operación y la actualización del estado a "cancelado" en el sistema. Esta exigencia interrumpe la posibilidad de finalizar el proceso de manera 100% digital, generando una doble gestión física y electrónica sobre una misma operación, lo cual afecta la eficiencia, la trazabilidad y la coherencia de los procedimientos aduaneros en un entorno que ya dispone de herramientas tecnológicas suficientes para operar sin soporte papel.

8. La consolidación en planta demanda la oficialización presencial en la Aduana de Jurisdicción

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Argentina, el régimen de consolidación en planta permite a ciertos exportadores efectuar la carga del contenedor en sus propias instalaciones, bajo control del servicio aduanero. Este procedimiento está regulado por la Resolución General AFIP N.º 2977/2010, que establece que, para operar bajo este esquema, el exportador debe inscribirse en el Registro Especial Aduanero como "Exportador habilitado para operar desde planta (EXPL)".

Para acceder a este régimen, el operador debe cumplir con requisitos técnicos estrictos en su predio, tales como: superficies adecuadas para maniobra de vehículos, accesos exclusivos, delimitación física del área operativa, disponibilidad de oficina para el personal aduanero, cámaras de videovigilancia conectadas al sistema de control y condiciones edilicias que garanticen la seguridad e integridad de la carga. Además, debe implementar un entorno tecnológico compatible con el Sistema Informático Malvina (SIM) y mantener conexión permanente con los sistemas de la autoridad aduanera. Esta adecuación implica una inversión significativa en infraestructura física y tecnológica por parte del privado.

No obstante, y a pesar de que el sistema está plenamente habilitado para gestionar electrónicamente las operaciones, el procedimiento de consolidación en planta aún exige la presencia física del declarante en la Aduana de jurisdicción. Luego de que la destinación es oficializada en el SIM, el operador debe imprimir la documentación y presentarla presencialmente en la Aduana, donde el funcionario constata la firma manuscrita del declarante, le asigna canal selectivo y define si intervendrá un guarda, un verificador o ambos. Esta presentación no puede realizarse mediante firma digital, lo cual impide completar el circuito de forma remota o automatizada, incluso cuando todos los datos ya constan en el sistema.

Este procedimiento obligatorio genera una contradicción estructural: el exportador realiza inversiones importantes para operar desde planta con trazabilidad digital, pero debe desplazarse físicamente a la Aduana para entregar un documento que ya está disponible electrónicamente. Esta exigencia introduce un paso presencial innecesario, prolonga los tiempos de coordinación, incrementa la carga administrativa y resta eficiencia al proceso de exportación. Además, condiciona la operación a la disponibilidad del funcionario interviniente y expone al operador a riesgos logísticos en caso de demoras o errores en la asignación.

La persistencia de este requisito físico, en un entorno diseñado para la autogestión digital bajo supervisión remota, representa un obstáculo normativo y procedimental para la plena implementación de los principios de despapelización, simplificación y trazabilidad que sustentan la política de “Aduana sin papeles”.

Propuesta de acción: Avanzar hacia la digitalización completa del proceso aduanero (Oportunidades de Mejora 6, 7, y 8)

Como resultado del trabajo conjunto entre el sector público y el sector privado, se propone avanzar hacia una solución integral para superar las limitaciones derivadas de la persistencia del uso de documentos físicos en los procesos aduaneros, especialmente en el contexto de exportación, importación y tránsito terrestre. Esta propuesta busca resolver los obstáculos identificados, promoviendo una mayor eficiencia operativa, coherencia normativa y aprovechamiento de los recursos tecnológicos ya disponibles en los sistemas oficiales.

El primer paso consiste en la revisión exhaustiva y el análisis técnico-normativo del conjunto de documentos que componen actualmente la "carpeta" exigida para el despacho aduanero, a fin de identificar cuáles de ellos ya existen en formato electrónico y que no deberían solicitarse en formato papel. Aquellos documentos generados electrónicamente, no deberían ser impresos para su posterior control ya que los mismos

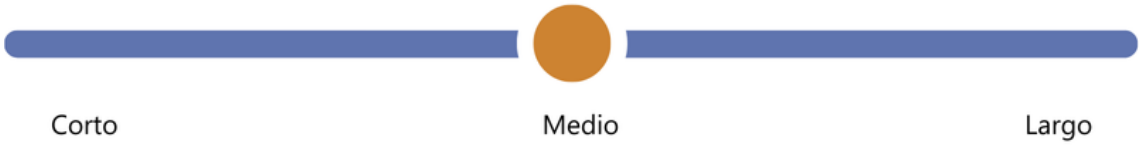
pueden verse en el sistema. Con relación a los documentos generados fuera del sistema, es necesario que se evalúe un equivalente digital. Esta revisión debe contemplar no sólo la viabilidad técnica, sino también operacional.

Para que los documentos sean válidos, la firma digital de los mismos debería ser reconocida permitiendo una presentación remota, donde se atribuya la responsabilidad del declarante de forma segura y legal. De esta forma, la Aduana podría realizar la presentación sin la presencia física y rúbrica del declarante. Para que ello sea posible, es necesario adaptar las normativas operativas que aún requieren su presentación física, actualizando la Resolución General N.º 3083/2011, que hoy actúan como una barrera al avance de la política de "Aduana sin papeles". Para el caso de la consolidación en planta, el reconocimiento de la firma y la adjudicación de la responsabilidad a partir de la autorización digital emitida por el Sistema Informático Malvina (SIM) sería suficiente. Esta evaluación podría considerar la experiencia ya implementada en los modos aéreo y marítimo, donde este tipo de procedimiento se ejecuta de forma plenamente digital, lo cual facilitaría su adaptación al flujo terrestre.

La firma de documentos en papel, que actualmente confirma el control realizado debe reemplazarse por actualizaciones en el sistema que permitan garantizar la trazabilidad y responsabilidad por los controles realizados. De esta forma, ningún documento emitido por la Aduana debería imprimirse para control por la misma Aduana. De igual forma, debe preverse la posibilidad de controlar el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) mediante el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) sin necesidad de transportar documentos tan solo con el fin de firmar y sellar el mismo. Esto resolvería problemáticas como la conversión de documentos en "originales" sólo mediante firma en papel, reduciendo la duplicidad de tareas y los costos administrativos asociados.

Para que estas medidas puedan ser llevadas adelante es necesario que sean previstas modalidades de declaración válidas de forma digital, firmas certificadas digitalmente y validez de los documentos en su formato digital. La presentación remota de informaciones permite trabajar con informaciones anticipadas, fortaleciendo el control y aproximando a Argentina a los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) respecto a los controles.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA)

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

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: En Argentina, el procedimiento aduanero exige la presentación de un Aviso de Carga previo a la gestión del permiso de embarque para cualquier operación de exportación e importación, sin distinción de canal de selectividad. Este requisito, establecido en la Resolución General AFIP N.º 1800/2004, estipula que la validación del aviso debe ser solicitada con al menos dos horas de anticipación al horario previsto para la carga, y su implementación se justifica como mecanismo para permitir a la Aduana central realizar controles previos. El sistema informático asigna automáticamente un número secuencial al momento del registro, y el aviso transita por dos estados: "Vigente" tras su solicitud y "Autorizado" una vez habilitada la operación de carga.

Este procedimiento se aplica incluso cuando la mercadería ya se encuentra en Zona Primaria Aduanera, cargada en el medio de transporte y lista para ser sometida a los controles del país vecino, como ocurre en los pasos fronterizos bajo la modalidad de cabecera única, tal como Jama (Argentina–Chile) o el proyectado Pozo Hondo–Misión La Paz (Argentina–Paraguay). En estos contextos, donde la carga está técnicamente preparada para ser verificada o liberada, la obligación de aguardar el plazo reglamentario impuesto por el aviso de carga no solo resulta operativamente innecesaria, sino que introduce un cuello de botella que limita la sincronización binacional y detiene preventivamente el avance del proceso logístico. Además, si el aviso es presentado próximo al cierre de atención de la Aduana, puede implicar el diferimiento de toda la operación hasta el día hábil siguiente.

Este esquema genera impactos concretos sobre la eficiencia del comercio exterior argentino. En primer lugar, impone un tiempo muerto obligatorio que no se ajusta a criterios de gestión por riesgo ni a realidades operativas flexibles. Esta espera, aplicada por igual a canales verdes, amarillos o rojos, contradice los principios de facilitación del comercio y obstaculiza la competitividad del sistema logístico. A su vez, incrementa los costos asociados al almacenamiento en zonas fiscales o terminales portuarias y acentúa la congestión en los nodos de control, especialmente en las Áreas de Control Integrado

(ACI). Por último, se trata de una práctica normativa desalineada con los procedimientos de otros países de la región, donde no se exige este tiempo de espera para avanzar con los controles, lo cual llevaría a pensar que es posible realizar un seguimiento de la operación y controles asertivos sin impactar en tiempos los procesos.

Propuesta de acción: Revisión procedimental y normativa del aviso de carga

La exigencia del Aviso de Carga con al menos dos horas de anticipación, establecida por la Resolución General de la AFIP N.º 1800/2004, representa una barrera operativa significativa para el comercio exterior argentino. Esta obligatoriedad, aplicada sin distinción a todos los canales de selectividad, no considera criterios de gestión de riesgo ni contextos logísticos donde la mercancía ya se encuentra lista para ser sometida a controles, como ocurre en los pasos fronterizos con cabecera única como son los del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). En estos escenarios, el plazo obligatorio genera esperas innecesarias, incrementa costos logísticos y afecta directamente la fluidez de los flujos binacionales.

En la reunión, se propuso realizar una revisión normativa y procedimental de la Resolución General de la AFIP N.º 1800/2004, con el objetivo de simplificar el tratamiento del Aviso de Carga. Considerando los avances tecnológicos y de gestión de riesgo, se recomienda que los datos transmitidos a través de sistemas como Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) y el Sistema Informático Malvina (SIM) puedan ser utilizados para habilitar el proceso de levante sin la necesidad de esperar el plazo mínimo de dos horas, especialmente en los canales verde y amarillo, cuando no se detecten alertas. Asimismo, se sugiere realizar un estudio comparativo con otros países del Corredor que no aplican este tipo de espera previa, a fin de alinear los procedimientos sin comprometer la seguridad aduanera.

La implementación de esta propuesta generará beneficios concretos en el marco del CBC, donde la eficiencia operativa es clave para garantizar la integración logística. La simplificación del Aviso de Carga permitirá reducir los tiempos de espera en los pasos fronterizos, especialmente en las futuras Áreas de Control Integrado (ACI) como Pozo Hondo–Misión La Paz, favoreciendo una mayor sincronización binacional de procedimientos. Además, contribuirá a una mejor utilización de la infraestructura aduanera, reducción de costos por almacenaje, mayor previsibilidad en las operaciones y fortalecimiento de la competitividad regional.

Plazo:



Involucrados:

Aduana: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

10. Rechazo injustificado de avisos por SITA de detención del tránsito

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el marco del régimen de tránsito aduanero en Argentina, toda detención imprevista del medio de transporte durante su trayecto debe ser informada a la autoridad aduanera a través del Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA). Esta exigencia se fundamenta en que cada operación de tránsito está sujeta a un plazo máximo autorizado para su ejecución, cuyo cumplimiento es fiscalizado por la Aduana a efectos de preservar la integridad de la carga y evitar desvíos o irregularidades. La notificación oportuna de cualquier detención ya sea por motivos de fuerza mayor, controles en ruta u otras circunstancias operativas, permite justificar la interrupción del itinerario dentro del sistema, evitar sanciones por incumplimiento de plazos y mantener la trazabilidad del tránsito en curso. La correcta gestión de los avisos de detención mediante el SITA es esencial para garantizar el cumplimiento de los procedimientos aduaneros y evitar sanciones innecesarias. Una gestión eficiente de estos avisos contribuye a mantener la transparencia y la previsibilidad en los procesos aduaneros.

Sin embargo, durante las reuniones de mapeo, representantes del sector privado señalaron que los avisos presentados mediante el SITA, aun cuando contienen la información requerida, pueden ser rechazados por la Aduana sin que se registre una justificación visible en el sistema. Esta falta de retroalimentación impide corregir o reemitir el aviso, dejando al operador en una situación de indefensión frente a un eventual incumplimiento de plazo. La ausencia de criterios claros de aceptación y la no comunicación de los motivos del rechazo afectan la previsibilidad del procedimiento, generan incertidumbre operativa y exponen a los operadores a riesgos económicos y sancionatorios evitables, debilitando la eficacia del control aduanero y la confianza en el sistema.

Propuesta de acción: Justificativa y mecanismo de revisión técnica de rechazos de avisos SITA

Aunque el Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA) permite a los transportistas comunicar incidentes relevantes durante el tránsito, su uso sin justificación visible en los casos de rechazo genera una serie de problemas para el transportista y su representante: sanciones, aumento de costos y demoras.

Durante las reuniones de mapeo con los actores del sector público y privado, se propuso que, en los casos de rechazo de un aviso SITA, la Aduana brinde una justificación que permita al operador realizar las correcciones pertinentes y volver a presentar el aviso para evitar sanciones. A la vez, se instó al sector privado a realizar un levantamiento de casos reales de rechazo de avisos correctamente presentados, con el objetivo de compartirlos con la Aduana para su análisis técnico. A partir de esta revisión, la Aduana emitiría una devolución con los resultados, identificando patrones o inconsistencias que puedan ser corregidas.

Para viabilizar esta interacción de forma sostenida y técnica, se propone la creación de una mesa de trabajo conjunta entre representantes de la Aduana y del sector privado, con el objetivo de analizar periódicamente los casos recopilados, acordar criterios interpretativos y promover ajustes en el procedimiento cuando corresponda. Esta mesa podría estar enmarcada en una instancia formal de diálogo institucionalizado, como un grupo técnico sectorial bajo el paraguas de facilitación del comercio.

Este mecanismo de revisión colaborativa permitirá mejorar la comprensión de los criterios utilizados por las Aduanas, fomentar mayor transparencia en el proceso y, eventualmente, derivar en la elaboración de una guía oficial con los criterios mínimos para la aceptación de avisos SITA. Como beneficio, la propuesta contribuirá a eliminar rechazos arbitrarios, reducirá el riesgo de sanciones injustas y permitirá a los operadores ajustar sus procedimientos con base en criterios claros, fortaleciendo así la seguridad jurídica y la eficiencia operativa del sistema aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), entre otras

11. Cálculo inadecuado de tiempos de tránsito por distancia genera multas y costos adicionales

Proceso: Tránsito
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El cálculo preciso de los tiempos de tránsito es un componente esencial para la planificación logística y el control efectivo de las operaciones de comercio exterior que implican el desplazamiento de cargas bajo control aduanero dentro del territorio nacional. Este parámetro no solo permite a la administración aduanera verificar la trazabilidad y la legalidad de las operaciones, sino que también habilita a los operadores privados a organizar sus procesos con eficiencia y previsibilidad.

En Argentina, el tiempo de tránsito aduanero se determina exclusivamente en función de la distancia lineal en kilómetros entre la Aduana de partida y la de salida o destino, sin incorporar variables operativas como el tipo de vía, la infraestructura vial o las condiciones climáticas. Este enfoque uniforme presenta limitaciones significativas a nivel nacional, pero su impacto se acentúa de manera crítica en el trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), donde las rutas utilizadas para el transporte internacional presentan características físicas y geográficas de alta complejidad. A lo largo del corredor se identifican vías no pavimentadas, tramos de ripio y pasos cordilleranos de altitud elevada, expuestos a eventos climáticos extremos como las inundaciones recurrentes por la crecida del río Pilcomayo o la pérdida total de visibilidad en sectores de montaña como el Paso de Sico. Estas condiciones generan variabilidad operativa no contemplada por los sistemas de control, lo que transforma el tiempo de tránsito en una variable estructuralmente inestable y sujeta a desvíos no imputables al operador. Esta brecha entre norma y realidad representa un desafío sistémico para Argentina en su conjunto, cuya resolución es clave para avanzar en una gestión más realista y eficiente del control aduanero en todo el territorio.

Durante las reuniones de mapeo con el sector privado, se señaló como un desafío recurrente el hecho de que los sistemas aduaneros asignan plazos de tránsito basados exclusivamente en la distancia geográfica, sin considerar las condiciones técnicas y climáticas del trayecto. Las hojas de ruta y los sistemas de gestión de tránsito no incluyen parámetros de ajuste por tipo de vía, pendientes, estado de conservación o

estacionalidad, lo que resulta en plazos inalcanzables en condiciones normales de operación. Como consecuencia, los incumplimientos generan multas automáticas y procesos administrativos adicionales, que implican la presentación de pruebas para justificar retrasos y la tramitación de descargos.

Esta situación provoca impactos directos en la operación diaria, aumentando la carga administrativa para los transportistas y servidores de aduana, así como los costos logísticos derivados de sanciones y tiempo improductivo. Esto se traduce en una pérdida de competitividad de los operadores, especialmente en zonas alejadas o con infraestructura vial precaria y desincentivo a la planificación logística por estas rutas.

Propuesta de acción: Revisión de la tabla de tiempos de tránsito con incorporación del sector privado

El cálculo inadecuado de los tiempos de tránsito, basado exclusivamente en la distancia entre aduanas de partida y destino sin contemplar las condiciones físicas y operativas de las rutas, genera demoras frecuentes, sanciones administrativas y un aumento del costo logístico. Esta metodología afecta directamente la competitividad de los operadores de transporte internacional.

Como medida correctiva, se propone la revisión y actualización de la tabla oficial de tiempos de tránsito utilizada por el sistema aduanero argentino, incorporando un enfoque técnico-operativo que contemple:

- Variables físicas de infraestructura (tipo de vía, altitud, estado de conservación, pendiente);
- Factores climáticos estacionales (frecuencia de interrupciones por crecidas, heladas, visibilidad);
- Registros empíricos y datos históricos proporcionados por empresas de transporte, cámaras logísticas y autoridades locales.

Este proceso debe realizarse en instancia técnica participativa con el sector privado, a través de mesas de trabajo regionales, con especial énfasis en los tramos incluidos en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Se sugiere también que la tabla resultante sea revisada de forma anual o ante la ocurrencia de eventos críticos, para permitir una adaptación flexible a las condiciones cambiantes del territorio. El uso de información como las detenciones de tránsito informadas mediante el Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA) pueden ser un recurso adicional para la identificación de problemas recurrentes.

La implementación de esta medida permitirá reducir significativamente el volumen de multas por incumplimiento no imputable, al mismo tiempo que la carga administrativa de tramitación de descargos. Al mismo tiempo, esta propuesta mejora la precisión y legitimidad del control aduanero, alineando los tiempos normativos con la realidad operacional y generar un entorno de mayor confianza público-privada, fortaleciendo la cooperación fronteriza y la planificación logística.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), entre otras.

12. Proceso manual de registro de tránsito y salida con documentos en papel

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Argentina, el documento que ampara la operación de tránsito aduanero es el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), el cual debe acompañarse de la correspondiente destinación aduanera. Según la práctica vigente, ambos deben presentarse en formato papel en los puntos de control, tanto en la Aduana de partida como en la de salida. En este último punto, el documento debe ser firmado por el funcionario aduanero, quien asigna el número de salida que luego resulta imprescindible para cancelar el tránsito en la Aduana de destino.

Durante las reuniones de mapeo, los representantes del sector privado señalaron que, a pesar de que la información contenida en el MIC/DTA ya está registrada en el Sistema Informático Malvina (SIM) y el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero

(SINTIA), la exigencia de presentar y firmar el documento en papel se mantiene como requisito operativo. Esto implica una doble carga administrativa, dado que la firma física debe ser acompañada por la actualización simultánea del mismo evento en el sistema electrónico.

La persistencia de este procedimiento manual representa una redundancia innecesaria en un entorno donde los datos ya son intercambiados internamente entre Aduanas mediante sistemas internos. Esta situación genera ineficiencias operativas, consumo de recursos administrativos sin valor agregado y exposición a errores o demoras por dependencias de la documentación física. Además, debilita las capacidades de trazabilidad y automatización, y constituye una barrera para la evolución hacia un tránsito 100% digitalizado.

Propuesta de acción: Evaluar la posibilidad de incorporar tecnología para lectura de placa, evitando la necesidad de presentar documentos en papel

Con el objetivo de eliminar la dependencia de documentos en papel para el control del tránsito aduanero nacional, en las reuniones de mapeo con los actores del sector público y privado, se propuso la implementación de tecnología de reconocimiento de placas vehiculares en los puntos de salida del país. Esta tecnología permitiría recuperar automáticamente, a partir de la lectura de la matrícula del camión, la información registrada del tránsito en los sistemas informáticos de la Aduana, incluyendo el plazo autorizado, el número de tránsito y los datos del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA).

La automatización del proceso mediante esta herramienta permitiría verificar el cumplimiento de los procedimientos sin necesidad de presentar ni firmar físicamente el documento, sustituyendo la validación manual por un control electrónico en tiempo real. Esta solución no solo aceleraría los procedimientos en los puntos de salida, sino que además fortalecería la trazabilidad del tránsito, reduciría la exposición a errores humanos y eliminaría redundancias operativas derivadas del doble registro (papel y sistema).

Como resultado, la propuesta contribuye a modernizar la gestión del tránsito aduanero, optimizar los recursos institucionales y facilitar el comercio a través de un procedimiento más ágil, eficiente y seguro.

Plazo:



Involucrados:

Aduana: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

13. Las regulaciones aduaneras exigen el retiro y almacenamiento de los documentos aduaneros de forma física y digital

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: La legislación aduanera argentina establece que la documentación respaldatoria de las destinaciones aduaneras debe conservarse por un período mínimo de cinco años, contados a partir del 1º de enero del año siguiente a aquel en que se produjo el hecho imponible o se concretó la operación de comercio exterior, conforme lo dispuesto en el Artículo 5º de la Resolución General AFIP N.º 5043/2021. No obstante, en operaciones financiadas por organismos multilaterales, sujetas a auditorías externas o bajo regímenes contractuales específicos, este plazo puede ampliarse hasta diez años por disposiciones complementarias institucionales o contractuales.

Además, el régimen vigente impone al declarante la condición de depositario fiel de la documentación, ya sea mediante autoarchivo o por medio de un Prestador de Servicios de Archivo y Digitalización (PSAD), según lo establece la Resolución General AFIP N.º 2987/2010 y lo complementa el Anexo II de la Resolución General N.º 2833/2010. En este marco, se exige digitalizar la totalidad de la documentación aduanera intervenida por el servicio aduanero y remitirla electrónicamente al organismo dentro de los cinco días hábiles desde el retiro físico del expediente.

A pesar de esta exigencia de digitalización, la normativa mantiene la obligación de conservar físicamente los documentos originales cuando así lo establezcan normas específicas, como es el caso de documentos utilizados en tránsito internacional, como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT), o formularios firmados manualmente. La Resolución General N.º 2721/2009 aclara que la digitalización no exime del cumplimiento de disposiciones que requieran la preservación del soporte físico.

En consecuencia, esta coexistencia obligatoria de formatos físicos y digitales genera una duplicación de tareas que impacta directamente sobre los operadores privados. La exigencia impone no sólo la impresión, almacenamiento y digitalización de los documentos asociados a cada operación, sino también la asunción de los costos vinculados al archivo físico conforme a los estándares de resguardo establecidos (condiciones de temperatura, humedad y accesibilidad), así como la necesidad de desarrollar sistemas internos de gestión documental que garanticen la trazabilidad operativa. Esta carga estructural encarece los procesos, reduce la eficiencia y limita la capacidad de modernización documental del sistema.

14. Proceso manual de retiro y digitalización de carpetas firmadas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La conclusión de las operaciones de exportación e importación en Argentina implica, como paso obligatorio, el retiro físico de las carpetas documentales firmadas por la autoridad aduanera y su posterior digitalización conforme a los requisitos establecidos por la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). De acuerdo con lo dispuesto en el Anexo II de la Resolución General N.º 2833/2010, cuando se utilicen Prestadores de Servicios de Archivo y Digitalización (PSAD): La totalidad de la documentación entregada deberá ser digitalizada y remitida electrónicamente a través del sitio web de este Organismo, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles siguientes al retiro de la documentación.

La notificación para el retiro de dichas carpetas es realizada a través del sistema Mis Operaciones Aduaneras (MOA), plataforma utilizada para emitir comunicaciones sobre el estado de tramitación de declaraciones aduaneras, solicitudes y requerimientos documentales.

Durante los talleres de mapeo operativo realizados con operadores del sector privado, este procedimiento fue identificado como una oportunidad crítica de mejora. El circuito actual requiere el monitoreo constante del sistema MOA para detectar la habilitación, el desplazamiento físico del personal a la Aduana para efectuar el retiro, la firma manuscrita del comprobante correspondiente y, finalmente, la digitalización y envío electrónico de toda la documentación. Este encadenamiento de tareas secuenciales, con predominancia de instancias presenciales y soporte físico, prolonga innecesariamente el tiempo de cierre operativo de cada expediente, y expone al operador a riesgos de errores u omisiones por

fallas de coordinación, especialmente en contextos de alta rotación o escasez de recursos administrativos.

La continuidad de este procedimiento en un entorno que ya dispone de sistemas digitales en la fase previa de tramitación constituye una desalineación operativa con los principios de simplificación administrativa, despapelización y trazabilidad documental promovidos tanto por la política de "Aduana sin Papeles" como por los marcos de facilitación del comercio exterior a nivel regional.

15. Entrega de carpeta documental sin el cumplido impide digitalización

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Resolución General N.º 2833/2010, en su Anexo II, establece que la documentación aduanera correspondiente a operaciones de exportación e importación debe ser digitalizada y remitida electrónicamente al sistema informático dentro de un plazo de cinco (5) días hábiles contados a partir del retiro físico del legajo. Esta obligación recae sobre el operador en su carácter de depositario fiel, o sobre el Prestador de Servicios de Archivo y Digitalización (PSAD), si el operador opta por delegar dicha función.

Sin embargo, se ha identificado que en numerosos casos la carpeta documental es entregada sin que conste en el sistema el "cumplido" de la destinación, es decir, sin el registro formal del cierre del procedimiento por parte de la autoridad aduanera. Esta omisión impide que el sistema habilite técnicamente la carga y digitalización del legajo, dado que el proceso figura como incompleto en los sistemas informáticos de control. Como resultado, el operador no puede iniciar la digitalización dentro del plazo legal, quedando expuesto a incumplimientos por causas que no controla.

Para resolver esta situación, el operador debe realizar una gestión presencial ante la Aduana interviniente, solicitando que el funcionario responsable registre manualmente el "cumplido" en el sistema. Esta acción, que debiera integrarse automáticamente al flujo digital al momento de entregar la carpeta, requiere desplazamiento físico, coordinación personal y disponibilidad del funcionario, generando demoras y una carga administrativa adicional. El problema se agrava en el caso de operadores con alto volumen de despachos o cuya operación se encuentra geográficamente alejada de la Aduana responsable, dificultando aún más la regularización en tiempo y forma.

El incumplimiento del plazo de cinco días para la digitalización no constituye una simple irregularidad administrativa, sino que activa un régimen de responsabilidades y sanciones regulado por la normativa vigente. En primer lugar, la omisión puede ser encuadrada como una infracción tipificada en el Artículo 994 inciso c) del Código Aduanero, como "entorpecimiento de las funciones del servicio aduanero", habilitando la aplicación de multas por legajo no digitalizado. Además, la Resolución General N.º 3069/2011, en su artículo 2, establece expresamente que la reiteración de incumplimientos en la digitalización dentro de los plazos establecidos constituye una falta grave, habilitando a la autoridad aduanera a disponer la inhabilitación total o parcial del operador para utilizar el régimen de autoarchivo, entre otras sanciones previstas en los artículos 109 y 110 del Código Aduanero para auxiliares del servicio.

En estos casos, la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) puede iniciar un procedimiento de fiscalización y sumario administrativo, conforme a lo previsto en los anexos de la Resolución General N°3069/2011, incluyendo la posibilidad de suspensión preventiva o revocación de habilitaciones. Además, a través del Sistema de Comunicación y Notificación Electrónica Aduanera (SICNEA), se emiten intimaciones electrónicas automáticas para subsanar la falta, y la persistencia en el incumplimiento puede afectar el perfil de riesgo del operador, limitando su capacidad futura de operar en regímenes simplificados o autogestionados.

La entrega de carpetas sin "cumplido" compromete una etapa crítica del proceso de archivo digital obligatorio. Al no depender del operador sino de la omisión del funcionario aduanero, este problema genera grandes consecuencias ante errores que no pueden corregirse de forma autónoma por el operador. El hecho de que el cumplimiento del procedimiento quede condicionado a la acción individual de un funcionario, sin mecanismos de validación sistémica en el momento de la entrega física del legajo, refleja una debilidad estructural que afecta la eficiencia, la trazabilidad y la seguridad jurídica del sistema de digitalización aduanera.

Propuesta de acción: Digitalización y resguardo electrónico de documentos aduaneros (Oportunidades de Mejora 13, 14 y 15)

Durante las reuniones de mapeo se propuso una revisión integral y adecuación de la normativa vigente que establece la obligación de conservar documentación aduanera en soporte físico, para que sea posible que la conservación documental sea apenas en formato digital. Esta modificación normativa debe estar condicionada a la implementación de mecanismos que garanticen la autenticidad, integridad, disponibilidad y trazabilidad de la documentación digital durante todo el período exigido por el marco legal aplicable.

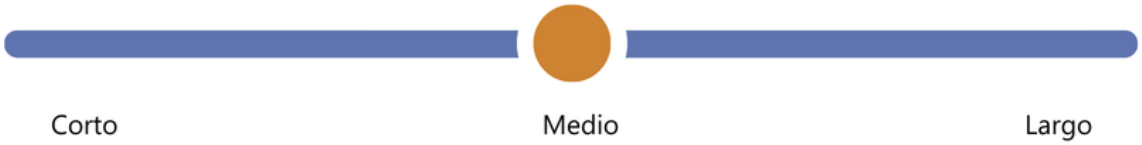
Como punto de partida, se propuso trabajar de forma colaborativa entre el sector privado y público para la elaboración de una propuesta técnica orientada a la implementación segura y jurídicamente válida de sistemas de digitalización documental en el ámbito aduanero. Esta propuesta debe tomar como base las disposiciones contenidas en las Resoluciones Generales AFIP N.º 2573/2009 y N.º 2721/2009, e incorporar estándares específicos en materia de firma electrónica avanzada, huella digital del documento (hash, un valor único generado a partir del contenido para verificar que no ha sido alterado), almacenamiento duplicado en múltiples ubicaciones o sistemas independientes (almacenamiento redundante, que asegura que el documento esté siempre disponible incluso si una copia falla), interoperabilidad entre sistemas públicos y privados, y auditoría documental remota o automatizada.

La propuesta deberá considerar además los distintos escenarios operativos previstos en el régimen aduanero: destinaciones ordinarias, regímenes especiales, operaciones financiadas con fondos multilaterales, y aquellas sujetas a fiscalización internacional. En todos los casos, deberá contemplarse la equivalencia funcional y jurídica entre el documento original en papel y su versión digital, validada por mecanismos técnicos y normativos confiables.

Adicionalmente, se recomienda la creación de una mesa de trabajo interinstitucional, conformada por la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA), representantes del sector privado (operadores y asesores jurídicos especializados en derecho aduanero y expertos en gestión documental digital). El objetivo de esta instancia sería consensuar una propuesta de nueva reglamentación que reconozca legalmente la documentación aduanera digitalizada como equivalente al soporte físico, incluso frente a procesos de auditoría, fiscalización o control posterior.

Esta adecuación permitiría eliminar la obligación de impresión sistemática al cierre de cada operación, reducir significativamente los costos logísticos y administrativos derivados del archivo físico, y consolidar operativamente la política de “Aduana sin Papeles”, al tiempo que se fortalece la seguridad, trazabilidad y eficiencia del sistema documental en el comercio exterior argentino.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), entre otras.

16. Impresión de documentos que constan en el sistema de SENASA para presentar en frontera

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Argentina, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) es el organismo encargado de controlar y autorizar la salida de productos agroalimentarios del país. Para ello, los operadores deben tramitar electrónicamente sus solicitudes de inspección, certificación y control previo a la exportación mediante los sistemas informáticos institucionales habilitados por el organismo, antes del envío de la carga. Al momento en que la mercancía llega al punto de frontera, el procedimiento establece que el arribo debe ser informado nuevamente por sistema, y que el documento generado debe ser impreso y presentado en formato físico para su firma por parte del funcionario de control.

Aunque la operación es tramitada por vía digital a través de los sistemas institucionales de SENASA, al momento de su arribo a frontera el procedimiento exige que el despachante imprima el requerimiento registrado electrónicamente y lo presente en formato físico en la oficina local del organismo. Dicho documento debe ser firmado de forma manuscrita por el funcionario actuante como condición para su validez operativa. En situaciones en las que la carga llegue después de las 15 horas, la obtención de esta firma está sujeta al pago de una tasa por habilitación extraordinaria, como requisito previo para acceder al servicio de control. Esta exigencia de firma en papel genera una superposición de soportes dentro del mismo procedimiento, ya que la información fue previamente ingresada y validada por medios electrónicos, pero requiere ser impresa para continuar su tramitación. Esto implica una duplicación de tareas administrativas y un mayor consumo de recursos tanto humanos como materiales (papel), lo que introduce un punto de ineficiencia en la continuidad del proceso logístico.

Se mencionó, además, que los funcionarios de SENASA habilitados para firmar la liberación de cargas en frontera deben ser reconocidos por el país vecino. La firma en papel es un requerimiento para que el documento sea válido en los demás países, lo cual impone límites a posibles reformas operativas o digitalización total, dado que cualquier modificación debe considerar también los mecanismos de validación binacional.

La coexistencia de un sistema de registro electrónico con una exigencia de validación física al final del proceso introduce una discontinuidad operativa que incrementa los tiempos de despacho, multiplica la carga administrativa, y va en contra de los principios de simplificación, trazabilidad y despapelización promovidos en los marcos multilaterales de facilitación del comercio. Esta situación afecta tanto a los operadores como a los organismos de control, y limita la posibilidad de avanzar hacia procedimientos automatizados y coordinados bilateralmente en frontera.

17. Tránsito sanitario es cancelado con documento en papel

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El tránsito sanitario, entendido como el procedimiento de control aplicado por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) sobre el movimiento de productos, subproductos y derivados de origen animal y vegetal dentro del territorio nacional o hacia/pasando por fronteras, constituye un paso obligatorio en operaciones logísticas bajo normativa sanitaria. Este procedimiento tiene como objetivo garantizar que el traslado de mercancías agroalimentarias se realice en condiciones compatibles con la sanidad animal y vegetal, y está regulado por diversas disposiciones específicas del organismo, en función del tipo de producto.

Para iniciar el tránsito, los operadores deben presentar una solicitud que puede gestionarse por distintas vías, según el tipo de producto. En el caso del transporte de animales en pie, el procedimiento está digitalizado parcialmente a través del Sistema de Autogestión Ganadera, el cual permite generar un Documento de Tránsito Electrónico (DT-e). En cambio, para el tránsito de productos vegetales, subproductos, alimentos elaborados o cargas mixtas, la solicitud se realiza mediante formularios físicos específicos que deben ser completados, impresos y presentados en papel ante las oficinas locales del SENASA.

En ambos casos, el procedimiento requiere que, al momento del arribo de la carga a su punto de destino o al cruce fronterizo, el documento sea presentado físicamente y firmado de forma manuscrita por el inspector del SENASA para certificar el cierre del

tránsito. Esta firma es condición necesaria para validar la finalización del recorrido y archivar el procedimiento. No existe actualmente una opción habilitada para realizar el cierre de tránsito en forma completamente digital o remota, ni mecanismos que permitan validación electrónica del arribo o conformación en línea por parte del agente fiscalizador prescindiendo de la firma.

Esta dependencia del soporte papel en la etapa final del proceso, incluso cuando su inicio se gestiona por medios digitales, genera una desalineación operativa que impide aprovechar plenamente los sistemas de trazabilidad implementados. Además, obliga a que el operador mantenga registros paralelos en papel y en sistema, y que coordine presencialmente la obtención de la firma en frontera, lo que puede producir demoras o interrupciones en el flujo logístico, especialmente en pasos fronterizos con baja dotación operativa o con horarios de atención reducidos.

Propuesta de acción: Incorporación de validación digital en el requerimiento de inspección sanitaria y en el cierre del tránsito sanitario (Oportunidades de Mejora 16 y 17)

El procedimiento de control sanitario de productos de exportación realizado por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) presenta actualmente limitaciones operativas derivadas de la exigencia de impresión de documentos generados digitalmente y de su validación exclusivamente mediante firma manuscrita en frontera. Esta condición afecta tanto al procedimiento de tránsito sanitario como a la ejecución del control sanitario sobre cargas agroalimentarias al momento de su salida del país.

Con el objetivo de modernizar estos procedimientos y reducir los costos asociados, se propone incorporar dentro del sistema de SENASA la posibilidad de validar digitalmente el requerimiento de inspección sanitaria y el cierre del tránsito sanitario. La propuesta implica habilitar a los inspectores actuantes en frontera para realizar dicha validación directamente en el sistema, mediante mecanismos de autenticación segura como firma digital, token o credenciales electrónicas autorizadas, de modo que se elimine la necesidad de imprimir los documentos y firmarlos en soporte papel.

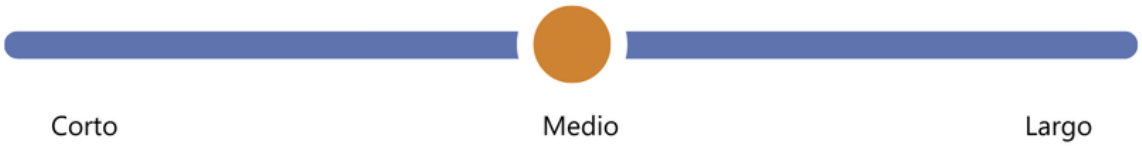
Al momento del arribo de la carga, se deberá registrar en el sistema el ingreso en zona primaria, permitir la verificación de las condiciones sanitarias preestablecidas, y dejar constancia de la inspección o conformidad operativa directamente en el entorno digital, con plena trazabilidad. Esto reemplazaría el circuito físico de validación actual, manteniendo las garantías del procedimiento sanitario, pero eliminando la duplicación de tareas entre lo digital y lo manual.

No obstante, para que esta transformación sea efectiva en pasos internacionales, se propone avanzar hacia la implementación plena del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Certificados de firma digital del MERCOSUR, aprobado por la Decisión CMC N.º 11/2019. Este instrumento establece que los Certificados de firma digital emitidos por prestadores acreditados en un Estado Parte deben ser reconocidos con igual validez jurídica en los demás países del bloque. La operativización de este acuerdo permitiría que las validaciones realizadas por funcionarios de SENASA mediante firma digital sean aceptadas por la autoridad sanitaria del país vecino sin necesidad de soporte papel ni validación manuscrita. Para ello, será necesario garantizar la interoperabilidad técnica de las infraestructuras de clave pública, Key Performance Indicator (KPI), formalizar la aceptación recíproca entre organismos de control fronterizo, y establecer mecanismos de confianza mutua que aseguren la integridad y autenticidad de los registros digitales a ambos lados de la frontera.

Asimismo, se recomienda revisar el régimen de atención en frontera. En pasos habilitados para comercio internacional, deberá aplicarse el horario operativo común del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), y no deberán cobrarse tasas extraordinarias por controles realizados dentro de dicho horario. Para ello será necesario ajustar la disponibilidad de personal y el protocolo de asignación de turnos de SENASA en frontera.

Esta transformación permitirá consolidar un procedimiento sanitario completamente digital, con reducción de costos operativos, mayor previsibilidad logística y trazabilidad reforzada. Además, constituye un paso necesario para avanzar hacia controles sanitarios integrados, automatizados y reconocidos bilateralmente en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

18. Regla sistémica establece mínimo de 6 horas hábiles para emisión de Certificado de SENASA

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: En el marco de las exportaciones de productos vegetales controlados por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), la emisión del Certificado Fitosanitario es un requisito obligatorio exigido por los acuerdos internacionales de sanidad vegetal (como la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria CIPF/IPPC) y por las normativas bilaterales que regulan el acceso a mercados de terceros países. Este Certificado acredita que los productos exportados cumplen con las exigencias fitosanitarias, de embalajes y de calidad del país importador y tiene por objetivo asegurar que la mercancía esté libre de plagas y riesgos. La gestión del trámite se realiza a través del Sistema de Gestión de Certificados de Exportación para Productos de Origen Vegetal (Cert-Pov) el cual forma parte del Sistema Integrado de Gestión de Protección Vegetal (SIGPV), y fue diseñado para permitir la autogestión completa por parte de los operadores habilitados.

Según lo establecido operativamente por SENASA, el sistema define un plazo mínimo de seis horas hábiles entre la solicitud y la emisión del Certificado Fitosanitario. Este plazo, que no responde a una necesidad técnica de análisis ni a una validación física en la mayoría de los casos, sino a poder brindar un orden de prioridad al momento de la realización de estos, está preconfigurado como regla sistémica, y aparece explícitamente al momento de la solicitud: al completarse los datos del trámite, el sistema notifica que el Certificado estará disponible en seis horas hábiles. Esta demora, incorporada por diseño, se aplica de forma uniforme a todas las solicitudes, independientemente del tipo de producto, destino, historial del exportador o urgencia logística de la operación.

En la práctica, esta regla introduce una espera forzada que afecta el flujo operativo, especialmente en operaciones realizadas desde plantas alejadas o puntos logísticos de alta rotación. Dado que el documento es obligatorio en la frontera y debe ser presentado en su formato original impreso o remitido electrónicamente de acuerdo con los que el país importador determine, en muchos casos el camión debe esperar a que transcurra el plazo para salir con el Certificado, o bien iniciar el tránsito sin el documento y luego recibirlo por mensajería o impresión en destino. Esta situación incrementa los tiempos y genera riesgos asociados a la entrega extemporánea del documento, afectando la seguridad operativa y la previsibilidad en frontera. Si bien existe una modalidad de trámite urgente que permite obtener el Certificado en menor tiempo mediante el pago

de un canon adicional, esta alternativa representa un costo adicional y no elimina la rigidez general del sistema para operaciones ordinarias.

Esta lógica de funcionamiento contradice los principios de trazabilidad digital, gestión por riesgo y facilitación de comercio que el propio SENASA impulsa como parte de su política institucional. La existencia de un plazo mínimo predefinido por sistema, no vinculado a tareas técnicas o validaciones en curso, impide la adecuación del trámite a la dinámica real de las operaciones logísticas. Como consecuencia, se introducen demoras estructurales que afectan tanto la eficiencia del transporte como la coordinación entre plantas, Aduanas y puestos de frontera.

Propuesta de acción: Eliminación de tiempos mínimos de emisión de Certificado por sistema

La presente propuesta fue elaborada a partir del trabajo conjunto entre representantes del sector público y privado involucrados en operaciones de exportación de productos vegetales, con el objetivo de adaptar los procedimientos a la dinámica real de las operaciones logísticas sin comprometer los controles sanitarios establecidos.

Se propuso eliminar la regla sistémica que establece un plazo mínimo obligatorio de seis horas hábiles para la emisión del Certificado Fitosanitario en el sistema Cert-Pov, permitiendo que el documento pueda ser emitido de forma inmediata siempre que la solicitud cumpla con los requisitos técnicos, documentales y sanitarios ya validados por el sistema y el análisis correspondiente. Esta eliminación de la espera forzada permitiría que el proceso se adapte a la complejidad y urgencia de cada operación, considerando el historial del operador, el tipo de producto, el destino y la trazabilidad previa, incorporando criterios de gestión por riesgo.

Adicionalmente, se propone que el sistema integre un módulo de validación automática para ciertos productos o destinos con baja incidencia de intercepciones, lo que permitiría la emisión casi inmediata del Certificado en casos predecibles y recurrentes. En operaciones más complejas, el sistema podrá seguir exigiendo revisión manual, sin embargo, sin imponer una espera predeterminada cuando esta no sea necesaria.

Con esta solución, se eliminaría una barrera operativa artificial que afecta la competitividad de las exportaciones, se reducirían tiempos de espera en origen y en frontera, y se mejoraría la coordinación entre los distintos actores de la cadena logística. Además, se fortalecería el enfoque de trazabilidad digital y gestión por riesgo promovido por el propio Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), alineando los procedimientos con las mejores prácticas internacionales de facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

19. Demoras para obtener el Certificado Sanitario en frontera

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La emisión de Certificados Sanitarios para la exportación de productos de origen animal desde Argentina se encuentra regulada por el Decreto N.º 4238/1968, que aprueba el Reglamento de Inspección de Productos, Subproductos y Derivados de Origen Animal. Este establece que toda exportación debe estar acompañada por un Certificado sanitario oficial emitido por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA). A su vez, la Resolución SENASA N.º 308/2014 incorpora el uso de Certificados provisorios en formato electrónico, permitiendo su utilización cuando, por razones operativas, no es posible emitir el Certificado definitivo al momento de la consolidación.

En ese marco, las empresas exportadoras pueden optar por emitir el Certificado Sanitario definitivo en planta, siempre que cuenten con veterinarios oficiales habilitados, o trasladar la emisión del Certificado a frontera. En estos casos, se emite un Certificado Sanitario provisorio, que acompaña la carga hasta el paso fronterizo. Allí, el veterinario oficial del SENASA debe verificar la información en el sistema, imprimir y firmar el Certificado definitivo, validando formalmente la operación para su egreso.

Si bien esta alternativa es legal y prevista por la normativa, en la práctica genera una serie de desafíos operativos en los puntos de control. La emisión del documento definitivo en frontera está sujeta a la disponibilidad del personal veterinario, a las condiciones de conectividad para acceder a los sistemas de verificación, y a los recursos logísticos de cada puesto. El procedimiento requiere que los despachantes presenten documentación en

papel, incluyendo el Certificado provisorio impreso, lo que implica tareas redundantes y exposición a pérdidas o errores documentales. La verificación por parte del veterinario y la emisión física del documento pueden introducir demoras significativas, especialmente en días de alta demanda o cuando se acumulan operaciones que dependen de este paso.

Propuesta de acción: Evaluar la posibilidad de envíos de información anticipada para agilizar el control documental de SENASA en frontera

Como resultado de las reuniones conjuntas entre representantes del sector público y privado, se propuso analizar la factibilidad de implementar un sistema de envío anticipado de información documental, que permita optimizar la emisión del Certificado Sanitario definitivo en los pasos fronterizos. Si bien el procedimiento actual contempla la emisión del certificado en frontera como una opción válida, en la práctica este modelo introduce riesgos y demoras significativas, especialmente cuando hay acumulación de operaciones o limitaciones operativas en los puestos de control.

A partir de esta problemática, se identificó la necesidad de disociar los tiempos del control documental y del control físico de la carga, con el fin de evitar que la verificación de datos funcione como un cuello de botella en el punto de salida. En este sentido, se plantea la posibilidad de que los datos necesarios para la emisión del Certificado Sanitario sean solicitados y extraídos del sistema del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) electrónicamente de forma anticipada, incluso antes del arribo del transporte a frontera. Esta estrategia permitiría que el personal veterinario cuente con la información necesaria para realizar la revisión documental de forma previa, sin depender exclusivamente de la llegada física del camión ni de la disponibilidad en tiempo real de conectividad o recursos impresos.

Para ello, será necesario definir con precisión qué tipo de información debe ser enviada de forma anticipada, en qué momento del proceso logístico y por medio de qué actores, garantizando en todo momento la integridad, trazabilidad y validez de los datos. Asimismo, el proceso deberá considerar posibles ajustes normativos y técnicos en el sistema de gestión documental del SENASA.

Con este enfoque, se busca mitigar las demoras operativas en la emisión de los Certificados, reducir la duplicidad de tareas y minimizar el riesgo de errores manuales o extravío de documentos en papel. Como resultado, se espera una mayor fluidez en el tránsito de cargas, un mejor aprovechamiento de los recursos humanos y tecnológicos en los puestos de frontera y una mayor previsibilidad para los exportadores.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

20. Falta de coordinación en inspecciones fronterizas entre Aduana y SENASA

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en su artículo 8 y las Directrices del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) sobre gestión coordinada de fronteras recomiendan a los países implementar controles aduaneros y fronterizos de manera conjunta o coordinada, a fin de reducir costos, tiempos y cargas administrativas para los operadores. En esta línea, la realización de inspecciones simultáneas por parte de organismos con competencias concurrentes es considerada una buena práctica internacional para mejorar la eficiencia en pasos de frontera.

En los puntos fronterizos de Argentina, dependiendo del tipo de mercadería es necesaria la intervención de distintos organismos de control, como Aduana, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y Dirección de Sanidad de Fronteras y Terminales de Transporte del Ministerio de Salud. Ambas instituciones cuentan con presencia física en los pasos de frontera de Argentina y competencias complementarias sobre las mismas cargas, lo que haría posible, e incluso recomendable, la realización de inspecciones conjuntas o coordinadas. La tendencia internacional, respaldada por iniciativas de facilitación del comercio, promueve justamente este enfoque integrado para reducir tiempos, costos y duplicidades en frontera.

El sector privado, con experiencia en diversas fronteras terrestres mencionó que Aduana y SENASA no realizan inspecciones coordinadas ni simultáneas. Aunque ambos organismos estén presentes físicamente en el mismo recinto fronterizo, cada uno ejecuta su procedimiento de forma separada, en momentos distintos y sin intercambio de información operativa en tiempo real. Además, gran parte de la gestión para la solicitud

de inspección aún se realiza en papel, lo que refuerza el enfoque secuencial y manual, limitando cualquier posibilidad de sincronización o paralelismo entre controles.

La ausencia de coordinación entre estos organismos en frontera genera un proceso fragmentado, más lento y costoso, tanto para el Estado como para el sector privado. Esta desconexión impide aprovechar sinergias operativas y aumenta el tiempo de permanencia de la carga en la frontera, afectando directamente la competitividad logística.

Propuesta de acción: Implementación de una agenda de verificación coordinada entre SENASA y Aduana

Para avanzar hacia una gestión más eficiente y articulada de los controles en frontera, se propone la implementación de un sistema de agenda operativa coordinada entre la Aduana, el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y la Dirección de Sanidad de Fronteras y Terminales de Transporte del Ministerio de Salud, que permita la planificación conjunta de inspecciones sobre una misma carga, evitando procedimientos secuenciales innecesarios. Esta medida permitiría organizar verificaciones en horarios y espacios compartidos, reduciendo los tiempos de permanencia de las unidades de carga y mejorando el aprovechamiento de los recursos disponibles.

La propuesta contempla el desarrollo de una funcionalidad sistémica que habilite la solicitud unificada de inspecciones, por punto de frontera, de modo que el operador pueda gestionar en una sola instancia la intervención de ambos organismos. Esta herramienta debería estar integrada a los sistemas informáticos existentes y operarse bajo una lógica de interoperabilidad mínima, que permita a cada organismo mantener sus competencias, pero con visibilidad compartida sobre la operación.

Su implementación contribuiría a optimizar el uso del recurso humano, reducir costos operativos y dar previsibilidad al proceso de inspección, generando beneficios tanto para el sector público como para los operadores privados. Dada su factibilidad técnica y normativa, esta medida puede ser desarrollada en el corto o mediano plazo, como primer paso hacia esquemas más integrados de control fronterizo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Salud:** Dirección de Sanidad de Fronteras y Terminales de Transporte

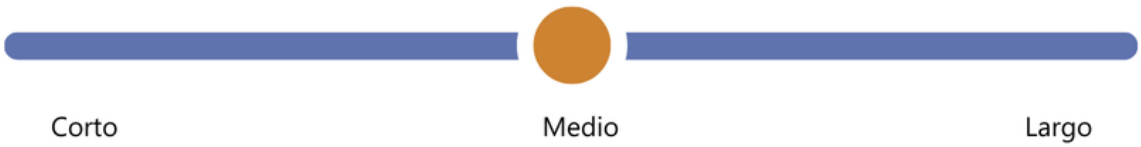
Propuesta de acción: Evaluación técnica y normativa de esquemas de delegación de competencias entre organismos de control

Como medida de mayor alcance estructural, se propone que los organismos competentes evalúen la viabilidad técnica, operativa y legal de avanzar hacia un esquema gradual de delegación de competencias en frontera, en función de criterios de riesgo, capacidad instalada y especialización funcional. Esta figura permitiría que determinados controles, ya sean sanitarios, aduaneros u otros puedan, ser ejecutados por agentes de otro organismo presente en el mismo recinto, bajo protocolos formales y trazabilidad verificable.

La delegación no implicaría transferencia de responsabilidad institucional, sino una asignación operativa limitada, sustentada en acuerdos interinstitucionales que definan claramente el alcance de las funciones delegadas, los procedimientos a seguir, y los mecanismos de supervisión y auditoría por parte del organismo competente. Su aplicación podría iniciarse mediante proyectos piloto en pasos fronterizos de menor volumen, lo que permitiría validar el modelo en escenarios controlados antes de su eventual escalamiento.

Esta medida responde a buenas prácticas internacionales en gestión coordinada de fronteras y permitiría optimizar recursos, ampliar horarios de atención, eliminar duplicidades y mejorar la eficiencia general del sistema, en línea con los principios del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) y las directrices regionales del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Dada su complejidad técnica e institucional, se proyecta como una línea de trabajo a largo plazo, sujeta a consensos y desarrollos normativos progresivos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Organismo de Coordinación Interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras

21. Campo de tara sin información en la Revisión Técnica Obligatoria de porte obligatorio

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) es un control periódico que deben realizar los vehículos en Argentina para garantizar su correcto funcionamiento y seguridad vial. El proceso de revisión está regulado por la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449/1994, específicamente en su artículo 34, y por el Decreto Reglamentario N.º 779/1995.

El documento resultante de la RTO incluye diversos campos destinados a registrar información específica del vehículo, entre ellos, el campo de tara. En Argentina, se define oficialmente en el Anexo A del Decreto Reglamentario N.º 779/1995, que complementa la Ley Nacional de Tránsito N.º 24.449 como el peso del vehículo vacío, considerando todos sus accesorios y con los depósitos de fluidos (como combustible, aceite y refrigerantes) llenos según las especificaciones operativas. Es decir, se refiere al peso del vehículo listo para operar, pero sin incluir pasajeros ni carga adicional. Por más que existe esta definición y campo en el documento, es común que este permanezca vacío en el Certificado emitido. Esta omisión se debe a que, aunque el campo existe en el formulario, no hay una exigencia normativa explícita que obligue a completarlo durante la inspección técnica y los controles posteriores sobre el documento no lo exigen.

La ausencia de información en el campo "Tara" no invalida el Certificado de RTO ni impide la circulación del vehículo. Sin embargo, para los controles fronterizos donde se debe verificar tanto a partir del pesaje como de los documentos presentados la veracidad de la información declarada en relación con el medio presente, no contar con este dato dificulta el control.

Propuesta de acción: Asignación de la autoridad a la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte para determinar y validar la tara oficial de los vehículos en los controles aduaneros

La omisión del campo "Tara" en el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) representa un desafío para los controles fronterizos, ya que dificulta la verificación del peso. Este dato es crucial para una correcta gestión de riesgos y la optimización de los procesos logísticos.

La solución propuesta, desarrollada de forma conjunta entre el sector público y privado, consiste en asignar la autoridad a la Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT) para determinar la tara oficial de los vehículos en el marco del sistema de RTO para el transporte automotor interjurisdiccional de cargas. Esta medida garantizaría que la tara sea oficial y consecuentemente reconocida por la Aduana, permitiendo que la información registrada sea confiable y consistente en todos los puntos de control.

Además, se propuso realizar una fiscalización conjunta entre las Aduanas y los órganos de control de transporte para asegurar que la tara sea registrada en la RTO. Para fortalecer el cumplimiento de esta propuesta, también se contempla la implementación de sanciones para los talleres que emitan la RTO sin completar el campo de Tara.

La implementación de esta solución, fundamentada en la cooperación sector público-privado, traerá beneficios significativos para la eficiencia del control y la gestión de riesgos de Argentina en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST), Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte (CENT)

22. Certificado de Aptitud Técnica solicitado por Argentina no existe en otros países del CBC

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: En Argentina, todos aquellos vehículos que, por su peso, dimensiones y/o estructura no pueden ser verificados en los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) a nivel nacional y los que aún, pudiendo ser inspeccionados en un taller de RTO, por su carga transportada deben circular con un Permiso de Tránsito otorgado por esta Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) requieren un Certificado de Aptitud Técnica (CAT). Este documento, emitido por el taller habilitado en dónde realizó la Verificación Técnica Vehicular, acredita que el vehículo transportador cumple con las condiciones necesarias para circular con determinada configuración de carga especial, y detalla aspectos técnicos como el largo de los articulados y el tipo de camión autorizado. A diferencia de autorizaciones periódicas o genéricas, el CAT en Argentina se emite por carga específica, y su presentación es obligatoria para operaciones que superan los parámetros convencionales.

Se identificó que el CAT es un requisito exclusivo de Argentina, sin equivalente normativo ni documental en otros países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), como Paraguay, Brasil y Chile. En estos países, no existe un documento homologado que certifique el cumplimiento técnico de vehículos para cargas sobredimensionadas bajo los mismos criterios. Como resultado, cuando una unidad procedente de Paraguay, Brasil o Chile ingresa a territorio argentino, debe gestionar este Certificado de manera *ad hoc*, lo que implica demoras, costos adicionales y la posibilidad de rechazo del vehículo en frontera por no contar con un documento inexistente en su país de origen.

El requerimiento argentino no contempla un mecanismo de reconocimiento recíproco ni alternativas armonizadas, lo que obliga a los operadores internacionales a adaptarse a una exigencia unilateral sin marco regional común, generando obstáculos adicionales para el tránsito fluido de mercancías en el CBC.

La exigencia del CAT como documento exclusivo y sin reconocimiento internacional genera una barrera técnica al comercio transfronterizo dentro del CBC, especialmente para cargas especiales. Esta situación afecta la continuidad operativa del Corredor, incrementa la carga administrativa para los transportistas y rompe con el principio de armonización normativa promovido en acuerdos regionales como el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

Propuesta de acción: Inclusión de datos técnicos del CAT en la RTO

Dado que el Certificado de Aptitud Técnica (CAT) exigido en Argentina no tiene equivalente en los demás países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), y considerando el impacto negativo de este requisito unilateral sobre el tránsito de cargas especiales, se propone una solución elaborada de forma conjunta entre representantes del sector público y privado vinculados al transporte internacional.

La propuesta elaborada por los participantes de la reunión sugiere incorporar, dentro de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), los datos técnicos requeridos actualmente por el CAT, como el largo de las articulaciones y la distancia entre ejes, estandarizando esta información dentro de los controles técnicos aplicables en todos los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La RTO es un procedimiento mediante el cual se verifica periódicamente que los vehículos cumplen con las condiciones mínimas de seguridad y emisiones para circular. Si bien cada país define sus propios criterios, se revisan aspectos como frenos, luces, neumáticos, sistema de dirección y suspensión, entre otros, esta revisión nacional tiene validez para los demás países por donde se circula.

Este enfoque permitiría que vehículos provenientes de los demás países del CBC cumplan con los requisitos técnicos exigidos por Argentina sin necesidad de tramitar un certificado adicional, hoy inexistente fuera de ese país.

Esta medida contribuiría a la armonización normativa regional, reduciría costos y tiempos para los operadores logísticos, y reforzaría la integración efectiva del Corredor, en línea con los principios del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y los objetivos estratégicos del Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Vialidad:** Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

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

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), como organismo descentralizado bajo la órbita del Ministerio de Transporte, tiene la responsabilidad de fiscalizar y controlar el transporte automotor en Argentina. Para optimizar y ampliar la cobertura de sus funciones, ha establecido convenios de colaboración con fuerzas de seguridad, entre ellas, la Gendarmería Nacional. Esta situación se ve reflejada en el Paso de Jama, donde, a partir de la delegación de competencias de la CNRT, Gendarmería es el organismo responsable de verificar que el conductor esté en posesión de los documentos obligatorios, así como que el vehículo cumpla con las condiciones previstas.

En este marco, el procedimiento adoptado consiste en la revisión del 100% de las carpetas, hoja por hoja, sin aplicar criterios de selectividad ni gestión de riesgo. Cada carpeta contiene documentación obligatoria que incluye: Permiso Internacional de Carga (PIC), comprobante de la revisión técnica de ambas unidades, seguro de ambas unidades, licencia de conducir del conductor y cédula verde de los vehículos. En el caso de carga peligrosa se incluye tacógrafo, cartilla de seguridad de la mercadería y kit de seguridad para el conductor y camión. Cada revisión puede tardar entre 15 y 20 minutos por carpeta, siempre que todos los gendarmes estén operativos, lo que implica una capacidad máxima estimada de cuatro camiones por hora por funcionario.

Por citar un ejemplo, en Jama, cuando Gendarmería requiere información complementaria que podría encontrarse en sistemas oficiales, la falta de acceso a bases de datos digitales oficiales obliga al transportista o Agente de Transporte Aduanero (ATA) a imprimir esos documentos y llevarlos hasta el local, para luego presentarla físicamente. Dado que no existen impresoras disponibles en el Área de Control Integrado (ACI), los ATA deben bajar hasta la localidad de Jama, imprimir los documentos y regresar al complejo, generando pérdida de tiempo y discontinuidad en el proceso.

Adicionalmente, la revisión exhaustiva y manual incrementa el riesgo de pérdida o deterioro de la documentación. La falta de un procedimiento sistematizado de verificación hace que cualquier irregularidad (vencimientos, omisiones o ilegibilidad) se traduzca en demoras prolongadas, incluyendo la necesidad de reimprimir y trasladar nuevos documentos, lo cual puede derivar en la detención de los camiones hasta que se subsane el error.

Esta modalidad de control, sin herramientas digitales ni un enfoque de análisis de riesgo, aumenta los tiempos del proceso en un punto clave del proceso de cruce fronterizo, además de impedir el avance de una gestión eficiente basada en trazabilidad y priorización de riesgos. Si bien existen limitaciones en términos de conectividad en este paso de frontera, este procedimiento de control manual sin gestión de riesgo es estandarizado en todas las fronteras, contradiciendo los principios de simplificación, digitalización y eficiencia. Desde la perspectiva de la gestión coordinada de fronteras, el control basado en documentos en papel impide la integración con los demás organismos, impidiendo un intercambio de información con el consecuente impacto en una gestión de riesgo sectorizada y no integrada.

Propuesta de acción: Modernización del procedimiento de control de Gendarmería

Dada la importancia de los controles de los medios de transporte para la seguridad del comercio y el avance de las tecnologías que permiten trabajar con datos históricos e informaciones en línea, se propuso en la reunión revisar integralmente el procedimiento de control documental realizado por Gendarmería Nacional, avanzando hacia un modelo digital de verificación sistematizada basado en gestión de riesgo y selectividad operativa, Esta transformación encuentra sustento en iniciativas ya implementadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), como la entrega de 123 dispositivos Personal Digital Assistant (PDA) a Gendarmería Nacional en abril de 2025, los cuales permiten realizar inspecciones digitales en ruta y en frontera, conectados a bases de datos oficiales.

La incorporación de esta tecnología permite que se integren las informaciones obtenidas a partir de los dispositivos PDA con bases de datos nacionales para validar en línea la vigencia y legalidad de: Permiso Internacional de Carga (PIC), seguros, Revisión Técnica Obligatoria (RTO), licencias habilitantes, documentación del vehículo y requisitos específicos para mercancías peligrosas (tacógrafo, cartilla, kit de seguridad). Esto permite realizar un control más profundo, eficiente y automático a partir de validaciones sistémicas.

Por otro lado, la implementación de algoritmos de selectividad y trazabilidad, permitirán priorizar controles físicos solo ante alertas, inconsistencias o antecedentes críticos de la empresa, el conductor o el vehículo. Esto permite un uso más eficiente de recursos humanos y contribuye a eliminar paradas o congestión en las fronteras, con controles más rápidos.

Dada la realidad de las fronteras, es importante que sean incorporadas soluciones offline

con sincronización diferida, que permitan mantener la operatividad incluso en contextos de baja conectividad (como en Jama y Sico). Esto permite mantener el control, registros y trazabilidad, sin interrumpir el flujo de tránsito.

La implementación progresiva de este modelo permitirá reducir significativamente los tiempos de control en frontera, eliminando prácticas ineficientes como la reimpresión de documentos o el traslado innecesario de agentes y transportistas. Al mismo tiempo, contribuirá a descongestionar los puntos de control al racionalizar los recursos humanos disponibles, concentrándolos en operaciones de mayor riesgo. En su conjunto, esta solución contribuirá a una fiscalización más ágil, orientada por criterios objetivos y con base en evidencia, lo que impactará positivamente en la continuidad operativa del transporte internacional de carga, especialmente en las fronteras del Corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

24. Irregularidades en la atención al transportista por parte de Gendarmería

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el Paso de Jama, el procedimiento de control del transporte es realizado por la Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y contempla la verificación de la documentación del medio de transporte y del conductor, como parte del circuito obligatorio previo a la presentación ante la Aduana. Si bien el Área de Control Integrado (ACI) está diseñado con todos los pasos del proceso de control establecidos en una línea continua con numeración secuencial, GNA tiene una sala separada, cerrada y sin visibilidad por otros organismos. Esta situación ha sido identificada por parte del sector privado como como un factor que favorece prácticas irregulares de agilización procesal no contempladas ley u omisión del control.

De forma reiterada, transportistas y representantes del sector privado han expuesto que se han solicitado pagos informales a conductores, especialmente de matrícula extranjera, como condición para permitir el avance del vehículo. También se han reportado casos de retención de carpetas documentales cuando el conductor se niega a realizar el pago, paralizando la operación.

La nueva autoridad de GNA designada para el Paso de Jama, a partir de estos reclamos, ha colocado recientemente cámaras de seguridad en la oficina donde atienden los Gendarmes. Si bien esta medida ha sido percibida como una señal de que las autoridades quieren eliminar estas prácticas, las mismas aún persisten ya que los cobros se han trasladado a puntos del complejo fuera del alcance de supervisión directa.

La desviación de conducta relatada no solo representa una violación directa al principio de legalidad y transparencia en el accionar público, sino que afecta la seguridad sistémica del control fronterizo, ya que el pago informal suele estar vinculado a la omisión de una verificación, evitando controles documentales o físicos que son obligatorios. Esta omisión pone en riesgo el control del tránsito, la carga y la seguridad nacional, abriendo espacios para el ingreso o egreso de vehículos sin revisión efectiva.

El fenómeno también tiene impacto directo en la percepción de la autoridad y debilita la debilita la confianza en la institucionalidad del Paso. Si bien existen canales públicos de denuncias, el sector privado que opera en la región, por miedo de represalias evita usarlo ya que teme que pueda perjudicar o hasta impedir futuros tránsitos por este local.

Propuesta de acción: Fortalecer el proceso de denuncias con la seguridad necesaria para que este tipo de prácticas no genere represalias a los denunciantes

Para enfrentar de manera efectiva las prácticas irregulares detectadas en el control de transporte en el Paso de Jama, fue acordado en las reuniones de mapeo entre el sector público y privado que se debe fortalecer y reformular los mecanismos de denuncia, asegurando condiciones de absoluta confidencialidad y protección para los denunciantes.

En primer lugar, es necesario implementar canales de denuncia específicos para operadores de transporte internacional y agentes logísticos que utilicen el Paso, distintos de los canales generales actuales. Estos nuevos canales deben garantizar:

- Anonimato efectivo: mediante plataformas digitales seguras, líneas telefónicas protegidas o buzones físicos en lugares estratégicos del Área de Control Integrado

(ACI), gestionados directamente por un organismo de control superior (como Comisión Nacional de Fronteras o Auditoría General de la Nación).

- Protección institucional del denunciante: estableciendo procedimientos claros que impidan cualquier tipo de represalia administrativa u operativa contra quienes realicen denuncias de buena fe. Esto podría incluir la prohibición de discriminar u obstaculizar futuras operaciones del denunciante mientras se investiga el caso.
- Seguimiento independiente de las denuncias: a través de equipos designados que no dependan jerárquicamente de la autoridad local del paso fronterizo. Las investigaciones deben ser conducidas por unidades de Asuntos Internos o Fiscalización Especializadas, asegurando imparcialidad y transparencia.

Para que estos mecanismos sean utilizados, es importante realizar campañas de sensibilización dirigidas al sector privado: informando sobre la existencia y garantías de los nuevos canales, para fomentar la confianza y estimular la denuncia de irregularidades sin temor. Esta acción podría iniciar en Jama, pero ser replicada para todas las fronteras como una buena práctica.

Es importante destacar que las medidas ya tomadas por la autoridad de Gendarmería para Jama son extremadamente positivas desde la visión del sector privado y que se sugiere continuar con el monitoreo permanente mediante cámaras en todas las áreas de atención al transportista. El establecimiento de protocolos obligatorios de atención al transportista, con determinación de tiempos máximos de espera, requisitos documentales estandarizados y prohibición expresa de solicitar pagos, se sugiere como medida adicional, que puede estar visible públicamente para todos los usuarios.

Con estas medidas, no solo se avanzaría en erradicar las prácticas irregulares que afectan al Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), sino que también se fortalecería la confianza en las instituciones de control fronterizo, se garantiza mayor seguridad jurídica a los operadores y se promovería una cultura de integridad y transparencia en el funcionamiento del Paso.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)

- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- **Organismo de Coordinación Interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras y Auditoría General de la Nación

Propuesta de acción: Integración de las oficinas de Gendarmería en espacios abiertos comunes en el nuevo proyecto de ampliación del ACI de Jama

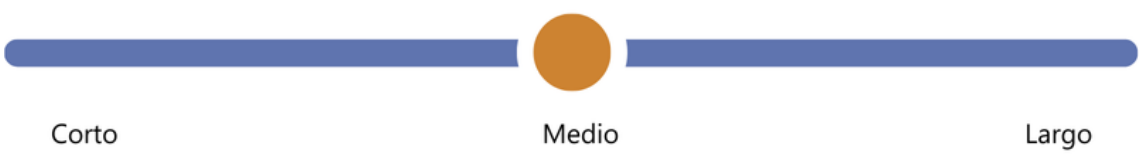
En el marco del proyecto de ampliación del Área de Control Integrado (ACI) de Jama, se propone que las nuevas instalaciones contemplen expresamente la ubicación de los puestos de Gendarmería Nacional Argentina (GNA) en espacios abiertos y visibles, plenamente integrados a la circulación general del complejo, junto a los demás organismos de control.

Actualmente, la ubicación aislada y cerrada de las oficinas de Gendarmería favorece condiciones de baja supervisión, dificultando la trazabilidad de los procedimientos y generando espacios propensos a prácticas irregulares. La ubicación de los puestos de control de Gendarmería en áreas comunes de control, junto con Migraciones, Aduana, y demás organismos, posibilita que toda la interacción con transportistas, pasajeros y operadores quede visible al resto del personal y bajo el circuito general de vigilancia del ACI.

Es importante que, siendo que el control de Gendarmería en fronteras es parte obligatoria e inicial del circuito de control, el diseño del ACI contemple la infraestructura necesaria con una integración funcional de atención. Los puestos de Gendarmería deben formar parte de una misma línea operativa de control, con ventanillas abiertas o módulos compartidos, eliminando la fragmentación física que actualmente permite actuaciones aisladas. Esta integración favorece la supervisión de manera natural por la coexistencia de múltiples organismos en un mismo espacio operativo, aumentando el control social interno y disuadiendo posibles irregularidades.

Esta integración física de Gendarmería en espacios abiertos y compartidos fortalecerá la transparencia, permitirá un mejor flujo de la atención al transportista y contribuirá a recuperar la confianza del sector privado en los controles fronterizos.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Jujuy
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

25. Demoras en el proceso de liberación de camiones en las fronteras argentinas por Gendarmería

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: Durante el proceso de fiscalización en frontera, cuando una unidad de transporte presenta irregularidades documentales, técnicas o vinculadas a la normativa de circulación, Gendarmería Nacional tiene competencia para proceder a su retención a partir de las funciones delegadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). En ese contexto, se inicia un circuito administrativo que involucra a la CNRT como autoridad responsable de evaluar la infracción, emitir la multa correspondiente y, una vez cumplidos los requisitos, autorizar la liberación del vehículo. Este procedimiento se da en operaciones tanto de importación como de exportación, y su ejecución se encuentra atravesada por instancias de validación técnica, administrativa y de control físico que requieren coordinación entre ambas instituciones.

En la práctica, este proceso presenta múltiples deficiencias que afectan su eficiente ejecución. Cuando el camión es retenido, se exige el pago de un servicio de guarda y custodia a través de la plataforma Trámites a Distancia (TAD), con un costo aproximado de USD 400, independientemente de que el servicio se preste o no. En la mayoría de los casos, el vehículo permanece inmovilizado, sin infraestructura ni personal específico asignado a la custodia. El pago es condición necesaria para avanzar en el trámite de liberación, aun cuando la normativa permite que el infractor acredite, dentro de las dos primeras horas, que la supuesta infracción no corresponde. Sin embargo, esta posibilidad de subsanación no se ve respaldada por procedimientos estandarizados ni mecanismos electrónicos de validación ágil.

La infracción deberá ser contestada o resuelta junto a la CNRT por parte del Agente de Transporte. Una vez superado el proceso administrativo ante CNRT, la notificación de liberación del vehículo tampoco se transmite automáticamente a la unidad de Gendarmería que efectuó la retención, sino a Gendarmería Central (Edificio Centinela). Este es el responsable por identificar la jurisdicción donde se generó la infracción y

posteriormente esta última informará por radio al gendarme que realizó la retención. Este procedimiento manual, no trazable digitalmente y altamente dependiente de la disponibilidad operativa en cada puesto, genera incertidumbre para los operadores, incluso cuando el acta de liberación ya ha sido emitida. Además, las unidades locales no aceptan otros documentos válidos emitidos por CNRT (como el comprobante de pago, la orden de liberación o la vista de cargos) si no han sido previamente confirmados a través del canal institucional correspondiente.

En puntos críticos como Jama y Sico, las dificultades se ven agravadas por la limitada conectividad, que impide recibir o imprimir documentos en tiempo real. En estos casos, los agentes de transporte deben entregar copias impresas directamente a Gendarmería, que puede aceptarlas de forma provisoria basándose en la confianza, hasta que se verifique su autenticidad en el sistema. Esta informalidad refuerza la dependencia de medios físicos y soluciones excepcionales que no garantizan un marco de seguridad jurídica ni de eficiencia operacional. En el caso de la frontera de Misión la Paz, se desconoce cuál será la infraestructura y conectividad que estará disponible, pero podría repetirse esta situación

La falta de integración efectiva entre CNRT y Gendarmería, el uso de canales analógicos en instancias críticas del procedimiento, la imposición de pagos por servicios que no se prestan, y la inexistencia de mecanismos de subsanación electrónica inmediata constituyen obstáculos estructurales que deterioran la competitividad del transporte terrestre internacional. Este escenario genera costos logísticos adicionales, inmovilización innecesaria de unidades y pérdida de previsibilidad para el sector privado, particularmente para operadores de menor escala. A su vez, impide avanzar hacia un modelo de gestión fronteriza moderna, integrada y centrada en el aprovechamiento de herramientas digitales para el control y la facilitación del comercio.

Propuesta de acción: Optimización de Procedimientos e implementación de tecnologías que faciliten la gestión de la información entre Gendarmería y CNRT

La intervención de Gendarmería Nacional en el control del transporte automotor se encuentra respaldada en funciones delegadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), conforme a lo establecido en el marco regulatorio nacional (Ley N.º 24.449/1994, Decreto N.º 1035/2002 y normativa complementaria). Dicha intervención le otorga facultades para retener unidades de transporte en casos de presuntas infracciones vinculadas a la normativa de circulación, debiendo posteriormente remitir las actuaciones a la CNRT, autoridad competente para su evaluación y resolución

administrativa. No obstante, la ejecución de este procedimiento debe responder a principios de eficiencia, coordinación institucional y trazabilidad documental.

En este sentido, se propuso avanzar en una solución estructural basada en la estandarización de procedimientos y la integración digital entre Gendarmería Nacional y CNRT, con el fin de agilizar la resolución de infracciones, asegurar la trazabilidad de las órdenes de liberación y eliminar prácticas operativas que generan costos logísticos innecesarios y pérdida de previsibilidad para el sector privado. La propuesta contempla cinco ejes de acción.

En primer lugar, se sugiere mapear el proceso de retención y liberación de camiones, para posteriormente elaborar un protocolo operativo conjunto que estandarice el procedimiento incluyendo un flujograma con etapas claramente definidas y tiempos máximos por fase: retención, remisión de antecedentes, evaluación técnica, subsanación de la infracción y liberación efectiva del vehículo. Este protocolo debe prever la posibilidad de acreditación inmediata de subsanación por parte del infractor dentro de las dos primeras horas desde la retención, habilitando su validación digital sin necesidad de iniciar el trámite completo ante CNRT.

En segundo lugar, se propone desarrollar un módulo digital interoperable, que podría ser en la plataforma Trámites a Distancia (TAD) y los sistemas utilizados por CNRT y Gendarmería, que permita transmitir automáticamente, en tiempo real, las órdenes de liberación, constancias de pago y vistas de cargos directamente desde CNRT a Gendarmería Central (Edificio Centinela) y al destacamento local que efectuó la retención. Este canal deberá contar con mecanismos de alerta automática, confirmación de recepción y registro auditable de todas las comunicaciones.

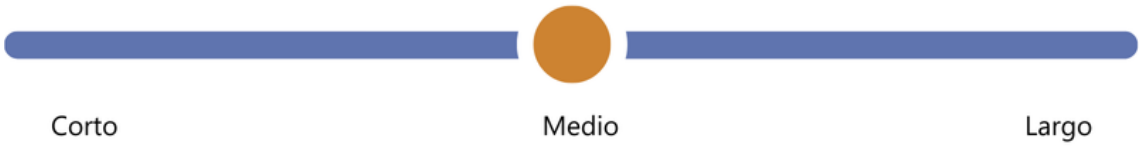
Para mejorar el proceso, se propuso reemplazar los mecanismos actuales de comunicación por radio o teléfono entre Gendarmería Central y los puestos fronterizos por un sistema digital automatizado, que garantice la notificación oportuna de la liberación de los vehículos. Este sistema debe permitir la consulta directa del estado del procedimiento por parte de los agentes de control y dejar constancia verificable de todas las acciones realizadas.

Es importante destacar que contar con conectividad apropiada para el envío y recepción de informaciones debe ser un pilar de todas las fronteras para permitir controles coordinados.

La implementación de esta propuesta permitirá reducir significativamente los tiempos de inmovilización de las unidades de transporte, disminuir los costos asociados a servicios

que no se prestan efectivamente, y dotar de seguridad jurídica al procedimiento, eliminando la dependencia de prácticas informales o discrecionales. Además, refuerza la trazabilidad y la previsibilidad para los operadores del comercio exterior, contribuyendo a la modernización de los controles fronterizos y a la consolidación de un modelo de fiscalización coordinado y digitalmente integrado.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

Propuesta de acción: Monitoreo y evaluación continua para medir el desempeño de los procesos de retención y liberación de camiones

Dada la alta criticidad del proceso de retención y liberación de camiones para la fluidez de la logística internacional, se propone implementar un sistema estructurado de monitoreo de desempeño interinstitucional, centrado en los puntos de control gestionados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Gendarmería Nacional en pasos fronterizos estratégicos. Para ello, será necesario que sean definidos los indicadores claves de desempeño (KPIs), dentro de los cuales se podrían considerar:

- Tiempo promedio de liberación por tipo de infracción (leve, grave, formal),
- Porcentaje de casos resueltos en menos de 2 horas,
- Número de casos con documentación electrónica válida rechazada por falta de confirmación,
- Cantidad de camiones retenidos sin notificación escrita dentro de la primera hora.

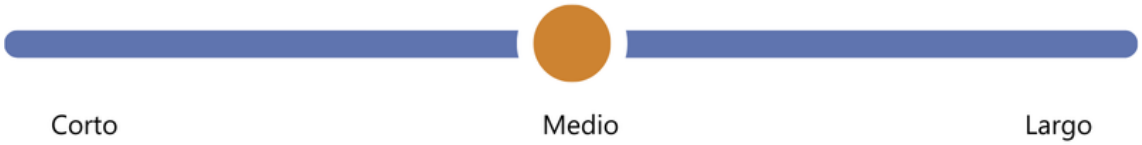
Para que el monitoreo sea transparente, podría realizarse un dashboard compartido entre CNRT, Gendarmería y el área de frontera del Ministerio de Transporte.

Se propone la formalización de un comité técnico interinstitucional, integrado por referentes designados por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Gendarmería Nacional. Este comité tendrá como función principal la revisión periódica

de los datos generados por el sistema de monitoreo, con el objetivo de analizar desvíos, identificar cuellos de botella y proponer medidas correctivas. Las reuniones deben ser programadas de forma periódica (mensual, quincenal) e idealmente bajo la modalidad virtual para favorecer la participación de los miembros. Para ello, se deberá formalizar este comité técnico interinstitucional, designando sus participantes.

Con esta propuesta se busca aumentar la transparencia operativa, reducir los tiempos de detención injustificada, promover la coordinación táctica en frontera y profesionalizar los criterios de decisión, todo enmarcado en una lógica de mejora continua con enfoque en resultados. El monitoreo sistemático permite identificar fallas estructurales o recurrentes, establecer metas de mejora continua y promover la rendición de cuentas institucional. También incentiva el uso de buenas prácticas y el aprendizaje organizacional, fomentando una gestión fronteriza más moderna y basada en evidencia.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

26. Imposibilidad de anular o editar actas de Gendarmería ante errores

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En los controles fronterizos realizados por Gendarmería Nacional Argentina (GNA), cuando se detecta una irregularidad en la documentación o condiciones del transporte, el agente interviniente procede a registrar esta situación a través de un acta de infracción, que puede derivar en una sanción con o sin retención del vehículo. La constatación de estas irregularidades se realiza actualmente con el uso de dispositivos digitales de fiscalización Personal Digital Assistant (PDA) provistos por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) Estos dispositivos permiten registrar la información en tiempo real, mejorar la trazabilidad y transparencia del proceso, y reducir los tiempos de control en frontera.

Sin embargo, una vez emitida y cargada en el sistema, el acta no puede ser anulada ni editada, incluso cuando se detectan errores materiales o de hecho en su confección. El sistema no contempla un procedimiento interno para registrar correcciones por parte del propio agente que cometió el error durante el control, lo que limita su capacidad de respuesta ante situaciones operativas complejas o fallas derivadas del uso manual de documentos. La empresa afectada no cuenta con un canal ágil ni con garantías claras para regularizar la situación de forma directa, lo que genera situaciones de inseguridad jurídica y afecta la previsibilidad operativa.

Aunque esta rigidez normativa busca preservar la integridad del procedimiento y prevenir posibles desvíos de conducta, deja a Gendarmería sin herramientas formales para corregir actos administrativos involuntarios, lo cual, en la práctica, obliga al sector privado a enfrentar consecuencias operativas por errores evidentes, como la permanencia de una infracción errónea en los registros de control. En casos en que el acta errónea incluya una sanción económica, esto puede derivar incluso en bloqueos preventivos del transportista dentro de los sistemas de control del transporte, generando demoras en otras operaciones o restricciones contractuales con sus clientes.

La ausencia de un mecanismo de subsanación posterior al registro digital del acta representa una debilidad estructural del sistema de fiscalización fronteriza. La incapacidad de revertir o rectificar errores documentales incrementa la carga administrativa para las empresas.

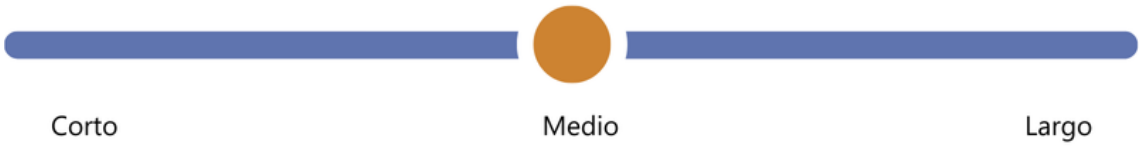
Propuesta de acción: Analizar la posibilidad de solicitar rectificación de las actas cargadas por Gendarmería

La imposibilidad de anular o corregir actas de infracción emitidas por Gendarmería Nacional Argentina (GNA) ante errores materiales genera consecuencias operativas desproporcionadas para los transportistas.

Frente a esta situación, fue propuesto en conjunto por representantes del sector público y privado revisar la posibilidad de modificar las actas cargadas por Gendarmería en casos donde se comprueben errores materiales o, de hecho. Para ello, se sugiere incorporar al sistema digital provisto por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) una funcionalidad que permita a los agentes intervinientes iniciar una solicitud de rectificación, bajo parámetros técnicos claros, trazabilidad completa y controles internos que eviten el uso indebido. Además, se acordó establecer un canal formal para que los operadores afectados puedan presentar solicitudes de revisión con respaldo documental, plazos definidos y resolución ágil por parte de la autoridad competente.

Con esta medida, se busca reducir los perjuicios derivados de errores involuntarios, promover mayor seguridad jurídica y fortalecer la confianza en el sistema de fiscalización. También se contribuye a mejorar la eficiencia operativa y avanzar hacia un modelo de control fronterizo más justo, transparente y colaborativo dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

27. Plazos de atención de descargos de Gendarmería no atiende la realidad operacional

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En los controles fronterizos realizados por Gendarmería Nacional Argentina, cuando se detectan presuntas infracciones al régimen del transporte, se labran actas de infracción que constan en el sistema de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Una vez registrada el acta, si la empresa afectada desea impugnar, debe iniciar un procedimiento formal de descargo, regulado por la Ley de Procedimientos Administrativos N.º 19.549/1972, el Decreto N.º 253/1995 y su modificatorio Decreto N.º 1395/1998, a través de la plataforma Trámites a Distancia (TAD) o de manera presencial en las sedes de la CNRT.

Sin embargo, la experiencia operativa demuestra que los plazos de tramitación y resolución de los descargos no se ajustan a la urgencia de las operaciones logísticas del transporte internacional. Aunque el reglamento prevé cinco (5) días hábiles para presentar el descargo tras la notificación, y la posibilidad de pago voluntario o suscripción de convenios administrativos, en la práctica la resolución efectiva del descargo puede demorar semanas o incluso más, lo que resulta incompatible con el dinamismo de las operaciones fronterizas y la necesidad de garantizar continuidad logística.

Cabe destacar que la propia normativa reconoce una figura ágil de "subsanación en dos horas", que permite al operador corregir una inconsistencia documental menor. No obstante, una vez emitida el acta, como se mencionó anteriormente, no existe ningún procedimiento equivalente que permita revertir, corregir o aclarar rápidamente la infracción en caso de que se trate de un error material evidente, dejando a las empresas en una posición de vulnerabilidad ante posibles bloqueos, multas injustificadas y pérdida de confiabilidad operativa.

La falta de simetría entre la velocidad de los procesos de comercio exterior y la lentitud de los procedimientos correctivos representa un obstáculo estructural para la fluidez del comercio transfronterizo. La ausencia de un mecanismo expeditivo posterior al acta impacta a las empresas de transporte tanto en su reputación como en términos económicos y administrativos.

Propuesta de acción: Creación de mecanismo complementario de revisión inmediata de Actas

El procedimiento administrativo aplicable a las actas de infracción en materia de transporte terrestre se encuentra regulado por la Ley N.º 19.549/1972, el Decreto N.º 253/1995 y su modificatorio Decreto N.º 1395/1998, bajo jurisdicción de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), incluyendo plazos para descargos (cinco días hábiles) y figuras de subsanación inmediata (como la "subsanación en dos horas"). Sin embargo, una vez emitida el acta, no existe un mecanismo administrativo específico que permita su rectificación rápida en caso de error evidente, quedando solo el procedimiento formal de impugnación, que puede demorar semanas.

La discusión conjunta de este desafío entre los sector públicos y privados llevó a elaborar una propuesta de un mecanismo complementario de revisión inmediata para actas de infracción labradas por Gendarmería, en el marco de operativos de control en frontera. Este mecanismo debe permitir la rectificación ágil de errores materiales evidentes (datos incorrectos, inconsistencia con documentación adjunta, etc.) dentro de un plazo máximo de 24 horas desde la notificación y contar con una instancia de revisión técnica interna dentro de CNRT, integrada por un equipo especializado que evalúe la procedencia del reclamo sin necesidad de iniciar un sumario completo. Para ello, debería habilitarse la posibilidad de realizar una solicitud mediante la plataforma Trámites a Distancia (TAD), adjuntando documentación complementaria que respalde la revisión, por ejemplo: copia de carta de porte, Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y habilitaciones vigentes. La plataforma TAD serviría de canal de comunicación directa entre CNRT y la empresa transportista para notificaciones automatizadas del resultado de la revisión, con efecto suspensivo sobre medidas restrictivas mientras se

resuelve. Con el objetivo de garantizar la trazabilidad del procedimiento, es importante contar con un número de gestión asociado al acta original, y dejar registro digital disponible para futuras fiscalizaciones.

Este mecanismo complementario no sustituye el procedimiento formal de descargo regulado por ley, pero actúa como una instancia operativa preventiva, reduciendo el número de impugnaciones innecesarias y evitando perjuicios derivados de errores simples. Su implementación permitirá descomprimir la carga de sumarios administrativos, al filtrar casos sin mérito sancionatorio, a la vez que fortalecer la fluidez del transporte internacional, evitando bloqueos o demoras por infracciones que podrían ser corregidas sin penalización.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

28. Control burocrático de Gendarmería de funciones delegadas por ANMAC

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC) es el organismo responsable de la aplicación, control y fiscalización de la Ley Nacional de Armas y Explosivos N.º 20.429/1973 en Argentina. Esta ley establece el marco normativo para la registración, autorización y fiscalización de actividades vinculadas a armas de fuego, municiones, explosivos y otros materiales controlados, tanto para uso civil como con fines industriales o comerciales. En el marco de sus competencias, y con el objetivo de optimizar los procesos de inspección y control en todo el territorio nacional, ANMAC firmó un convenio de colaboración institucional con Gendarmería Nacional, mediante el cual le delega la ejecución de los controles fronterizos sobre este tipo de materiales.

El procedimiento de control de estas mercaderías (por ejemplo, el nitrato de amonio, exportado con frecuencia a través del Paso Fronterizo Jama) contempla una inspección técnica realizada por ANMAC en la planta de origen, con la elaboración de un acta oficial

que contiene datos clave como el tipo de material, volumen, dominio del transporte y condiciones de embarque. Esta información es remitida desde la planta a la sede central de ANMAC, que luego da aviso al Edificio Centinela de Gendarmería Nacional. Desde allí, la notificación se transmite al Escuadrón 53, competente para la zona, y finalmente al personal destacado en el Paso de Jama, quien debe estar informado sobre la carga próxima a ser exportada.

Una vez que el transporte llega a frontera, el gendarme responsable solicita toda la documentación en papel vinculada al control de ANMAC, incluyendo el acta elaborada en planta. A pesar de que Gendarmería no cuenta con personal capacitado para evaluar técnicamente dichos documentos, el procedimiento exige que los documentos sean escaneados y cargados en el Sistema de Gestión Documental Electrónica (SGDE), plataforma integral del Estado argentino para el registro y tramitación de documentos oficiales en formato digital. Solo una vez completada esta carga digital se considera finalizado el control en frontera. Es decir que los documentos son solicitados solo a los fines de cargarlos nuevamente en el sistema.

Este modelo implica que, si bien la función fue delegada formalmente a Gendarmería, no se revisó ni modernizó el procedimiento operativo, lo que resulta en una digitalización de la burocracia, en lugar de una simplificación del proceso. El traslado de documentación en papel, su escaneo manual y el uso de sistemas digitales sin integración directa generan riesgos de demora, duplicación de tareas y exposición a contingencias operativas, especialmente en pasos de alta exigencia como Jama, donde los recursos son limitados y las condiciones geográficas extremas.

Propuesta de acción: Optimización del proceso de control en frontera mediante presentación de documentación simplificada

Esta solución fue alcanzada mediante el consenso de los actores relevantes del sector público y privado, buscando simplificar el proceso de control en frontera, sin comprometer la seguridad ni la eficiencia operativa. En el contexto de la delegación de funciones de la Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC) a Gendarmería Nacional de Argentina (GNA), se acordó que el control de las mercaderías exportadas debe realizarse utilizando el acta de ANMAC sin la necesidad de solicitar toda la documentación en papel. Esta simplificación tiene como objetivo reducir la burocracia y agilizar el proceso de exportación en pasos fronterizos como el de Jama.

El control de Gendarmería Nacional debe basarse exclusivamente en el acta elaborada por ANMAC, el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). De esta manera, se elimina la necesidad de que los gendarmes soliciten y

digitalicen la carpeta documental completa, lo que reduce significativamente el tiempo de inspección y minimiza los riesgos de demoras y errores operativos. Esta solución proporciona una vía rápida y directa para la validación de la carga, mejorando la eficiencia del proceso y garantizando el cumplimiento normativo sin la sobrecarga de trámites innecesarios.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC) y Gendarmería Nacional de Argentina (GNA)

Propuesta de acción: Vinculación sistémica de la información para facilitar el control en frontera

Durante la reunión público-privada, se consensuó que una de las soluciones a medio plazo sería avanzar hacia la integración sistémica de los expedientes de la Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC) en el Sistema de Gestión Documental Electrónica (SGDE) con una interfaz de consulta habilitada para Gendarmería Nacional, permitiendo que el personal destacado en frontera pueda acceder directamente, en tiempo real y con validez legal, a los documentos cargados por ANMAC en la planta de origen. Esto implica que el control no requerirá ya la presentación ni el reingreso físico de la documentación, sino que será posible mediante una verificación electrónica de los datos clave del expediente: tipo de material, volumen, transportista, dominio del vehículo, fecha de inspección, etc.

Esta consulta en línea deberá desarrollarse con trazabilidad operativa, permitiendo registrar el acceso del funcionario, vincular la operación a un número de control, y generar automáticamente la constancia digital para ANMAC de que el control en frontera ha sido realizado. Para garantizar la seguridad jurídica del proceso frente a terceros (como agentes de transporte aduanero), el sistema debe incluir un mecanismo de validación electrónica verificable en caso de auditoría o revisión posterior.

La solución respeta plenamente las competencias técnicas exclusivas de ANMAC y fortalece el rol operativo de Gendarmería Nacional como auxiliar en frontera, sin delegar

responsabilidad técnica pero sí facilitando la ejecución de la tarea con herramientas adecuadas. Su implementación requiere un desarrollo conjunto entre ANMAC, Gendarmería y los administradores del SGDE, asegurando compatibilidad de plataformas, validación de acceso y reglas de interoperabilidad.

La implementación de este esquema digital interoperable permitirá eliminar la necesidad de trasladar físicamente documentación impresa, evitará la duplicación de tareas administrativas, reducirá las demoras en frontera y mejorará la seguridad del control al reducir errores humanos o inconsistencias en la documentación. Además, reforzará la coherencia del modelo de control con los principios de facilitación del comercio y de gestión coordinada de fronteras, contribuyendo a un sistema más integrado, eficiente y trazable, especialmente relevante en pasos complejos como el de Jama.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC)

Propuesta de acción: Capacitación y canal de información para Gendarmería Nacional

Como complemento al proceso de digitalización e interoperabilidad propuesto entre la Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC) y Gendarmería Nacional de Argentina (GNA), se identificó durante las reuniones público-privadas la necesidad de mejorar la formación técnica del personal destacado en frontera, particularmente en lo referente a la verificación de documentación vinculada a materiales controlados, como sustancias explosivas o precursores químicos.

Dado que el personal de Gendarmería no cuenta con competencias técnicas especializadas en esta materia, y considerando que su rol operativo en frontera se enmarca en una delegación de funciones bajo convenios interinstitucionales, se propone el diseño de un programa de capacitación continua y especializada, a cargo de ANMAC. Este programa debe incluir contenidos sobre el marco normativo vigente, la estructura

documental de los expedientes, los criterios técnicos básicos para validar condiciones de transporte, y el uso de herramientas digitales previstas para la verificación.

Junto a la capacitación, se plantea la creación de un canal de consulta técnico-operativo directo entre ANMAC y GNA, que funcione como punto de apoyo en tiempo real para resolver dudas durante el proceso de control en frontera. Este canal puede adoptar la forma de una línea de contacto institucional (vía teléfono seguro o plataforma de mensajería oficial), y deberá ser administrado por personal técnico de ANMAC con experiencia en el seguimiento de exportaciones. Esta medida no solo mejora la calidad del control en frontera, sino que también evita la interrupción de operaciones por errores evitables o interpretaciones inadecuadas.

Esta propuesta permitirá que los controles se realicen de forma más informada, segura y fluida, aumentando la autonomía operativa del personal de Gendarmería sin comprometer la calidad técnica del procedimiento. Asimismo, reducirá la necesidad de retrocesos o intervenciones correctivas posteriores por parte de ANMAC, contribuyendo a la continuidad de las operaciones logísticas en zonas de frontera con alta sensibilidad, como el Paso de Jama.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y Agencia Nacional de Materiales Controlados (ANMAC)

29. Falta de servidores públicos especializados por tipo de actividad del SENASA genera demoras y costos en fronteras

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: La actuación de los servidores públicos del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) en Jama está dividida en tres bloques de horarios y sectorizada por tipo de productos. Actualmente, existe una dotación fija de personal administrativo y un ingeniero agrónomo del área vegetal que

trabaja en días específicos a partir de un aviso previo. El personal técnico atiende apenas el control documental vinculado a tránsitos y embalaje para dos de estos tres bloques de horarios.

Esta realidad representa dos desafíos para quienes trabajan con cargas controladas por SENASA, siendo uno de ellos la falta de cumplimiento del horario del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), de 7 a 19 horas y por otro lado la inexistencia de personal fijo con actuación para el control de cargas de origen vegetal (alimentos y semillas) y animal. En la práctica, esto implica que los controles son realizados desde San Salvador de Jujuy para la exportación, y en el caso de las importaciones, debe realizarse un aviso por e-mail con anterioridad (generalmente de 48 horas) para solicitar que el ingeniero se encuentre en el paso y autorice el ingreso de la carga.

Cuando es necesario trasladar al ingeniero, esta responsabilidad queda en manos del sector privado, asumiendo los costos vinculados al transporte, así como los riesgos de este en un camino de montaña de más 340 km en una actividad no prevista en normativa y con un tiempo de desplazamiento aproximado de 5 a 6 horas.

Existen casos, en los que por más que se avise con anterioridad y se dispongan los recursos físicos y económicos para el traslado por parte del sector privado, no existe disponibilidad de los ingenieros para subir al Paso de Jama, llevando a que la carga perecible quede parada en frontera. Este fue uno de los ejemplos que se citó en la reunión, donde una carga con fecha prevista de llegada el 20 de diciembre de 2024 para la cual se realizó un preaviso de 48 horas para que se disponga de la presencia de un ingeniero, se obtuvo como respuesta que solo estaría disponible para subir al Paso de Jama el 8 de enero de 2025, solicitando que la carga postergase su arribo. Ante esta situación, se presentó un reclamo y se resolvió mediante la designación de otro ingeniero que debió ser trasladado por cuenta del sector privado.

La situación descrita representa en la actualidad una restricción de la competitividad de empresas que trabajan con cargas controladas por SENASA en la actualidad, pudiendo ser crítico ante un aumento de demanda generada por la operacionalización del Corredor.

Propuesta de acción: Incorporación de ingenieros en el bloque de inspección sin cobertura actual en SENASA

Esta propuesta fue consensuada entre actores públicos y privados durante la reunión técnica, donde se identificó que la falta de personal especializado es una de las principales causas de las demoras en los controles de cargas fiscalizadas por el Servicio Nacional de

Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) en el Paso de Jama. Actualmente, el organismo cuenta con personal técnico disponible únicamente para dos de los tres bloques horarios operativos, lo que deja sin cobertura uno de los tramos del día, en contradicción con el horario de atención fijado por el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), de 7 a 19 horas.

La solución consiste en incorporar un ingeniero especializado adicional para cubrir el bloque horario sin atención actual, con foco en productos de origen vegetal y animal. Esta medida permitiría asegurar la presencia técnica en el paso sin depender de traslados desde otras localidades, eliminando la necesidad de gestiones extraordinarias por parte del sector privado y reduciendo significativamente los tiempos de espera para operaciones de exportación e importación.

Durante la reunión, el representante de SENASA confirmó que esta medida ya estaba siendo solicitada formalmente dentro del organismo, lo que refuerza la viabilidad institucional de su implementación y su alineación con las demandas operativas del territorio.

La incorporación de este recurso humano adicional permitirá avanzar hacia un modelo de atención acorde con las exigencias del comercio transfronterizo, evitando situaciones de parálisis operativa ante la falta de disponibilidad técnica. Esta adecuación es clave para garantizar la continuidad logística, especialmente frente al incremento de la demanda que se prevé con la progresiva operacionalización del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

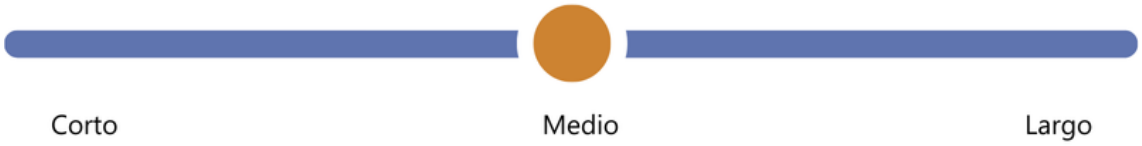
Propuesta de acción: Prever la dotación completa de servidores especializados de SENASA para atender todos los tipos de carga en el Paso de Jama

Durante la reunión de co-creación de propuestas de acción, los actores públicos y privados coincidieron en la necesidad de ampliar la dotación de personal técnico especializado del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA) en el Paso de Jama, a fin de garantizar la cobertura operativa para todos los tipos de carga sujetos a control. Actualmente, el organismo no cuenta con suficientes funcionarios con competencias específicas para atender la diversidad de productos que transitan por este paso fronterizo, como alimentos, semillas, productos vegetales y de origen animal.

La propuesta consiste en incorporar profesionales especializados en cada una de las áreas técnicas relevantes, de forma permanente, para asegurar que las inspecciones puedan realizarse sin demoras y dentro del horario operativo del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), de 7 a 19 horas. Esta medida permitirá fortalecer la capacidad institucional del SENASA en frontera, mejorar la previsibilidad del servicio de inspección y reducir significativamente los tiempos de autorización de carga.

La solución responde directamente al desafío estructural de falta de cobertura técnica adecuada en pasos alejados de los centros urbanos, y se vuelve especialmente relevante ante el crecimiento esperado del flujo de mercancías asociado a la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio y la matriz exportadora de los países involucrados.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)

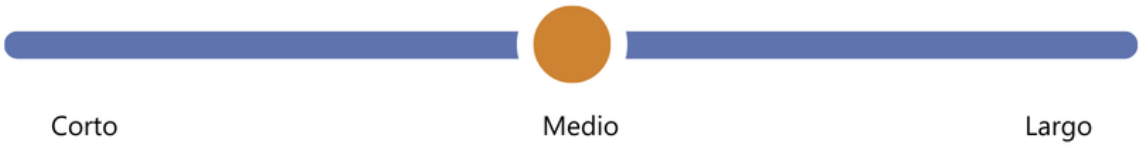
Propuesta de acción: Ampliación del perfil de los agentes de SENASA para convertirlos en inspectores integrales

La discusión de la demanda de personal especializado del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) en fronteras, sumada a la limitación de recursos humanos del organismo, llevó a los representantes del organismo a plantear que la alta especialización del personal del SENASA, centrada en funciones limitadas a un solo tipo de carga, restringe la capacidad operativa del organismo para atender adecuadamente la demanda en el Paso de Jama, así como otras fronteras. Esta limitación se vuelve más crítica ante picos de operación o cambios en el perfil de las cargas que requieren fiscalización.

En este sentido se propuso evaluar la posibilidad de ampliar el perfil funcional del personal técnico de SENASA, promoviendo la formación de inspectores integrales con competencias múltiples que les permitan intervenir en distintas áreas de control, incluyendo inocuidad, sanidad vegetal, sanidad animal y fiscalización de semillas. Para ello, se propone establecer un programa de capacitación continua y progresiva, diseñado en base a módulos técnicos interrelacionados, que permita a los funcionarios adaptarse a contextos cambiantes y asumir tareas de fiscalización multidisciplinaria según necesidad operativa.

Esta estrategia no solo responde al problema estructural de escasez de personal especializado, sino que además mejora la flexibilidad del sistema, reduce los tiempos de espera por falta de inspectores específicos, y fortalece la capacidad institucional para responder a escenarios de mayor exigencia logística.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

Propuesta de acción: Revisión de la normativa para que los traslados de los funcionarios sean realizados en vehículos públicos

Uno de los aspectos críticos discutidos durante la reunión fue la dependencia del sector privado para el traslado de funcionarios técnicos del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) hacia el Paso de Jama y otras zonas de inspección. Esta situación genera costos adicionales para los operadores, introduce riesgos logísticos no regulados y compromete la imparcialidad del control sanitario en frontera.

Como respuesta a este problema, los actores públicos y privados propusieron la revisión del marco normativo aplicable, con el objetivo de establecer que los traslados del personal técnico del SENASA se realicen exclusivamente en vehículos oficiales o bajo responsabilidad directa del Estado nacional. Esta modificación permitirá asegurar que los desplazamientos hacia zonas de fiscalización, especialmente aquellas alejadas y de difícil acceso, se desarrollen de forma planificada, segura y sin comprometer la neutralidad del servicio.

La implementación de esta medida no solo contribuiría a reducir la carga económica actualmente asumida por el sector privado, sino que además permitiría organizar con mayor previsibilidad la agenda de inspecciones, reforzando el carácter público e institucional del control sanitario. Asimismo, garantizaría que los traslados se realicen bajo condiciones adecuadas de seguridad, respetando la normativa laboral y las obligaciones del Estado como empleador.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

Propuesta de acción: Operacionalizar la gestión coordinada de autoridades de control argentinas en el Paso de Jama

Con el objetivo de optimizar el uso de recursos públicos y mejorar la coordinación interinstitucional entre los organismos de control que operan en frontera, se propone

avanzar en la operacionalización de un modelo de actuación coordinada y simultánea entre las autoridades argentinas en el Paso de Jama. Esta medida busca reducir los tiempos de espera, mejorar la previsibilidad operativa y elevar los estándares de eficiencia y transparencia en los procesos de fiscalización.

Durante la reunión público-privada, se propuso como primer paso la realización de un mapeo conjunto de las funciones y dinámicas operativas actuales del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) y de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA) en este paso fronterizo. Este relevamiento permitirá identificar con precisión los puntos de convergencia y complementariedad entre ambos organismos, y servirá de base para el diseño de esquemas integrados de inspección y control.

A partir de los resultados del mapeo, se sugiere implementar un plan piloto de integración funcional, orientado a desarrollar tareas conjuntas entre funcionarios de ARCA y SENASA. Este piloto deberá contemplar inspecciones coordinadas, colocación conjunta de precintos y controles físicos integrados sobre cargas seleccionadas, bajo protocolos previamente definidos. Para asegurar su eficacia, será necesario establecer un mecanismo técnico de seguimiento, documentar sistemáticamente los avances, identificar buenas prácticas y ajustar procedimientos en función de los resultados observados en terreno.

Además de la articulación operativa directa, la propuesta contempla avanzar en la interconexión de los sistemas informáticos utilizados por ARCA y SENASA, de modo que la información sanitaria, documental y fiscal esté disponible en tiempo real para ambos organismos. Este intercambio automatizado de datos contribuirá a fortalecer la trazabilidad de las operaciones y a reducir duplicidades de control.

Finalmente, la implementación de esta estrategia requiere considerar en el proyecto de ampliación del Paso de Jama la habilitación de espacios físicos comunes para la ejecución de inspecciones integradas, el acondicionamiento de áreas logísticas compartidas, y la incorporación de infraestructura básica que facilite la coordinación operativa entre organismos.

Esta propuesta, validada por representantes del sector público y privado, ha sido identificada como una estrategia clave para el fortalecimiento del Paso de Jama como punto de control moderno e integrado dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La actuación conjunta entre organismos permitirá reducir costos logísticos, mejorar los tiempos de respuesta y elevar el nivel de seguridad, eficacia y trazabilidad de los controles fronterizos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)

30. Vías de accesos a Sico en mal estado generando riesgos para carga y transportista

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Paso de Sico es un paso fronterizo de alta montaña ubicado a más de 4.100 metros sobre el nivel del mar, en la Cordillera de los Andes, y une la Provincia de Salta con la región de Antofagasta. Se trata de una ruta estratégica que forma parte del trazado proyectado del Corredor Bioceánico Capricornio (CBC). El entorno del Paso de Sico se caracteriza por un clima árido de altura, con amplias oscilaciones térmicas, temperaturas que pueden descender por debajo de los 10°C bajo cero durante la noche incluso en verano, y condiciones de viento intenso frecuentes. No obstante, enfrenta desafíos estructurales significativos, ya que su infraestructura actual no responde adecuadamente a las necesidades logísticas presentes de exportación, importación y tránsito, ni está preparada para absorber el aumento proyectado de flujos comerciales asociado a la futura consolidación del CBC.

El estado actual de los accesos al Paso de Sico en Argentina, particularmente la ruta nacional 51 y rutas provinciales 70, 70A, 70B y 27, presentan deficiencias significativas. Salvo algunos tramos puntuales que han sido pavimentados recientemente en la RN 51, el resto de los trayectos permanece en su mayoría conformado por ripio consolidado o directamente tramos en mal estado, lo que genera demoras significativas, desgaste vehicular acelerado y mayor probabilidad de siniestros viales. Esta situación impacta directamente sobre los transportistas, pero también sobre exportadores e importadores que comercializan sus cargas en esta región.

El uso de calzada de ripio, aunque técnicamente permite la circulación, no ofrece condiciones óptimas para el tránsito internacional de carga pesada, ya que requiere mantenimiento permanente para conservar su funcionalidad y estabilidad estructural. El peso de los camiones, sumado a las condiciones climáticas de la zona (heladas, lluvias de altura, vientos y escasa humedad), provoca deterioro acelerado, formación de huellones y pérdida de adherencia, afectando la seguridad del transporte. Además, el proceso de mantenimiento de rutas de ripio en zonas alejadas y de difícil acceso presenta limitaciones logísticas y de presupuesto, ya que involucra intervenciones frecuentes con maquinaria especializada, disponibilidad de material pétreo y despliegue operativo constante.

La falta de infraestructura vial adecuada en este eje logístico limita gravemente la funcionalidad del CBC como vía eficiente de conexión regional. La previsibilidad del tiempo de tránsito se ve afectada, las condiciones de seguridad vial se degradan, y los costos logísticos se incrementan por mantenimiento de flota, "tiempos muertos" y restricciones operativas. Esta situación no solo afecta el uso actual del Paso, sino que condiciona negativamente su potencial de crecimiento futuro, obstaculizando los objetivos de integración regional que promueve el Corredor.

Propuesta de acción: Pavimentación de los accesos a Sico

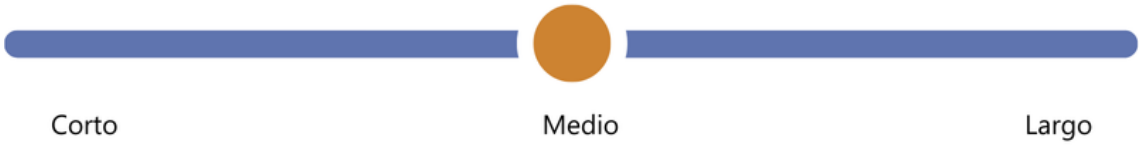
La mejora de los accesos viales al Paso de Sico es una condición esencial para consolidar este punto fronterizo como un nodo funcional dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Dado que el estado actual de las rutas nacionales y provinciales de Argentina que conducen a este paso, especialmente la RN 51 y las rutas provinciales 70, 70A, 70B y 27, presenta importantes deficiencias estructurales, se propone avanzar decididamente en un plan de pavimentación integral que permita transformar estos trayectos en corredores logísticos pavimentados, seguros y transitables durante todo el año.

El Gobierno de Jujuy informó en la reunión que ya se ha iniciado la tramitación de varios proyectos orientados a la pavimentación de la Ruta Nacional 51 y la Ruta Nacional 52, rutas consideradas estratégicas por su rol troncal en la conexión del noroeste argentino con los puertos del norte de Chile. Estos proyectos contemplan el financiamiento combinado por parte de organismos multilaterales, como el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), y la ejecución compartida entre la Nación y la provincia de Salta. Según lo previsto, distintos tramos serán abordados en etapas: algunos estarán bajo la responsabilidad del gobierno provincial, mientras que otros serán ejecutados por Vialidad Nacional, lo que permitirá una cobertura más amplia y ágil del proyecto.

Para garantizar la ejecución efectiva de estos proyectos, se recomienda priorizar los tramos con mayor circulación de carga pesada y aquellos que presentan mayor grado de deterioro o riesgos para la seguridad vial. Además, se sugiere establecer mecanismos de coordinación entre los niveles nacional y provincial, así como una instancia de monitoreo y seguimiento con participación del sector privado, de forma que las obras respondan directamente a las necesidades logísticas del transporte internacional.

La pavimentación de estos accesos no solo resolverá los actuales problemas operativos asociados al uso de calzada de ripio, sino que también reducirá significativamente los costos logísticos, mejorará la seguridad del transporte y aumentará la competitividad del paso como vía preferencial de exportación e importación. Además, esta infraestructura pavimentada permitirá operar con mayor previsibilidad y resiliencia frente a condiciones climáticas adversas, dotando al CBC de mayor robustez estructural en el largo plazo.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Salta
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte de Argentina (ST)
- **Infraestructura:** Secretaría de Obras Públicas de Argentina (SOP), Dirección Nacional de Vialidad

31. Inexistencia de plan de contingencia ante caídas del sistema o de la energía

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: A pesar de que existen previsiones normativas tanto a nivel del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) a través de la Resolución GMC N.º 17/2004, que en su artículo 31 establece expresamente la posibilidad de implementar procedimientos manuales ante fallas en los sistemas de tránsito, como en el ordenamiento jurídico argentino mediante su incorporación por la Resolución General AFIP N.º 1849/2005, estos lineamientos no han sido traducidos en protocolos o planes operativos aplicables de manera práctica en los pasos fronterizos. No se observa una estandarización real en la

aplicación de estos mecanismos, lo que afecta directamente la operación cotidiana en puntos críticos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), especialmente aquellos con menor infraestructura, como el paso con Chile en Jama o el futuro Paso Misión la Paz–Pozo Hondo, que aún carece de una planificación de contingencia publicada.

Representantes del sector privado relatan demoras de varias horas cuando se producen caídas de los sistemas informáticos, como el Sistema Integrado Malvina (SIM) o interrupciones en el suministro eléctrico, sin que se activen mecanismos alternativos manuales ni se comunique la implementación de soluciones de emergencia. Esta situación evidencia una falta de preparación operativa, protocolos formales y formación del personal para responder ante fallas previsibles, debilitando la resiliencia institucional frente a eventos frecuentes.

Si bien la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) ha informado que se encuentran desarrollando nuevos planes de contingencia en el marco de la implementación progresiva de las Áreas de Control Integrado (ACI), hasta la fecha no se ha observado una instrumentación concreta ni mecanismos mínimos de comunicación o validación sectorial que permitan al sector privado anticiparse o adaptarse frente a contingencias.

La falta de operatividad de los planes de contingencia impone restricciones severas para la continuidad del control fronterizo en los pasos del Corredor, particularmente en aquellos ubicados en regiones alejadas de los grandes centros operativos. Esta fragilidad organizacional no sólo compromete la fluidez del comercio, sino que aumenta los riesgos logísticos y reduce la previsibilidad de los flujos transfronterizos, lo cual resulta especialmente crítico en contextos de alta dependencia de pasos únicos o sin redundancia de infraestructura.

Propuesta de acción: Prever planes de contingencia con participación del sector privado

Reconociendo la necesidad crítica de garantizar la continuidad operativa en los pasos fronterizos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se propone el diseño, validación e implementación de planes de contingencia específicos para eventos de indisponibilidad de sistemas informáticos y fallas en el suministro eléctrico, alineados con los marcos normativos del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) como la Resolución GMC N.º 17/2004) y la normativa nacional vigente Resolución General 1849/2005.

Estos planes deben contemplar procedimientos manuales estandarizados, previamente definidos y aprobados, así como listas de verificación operativa para la activación

inmediata de medidas correctivas ante contingencias. Se recomienda incorporar canales formales de comunicación para operadores privados y autoridades fronterizas, que aseguren la trazabilidad y consistencia de las operaciones durante situaciones excepcionales.

Para garantizar su efectividad, se sugiere que los planes sean sometidos a revisión por parte del sector privado, a fin de incorporar aportes técnicos sobre tiempos operativos, interdependencias logísticas y prioridades críticas. Además, se plantea establecer un programa de capacitación periódica y simulacros anuales obligatorios, con participación interinstitucional y sectorial, para validar la aplicación automática de los protocolos por parte del personal de frontera.

La implementación efectiva de estos planes fortalecerá la resiliencia operativa en puntos críticos de control, minimizará los tiempos de inactividad y las externalidades logísticas asociadas, y promoverá un entorno de mayor predictibilidad y confianza entre los actores públicos y privados. Asimismo, esta medida contribuirá a armonizar la gestión fronteriza regional, en línea con los compromisos multilaterales asumidos por Argentina en materia de facilitación del comercio y cooperación aduanera en el ámbito del MERCOSUR y la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte**: Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), entre otras.

32. Costos adicionales en el proceso por traslados a Sico para presentación de documentos en papel

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: Los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) que trabajan con cargas que utilizan el paso de frontera de Sico en Salta, deben trasladarse hasta este local para cada operación, ya que, como dispone el Código Aduanero argentino, son los responsables de presentar ante la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA) a los transportistas y medios de transporte como parte del procedimiento operativo vigente en todo el país.

Este paso internacional no cuenta con localidades próximas con infraestructura para pernoctar para los ATA. En consecuencia, estos deben desplazarse desde localidades ubicadas a gran distancia para cumplir con la presentación documental ante la Aduana argentina, recorriendo trayectos exigentes tanto en términos de distancia como de condiciones viales. La mayoría de los ATA que operan en este paso tienen sus oficinas permanentes en Jama y San Salvador de Jujuy, lo que implica desplazamientos de 240 km y más de 900 km respectivamente. El trayecto desde Jama puede demandar entre 3 y 6 horas, dependiendo del estado del ripio y las condiciones climáticas, mientras que desde San Salvador de Jujuy el tiempo estimado varía entre 6 y 9 horas. Estas rutas incluyen tramos extensos de ripio en alta montaña, con transitabilidad irregular, sin conectividad, sin infraestructura de auxilio y expuestas a condiciones meteorológicas severas que aumentan los riesgos para quienes deben cumplir con esta exigencia operativa.

Además, dado que el Paso de Sico carece de infraestructura de resguardo o alojamiento, esto obliga a los ATA a realizar toda la operación dentro del mismo día. Por razones de seguridad y conectividad (como cortes eléctricos desde las 14 horas), las gestiones deben realizarse exclusivamente en horario matutino, restringiendo aún más la ventana operativa.

La exigencia de realizar este procedimiento de manera física y en papel, sin alternativas digitales ni canales de presentación remota, genera un sobreesfuerzo logístico, mayores costos operativos y riesgos personales para quienes deben trasladarse. Al no contar con recursos mínimos ni procesos adaptados a la realidad territorial, el actual modelo de presentación presencial de documentación en papel no solo afecta la operación diaria, sino que compromete el funcionamiento del paso, debilita su competitividad dentro del Corredor y restringe su potencial de expansión como nodo logístico estratégico.

33. Reversión de políticas de digitalización y simplificación genera ineficiencia y riesgo de conductas indebidas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En el año 2020, se implementaron medidas de emergencia para garantizar la continuidad de los procesos aduaneros sin comprometer la seguridad sanitaria en el Paso de Sico, en el marco de la pandemia ocasionada por el COVID-19. Una de las medidas adoptadas, de carácter operativo y no formalizado en norma, consistió en permitir que los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) documentasen las operaciones sin estar presentes en el Paso, mediante el envío de los documentos por correo electrónico. Siendo que son pocos los ATA que trabajan en dicha frontera, el aviso a los mismos se realizó de forma informal, sin embargo, el control era realizado considerando los documentos enviados e informando todo por medios electrónicos. La medida *ad hoc* implementada permitió que este paso permaneciera activo durante la pandemia.

Estas medidas, sin embargo, fueron revocadas en 2021 sin que mediara una revisión estructurada de su funcionamiento, ni una evaluación para su eventual incorporación definitiva. Desde entonces, se reinstauró de forma obligatoria la presentación física y presencial de la documentación en papel, exigiendo a los ATA a presentarse en el punto de frontera con los documentos impresos, pese a que la conectividad en la zona continúa siendo deficiente y no existen condiciones adecuadas para trabajar de forma presencial con eficiencia.

El mantenimiento de procedimientos exclusivamente físicos, sin opción digital y sin evaluación de mejoras, contradice los principios de transparencia, eficiencia y trazabilidad que deberían regir los controles en frontera, especialmente en puntos remotos como Sico, donde las condiciones estructurales son adversas y la infraestructura tecnológica es inexistente. La decisión de volver a prácticas presenciales, sin una solución efectiva para los problemas de conectividad ni una estrategia progresiva de digitalización, compromete la calidad del servicio y reduce la competitividad logística.

Propuesta de acción: Proyecto piloto en Sico de revisión de documentos online (Oportunidades de Mejora 32 y 33)

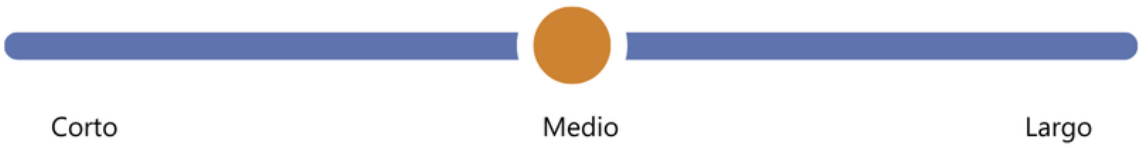
La exigencia de presentación presencial y física de documentación por parte de los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) en el Paso de Sico genera sobrecostos, riesgos logísticos y pérdida de eficiencia operativa, especialmente considerando las distancias

extremas, la ausencia de servicios básicos y la falta de conectividad adecuada en la zona. Durante la pandemia, esta exigencia fue excepcionalmente flexibilizada mediante un procedimiento digital informal, lo que evidenció la viabilidad de modelos alternativos de gestión documental. A partir de dicha experiencia, y considerando las condiciones estructurales y climáticas adversas del Paso de Sico, se propone el desarrollo de un proyecto piloto de revisión remota de documentación aduanera, enfocado en la digitalización del proceso de presentación y control de documentos vinculados a los Manifiestos de Carga de Importación (MANI), eliminando la necesidad de traslados presenciales sistemáticos por parte de los ATA.

Para ello, se propuso realizar una evaluación del proceso realizado en el modal marítimo, donde una vez que se encuentra registrado el Manifiesto, el mismo pueda ser presentado de forma remota, con firma digital reconocida y la consecuente responsabilidad del operador sobre la operación.

La implementación de esta propuesta requiere la definición de criterios técnicos mínimos para garantizar la validez de la firma digital que permita una correcta asignación de responsabilidades entre la Aduana y los ATA, así como un sistema de monitoreo institucional de los resultados que permita su futura formalización normativa. Esta solución permitiría transformar de manera estructural la gestión documental en pasos remotos como el Paso de Sico, reduciendo significativamente los costos logísticos, eliminando traslados innecesarios y garantizando mayor eficiencia operativa en un entorno fronterizo remoto y con infraestructura limitada. Al sustituir la presentación física de documentos por procesos digitales con respaldo normativo y trazabilidad técnica, se fortalecería la seguridad jurídica del proceso, se agilizaría el flujo comercial y se optimizaría el uso de los recursos tanto del sector público como privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

34. Inexistencia de dotación de funcionarios de SENASA en Sico

Proceso: Importación

Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: El Paso Fronterizo de Sico, situado en la Provincia de Salta, no dispone de una dotación permanente de funcionarios del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) que permita llevar a cabo la inspección y liberación fitosanitaria de mercancías directamente en el punto de frontera. Si bien este tipo de mercadería no es común en dicho paso, se espera que, con la habilitación completa de la ruta bioceánica, la diversidad de cargas en dicho paso aumente. Con los recursos disponibles actualmente, ante una carga que requiere control de SENASA, los Agentes de Transporte Aduanero (ATA), en el marco de los procedimientos de importación, se ven obligados a emitir un Manifiesto de Carga de Importación (MANI), documento de carácter sumario que autoriza el traslado de la carga hacia un punto de destinación aduanera interna, donde debe realizarse el control fitosanitario correspondiente.

En el caso específico del Paso de Sico, dicha destinación suele ser el recinto aduanero de Salar de Pocitos, ubicado a 130 km del punto fronterizo. No obstante, incluso en esta instalación, no se dispone de funcionarios de SENASA, ni de la infraestructura ni de los equipos técnicos necesarios para garantizar una fiscalización eficaz para todo tipo de mercancía. El sector privado ha señalado, por ejemplo, que en operaciones que involucran cargas de madera, los ATAs deben enviar fotografías anticipadas de la mercadería y de los pallets (con aproximadamente 48 horas de antelación), con el fin de que un funcionario del SENASA pueda realizar la inspección de manera remota desde otra localidad. Al arribar a Salar de Pocitos, la mercadería es liberada o retenida conforme al resultado de dicha evaluación remota, lo cual limita de forma significativa la eficiencia y trazabilidad del procedimiento.

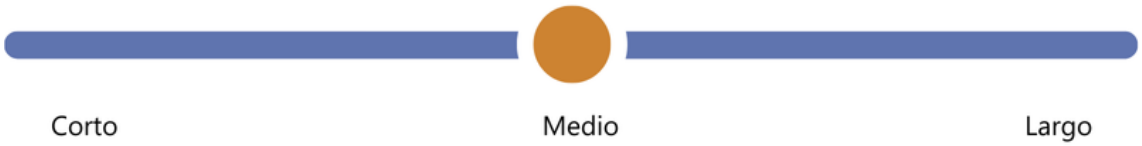
En este contexto, la ausencia de presencia operativa de SENASA en el Paso de Sico, sumada a la limitada capacidad técnica del punto de control en Salar de Pocitos y a las condiciones adversas del trayecto, configura un cuello de botella logístico y sanitario que impacta directamente en la eficiencia, previsibilidad y seguridad de las operaciones de comercio exterior en la región.

Propuesta de acción: Dotación de funcionarios de SENASA en el Paso Sico

El Paso de Sico, enfrenta dificultades operativas debido a la carencia de personal del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA), lo que impide realizar los controles sanitarios correspondientes, especialmente en lo que respecta a la inspección de embalajes y soportes de madera, que son responsabilidad de este organismo. En este sentido durante la reunión entre el sector público y privado se propuso la incorporación de funcionarios de SENASA en este paso.

Con el objetivo de dotar a este paso de mayor competitividad, se propuso que, de forma proactiva y preventiva, se realice una estimación de demanda que permita dimensionar la necesidad de personal de SENASA en Sico. La incorporación de los funcionarios permitirá realizar las inspecciones sanitarias de manera efectiva, garantizando el cumplimiento de la normativa sanitaria y agilizando el proceso de liberación de cargas. Esta acción resolverá la falta de control sanitario, contribuyendo a la mejora de la operatividad del paso fronterizo.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

35. Dotación insuficiente de servidores públicos en el Paso de Sico

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos/Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Paso de Sico enfrenta actualmente condiciones estructurales críticas que limitan su funcionamiento como punto fronterizo estratégico en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La infraestructura disponible no atiende a la realidad operativa: el complejo carece de espacios adecuados para inspección de cargas, salas de revisión documental, áreas de estacionamiento formalizadas para camiones y servicios básicos de resguardo para los operadores logísticos y funcionarios. Además, no existen balanzas ni escáneres operativos para la revisión integral de unidades completas, lo que restringe severamente las posibilidades de fiscalización eficiente en frontera.

A esta falta de infraestructura se suma el hecho de que el Paso de Sico no tiene pueblos ni ciudades cercanas. Los funcionarios destacados en el complejo deben necesariamente residir dentro del propio Área de Control Integrado (ACI), en condiciones complejas, con clima extremo y aislamiento. En este sentido es importante resaltar que las instalaciones habitacionales disponibles son insuficientes, careciendo de las condiciones necesarias para asegurar la permanencia prolongada del personal, lo que genera alta rotación y dificultad para mantener dotaciones estables.

Por el lado argentino, aunque existe presencia de Gendarmería Nacional Argentina (GNA), Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM) y Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), la dotación de personal es sumamente limitada. En particular, el complejo no cuenta con verificadores aduaneros permanentes, lo que obliga a los transportistas a trasladarse hasta Salar de Pocitos, a unos 60 km de distancia, para realizar inspecciones físicas y completar trámites documentales.

Esta situación de precariedad estructural, falta de personal, aislamiento geográfico y desconexión operativa entre los países impacta directamente en la fluidez del comercio exterior, compromete la trazabilidad de las cargas, expone a los conductores a riesgos de seguridad vial, incrementa los costos logísticos y limita seriamente el aprovechamiento pleno del Paso de Sico dentro de la estrategia de integración regional del Corredor Bioceánico.

Propuesta de acción: Asignación de Verificador Adicional en el Paso de Sico

Como medida inmediata frente a la escasa dotación de personal en el Paso de Sico y en vistas de reforzar este paso para que actúe como un Área de Control Integrado (ACI), los actores públicos y privados acordaron la necesidad de reforzar la presencia institucional aduanera. En particular, se identificó que la ausencia de verificadores permanentes obliga actualmente a trasladar camiones hasta otras localidades para completar procedimientos de inspección física y validación documental, lo que genera costos adicionales, "tiempos muertos" y pérdida de trazabilidad.

Para mitigar estos efectos de forma urgente, se propone la asignación permanente de un verificador adicional por parte de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), con presencia efectiva y rotativa en el complejo fronterizo. Este funcionario tendrá a su cargo las funciones técnicas básicas de fiscalización primaria, incluyendo el registro, la inspección visual de unidades, la recepción documental y la validación física de cargas de bajo riesgo, conforme a las competencias establecidas en el Código Aduanero y normativas operativas vigentes.

Esta asignación no pretende reemplazar la dotación estructural necesaria ni resolver de manera integral el déficit de infraestructura y condiciones laborales en Sico, pero constituye una acción operativa de corto plazo con impacto directo en la fluidez de las operaciones. Su implementación permitirá evitar traslados innecesarios hacia puntos distantes como Salar de Pocitos, brindar respuesta in situ a trámites logísticos urgentes, y mejorar la continuidad de la función aduanera en un paso de frontera de creciente relevancia para el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Esta solución fue propuesta mediante el consenso de los actores relevantes del sector público y privado, con el objetivo de mejorar la capacidad operativa del Paso de Sico, en vistas del pedido e interés de Argentina que los servidores chilenos vuelvan a operar en dicho paso. Tener la dotación esencial de Argentina fortalece institucionalmente el Paso.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

Propuesta de acción: Proyección y expansión de personal según el aumento de la demanda en el Paso de Sico

Con el objetivo de prevenir cuellos de botella operativos y mejorar la capacidad de respuesta de los organismos de control ante el incremento progresivo de operaciones en esta frontera, se propuso la implementación de un mecanismo institucional de previsión de demanda y planificación escalonada de recursos humanos en el Paso de Sico. Esta propuesta fue construida mediante consenso entre actores del sector público y privado, y responde a la necesidad de anticipar la presión operativa que resultará de la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como vía estratégica para el comercio internacional.

La solución parte del desarrollo de una proyección técnica del crecimiento del volumen de operaciones previsto para el Paso de Sico, basada en indicadores logísticos como el número de vehículos en tránsito, tipo de carga, tiempos de procesamiento actuales y estimaciones de crecimiento derivadas de la consolidación del CBC. Esta proyección deberá contemplar tanto el aumento sostenido de tránsitos como las fluctuaciones operativas asociadas a eventos específicos, como la estacionalidad agroindustrial, variaciones climáticas o contingencias regionales.

La Comisión Nacional de Fronteras, como organismo responsable de la coordinación interinstitucional en pasos de frontera, será la encargada de liderar este proceso, articulando con las áreas técnicas de los organismos con presencia permanente en el paso. La recopilación y análisis de datos deberá realizarse en conjunto con la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), Gendarmería Nacional Argentina

(GNA), Dirección Nacional de Migraciones (DNM) y otras entidades relevantes, así como con aportes del sector privado a través de sus cámaras representativas.

Sobre esta base, se establecerán escenarios de demanda diferenciados por tipo de servicio (aduanero, migratorio, seguridad, sanitario, etc.), que permitirán anticipar la necesidad de dotación adicional de personal y adecuación de turnos. Estos escenarios deberán incluir umbrales objetivos que activen la asignación escalonada de recursos conforme aumenten las exigencias operativas, asegurando que la capacidad de atención en frontera crezca en línea con la evolución del tránsito.

Es importante destacar que, en el caso de Sico, la cuestión habitacional representa un factor estructurante en la gestión de personal. La expansión de dotaciones no puede resolverse de forma inmediata, ya que implica garantizar condiciones mínimas de habitabilidad, infraestructura de servicios y alojamiento para los funcionarios destacados en frontera. Por este motivo, la proyección de demanda y la definición de medidas proactivas resultan imprescindibles. Solo mediante una planificación anticipada y coordinada será posible generar las condiciones necesarias para sostener operativamente el crecimiento del paso, evitando situaciones de saturación o discontinuidad del servicio.

Finalmente, se recomienda formalizar un canal de articulación interinstitucional para el seguimiento de la proyección de flujos, compartiendo datos y alertas anticipadas entre los organismos con presencia en el paso. Esta coordinación permitirá ajustar en tiempo real la respuesta operativa, alineando la dotación de recursos con los niveles efectivos de circulación de personas, vehículos y carga.

La implementación de este mecanismo permitirá una expansión eficiente y ordenada de la capacidad operativa del Paso de Sico, garantizando una evolución coherente de los recursos institucionales con el desarrollo logístico del CBC, y mejorando la previsibilidad para todos los actores involucrados.

Plazo:



Involucrados:

- **Organismo de Coordinación Interinstitucional**: Comisión Nacional de Fronteras

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)

36. Falta de capacitación del sector público en controles de Sico genera demoras

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: Los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) son auxiliares del servicio aduanero, habilitados exclusivamente para actuar en representación del transportista en procedimientos vinculados a operaciones aduaneras ante la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA). Su participación está regulada por el Código Aduanero argentino y se circunscribe a tareas técnicas específicas, como la declaración de manifiestos de carga, presentación de documentación aduanera y acompañamiento en gestiones ante la Aduana. En consecuencia, no existe ningún marco legal que respalde su intervención en controles migratorios, verificaciones de documentación personal de los conductores o inspecciones técnicas del medio de transporte a cargo de otros organismos.

Sin embargo, el sector privado identificó que existen casos en que el personal de Dirección Nacional de Migraciones (DNM) o Gendarmería Nacional Argentina (GNA) han condicionado la realización de sus propios procedimientos de control a la presencia física del ATA, aun cuando no existan fundamentos normativos que justifiquen dicha exigencia. Esta práctica irregular genera demoras significativas en la atención del transporte internacional, ya que el transportista queda en una situación de espera hasta que el ATA logre arribar al punto de control (en este caso, el Paso de Sico), lo cual puede implicar un desplazamiento de hasta seis horas desde Jama o incluso más desde San Salvador de Jujuy, debido a las distancias, el estado del camino y las condiciones climáticas adversas.

El sector privado mencionó situaciones en las que Gendarmería ha requerido su presencia como "testigo" para proceder la retención ante infracción, aun cuando esto sólo tendría sentido en situaciones excepcionales, no como práctica sistemática. Estas exigencias arbitrarias no solo carecen de sustento legal, sino que desnaturalizan la función del ATA, sobrecargan su rol operativo y trasladan a los transportistas y empresas logísticas demoras evitables y costos adicionales.

Más allá del impacto operativo inmediato, estas exigencias dejan de manifiesto la necesidad de actualizar a los servidores de frontera en cuanto a los procedimientos de control. La exigencia sistemática de la presencia del ATA en instancias ajenas a su función no sólo interrumpe el flujo de los controles, sino que compromete gravemente la eficiencia de las operaciones, especialmente en un entorno fronterizo marcado por la fragilidad de su infraestructura, la carencia de servicios esenciales y las complejidades logísticas propias de la alta montaña.

Propuesta de acción: Revisión y estandarización de los procedimientos de control administrativos en Sico

Para mejorar la eficiencia de los controles en pasos fronterizos como el Paso de Sico, se propone la revisión y estandarización de los procedimientos internos aplicados por Gendarmería Nacional Argentina (GNA) y la Dirección Nacional de Migraciones (DNM), particularmente en los casos en los que no se encuentra presente un Agentes de Transporte Aduanero (ATA). Estas situaciones no deberían impedir el avance del proceso de control, dado que la intervención del ATA está limitada por normativa a funciones aduaneras específicas y no resulta exigible para completar trámites migratorios o de seguridad del transporte.

Como complemento clave de esta revisión procedimental, se plantea el desarrollo de un plan de capacitación dirigido a los equipos de GNA y DNM que operan en frontera. Esta formación deberá:

- Reforzar el conocimiento de las competencias específicas del ATA y su marco de actuación limitado a procedimientos aduaneros.
- Establecer con claridad qué trámites pueden ser completados sin la presencia del ATA, evitando paralizaciones indebidas.
- Simular situaciones operativas frecuentes en las que el funcionario debe actuar de forma autónoma para resolver el procedimiento sin asistencia externa.
- Proporcionar herramientas para la toma de decisiones en tiempo real, alineadas con las responsabilidades funcionales de cada organismo.

Estas capacitaciones deberán desarrollarse de forma periódica, con enfoque práctico y adaptadas al contexto operativo de alta montaña, donde las interrupciones logísticas tienen impacto inmediato en el flujo de mercancías y en las condiciones de trabajo de los transportistas.

Con esta solución acordada entre en sector privado y público, se busca reducir los “tiempos muertos” causados por requerimientos improcedentes, mejorar la articulación

interinstitucional en frontera, y asegurar que cada organismo actúe conforme a sus atribuciones legales, fortaleciendo así la autonomía técnica de los agentes públicos en puntos neurálgicos del CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones**: Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Transporte**: Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)

37. Falta de personal de guarda y verificadores en las operaciones aduaneras

Proceso: Exportación
Clasificación: Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: Los exportadores que utilizan sus plantas como locales de exportación deben ser correctamente habilitados siguiendo la Resolución General N.º 2977/2010 de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA). Para cada operación de exportación, deben coordinar con la Aduana de jurisdicción la asignación de personal aduanero necesario para llevar a cabo las tareas de control y verificación durante las operaciones de carga y consolidación de mercaderías destinadas a la exportación. Esta disposición establece una condición operativa básica para el funcionamiento del régimen, en la que la intervención del guarda y, en determinados casos, del verificador especializado, resulta indispensable para habilitar el proceso.

Sin embargo, en la práctica, la asignación efectiva de este personal presenta importantes limitaciones que impactan directamente en la ejecución de las operaciones desde planta. Aunque el horario formal de atención comienza a las 7 horas, frecuentemente no se cuenta con la presencia de un guarda antes de las 9 horas, lo que genera una inactividad operativa durante las primeras horas del día. Asimismo, la disponibilidad de verificadores está segmentada por tipo de mercancía, y la escasez de personal con competencia en ciertos ramos (como en el caso de productos refrigerados o graneles) provoca demoras significativas. Operaciones en canal rojo y no cuentan con el verificador correspondiente deben esperar hasta el día siguiente, afectando la continuidad de la cadena logística. Es

importante destacar que, en todo el proceso de control, existe de forma correlacionada un transporte internacional de carga contratado y en espera de conclusión del proceso para realizar el transporte. De esta forma, toda demora se corresponde con un aumento de costos de la operación.

Adicionalmente, la designación de personal y la organización del trabajo por zonas dentro de las jurisdicciones impone la necesidad de agrupar operaciones para posibilitar la asignación de recursos, lo que reduce la flexibilidad operativa y la capacidad de respuesta ante demandas puntuales. Estas restricciones también se extienden a operaciones realizadas en frontera o en plantas ubicadas fuera de los principales centros urbanos, donde la limitada disponibilidad de personal se convierte en un factor estructural que obstaculiza el funcionamiento regular del régimen.

La insuficiencia de personal aduanero y la falta de cobertura especializada para ciertos tipos de carga generan una contradicción entre el objetivo normativo de facilitar operaciones desde planta y las condiciones reales de su implementación. Esta brecha entre el diseño legal y la capacidad operativa efectiva limita el potencial estratégico del régimen para desconcentrar operaciones portuarias y favorecer esquemas logísticos más integrados en frontera. Las demoras resultantes elevan los costos logísticos, disminuyen la eficiencia operativa y erosionan la previsibilidad necesaria para una planificación exportadora competitiva.

Propuesta de acción: Incorporar buenas prácticas internacionales: liberación por fiel depositario para canal verde, inspecciones remotas o tercerización

La asignación efectiva de personal de guarda y verificadores resulta un requisito operativo indispensable para el funcionamiento del régimen de exportaciones desde planta, conforme lo establece la normativa vigente. Sin embargo, la insuficiencia de personal disponible y la falta de cobertura especializada para ciertos tipos de carga generan una brecha entre el diseño legal y las condiciones reales de implementación.

Durante las reuniones realizadas con el sector público y privado, se propuso analizar la viabilidad de incorporar buenas prácticas utilizadas en otros países para el control diferenciadas según el nivel de riesgo.

En la reunión fueron elaboradas las siguientes propuestas:

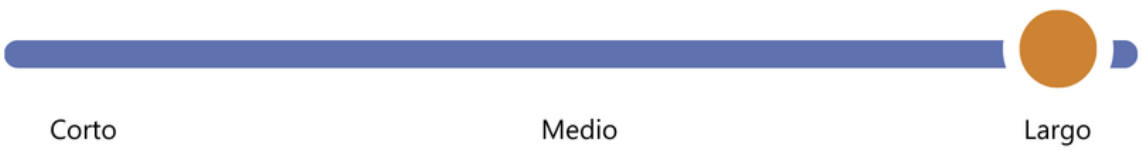
- Liberación por fiel depositario en canal verde: Permitir que, para operaciones asignadas a canal verde, el depositario fiel, esto es, la persona física o jurídica

responsable dentro de la planta habilitada, que asume formalmente la custodia, trazabilidad y resguardo de la mercadería bajo control aduanero, pueda realizar la liberación operativa sin necesidad de presencia física aduanera. Este responsable debe estar registrado ante la Aduana, cumplir requisitos documentales y de trazabilidad, y ser pasible de auditoría y revisión posterior. La liberación se efectuaría conforme a un procedimiento estandarizado y bajo responsabilidad documental del depositario, manteniendo la garantía aduanera de control. Esta figura podría aplicarse también para fronteras concesionadas donde exista la figura del depositario fiel.

- Implementación de inspecciones remotas: En aquellos casos en que el sistema determine un mayor nivel de control, se propone incorporar modalidades de verificación remota. Esta opción parte de una realidad operativa concreta: todas las plantas habilitadas han realizado inversiones sustanciales en infraestructura y tecnológica, incluyendo sistemas de videovigilancia, trazabilidad digital y entornos controlados para consolidación, que permitirían bajo parámetros claramente definidos y técnicos cumplir con los requerimientos del control sin necesidad de presencia del funcionario aduanero. Estas inspecciones podrán realizarse mediante transmisión en tiempo real o revisión diferida de registros visuales, previa aprobación de protocolos técnicos, con participación activa del personal de Aduana en la configuración del procedimiento.
- Tercerización operativa bajo supervisión aduanera: Evaluar la incorporación de operadores privados habilitados, como podrían ser entes certificadores o auditores para ejecutar tareas logísticas de inspección inicial o presencia en planta, sin reemplazar las funciones sustantivas de control aduanero, pero sí reduciendo la dependencia estructural de los recursos humanos públicos.

La implementación de estas medidas permitirá mejorar la continuidad operativa en plantas ubicadas en zonas alejadas o con baja cobertura institucional, reducir los “tiempos muertos” y los costos asociados al inmovilizado logístico, y aumentar la flexibilidad en la asignación de recursos humanos aduaneros, optimizando su utilización según el perfil de riesgo. En conjunto, estas acciones contribuirán al fortalecimiento del régimen de exportación desde planta como una alternativa viable, eficiente y competitiva, alineada con los objetivos de descentralización operativa y facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

38. Demoras innecesarias en horario de atención demanda solicitar horarios extraordinarios generado costos adicionales

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Las operaciones de comercio exterior en las fronteras del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) están regidas por normativas que establecen horarios de atención y procedimientos para la prestación de servicios fuera de dicho horario. La Resolución GMC N.º 77/1999, titulada "Horario de Atención en Puntos de Frontera", establece que los servicios de control deben prestarse durante un horario común acordado entre los países miembros, asegurando una atención mínima de 12 horas diarias, habitualmente de 7 horas a 19 horas o de 8 a 20 horas. No obstante, en el caso de Argentina, existe la posibilidad de que los operadores soliciten atención en horario extraordinario cuando sea necesario.

En Argentina, la atención fuera del horario hábil puede ser gestionada a través de la solicitud de servicios extraordinarios ante la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). Según lo dispuesto por el organismo en su normativa interna, esta solicitud debe formalizarse mediante el formulario OM-1077-C con una antelación mínima de tres horas. El servicio será aprobado en función de la disponibilidad del personal operativo en la Aduana correspondiente. La prestación de este servicio tiene un costo adicional, calculado en función de la duración del servicio, con recargos aplicables según el día y el tramo horario. Por ejemplo, el servicio prestado en días hábiles fuera del horario habitual conlleva un recargo del 50%, y el servicio en domingos o feriados nacionales alcanza un recargo del 100%. Además, los operadores deben hacerse cargo de eventuales gastos logísticos relacionados al traslado o permanencia del personal interviniente.

A pesar de la existencia de este mecanismo formal, en la práctica el sector privado ha observado que existen demoras injustificadas dentro del horario regular de atención, lo que obliga con frecuencia a los operadores a recurrir a la solicitud de servicios extraordinarios, incluso cuando las operaciones se encuentran programadas y documentadas adecuadamente. Esta situación ocurre con mayor frecuencia los jueves y viernes, según el testimonio de operadores, y no responde a situaciones excepcionales, sino a una falta de disponibilidad institucional para absorber la demanda en tiempo y forma durante el horario ordinario. Como consecuencia, los usuarios deben asumir

costos adicionales que no derivan de la necesidad real de extender el horario, sino de ineficiencias en la atención dentro del tramo definido por la normativa.

Debido a que no existen actualmente indicadores públicos que permitan verificar la variabilidad del tiempo de atención según el día de la semana o el tipo de operación, es imposible contar con evidencias objetivas para anticipar estas situaciones y planificar adecuadamente. Esta ausencia de monitoreo limita las posibilidades de intervención institucional para mejorar el servicio y debilita los principios de transparencia y trazabilidad que deberían regir el funcionamiento de los puestos de frontera.

Este escenario introduce una carga económica adicional injustificada para el sector privado, afecta la competitividad operativa de las empresas y contradice los principios de eficiencia. La necesidad de recurrir sistemáticamente a servicios extraordinarios como resultado de demoras en el horario ordinario constituye un obstáculo estructural que debilita la confianza en los mecanismos institucionales de atención.

Propuesta de acción: Avanzar en indicadores para medir el desempeño

Como resultado del trabajo conjunto entre representantes del sector público y del sector privado, se propuso desarrollar e implementar indicadores de desempeño institucionales que permitan medir el tiempo de atención según el tipo de carga y la complejidad del trámite. Esta clasificación permitirá identificar operaciones que requieren la intervención de múltiples organismos y que, por tanto, presentan mayores tiempos de procesamiento.

El objetivo es poder medir los tiempos de atención en frontera durante el horario ordinario, para identificar cuellos de botella, dimensionar la carga operativa real y mejorar la planificación institucional. Los indicadores deberán permitir el análisis tanto por organismo interviniente como a nivel agregado, ofreciendo una visión general sobre el funcionamiento operativo de cada puesto fronterizo en Argentina.

Se propone que los organismos de control recopilen y consoliden información operativa utilizando herramientas digitales ya disponibles. Los datos serán estructurados por tipo de operación (importación, exportación, tránsito), características de la carga (general, peligrosa, perecedera, etc.) y canal de inspección aplicado. También se incorporarán variables temporales como el día de la semana, franja horaria y duración de cada etapa del procedimiento.

Con base en esta información, se propone que se generen indicadores institucionales desagregados (por organismo) e indicadores transversales (por frontera), que permitirán construir series históricas, establecer umbrales de referencia, detectar desvíos

sistemáticos y emitir alertas operativas ante escenarios recurrentes de congestión o lentitud.

Esta herramienta fortalecerá la capacidad de las autoridades para reasignar recursos humanos de forma estratégica, reforzar turnos en días de alta demanda, y mejorar la coordinación entre actores públicos. A mediano plazo, estos indicadores sentarán las bases para una política nacional de gestión de fronteras basada en datos, orientada a la mejora continua del servicio público.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte
- **Cámaras y gremios del sector privado**: Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), entre otras.

Propuesta de acción: Sistema colaborativo de medición con participación del sector privado

En el marco del diálogo institucional entre los sectores público y privado, se acordó la necesidad de establecer un mecanismo de medición colaborativa del tiempo de atención en frontera, segmentado por tipo de mercancía. Esta iniciativa permitirá identificar patrones de demora injustificada durante el horario ordinario y promover una gestión operativa más eficiente.

Para ello se deberá establecer un mecanismo colaborativo de medición del tiempo de atención, con participación activa del sector privado a través de cámaras empresariales y operadores logísticos. Esta iniciativa se enfocará en registrar y sistematizar los tiempos reales de atención durante el horario ordinario, desagregados por tipo de mercancía y franja horaria.

Los operadores, de forma agregada a partir de sus cámaras y asociaciones, deberán generar reportes periódicos sobre la duración efectiva de los procedimientos, señalando inconsistencias entre la demanda programada y la capacidad institucional disponible. Esta información será compartida con las autoridades competentes.

El análisis de estos datos permitirá identificar patrones de demora injustificada (por ejemplo, acumulación de trámites los jueves y viernes) y orientar ajustes operativos para evitar que estas ineficiencias deriven en solicitudes de servicios extraordinarios. Asimismo, esta colaboración fortalecerá la trazabilidad de las decisiones operativas y promoverá un enfoque de mejora continúa basado en evidencia empírica validada por ambas partes.

Plazo:



Involucrados:

- **Organismo de Coordinación Interinstitucional**: Comisión Nacional de Fronteras
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y Secretaria Nacional de Transporte (ST)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina (CATARA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas de Argentina (CAJUTAC), Unión Industrial Argentina (UIA), Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA), entre otras.

Propuesta de acción: Realización del estudio TRS+ para diagnóstico detallado de tiempos por etapa del proceso

Como resultado del trabajo conjunto entre el sector público y el sector privado, analizar la viabilidad de implementar la metodología *Time Release Study*+ (TRS+) en los principales pasos fronterizos de Argentina, con el objetivo de medir con precisión el tiempo total necesario para la liberación de una carga desde su arribo hasta su salida efectiva del control aduanero, desagregando el proceso en sus diferentes etapas operativas. Esta metodología, recomendada por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) como instrumento técnico para evaluar el desempeño de las fronteras y promover la facilitación del comercio, cuenta con una guía metodológica oficial y herramientas operativas disponibles para su aplicación coordinada entre agencias públicas y sector privado.

A diferencia de los registros tradicionales que miden solamente el inicio y fin del trámite, el TRS+ permite dividir el proceso en tramos específicos (autorizaciones previas, despacho aduanero, revisión documental, inspección física, liberación), identificando con precisión dónde se generan las demoras y cuál es el organismo responsable de cada etapa. Esta capacidad de desagregación temporal es clave para diagnosticar cuellos de botella y orientar acciones de mejora basadas en datos verificables.

Se propone que la coordinación del estudio esté a cargo de la Comisión Nacional de Fronteras, en articulación con las demás autoridades responsables por controles y el Ministerio de Seguridad, autoridad competente sobre la infraestructura y operación de los pasos fronterizos nacionales. La participación activa del sector privado será esencial tanto en la recolección de datos operativos como en la validación de los resultados, garantizando así que el diagnóstico refleje fielmente la dinámica real del comercio en frontera.

La implementación del TRS+ permitirá no solo identificar y corregir ineficiencias institucionales dentro del horario ordinario, sino también fundamentar técnicamente la reestructuración de turnos, la redistribución de personal en días de mayor flujo y la incorporación de infraestructura tecnológica para el seguimiento de trámites. Asimismo, facilitará la construcción de indicadores de desempeño homologables internacionalmente, fortalecerá la trazabilidad del proceso y aumentará la confianza entre los sectores público y privado al establecer parámetros comunes y objetivos para evaluar la gestión fronteriza.

En línea con la recomendación de la OMA y las buenas prácticas internacionales, el TRS+ constituye una herramienta estratégica para avanzar hacia una frontera más eficiente,

digitalizada y centrada en el usuario, reduciendo la necesidad estructural de recurrir a servicios extraordinarios y mejorando la competitividad logística del país.

Plazo:



Involucrados:

- **Organismo de Coordinación Interinstitucional:** Comisión Nacional de Fronteras
- **Seguridad:** Ministerio de Seguridad y Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)

39. Valores elevados y desproporcionados cobrados en Jujuy para el transporte de carga sobredimensionada

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La Constitución Nacional Argentina establece en su Artículo 121 que las provincias conservan todo el poder no delegado al Gobierno Federal, y el que expresamente se hayan reservado por pactos especiales al tiempo de su incorporación. Este artículo reconoce la autonomía de las provincias para legislar y administrar asuntos dentro de su jurisdicción, incluyendo el control y regulación del transporte en sus territorios. La provincia de Jujuy ha establecido regulaciones específicas para el tránsito de cargas sobredimensionadas que requieren escolta. La Resolución N.º 163 SSV/2022 establece la obligatoriedad de las escoltas para todos los vehículos cuyas dimensiones excedan lo estipulado por la legislación vigente en el país.

El procedimiento para solicitar este tipo de servicio demanda la presentación de una carta firmada al secretario de Seguridad Vial, donde a partir de presentar a la empresa de transportes se solicita el servicio de custodia de transporte de cargas y grandes dimensiones por parte de la Secretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Jujuy, informando horario previsto, local de partida y local de llegada y adjuntando una ficha de declaración jurada. A partir de ello, la Secretaría de Seguridad Vial realiza un presupuesto

considerando las siguientes variables: cantidad de móviles, cantidad de efectivos de seguridad vial y kilómetros de los tramos y horas estimadas.

Este tipo de escolta profesional y prestada por efectivos de seguridad vial garantiza la seguridad tanto de los transportistas, como del camión y de la comunidad por donde transitan estos camiones. Ante cualquier necesidad, estos efectivos tienen la potestad de detener y desviar el tránsito.

Si bien, como fue presentado, los valores varían de acuerdo con las variables mencionadas, los presupuestos suelen alcanzar cifras considerablemente elevadas, que llegan a superar el equivalente a 4.000 dólares por el tramo Jujuy–Salta. Esta tarifa está muy por encima de lo que se cobra en otros países del Corredor, incluso Chile que presenta una topografía similar en términos de camino de montaña, donde un servicio de escolta similar tiene un costo aproximado de 50 dólares. Es importante mencionar que además de la solicitud del servicio de custodia a la Secretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Jujuy, también debe tramitarse un permiso a nivel nacional, generando una doble carga administrativa y económica.

Estos altos costos impactan directamente en la competitividad de los operadores logísticos, elevando los costos totales del transporte a lo largo del Corredor para cargas sobredimensionadas. Desde la perspectiva del sector privado, estos valores pueden inviabilizar el uso del Corredor, considerando cargas saliendo de Brasil y Paraguay. Si bien es importante siempre resguardar la seguridad de las personas, los valores cobrados deben ser viables en términos económicos al punto de garantizar el servicio sin impedir o restringir el flujo de carga. A la vez, el procedimiento administrativo, basado en documentos en papel firmados y presentados presencialmente contradice los principios de simplificación, digitalización y eficiencia.

Para esta oportunidad de mejora no fue identificada una solución mediante el consenso de los participantes.

El sector privado, representado por asociaciones empresariales a nivel nacional y local, así como representantes de empresas de transporte y Agente de Transporte Aduanero, afirmaron ser consciente de la particularidad de esta región en términos de topografía y reconoce la utilidad de las escoltas en algunos lugares, tramos y situaciones particulares, sin embargo, considera el procedimiento de solicitud burocrático y especialmente los valores desproporcionados. Insisten que debería realizarse una revisión completa del proceso que permita trabajar

de forma más eficiente y económica, resguardando la seguridad e integridad, sin impactar en la competitividad.

Por su parte, la Secretaría de Seguridad Vial de la Provincia de Jujuy mantuvo una postura categórica en la discusión sobre los valores, sosteniendo que estos son adecuados, teniendo en cuenta las características específicas de la Provincia.

40. Cobros irregulares a transportistas y pasajeros en Jama

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el marco del comercio transfronterizo y del transporte internacional de carga y pasajeros, la previsibilidad, la transparencia y el cumplimiento estricto de las normativas vigentes son elementos fundamentales para garantizar operaciones eficientes, seguras y libres de arbitrariedades. En este contexto, la actuación de todas las autoridades de control debe regirse por procedimientos claros y legalmente establecidos, resguardando tanto la integridad del sistema como la confianza de los operadores logísticos.

En la reunión presencial, fue identificado por una participante representante del gobierno de Chile, que existen procedimientos no previstos por ley en el cruce de frontera, donde se exigen pagos para transportistas y pasajeros. Fue mencionado que, en experiencia propia, le fue solicitado el pago personal tanto de ella como de la delegación que la acompañaba sin emisión de recibo ni referencia a normativa alguna que justifique el cargo. En esta oportunidad, el funcionario presentó una placa como sustento de la solicitud, pero sin entregar respaldo documental formal, lo cual refuerza el carácter discrecional e irregular del acto. Si bien no hubo una identificación específica a qué organismo de control pertenece esta persona, si era una autoridad de Argentina.

La identificación de cobros no previstos por la normativa vigente en el Paso de Jama expone una situación que compromete los principios de legalidad, previsibilidad y transparencia que deben regir los controles fronterizos. Este tipo de prácticas afecta la confianza entre actores públicos y privados, así como entre los países involucrados, e introduce un factor de incertidumbre que debilita la integridad del sistema en un punto crítico para el comercio y la circulación internacional.

Propuesta de acción: Difundir canales locales de denuncias ante cobros ilegales realizados

La discusión de este incidente llevó a los presentes a fortalecer el uso efectivo de los canales institucionales de denuncia disponibles a nivel local, como herramienta clave para la protección de los derechos de transportistas y pasajeros. Esta estrategia debe estar acompañada por campañas de difusión dirigidas a los operadores logísticos nacionales y extranjeros, con el objetivo de informar con claridad sobre los procedimientos legítimos de fiscalización, los derechos de los usuarios y los mecanismos formales para reportar irregularidades de forma segura, anónima y trazable.

Estos canales deben garantizar:

- Anonimato efectivo: mediante plataformas digitales seguras, líneas telefónicas protegidas o buzones físicos en lugares estratégicos del Área de Control Integrado (ACI), gestionados directamente por un organismo de control superior (como Comisión Nacional de Fronteras o Auditoría General de la Nación).
- Protección institucional del denunciante: estableciendo procedimientos claros que impidan cualquier tipo de represalia administrativa u operativa contra quienes realicen denuncias de buena fe. Esto podría incluir la prohibición de discriminar u obstaculizar futuras operaciones del denunciante mientras se investiga el caso.
- Seguimiento independiente de las denuncias: a través de equipos designados que no dependan jerárquicamente de la autoridad local del paso fronterizo. Las investigaciones deben ser conducidas por unidades de Asuntos Internos o Fiscalización Especializadas, asegurando imparcialidad y transparencia.

Asimismo, es fundamental que las autoridades competentes en frontera asuman el compromiso de investigar con celeridad cada denuncia recibida, aplicar las sanciones correspondientes cuando se comprueben desvíos, y establecer mecanismos internos de seguimiento que aseguren la trazabilidad y resolución efectiva de los casos reportados. La implementación de controles cruzados, auditorías internas periódicas y medidas de transparencia, como la exigencia de emitir recibos oficiales ante cualquier tipo de cobro, contribuirá a reforzar la integridad institucional en frontera y prevenir prácticas discrecionales.

La erradicación de estas situaciones debe ser tratada como una prioridad operativa, indispensable para preservar la legalidad, resguardar la confianza entre los actores públicos y privados, y consolidar al Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como una vía segura, eficiente y libre de arbitrariedades administrativas.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria de Argentina (SENASA)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)
- **Gobierno Subnacional:** Jujuy

Propuesta de acción: Capacitación continua y evaluación a funcionarios de frontera

Como medida complementaria a los mecanismos institucionales de denuncia, se propone la implementación de un programa estructurado de capacitación continua para el personal destacado en los pasos fronterizos, enfocado en el cumplimiento de las normas vigentes, la atención a operadores logísticos internacionales y la prevención de prácticas indebidas. Esta formación deberá incluir contenidos normativos actualizados, procedimientos operativos estandarizados y principios éticos aplicables a la función pública en contexto de frontera.

Además, se sugiere establecer instancias de evaluación periódica de desempeño para los funcionarios de control, que consideren no solo indicadores operativos, sino también el cumplimiento de protocolos de atención y transparencia. La evaluación debe estar a cargo de los organismos competentes, con participación de instancias de control interno o auditoría, y podría complementarse con mecanismos de retroalimentación por parte de usuarios del paso.

La combinación de formación continua y evaluación institucional permitirá reforzar la profesionalización del personal fronterizo, disminuir los márgenes de discrecionalidad y prevenir conductas contrarias al interés público. Esta estrategia es especialmente relevante en puntos estratégicos como Jama, donde el volumen de tránsito internacional y la presencia de múltiples organismos exigen un alto estándar de integridad y coordinación.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones (DNM)

41. Cobro de multas indebidas por parte de los ATA a transportistas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el comercio exterior argentino, los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) cumplen un rol técnico y administrativo esencial al actuar en representación del transportista ante el servicio aduanero. Sin embargo, durante las reuniones presenciales se mencionó por los participantes una práctica indebida por parte de algunos ATAs, quienes solicitan pagos no previstos por ley, bajo el argumento de que se trata de multas impuestas por autoridades vinculadas al transporte.

Estos cobros irregulares suelen ocurrir cuando el medio de transporte presenta alguna no conformidad formal (sobrepeso, sobredimensión o desperfectos) y son exigidos sin respaldo documental oficial. Las autoridades vinculadas a transporte mencionaron que esta situación es de público conocimiento, ya que se han impuesto denuncias formales a ATAs que incluso emiten recibos a su nombre. Esta situación genera numerosos reclamos por parte de los transportistas, especialmente extranjeros, ante el cobro duplicado de sanciones.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) manifestó su preocupación, ya que varios operadores atribuyen erróneamente a dicha entidad sanciones que en realidad no fueron emitidas por ella. Esta situación, además de encarecer las operaciones, debilita la confianza en el sistema de control y en los propios actores logísticos, representando una seria distorsión al marco regulatorio y al principio de transparencia que debe regir el tránsito internacional.

Propuesta de acción: Fortalecer el canal de denuncias ante la conducta de ATAs fuera de la Ley

Frente a la constatación de prácticas indebidas por parte de ciertos Agentes de Transporte Aduanero (ATA), quienes exigen pagos no contemplados legalmente bajo el argumento de representar sanciones impuestas por autoridades como Gendarmería Nacional Argentina (GNA) o la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), se propone el fortalecimiento de los mecanismos institucionales de denuncia, control y seguimiento ante este tipo de conductas.

En primer lugar, se recomienda que los organismos públicos involucrados (en especial la Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA), CNRT y GNA) establezcan un canal formal, claro y accesible para la recepción de denuncias por parte de transportistas y operadores logísticos afectados, incluyendo la posibilidad de presentación digital con confidencialidad garantizada. Este canal deberá estar acompañado por un protocolo interno que asegure la investigación de los hechos denunciados y una respuesta dentro de plazos razonables.

Asimismo, se sugiere que se articulen acciones conjuntas entre los organismos de control para monitorear la actuación de los ATA habilitados, a través de auditorías aleatorias, cruces de información y fiscalización de los cobros realizados en nombre de las autoridades. Este control coordinado permitirá prevenir desvíos, sancionar a los responsables conforme a la normativa vigente y evitar que estas prácticas comprometan la legalidad de las operaciones de comercio exterior.

Es fundamental la promoción de campañas informativas dirigidas al sector privado, con especial atención para transportistas extranjeros, para difundir qué entidades están legalmente habilitadas para emitir sanciones y en qué condiciones pueden realizarse pagos. La transparencia y trazabilidad en los procedimientos aduaneros y de fiscalización son pilares esenciales para resguardar la confianza en el sistema, asegurar un entorno operativo justo y fortalecer la integridad de los controles en frontera.

Adicionalmente es importante destacar que todas estas informaciones deberán estar en la página web del Corredor Bioceánico, conforme ya descrito en la acción **“Creación de una página web oficial del Corredor como base pública de información normativa y operativa”**.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)
- **Seguridad:** Gendarmería Nacional Argentina (GNA)
- **Transporte:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)

42. Cobro de tasa migratoria en Argentina, diferente de los demás países del CBC

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El control migratorio de transportistas de carga en Argentina se encuentra regulado principalmente por la Ley N.º 25.871/2010, que establece el régimen de control migratorio general, y el Decreto N.º 616/2010, que define los procedimientos específicos aplicables a conductores de transporte internacional. A su vez, el Decreto DNM N.º 285/2021 determina el cobro de tasas retributivas por parte de la Dirección Nacional de Migraciones (DNM), sin contemplar mecanismos diferenciales para operadores de carga terrestre. Si bien la normativa permite la aplicación de tasas asociadas a servicios migratorios, no especifica su forma de cobro ni contempla medios electrónicos adaptados al tránsito internacional de carga.

En la práctica, Argentina es el único país del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) que cobra una tasa migratoria a choferes de transporte internacional de carga, cuyo valor actual asciende actualmente a 1.000 pesos argentinos por persona[12]. Este pago debe realizarse de forma manual, presencial y en efectivo, sin opción de abono digital, y se entrega un recibo en papel como constancia. Posteriormente, el funcionario migratorio debe consolidar estos pagos y depositarlos físicamente en el Banco Nación, junto con una planilla manual de respaldo. Esta operatoria se realiza en los puntos fronterizos, donde los mismos funcionarios ya desempeñan tareas de control migratorio conjunto para vehículos de carga y particulares.

[12] Precio en el mes de mayo de 2025.

Este procedimiento genera una carga administrativa desproporcionada tanto para el transportista como para la autoridad de control, ocasionando demoras operativas y congestión en los pasos fronterizos, especialmente en horas pico o cuando coinciden múltiples egresos e ingresos. La ausencia de una plataforma digital de pago, sumada al carácter exclusivo de esta exigencia en Argentina dentro del Corredor, refleja una falta de armonización de procedimientos migratorios a nivel regional. Además, la inexistencia de una justificación específica para este cobro en controles terrestres, y su aplicación no diferenciada respecto a otros viajeros, resulta incompatible con las recomendaciones internacionales de facilitación del comercio, generando ineficiencias en la circulación del transporte transfronterizo de carga y debilitando la integración operativa regional en frontera.

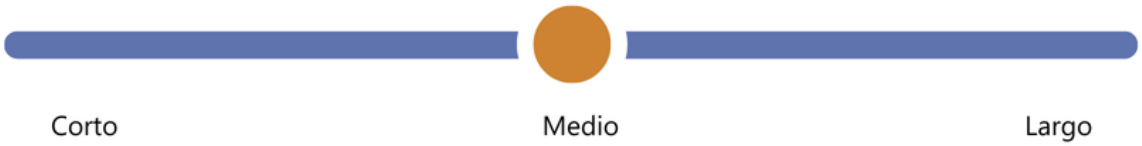
Propuesta de acción: Eliminación de la tasa migratoria en Argentina

Ante la importancia de contar con procedimientos armonizados y ágiles en los puntos de cruce del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), el sector público y privado coincidieron en que el cobro de una tasa migratoria exclusivamente en Argentina, de forma manual y en efectivo, representa un obstáculo para la eficiencia del tránsito internacional.

La propuesta consensuada consiste en eliminar el cobro de la tasa migratoria para choferes de carga terrestre en los pasos fronterizos de Argentina, adecuando la normativa vigente para eximir explícitamente a este grupo de transportistas del pago. La inexistencia de una justificación específica para este cobro en controles terrestres dado que el control no representa actividades diferenciadas respecto a otros viajeros, fundamenta esta propuesta. Dado que la alteración de la normativa puede requerir un proceso más prolongado, se propone de forma transitoria establecer mecanismos digitales de pago previos al cruce, integrados al sistema de declaración migratoria. Esta medida permitiría igualar las condiciones operativas con los demás países del Corredor, promoviendo una gestión migratoria más ágil, segura y moderna.

La eliminación de la tasa migratoria reducirá tiempos de espera en frontera, eliminará la carga administrativa manual e impulsará la armonización de procedimientos migratorios en el Corredor Bioceánico, permitiendo la implementación de controles coordinados.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones de Argentina (DNM)

43. Requisitos para certificarse OEA genéricos, sin vínculo estricto al actor postulante

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) en Argentina fue establecido mediante la Resolución General ARCA N.º 5107/2021, en línea con el Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC). El objetivo del programa es promover una cadena logística más segura y eficiente, mediante la certificación de operadores que demuestren cumplimiento normativo, transparencia y estándares operativos acordes. La normativa permite que diversos actores puedan certificarse: importadores, exportadores, despachantes de aduana, Agentes de Transporte Aduanero (ATA), transportistas, permisionarios de depósitos fiscales, couriers y otros prestadores de servicios vinculados al comercio internacional. La certificación se estructura en tres niveles: OEA–Cumplimiento, OEA–Simplificación y OEA–Seguridad.

Sin embargo, desde el punto de vista práctico, el proceso de certificación presenta limitaciones importantes que afectan su aplicabilidad operativa, en especial para los prestadores de servicios como los ATA y los despachantes. Aunque se reconoce formalmente la diversidad de actores, los requisitos establecidos son genéricos y no están alineados con las funciones específicas de cada tipo de operador. Esto se traduce en una falta de claridad sobre qué exigencias aplican a cada categoría y en la imposición de requerimientos que no se ajustan a las rutinas reales de ciertos postulantes.

Actualmente, para iniciar el proceso de certificación, los operadores deben revisar y aplicar hasta diez manuales técnicos, que no están diferenciados por tipo de operador. Esta ausencia de especificidad genera ambigüedad e incertidumbre, ya que no se identifica qué se espera de cada actividad en función de su rol logístico. Según el testimonio de los propios operadores, no se trata de que las exigencias sean difíciles de cumplir, sino de que no están adaptadas ni comunicadas de manera comprensible y diferenciada. Esto impide que muchos actores, incluidos aquellos con alta vocación de cumplimiento, puedan avanzar con confianza en el proceso. A la vez fue mencionado que en la importación no son percibidos beneficios reales en términos económicos, lo que

lleva a que muchas veces no se justifique el esfuerzo en la certificación ya que esta no se traduce en un aumento de competitividad.

Propuesta de acción: Evaluación de requisitos y condiciones para ATA y despachantes para certificarse OEA

Como resultado de un análisis conjunto entre representantes del sector público y privado, se propuso realizar una revisión técnica del marco normativo del Programa Operador Económico Autorizado (OEA), con foco específico en los requisitos aplicables a los Agentes de Transporte Aduanero (ATA) y a los despachantes de aduana. Aunque la normativa vigente (Resolución General N.º 5107/2021) permite su participación, los manuales y guías técnicas presentan exigencias genéricas que no reflejan las funciones operativas concretas de estos actores.

La iniciativa busca adaptar los requisitos a las realidades propias de cada perfil logístico, respetando los estándares de seguridad y cumplimiento exigidos por el programa, pero ofreciendo claridad y pertinencia en las exigencias. Esta adaptación permitiría a los prestadores de servicios evaluar de manera realista su elegibilidad y avanzar en el proceso de certificación con mayor previsibilidad y seguridad jurídica. A su vez, se facilitaría la labor de los equipos evaluadores del programa, al contar con parámetros más objetivos y alineados con cada categoría de operador.

Se espera que esta adecuación incremente la cantidad de postulantes al programa, especialmente entre aquellos que operan de forma obligatoria en todas las fronteras, trayendo aparejado procesos más seguros y confiables. Asimismo, contribuirá a fortalecer la transparencia y la trazabilidad del programa, haciendo más accesible una certificación que puede ser estratégica para mejorar la competitividad y la confianza mutua entre Aduana y operadores logísticos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

Propuesta de acción: Identificación en el PAD la información de OEA extranjeros para concesión de beneficios

Otra propuesta consensuada entre actores públicos y privados consiste en la incorporación, en el sistema Portal Aduanero Digital (PAD), la identificación del estatus de Operador Económico Autorizado (OEA) de operadores extranjeros, en el marco de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (ARM) suscritos por Argentina con otras administraciones aduaneras. Esta información debe integrarse de manera operativa al módulo de consulta del PAD utilizado por los servidores públicos en frontera, a fin de que pueda ser considerada dentro de los parámetros de gestión de riesgo en tiempo real durante los controles a la carga.

La propuesta responde a la necesidad de asegurar la aplicación efectiva de los compromisos asumidos por Argentina en los ARM, que establecen la obligación de extender beneficios operativos equivalentes a operadores extranjeros certificados como OEA por administraciones con las que se haya alcanzado dicho reconocimiento. En particular, cuando una operación involucra un exportador extranjero OEA y un importador nacional OEA, se conforma una cadena segura reconocida bilateralmente, cuya trazabilidad debe ser considerada para efectos de control, canalización de la carga y priorización operativa.

La integración de esta información al PAD permitirá a los inspectores en frontera visualizar de forma inmediata y verificable el estatus OEA del operador extranjero, sin necesidad de consultar sistemas externos ni recurrir a documentación física. Esta automatización reducirá tiempos de validación, mejorará la calidad de las decisiones de control y reforzará la aplicación del enfoque basado en riesgo. Además, se asegurará una aplicación homogénea y objetiva del beneficio OEA en los puntos operativos, reduciendo la discrecionalidad e incrementando la transparencia del procedimiento.

Esta medida ofrece beneficios institucionales y estratégicos: permitiendo cumplir con los compromisos asumidos internacionalmente bajo los ARM; fortaleciendo la percepción de los operadores nacionales y extranjeros sobre el valor del Programa OEA, al asegurar una aplicación efectiva de sus beneficios en frontera; y facilitando el trabajo del personal de control, al proporcionar herramientas objetivas para la identificación de operadores confiables. Asimismo, contribuye a consolidar el rol del PAD como instrumento central de trazabilidad y soporte a la gestión del riesgo en frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Agencia de Recaudación y Control Aduanero de Argentina (ARCA)

44. Proceso burocrático, demorado, en papel y costoso para exportar productos controlados por RENPRE

Proceso: Exportación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El Registro Nacional de Precursores Químicos (RENPRE), regulado por la Ley N.º 26.045/2005, el Decreto N.º 593/2019 y el Manual de Procedimientos Administrativos aprobado por la Resolución MS N.º 1122/2019, establece que toda persona humana o jurídica que manipule sustancias químicas controladas de las Listas I y II[13], incluyendo su exportación, debe inscribirse en el registro. Para operaciones de comercio exterior, el operador debe contar específicamente con la subcategoría "Exportador" y tramitar, según el caso, autorizaciones previas. Asimismo, la normativa exige la presentación periódica de informes sobre los movimientos de dichas sustancias, independientemente de si hubo actividad efectiva durante el período. Estos procedimientos están sujetos a plazos estrictos y al cumplimiento de requisitos documentales exhaustivos.

Si bien el marco legal establece un sistema de control para garantizar la trazabilidad y el uso lícito de estas sustancias, en la práctica el proceso de exportación bajo el régimen del RENPRE presenta dificultades significativas, tanto por su diseño como por su implementación operativa. El trámite exige la presentación de documentación legal en formato físico, incluyendo formularios específicos (como el F01 y F05), traducciones certificadas, copias legalizadas de estatutos y poderes notariales, así como certificados penales actualizados para los representantes legales de la empresa. En muchos casos, el

[13] Lista I: Acetona, Ácido Clorhídrico, Ácido Fenilacético, Ácido N-acetilantranílico, Ácido Sulfúrico, Anhídrido Acético, Efedrina, Seudoefedrina, Safrol, Isosafrol, Permanganato de Potasio, Metilamina, Ácido Lisérgico, Fenilpropanolamina, Piperonal, Piperidina, Cloruro de Metileno, 1-Fenil-2-propanona (P2P), 3,4-Metilendioxifenil-2-propanona (MDP2P). Lista II: Amoníaco anhidro o en disolución acuosa, Hidróxido de sodio (soda cáustica), Hidróxido de potasio (potasa cáustica), Sulfato de sodio, Carbonato de sodio (soda Solvay), Carbonato de potasio, Hexano, Benceno, Tolueno, Xilenos, Metilisobutilcetona (MIBK), Ácido acético, Acetato de etilo, Ácido o-aminobenzoico (ácido antranílico) y sus sales, Piperidina.

canal de ingreso de esta información aún requiere interacciones presenciales, especialmente para la entrega y validación de documentos sensibles, lo que añade capas adicionales de complejidad y tiempo al proceso.

Adicionalmente, las autorizaciones deben ser solicitadas para cada operación, sin contemplarse esquemas que permitan consolidar operaciones frecuentes o agilizar la tramitación de empresas con historial validado. Esto obliga a repetir procedimientos administrativos con cada nueva exportación, sin que exista un sistema de gestión en línea plenamente interoperable con otros organismos. En consecuencia, los operadores deben gestionar en paralelo los requisitos de distintas entidades, sin integración de sistemas ni visibilidad unificada del estado del trámite.

Estas exigencias generan demoras considerables, encarecen las operaciones y afectan la previsibilidad logística. Esto es especialmente crítico en exportaciones que dependen de coordinación multimodal o de cronogramas ajustados por condiciones de transporte y entrega. Además, el diseño uniforme del procedimiento sin una gestión de riesgo y selectividad de perfiles no distingue entre tipos de operadores, volúmenes de exportación, ni niveles de riesgo, lo que limita la proporcionalidad del control y la eficiencia en la fiscalización.

45. Autorización de tránsito a terceros países por el RENPRE es un procedimiento caro, burocrático y demorado

Proceso: Tránsito
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El tránsito internacional de productos controlados por el Registro Nacional de Precursores Químicos (RENPRE) en Argentina está regulado por la Ley N.º 26.045/2005, el Decreto N.º 593/2019 y la Resolución MS N.º 1122/2019, y exige que toda persona humana o jurídica que transporte estas sustancias por el territorio nacional, aun sin que Argentina sea el origen o destino final, obtenga una autorización previa del RENPRE para cada operación. Esta autorización debe gestionarse mediante la plataforma Trámites a Distancia (TAD) bajo el trámite denominado “Declaración de Tránsito Internacional por Territorio Nacional”, con una carga documental y procedimental compleja.

Para obtener dicha autorización, tanto el transportista como la empresa titular de la carga deben estar previamente inscriptos en el RENPRE. Las empresas extranjeras que no tengan sede en Argentina deben designar un apoderado legal local con Clave Única de Identificación Tributaria (CUIT), quien será responsable de realizar los trámites. Este

proceso implica, además de los formularios oficiales, la presentación de documentación legal certificada, como Certificados penales vigentes de los responsables, con una validez máxima de 45 días, y la acreditación de domicilios físicos mediante un Código de Ubicación Física del Establecimiento (CUFE), que debe renovarse cada tres meses.

En caso de no contar con transportistas inscriptos, el sistema permite una alternativa denominada "Transporte por Operación", mediante la cual un operador habilitado puede subcontratar a un tercero no inscripto para una operación puntual. No obstante, esta modalidad presenta restricciones significativas: sólo puede utilizarse hasta tres veces por año, exige presentar toda la documentación técnica del tercero y de los vehículos implicados, y no aplica para sustancias de la Lista I consideradas más sensibles, como los Ingredientes Farmacéuticos Activos (IFA). Además, la carga administrativa del trámite es equiparable o incluso superior a la de una inscripción formal, lo que desincentiva su uso operativo frecuente: su uso está limitado a tres veces por año y exige una anticipación mínima de 96 horas hábiles para iniciar el trámite (riesgo de duplicar el arancel si se presenta fuera de plazo), presentación de documentación detallada del transportista y del vehículo (como Certificados penales, póliza de seguro, título del automotor y habilitaciones).

El proceso ante el RENPRE se encuentra parcialmente digitalizado, ya que, si bien el trámite se inicia digitalmente a través del TAD, el proceso no está integrado a los demás sistemas de control del tránsito con lo cual esta información luego debe trasladarse y validarse en otros sistemas, incluso presentarse en papel a las autoridades aduaneras. Por otra parte, los tiempos de aprobación de las autorizaciones son variables, y muchas veces se acumulan demoras no justificadas que impactan en la salida efectiva del vehículo, generando costos logísticos adicionales.

Este régimen no contempla mecanismos diferenciados por nivel de riesgo, volumen de carga o frecuencia de operación, lo que lo vuelve particularmente gravoso para operadores de baja escala o para flujos de tránsito que necesitan previsibilidad. La exigencia de inscripción total, la necesidad de un apoderado legal local para empresas extranjeras, la rigidez del sistema de validación, y las restricciones sobre la subcontratación de transporte, constituyen un obstáculo estructural para el desarrollo fluido de los corredores internacionales que atraviesan Argentina, especialmente en el contexto de integración bioceánica o comercio regional. Esta situación afecta la competitividad, eleva los costos y reduce la flexibilidad operativa.

46. Autorización para importación de precursores demorada y burocrática

Proceso: Importación

Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Para importar productos clasificados como precursores químicos en Argentina, las empresas deben cumplir con un conjunto de exigencias establecidas por el Registro Nacional de Precursores Químicos (RENPRE), bajo el marco de la Ley N.º 26.045/2005, el Decreto N.º 593/2019 y la Resolución MS N.º 1122/2019. Los requisitos abarcan desde el registro institucional hasta la obtención de autorizaciones por operación y la presentación periódica de información. Para operar legalmente, las empresas deben:

- Registrarse ante el RENPRE, tanto el importador como el transportista, completando los formularios correspondientes y presentando documentación legal debidamente certificada.
- Renovar su registro periódicamente, incluyendo la reinscripción anual y la renovación del Código de Ubicación Física del Establecimiento (CUFE) cada tres meses.
- Solicitar una autorización previa para cada operación de importación de sustancias clasificadas en Lista I.
- Presentar informes periódicos (trimestrales y anuales) sobre movimientos de sustancias, aun en ausencia de actividad.

El proceso de registro inicial implica la presentación del Formulario 01 (inscripción general) y del Formulario F05 (declaración como importador), además de la entrega de documentación legal certificada: estatutos sociales, poderes notariales, Certificados penales vigentes de los responsables legales, y, en el caso de documentación extranjera, su correspondiente legalización y traducción oficial al español. Las traducciones y legalizaciones son exigidas también en cada reinscripción anual, y la omisión de plazos puede generar la baja automática en el registro, interrumpiendo la operación de la empresa.

Por su parte, el CUFE, que identifica cada locación física involucrada en la operatoria, debe renovarse cada tres meses. Esta actualización frecuente implica un seguimiento administrativo constante y genera fricciones operativas, sobre todo en empresas con múltiples establecimientos.

Para importar sustancias de la Lista I, la normativa exige una autorización previa por operación, que debe gestionarse a través del sistema Trámites a Distancia (TAD). El expediente debe incluir el Certificado vigente de inscripción, la factura proforma y otros documentos técnicos o sanitarios según el producto. Si bien la TAD representa un avance en digitalización, las demoras en la respuesta, la falta de confirmación automática y la desconexión con otros sistemas operativos impiden agilizar los flujos logísticos.

Finalmente, las empresas deben presentar informes trimestrales y anuales, con carácter obligatorio incluso en caso de inactividad, lo que genera una carga administrativa constante y muchas veces innecesaria.

Este conjunto de requisitos constituye un obstáculo estructural para la eficiencia y la competitividad de las empresas importadoras. La falta de segmentación según perfil de riesgo, la fragmentación entre plataformas institucionales, la sobrecarga de formalidades como traducciones y legalizaciones y la falta de uso de herramientas digitales como plataformas y firmas digitales, aumentan costos operativos y los tiempos del proceso.

Propuesta de acción: Revisión de los requisitos formales y documentales para solicitar permisos ante el RENPRE (Oportunidades de Mejora 44, 45 y 46)

El proceso para solicitar permisos ante el Registro Nacional de Precursores Químicos (RENPRE) en Argentina presenta desafíos significativos relacionados con la complejidad, la cantidad de requisitos documentales y tiempos para su emisión. Si bien no se contó con representantes del REMPRE en la reunión, en conjunto los representantes presentes de los sectores público y privado, se identificaron varios puntos que deben ser optimizados para mejorar la eficiencia de este proceso. La solución propuesta tiene como objetivo simplificar y agilizar los trámites administrativos para la obtención de permisos, reduciendo los costos y mejorando la previsibilidad logística.

Para llevar a cabo la modernización del proceso, se propone una revisión normativa y operativa integral del régimen del RENPRE, con foco en la simplificación administrativa, la digitalización completa, la proporcionalidad del control en función del riesgo y la interoperabilidad interinstitucional. La propuesta se basa en las disposiciones de la Ley N.º 26.045/2005, el Decreto N.º 593/2019 y la Resolución MS N.º 1122/2019, y busca corregir los desajustes entre el marco normativo y la operativa real de las empresas en el comercio exterior, particularmente en corredores internacionales y regímenes sensibles.

La primera línea de acción discutida consiste en una revisión integral de los requisitos documentales actualmente exigidos en los trámites ante el RENPRE, tanto en lo referente al tipo de información solicitada como a las formalidades requeridas para su validez. Esta revisión debe partir de una perspectiva basada en gestión de datos y no en la acumulación de documentos, evaluando cuáles son los datos realmente necesarios para cumplir con los fines de control y trazabilidad, y eliminando aquellas exigencias que no agregan valor ni mejoran la seguridad del proceso usando herramientas digitales que garanticen la validez y responsabilidad de los emisores, respaldados con mecanismos de integridad y trazabilidad documental (como hashes y almacenamiento redundante).

Sobre esta base, debe establecerse la equivalencia legal plena entre documentos físicos y documentos digitales firmados electrónicamente, de modo que toda la información requerida pueda ser enviada y conservada exclusivamente en soporte digital, utilizando formatos estructurados y firmados conforme a la Ley N.º 25.506/2001. Esto incluye la supresión de requisitos de presentación presencial, autenticación manual o certificaciones en papel, mediante su reemplazo por mecanismos de validación electrónica y trazabilidad aplicables a través del sistema TAD u otras plataformas interoperables del Estado.

En segundo lugar, se propuso introducir criterios de segmentación por perfil de riesgo, mediante la categorización de operadores en función de su historial de cumplimiento, volumen de operaciones y tipo de sustancia manipulada (Lista I o II). Esto permitiría aplicar procedimientos diferenciados: operadores con bajo nivel de riesgo podrían acceder a autorizaciones automáticas o semiautomáticas para operaciones frecuentes, a través de esquemas de pre-validación documental y autorizaciones múltiples o vigencias extendidas. Este enfoque permitiría reducir la carga de repetición documental en operadores de trayectoria validada y enfocar los controles en perfiles de mayor riesgo.

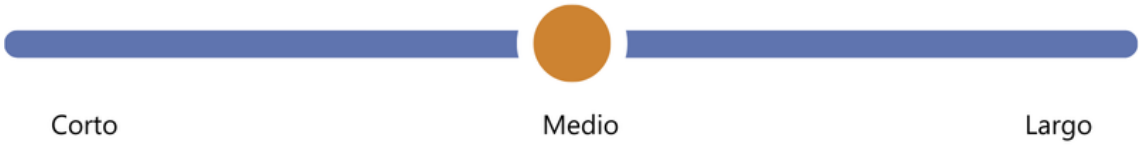
Como tercer eje, se propuso el rediseño del modelo de autorización individual por operación, con la incorporación de mecanismos que permitan consolidar operaciones frecuentes bajo autorizaciones globales o ventanas operativas, especialmente para empresas con flujos regulares de exportación o tránsito. En el caso del tránsito internacional, se recomienda revisar la figura de “Transporte por Operación” para flexibilizar su uso más allá de tres operaciones anuales, permitiendo su habilitación por sustancia y Corredor, verificando la posibilidad de eliminar la restricción a sustancias de Lista II.

En paralelo, se plantea la necesidad de integrar el sistema RENPRE al ecosistema digital del comercio exterior mediante su incorporación a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y su interoperabilidad con los sistemas de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero (ARCA). Esto permitirá validar en tiempo real la información registrada en los trámites y evitar la duplicación de controles y la exigencia de presentación física ante distintas autoridades. La interoperabilidad permitiría, además, que la validación del Código de Ubicación Física del Establecimiento (CUFE), de Certificados penales o de datos del transporte se realice automáticamente a través de bases de datos oficiales, evitando presentaciones reiteradas por parte del operador.

Este rediseño permitirá reducir los tiempos y costos asociados a la gestión de permisos, mejorar la coordinación logística en operaciones que requieren alta previsibilidad (como

el tránsito bioceánico), y fortalecer la trazabilidad mediante tecnología, sin debilitar el control sobre sustancias sensibles.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Dirección Nacional de Fiscalización y Control de Precursores Químicos (RENPRE)

Brasil

1. La limitación en los ítems de la DU-e impacta en su parametrización

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La Declaración Única de Exportación (DU-e) es el documento electrónico fundamental para formalizar la exportación de mercancías en Brasil, siendo generado con base en las Notas Fiscales Electrónicas (NF-e) de la operación. Esta contiene información detallada sobre la operación, incluyendo datos sobre la mercancía, exportador, importador, medio de transporte y valor de la operación, entre otros aspectos relevantes.

El sistema de la Receita Federal de Brasil (RFB) impone ciertas limitaciones técnicas para la DU-e como un límite máximo de 500 kilobytes (KB) por nota fiscal y un tope de hasta 999 ítems por declaración. Estas restricciones pueden generar dificultades en operaciones de exportación que requieren un alto nivel de detalle.

A medida que aumenta la especificidad en la descripción de los productos, también lo hace el tamaño de la NF-e, lo que puede provocar que pase el límite permitido de KB. Asimismo, el límite de 999 ítems restringe la cantidad de productos diferentes o variaciones de un mismo producto que pueden ser incluidos en una sola DU-e, lo que obliga, en algunos casos, a desdoblar la operación en múltiples declaraciones, generando mayores costos y más trámites administrativos para el exportador.

Un ejemplo de esta situación se da en operaciones como la exportación de ropa, donde las notas fiscales se vuelven excesivamente extensas debido a la necesidad de detallar la mercancía según color, modelo, talla, referencia, tipo de tejido, entre otros aspectos. Todo esto corresponde a una única operación comercial, es decir, una sola transacción de compraventa entre el exportador y el importador.

Cuando el archivo de la DU-e alcanza el límite de tamaño permitido por el sistema de la Receita Federal, la documentación no puede procesarse automáticamente y requiere autorización manual. En estos casos, la concesionaria informa a la Receita Federal que la liberación no será posible a través del sistema, y el organismo autoriza que el procedimiento se realice manualmente. Para ello, el transportista debe presentar una solicitud con al menos 24 horas de antelación, bajo riesgo de multa por falta de nota fiscal, lo que reduce la eficiencia del proceso.

Durante las reuniones, se mencionó que en el paso fronterizo de Foz do Iguaçu la autorización aún se realiza de forma manual. En cambio, en Uruguaiana el procedimiento ya ha sido automatizado, lo que permite una mayor agilidad en las operaciones. En el caso de Porto Murtinho, todavía no se ha definido si se implementará un sistema automatizado o manual, lo que genera incertidumbre entre los operadores logísticos que utilizarán esa ruta.

El uso del procedimiento manual, sumado a la exigencia de presentar una solicitud con al menos 24 horas de antelación, tiene un impacto directo en las exportaciones. Esta anticipación obligatoria incrementa el riesgo de retrasos y sanciones, eleva los costos operativos y genera un entorno de incertidumbre, dificultando el cumplimiento de los plazos logísticos establecidos.

Propuesta de acción: Evaluación técnica conjunta para aumentar los límites de tamaño de archivo y cantidad de ítems en la DU-e

La limitación en los ítems de la Declaración Única de Exportación (DU-e), discutida en la reunión público-privada busca alinearse con la misión del Programa Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX) de Brasil, que tiene como objetivo modernizar y simplificar los procesos de exportación e importación, reduciendo la burocracia y mejorando la eficiencia. Con base en esto, se sugiere implementar una evaluación técnica conjunta entre el Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)[14] y la Secretaría de Comercio Exterior (SECEX) para analizar la viabilidad de aumentar los límites actuales de 500 KB por Nota Fiscal Electrónica (NF-e) y de 999 ítems por la DU-e. Algunas de las acciones que se proponen son:

1. **Conformación de una mesa técnica tripartita:** Formar un comité integrado por representantes del SERPRO, la Secretaría de Comercio Exterior (SECEX) y la Receita Federal do Brasil junto con representantes del sector exportador afectado (por ejemplo, asociaciones textiles, de calzado, y otros sectores relevantes). Esta mesa será responsable de coordinar, supervisar y definir los pasos a seguir, asegurando la visión técnica, regulatoria y comercial en la evaluación.

2. **Levantamiento de datos operacionales:** Realizar un estudio detallado para recopilar información sobre la frecuencia y origen de las fragmentaciones en las DU-e, específicamente por exceso de ítems y tamaño del archivo. Esto incluirá el

[14] El Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) es una empresa pública brasileña vinculada al Ministerio de Hacienda, responsable de desarrollar soluciones tecnológicas para la administración pública. En comercio exterior, su función principal es mantener y operar el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), que integra sistemas como la Declaración Única de Exportación (DU-E) y la Declaración Única de Importación (DUIMP).

análisis de datos históricos del sistema, identificando patrones, casos recurrentes y los sectores más afectados, con el fin de justificar la necesidad de los cambios y definir criterios objetivos para las pruebas.

3. **Pruebas de carga técnica en entorno controlado:** Desarrollar y ejecutar pruebas simuladas en PUCOMEX, incrementando progresivamente los límites de peso y cantidad de ítems. El objetivo es validar la estabilidad del sistema, identificando posibles cuellos de botella, errores o retrasos, antes de aplicar cambios en producción. Se documentarán las métricas de rendimiento y errores detectados durante estas pruebas.

4. **Elaboración de un informe técnico con recomendaciones escalables:** Con base en los resultados de las pruebas y datos recopilados, preparar un informe técnico conjunto que incluya propuestas de nuevos límites (por ejemplo, un aumento gradual de 500 a 700 KB, 1.000 ítems, etc.). El informe debe considerar la escalabilidad, los riesgos y los beneficios, proponiendo recomendaciones concretas y un cronograma de aplicación progresiva.

5. **Actualización de normativa y manuales de integración:** En función de los resultados y validaciones, actualizar la regulación, los manuales de integración y los procedimientos técnicos para reflejar los nuevos límites. Esto asegurará una correcta implementación, capacitación a los usuarios y la coherencia en los procesos aduaneros y de comercio exterior.

Esta revisión es especialmente pertinente para sectores, como el textil y el de calzado, que requieren un alto nivel de detalle en sus operaciones. La modificación de estos límites permitirá una mayor flexibilidad en la presentación de la documentación necesaria, evitando la fragmentación de las declaraciones en múltiples envíos, lo que a su vez reduciría costos y simplificaría los trámites administrativos para los exportadores.

Al permitir la presentación de declaraciones más complejas sin la necesidad de desdoblar las operaciones, se facilitará el procesamiento automatizado de las DU-e, lo que también contribuiría a minimizar la dependencia de autorizaciones manuales, como las que todavía se observan en el paso fronterizo de Foz do Iguaçu. Esto reduciría el riesgo de retrasos y sanciones por falta de cumplimiento, creando un entorno más predecible y eficiente para las operaciones comerciales.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

2. La falta de acceso a la información de la DU-e hace que el proceso de liberación del camión sea demorado

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: En el comercio exterior brasileño, la digitalización y la integración de sistemas son pilares fundamentales para garantizar agilidad, seguridad y transparencia en los procesos logísticos. Uno de los avances en ese sentido fue la implementación del Módulo Control de Carga y Tránsito (CCT) que centraliza información sobre el transporte de cargas bajo control aduanero, incluyendo los datos de la Declaración Única de Exportación (DU-e).

Sin embargo, uno de los principales desafíos señalados por el sector privado es la limitada accesibilidad de las concesionarias a la información contenida en dicho módulo, en especial la relativa a la DU-e. Si bien el registro de este documento es responsabilidad del exportador o del despachante aduanero, la falta de acceso impide a las concesionarias operar con eficiencia pues requieren de los datos contenidos en la DU-e para dar secuencia a los trámites internos de la concesionaria del terminal con el fin de avanzar en la liberación de la carga. Esto hace necesario que los transportistas proporcionen manualmente datos que ya están disponibles electrónicamente en el sistema, lo que genera duplicación de tareas, aumenta la burocracia, eleva el riesgo de errores y retrasa la recepción y despacho de las cargas. En algunos casos, deben completar hasta 32 campos de forma manual al momento de la entrega, a pesar de que esta información ya figura en la DU-e.

Actualmente, la Instrucción Normativa RFB N.º 1702/2017, no establece explícitamente que los datos esenciales (como peso líquido y bruto, valor FCA/FOB, valor total de la venta,

cantidad y tipo de bultos, NCM, número y clave de la factura) de la DU-e sean accesibles, de forma anticipada, a las concesionarias responsables de la recepción de las cargas. Esta situación pone de manifiesto la ausencia de interoperabilidad entre los sistemas de las concesionarias y el Módulo CCT, afectando negativamente la eficiencia operativa y generando costos adicionales para transportistas y operadores logísticos.

Propuesta de acción: Adaptación de la norma IN RFB N.º 1702/2017 para permitir el acceso previo a los datos necesarios de la DU-e

Para abordar el desafío de acceso limitado a la información de la Declaración Única de Exportación (DU-e) por parte de las concesionarias, los participantes de la reunión público-privada propusieron que la Receita Federal de Brasil (RFB) evalúe y ajuste el marco normativo vigente. En particular, se recomendó la revisión de la Instrucción Normativa RFB N.º 1702/2017, a fin de establecer explícitamente que los datos esenciales de la DU-e sean accesibles, de forma anticipada, a las concesionarias responsables de la recepción de las cargas.

Esta modificación normativa permitiría garantizar un respaldo legal efectivo para el intercambio de datos, fortaleciendo la base jurídica necesaria para futuras integraciones sistémicas entre los actores públicos y privados involucrados en la cadena logística de exportación. Al proporcionar acceso anticipado a la información crítica de la DU-e, se reduciría la necesidad de ingresar manualmente datos que ya están disponibles electrónicamente, disminuyendo la duplicación de tareas, mejorando la exactitud en el manejo de datos y agilizando el proceso de despacho de carga.

La implementación de esta solución requiere un enfoque colaborativo en el que la RFB y Secretaria de Comercio Exterior (SECEX) desempeñen un papel central, trabajando en conjunto con las concesionarias y otros actores clave para delinear los detalles técnicos y operativos de esta adaptación normativa. Esta modificación permitirá asegurar respaldo legal al intercambio de datos y reforzará la base jurídica para futuras integraciones sistémicas entre los actores públicos y privados involucrados en la logística de exportación.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

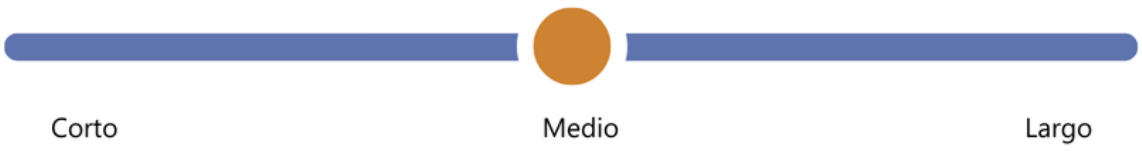
Propuesta de acción: Adaptación del Módulo CCT para permitir el acceso automático de la información de la DU-e a las concesionarias

Con el objetivo de abordar la falta de acceso a la información de la Declaración Única de Exportación (DU-e), los participantes proponen que, una vez que se haya actualizado la norma Instrucción Normativa RFB N.º 1702/2017 para permitir el acceso previo a los datos necesarios de la DU-e, la Receita Federal de Brasil (RFB) formalice una demanda al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) para que el Módulo CCT sea adaptado. Esta adaptación permitirá que se compartan automáticamente con las concesionarias los datos de la DU-e necesarios para la gestión operativa.

La integración del Módulo CCT con las concesionarias eliminará la necesidad de que los transportistas completen manualmente hasta 32 campos de información, lo que frecuentemente resulta en errores operativos y duplicación de tareas. Al facilitar el acceso automatizado a los datos, se aumentará la eficiencia en los procesos logísticos, reduciendo los tiempos de espera para la liberación de cargas en los puntos de destino.

Además, esta modificación contribuirá a una mayor fluidez y previsibilidad en el despacho de cargas a nivel nacional, lo que es crucial para mejorar la competitividad del comercio exterior brasileño. Al permitir que las concesionarias tengan acceso inmediato a la información de la DU-e, se eliminarán las barreras burocráticas que actualmente ralentizan el proceso, mejorando en última instancia la experiencia tanto del transportista como del operador logístico.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal do Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos de Brasil (SERPRO)

3. La falta de transparencia en el historial de importación limita el acceso a información detallada sobre el proceso

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: Mientras que en las operaciones de exportación es posible consultar en la Declaración Única de Exportación (DU-e) diversas informaciones, como las etapas realizadas, las observaciones registradas e incluso el nombre del inspector responsable del despacho, en los procesos de importación el sistema sólo ofrece la fecha de registro y la fecha del despacho de la carga, lo que impide un seguimiento más preciso del avance de las etapas y de la actuación de los agentes involucrados.

La ausencia de un historial accesible genera incertidumbres para los importadores y despachantes aduaneros, quienes carecen de visibilidad sobre posibles exigencias pendientes, reanálisis, pausas operativas o decisiones tomadas a lo largo del proceso. Asimismo, dificulta la identificación de cuellos de botella, el rastreo de errores y la transparencia de la actuación fiscal, afectando la previsibilidad y la planificación logística de las empresas. El contraste con el sistema de exportación, más completo e informativo, evidencia una asimetría de tratamiento entre ambos regímenes aduaneros.

Dicha limitación afecta negativamente la confianza en el sistema y restringe la capacidad de diagnóstico y mejora continua de las operaciones de comercio exterior. Sin datos estructurados sobre el historial de importación, resulta más difícil generar estadísticas, monitorear patrones de desempeño y proponer soluciones basadas en evidencias. Además, la falta de información sobre la intervención del fiscal impide que el sector privado aclare dudas, corrija rápidamente inconsistencias o siga de cerca el progreso de las acciones de fiscalización.

Propuesta de acción: Incorporación del historial completo del proceso en la DUIMP

Durante las reuniones de mapeo fue comentado por los participantes que el desafío relacionado con la falta de visibilidad del historial de importación ya está siendo abordado por el equipo gestor a través del desarrollo del Nuevo Proceso de Importación en el marco del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX). Está previsto que la Declaración Única de Importación (DUIMP) incorpore un módulo específico que registre y muestre todo el historial del proceso, desde el registro inicial hasta la liberación de la carga.

Este nuevo sistema permitirá consultar en línea todas las etapas realizadas, observaciones registradas, reanálisis, pausas operativas y la identificación de los agentes responsables, tal como ya sucede en el módulo de exportación. Con esa mejora, será posible aumentar la previsibilidad, transparencia y la capacidad de respuesta de los importadores frente a exigencias fiscales.

La medida también contribuirá al monitoreo del desempeño, a la generación de estadísticas confiables y a la formulación de diagnósticos basados en evidencias, fortaleciendo la gobernanza y la confianza en los procesos de importación. La implementación dependerá de la evolución técnica de la DUIMP, actualmente en desarrollo en el marco del PUCOMEX, con ejecución a cargo del Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) y coordinación de la Receita Federal.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

4. Falta de aviso de cambio de canal para cargas verdes que son inspeccionadas

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La presentación de la carga para despacho es el acto de someter la mercancía a la autoridad aduanera para iniciar el proceso de despacho aduanero. Esto generalmente implica la entrega física de la carga en el lugar designado por la Aduana, junto con las informaciones necesarias para la importación o exportación. Durante este proceso, la carga y la documentación son sometidas a un análisis de riesgo que determina el canal de selectividad: Verde (liberación directa), Naranja (revisión documental) o Rojo (revisión documental y física).

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado mencionó que, en algunos casos, una carga inicialmente parametrizada en canal verde termina siendo sometida a una inspección física. Esto ocurre cuando la Receita Federal detecta discrepancias, como diferencias entre el peso del camión y el peso declarado, y cambia el canal a rojo. Este procedimiento, llamado por los participantes como "canal verde sandía" (verde por fuera, rojo por dentro), no queda registrado de forma sistémica, Como consecuencia, los despachantes aduaneros no son informados del cambio, ya que el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX) continúa indicando canal verde, lo que genera inconformidad y falta de transparencia en el proceso debido a que los plazos de liberación suelen superar ampliamente los de un canal verde.

Esta situación representa un obstáculo importante para el sector privado, ya que las cargas terminan siendo sometidas a inspecciones documentales y físicas sin que se informe de manera clara el motivo ni el responsable de la discrepancia. Cada observación realizada por la Receita conlleva un responsable y un costo asociado, pero en estos casos es difícil identificarlos. Además, la notificación al transportista suele ser verbal por parte del fiscal del organismo, dejando al despachante aduanero sin información, ya que el sistema no refleja el cambio de canal.

Propuesta de acción: Registro sistémico de la modificación del canal de selectividad en el Módulo CCT

Respecto al desafío sobre cargas inicialmente asignadas al canal verde que terminan siendo inspeccionadas físicamente sin que el cambio de canal quede registrado en el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), los participantes de la reunión público-privada propusieron que la Coordinación General de Administración Aduanera de la Receita Federal de Brasil (COANA) formule una demanda al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) para implementar una mejora sistémica que permita registrar y visualizar los cambios en el canal de selectividad de las cargas en el PUCOMEX. El sistema debe estar preparado para detectar automáticamente signos de inconsistencias u observaciones durante la gestión de riesgo, incluso cuando una carga haya sido inicialmente parametrizada en el canal verde.

En caso de confirmarse tales irregularidades, el sistema debe modificar automáticamente el canal de selectividad al canal rojo, haciendo que este cambio sea inmediatamente visible para todos los actores involucrados en la operación, incluidos los transportistas, despachantes de aduana y terminales logísticas.

Adicionalmente, se recomienda que el PUCOMEX incorpore un historial completo de todas las modificaciones de estado dentro de la Declaración Única de Exportación (DU-e),

registrando no solo la parametrización inicial sino también cualquier cambio posterior, como la reasignación del canal. Cada modificación debe incluir la justificación correspondiente y la identificación del agente responsable de la alteración, con el fin de garantizar total transparencia y seguridad jurídica en el proceso.

Estas medidas permitirán eliminar notificaciones verbales no rastreables, reducir disconformidades operativas y fortalecer la confianza en los mecanismos de fiscalización aduanera, sin comprometer la agilidad y previsibilidad de los flujos de exportación.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos de Brasil (SERPRO)

5. El Reporte de Verificación Física se completa manualmente y se maneja en papel

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: El Reporte de Verificación Física (RVF) es un documento en el proceso aduanero en Brasil, elaborado por el Analista o Auditor-Fiscal de la Receita Federal de Brasil (RFB) tras la verificación física de mercancías, en presencia del despachante aduanero. Esta verificación tiene como propósito principal identificar y cuantificar las mercancías, confirmar la información consolidada en la declaración aduanera, como la correcta clasificación fiscal, el origen de las mercancías y su estado (nuevo o usado), y garantizar la conformidad con las normativas técnicas aplicables en el comercio. El RVF es esencial para la liberación de la carga, pues debe ser presentado en papel por el despachante a la autoridad del recinto aduanero.

No obstante, el uso del RVF en papel conlleva una serie de desventajas que afectan la eficiencia de los procesos aduaneros. En primer lugar, la naturaleza manual de su llenado

y tramitación prolonga los tiempos de procesamiento, creando cuellos de botella que pueden demorar la liberación de mercancías.

La falta de un sistema digital que permita la verificación y el registro en línea del RVF también dificulta el acceso a la información y su intercambio entre los diferentes actores del proceso aduanero. Esto significa que los despachantes y las autoridades aduaneras deben depender de documentos físicos, lo que puede conducir a errores en la información y malentendidos que impacten la efectividad del despacho aduanero.

Los transportistas internacionales destacaron que, aunque no existe una norma que exija el uso del formulario en papel, su aplicación se basa en procedimientos internos detallados en el Manual de Rutinas Aduaneras (MARA), utilizado por la RFB como guía operativa en las distintas áreas de control aduanero. En resumen, el proceso actual de verificación física mediante el RVF en papel no solo es ineficiente, sino que también representa un obstáculo para la eliminación total del papel en las operaciones.

Propuesta de acción: Digitalización del procedimiento de solicitud de verificación física en los recintos aduaneros

La persistencia del uso del Reporte de Verificación Física (RVF) en papel evidenció múltiples deficiencias en los procesos aduaneros, como demoras operativas, extravíos de documentos y falta de trazabilidad. Siendo así, durante la reunión público-privada, los participantes identificaron como una necesidad prioritaria la eliminación del uso de documentos en papel para la verificación física de mercancías.

A partir de esta discusión, se propuso diseñar un procedimiento digital integrado al sistema del Área de Control Integrado (ACI), que permita a los operadores logísticos registrar electrónicamente la solicitud de inspección física, generando automáticamente notificaciones y validaciones institucionales que garanticen seguridad, eficiencia y control documental.

Como ejemplo de iniciativa concreta, la empresa Multilog, en coordinación con la Receita Federal, está desarrollando un sistema piloto en su unidad de Foz do Iguaçu, con previsión de entrada en operación en el primer semestre del año. Este sistema, una vez implementado, será expandido progresivamente a otras unidades de la empresa, promoviendo un modelo escalable de gestión digital del RVF. El nuevo procedimiento permitirá que el proceso sea trazable, transparente y eficiente: cada solicitud y paso realizado quedará registrado digitalmente, eliminando dudas sobre cuándo, dónde y por quién fue presentada y procesada la documentación.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Concesionarias Privadas:** Multilog y Administración del ACI

6. Imprevisibilidad ante indisponibilidad del funcionario que debe realizar la verificación física

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Durante el proceso de verificación física, el funcionario de la Receita Federal de Brasil (RFB) inspecciona la mercancía, pudiendo solicitar la apertura de bultos, conteo, medición, análisis documental e incluso la recolección de muestras para exámenes de laboratorio, si es necesario. Se verifican aspectos como: la descripción de la mercancía, la clasificación arancelaria de la Nomenclatura Común del Mercado Común del Sur (NCM) la cantidad, el peso, el origen, el etiquetado, la integridad de los precintos y posibles inconsistencias entre lo declarado y lo que se encuentra físicamente. El procedimiento se realiza en presencia del representante del importador/exportador o del despachante aduanero. Al finalizar la verificación, el funcionario registra sus conclusiones en un informe, pudiendo liberar la carga, solicitar correcciones, aplicar sanciones o incluso retener la mercancía, según corresponda.

Cabe destacar que estos procesos de verificación están atados exclusivamente al funcionario que los inició. Si durante el proceso de inspección se detecta alguna necesidad de subsanación, por parte del responsable de la carga, al atender las exigencias el proceso regresa al mismo fiscal para análisis. Si en este lapso, dicho fiscal debe ausentarse por licencia, vacaciones u otro motivo, no existe un protocolo claro para que otro funcionario dé continuidad al trámite. Como resultado, otros servidores, muchas veces con especialidades distintas, suelen evitar asumir el caso por falta de instrucciones precisas o por diferencias en los criterios técnicos.

Un ejemplo concreto de este problema, señalado por el sector privado, ocurrió durante la importación temporaria de una estructura para un espectáculo. El funcionario de la

Receita Federal originalmente asignado al caso había coordinado previamente el proceso con el importador, comprendiendo las particularidades de la operación. Sin embargo, al iniciar sus vacaciones, el trámite fue transferido a otro auditor, quien interpretó la situación de manera distinta y solicitó nueva documentación. Como resultado, la empresa tuvo que rehacer todo el procedimiento, lo que provocó retrasos en la liberación de la carga y generó costos adicionales.

Este tipo de situación se ve agravada por el hecho de que la redistribución de los procesos, cuando ocurre, se realiza de forma manual y sin un plazo definido para la designación de un nuevo funcionario. Esto genera incertidumbre, paraliza el avance de los trámites y, en algunos casos, da lugar a su reanudación bajo nuevos criterios, lo que implica retrabajo, incrementa los costos y contribuye a una mayor inseguridad jurídica para los operadores de comercio exterior.

7. Falta de automatización en la distribución de despachos por parte de la RFB durante períodos de huelga

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: Durante el proceso habitual de asignación de despachos para análisis, la distribución del proceso de despacho ante la Receita Federal de Brasil (RFB) se gestiona de forma manual. Se mencionó, por ejemplo, que el jefe del sector centraliza las solicitudes y las distribuye en lotes en horarios determinados, lo que hace que la asignación dependa directamente de la disponibilidad de los funcionarios locales.

Esta dinámica, sumada a la falta de automatización, reduce la eficiencia operativa, especialmente cuando se presentan mandatos de seguridad (acciones judiciales que buscan garantizar derechos ante demoras o decisiones administrativas) dirigidos al Delegado (jefe del sector) sin identificar al fiscal responsable.

Representantes en las reuniones de mapeo señalaron que, durante períodos de huelga, estas condiciones pueden generar demoras de hasta siete días. El principal desafío radica en la ausencia de un procedimiento estándar definido por la RFB, lo que deja en manos de cada unidad local o regional la forma de operar. Esto se traduce en una asignación manual y una revisión física de los documentos (en canal rojo o naranja), sin apoyo de sistemas automatizados. La falta de estandarización y el hecho de ser un proceso en gran medida manual ralentiza las operaciones, lo que genera aumento de costes y tiempos.

Propuesta de acción: Fortalecimiento de la gestión interna de la RFB para agilizar la distribución y redistribución de procesos en casos de ausencia o paralización (Oportunidades de Mejora 6 y 7)

La raíz de los desafíos presentados anteriormente son la falta de estandarización y automatización en los procesos de distribución de despachos en canal rojo de la Receita Federal de Brasil (RFB). La dependencia de funcionarios específicos para verificaciones físicas y la asignación manual de despachos generan cuellos de botella, criterios dispares y retrasos, especialmente en contextos críticos como huelgas.

Con el objetivo de superar estas limitaciones, representantes del sector público propusieron que la RFB impulse una discusión técnica interna para evaluar la viabilidad de establecer un protocolo institucional para reasignación de fiscal de forma automática. Este protocolo permitiría una asignación y reasignación ágil de fiscales para gestión de los procesos vinculados al despacho aduanero y a la verificación física, particularmente en casos de ausencia del funcionario originalmente responsable. La propuesta se aplica tanto a situaciones habituales (como licencias, vacaciones o ausencias temporales) como a escenarios extraordinarios, como paralizaciones o decisiones judiciales urgentes.

La propuesta sugiere que la RFB analice mecanismos para: (i) registrar de forma automática las ausencias de los funcionarios con análisis pendientes; (ii) permitir la reasignación sistémica de estos procesos a otros agentes disponibles; y (iii) asegurar que cada reasignación quede documentada con trazabilidad, incluso cuando se trate de redistribuciones temporales.

Esta lógica podría integrarse al sistema de conferencia aduanera o implementarse como un módulo específico para la gestión de recursos humanos en el proceso de despacho. La estandarización de este procedimiento fortalecería la previsibilidad, reduciría los tiempos de respuesta, facilitaría el cumplimiento de medidas judiciales y aumentaría la seguridad jurídica para todos los actores del comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

8. Imposibilidad de liberar carga en canal verde en fin de semana

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La evolución de los procesos aduaneros en Brasil, impulsada por la adopción de herramientas de gestión de riesgos, ha contribuido a aumentar la agilidad y previsibilidad en las operaciones de comercio exterior, especialmente para los operadores considerados fiables, como aquellos certificados en el Programa de Operador Económico Autorizado (OEA). Sin embargo, estas mejoras no siempre se reflejan en la práctica, particularmente en lo que respecta a la liberación de cargas en el canal verde durante los días no laborables.

Durante las reuniones, el sector privado señaló que las cargas seleccionadas en el canal verde no se liberan durante fines de semana, feriados o puntos facultativos, incluso cuando no existen exigencias de verificación por parte de otros órganos de control o necesidades operacionales. El problema se agrava en las regiones fronterizas, donde el flujo continuo de camiones y la operación logística requieren previsibilidad para evitar la acumulación de cargas y la formación de filas en los recintos aduaneros.

Además, específicamente en el caso del Operador Económico Autorizado, la ausencia de un procedimiento que permita la liberación automática, especialmente para estas empresas, que por definición se consideran de bajo riesgo, contrasta con los principios mismos del programa, que debería asegurar un tratamiento diferenciado, inclusive en términos de agilidad operativa.

La limitación actual representa una regresión respecto al pasado, cuando existía la posibilidad de despacho incluso en días no laborables. Además, la situación se complica aún más debido a la falta de estandarización de los días festivos regionales, que varían según el municipio y el estado. La ausencia de una política nacional para la liberación de cargas en el canal verde en días no laborables constituye un cuello de botella operativo.

Propuesta de acción: Implementación piloto para la liberación automática en canal verde durante fines de semana y feriados para operadores OEA

Para resolver el problema relacionado con la imposibilidad de liberar cargas clasificadas en canal verde durante fines de semana y feriados, los participantes del proceso de mapeo propusieron el desarrollo de un proyecto piloto dirigido a operadores certificados como Operadores Económicos Autorizados (OEA). Esta propuesta busca evaluar la viabilidad de liberar automáticamente las cargas OEA seleccionadas en canal verde

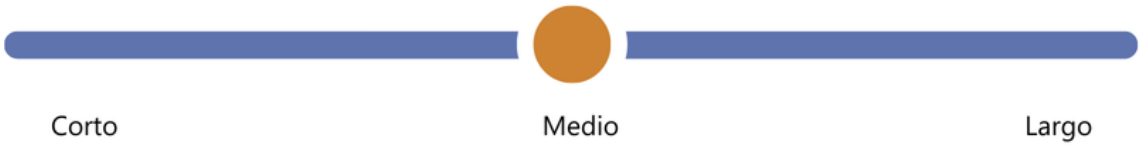
incluso fuera del horario laboral, fortaleciendo la previsibilidad operativa y el aprovechamiento de mecanismos de gestión de riesgo ya existentes en el sistema.

La ejecución de este piloto está condicionada a la existencia de infraestructura física mínima en los recintos aduaneros que permita el desbloqueo logístico y la salida física de las cargas liberadas automáticamente por el sistema de la Receita Federal, sin necesidad de intervención presencial de los órganos de control. Es decir, no se trata de realizar trámites presenciales durante fines de semana y feriados, sino de asegurar que los operadores del recinto tengan las condiciones para permitir la salida física de la carga una vez que esta haya sido liberada electrónicamente por el sistema aduanero.

En ese sentido, se considera fundamental que el espacio cuente con báscula funcional, portón operativo y personal mínimo de apoyo logístico, sin que se requiera presencia activa de la Receita Federal u otros órganos anuentes. En el caso específico de Porto Murtinho, se prevé que dicha infraestructura esté finalizada a finales de 2026. Con ello, el piloto podría ser iniciado en 2027, siempre que su definición técnica y normativa sea establecida aún en 2025. Como alternativa, podría realizarse el piloto en otra frontera ya habilitada que cuente con condiciones logísticas básicas para permitir la salida física de cargas liberadas automáticamente, sin ser necesario aguardar hasta la finalización de la construcción de la infraestructura en Porto Murtinho.

Si tiene éxito, esta iniciativa podrá servir como referencia para su replicación en otros puntos fronterizos estratégicos. La experiencia permitirá evaluar los impactos operativos, la confiabilidad del sistema de liberación automática, los requisitos legales y de seguridad, así como la aceptación institucional de la propuesta. Se trata de una medida que, además de promover una mayor eficiencia logística, refuerza el compromiso del Estado brasileño con el tratamiento diferenciado a las empresas de bajo riesgo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

9. Limitación de caracteres en el campo de descripción de la mercancía en el SINTIA

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: El Sistema Integrado de Tránsito Aduanero Internacional (SINTIA) es una plataforma electrónica utilizada por algunos países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) para gestionar y supervisar el tránsito de mercancías por tierra y río a través de las fronteras. Su objetivo principal es agilizar los procesos aduaneros, reducir los tiempos de espera y aumentar la eficiencia y transparencia en el comercio internacional.

Sin embargo, se ha identificado un problema en la limitación de la capacidad de recepción de caracteres en el campo 38 del MIC/DTA (Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero), documento esencial en las operaciones de tránsito terrestre internacional. Este campo es utilizado para ingresar la descripción detallada de las mercancías transportadas y, en Brasil, forma parte de la declaración registrada en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), plataforma que integra datos del tránsito aduanero en formato digital. En la actualidad, esta restricción limita la cantidad de información que puede ingresarse, generando dificultades para registrar detalles esenciales en operaciones complejas, como el transporte de vehículos mediante camiones portacargas. En estos casos, es fundamental poder describir múltiples unidades y sus números de chasis de manera completa y precisa. La limitación impide que toda la información necesaria sea registrada correctamente, resultando en descripciones incompletas o inexactas que afectan la confiabilidad y la claridad de los registros, complicando el control aduanero y aumentando el riesgo de problemas y demoras en el tránsito de mercancías.

Si bien la RFB informó que la cantidad de caracteres disponible en el campo 38 se corresponde con la cantidad disponible en SINTIA. Sin embargo, el problema de la limitación de caracteres se evidencia al momento del control aduanero, donde la RFB puede argumentar que la declaración es imprecisa o insuficiente.

Actualmente, la falta de una definición clara sobre qué datos específicos deben ingresarse en este campo, y cuáles pueden ser proporcionados en otros campos adicionales, genera inconsistencias y dificultades en la descripción correcta de las mercancías. Esto dificulta que toda la información relevante sea facilitada y aceptada en cualquier frontera de Brasil, comprometiendo la precisión en el control aduanero y afectando la fluidez del tránsito internacional.

La falta de detalle y precisión en las descripciones afecta negativamente la claridad y la confiabilidad de los registros, complicando el control aduanero y aumentando el riesgo de inconsistencias. Como resultado, esto puede provocar demoras en el tránsito de las mercancías y generar exigencias adicionales por parte de las autoridades fiscalizadoras, comprometiendo así la fluidez del comercio internacional.

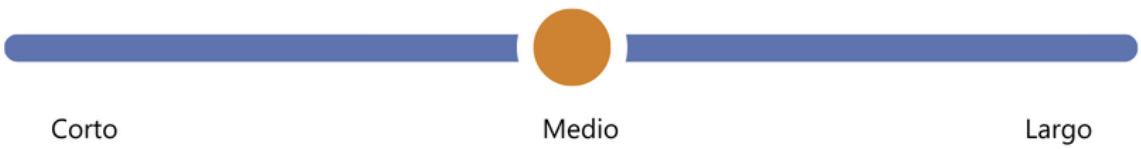
Propuesta de acción: Establecer un marco regulatorio o normativo homogéneo que permita ampliar la capacidad del campo de descripción en SINTIA con otro campo complementario.

Para atender el desafío de la limitación en el llenado de la descripción en el campo 38 del MIC-DTA, se propuso que las autoridades brasileñas establezcan una orientación común y clara respecto al llenado de la información en dicho campo. Es fundamental definir qué datos específicos deben ingresarse en este campo y cuáles pueden ser proporcionados en otros campos adicionales. De esta manera, se facilitará que toda la información relevante se registre de manera uniforme y que sea aceptada en cualquier frontera del corredor, promoviendo la coherencia en los registros aduaneros.

Esta directriz permitirá garantizar una mayor precisión en la descripción de las mercancías, simplificando el proceso de control aduanero y contribuyendo a una mayor fluidez en el tránsito internacional de mercancías. Además, promoverá la interoperabilidad del sistema en todos los países del corredor, minimizando errores, retrasos y posibles sanciones por inconsistencias en la documentación.

En caso de que sea necesario para la RFB que las informaciones de dicho campo sean por extenso, Brasil debería solicitar al administrador de SINTIA la ampliación de caracteres de dicho campo de forma conjunta con SERPRO para que el sector privado pueda cumplir las exigencias.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

10. Falta de actualización entre las Aduanas sobre las listas de los depósitos fiscales habilitados o alteraciones de los números de registros de estos de depósitos

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: Los países que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio utilizan el sistema SINTIA (Sistema Integrado de Tránsito Aduanero Internacional) para gestionar y supervisar el tránsito de mercancías por tierra a través de las fronteras. A partir de este sistema, es posible contar con informaciones anticipadas respecto del MIC-DTA entre los países desde origen a destino, incluyendo las informaciones de tránsito.

Un desafío detectado en las reuniones de trabajo está relacionado con las demoras en la actualización de información entre las diferentes zonas primarias aduaneras de los países que utilizan SINTIA. En particular, se constató una falta de actualización oportuna respecto a las listas de depósitos fiscales habilitados y las alteraciones en sus números de registro. Además, la comunicación y actualización de esta información entre países no siempre se realiza de manera efectiva y oportuna. Esto impide que los transportadores hagan declaraciones correctas y completas, generando retrasos, errores y problemas de validación en las operaciones de exportación en la región del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Es importante destacar que la información sobre los depósitos fiscales habilitados y sus números de registro no está actualizada en las bases de datos del sistema SINTIA. Esto genera inconsistencias entre los registros oficiales y la información disponible para los operadores y autoridades. La falta de actualización en tiempo real limita la precisión y confiabilidad de los datos, dificultando la correcta declaración y validación de la carga, y aumentando el riesgo de errores y retrasos en el proceso de exportación.

Como resultado, los transportadores se ven obligados a ingresar datos incorrectos solo para completar los campos obligatorios, ya que no tienen la obligación legal de proporcionar esa información adicional. Esto compromete la trazabilidad del proceso y la coherencia en los registros.

Propuesta de acción: Establecer un plazo máximo de actualización de informaciones entre Aduanas conforme a las necesidades operacionales

Para mitigar los retrasos y mejorar la coherencia en la información compartida, se propone establecer un plazo máximo de actualización de las datos entre las Aduanas de los países del Corredor que utilizan SINTIA, de acuerdo con las necesidades operacionales de la región. Este plazo puede definir, por ejemplo, que las actualizaciones relacionadas con listas de depósitos fiscales habilitados y cambios en sus números de registro se realicen dentro de un período de 24 o 48 horas desde que se identifica la alteración o modificación.

En el caso de que Brasil detecte que falta información en el sistema SINTIA relacionada con los países de destino o que la información existente está desactualizada, debería iniciar de manera inmediata un proceso de actualización y enriquecimiento de los datos. Este proceso incluiría la comunicación con las autoridades de los países de destino para solicitar la incorporación o corrección de la información necesaria, garantizando que el sistema refleje con precisión las listas de depósitos fiscales habilitados y otros datos relevantes para facilitar una gestión eficiente y segura del tránsito aduanero en el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Para implementar esta medida, se recomienda:

- Crear un calendario de actualizaciones periódicas, con responsables claros en cada Aduana, que garantice la comunicación efectiva y oportuna de los cambios;
- Incorporar en los sistemas aduaneros y en SINTIA mecanismos automáticos que alerten sobre cambios pendientes y que obliguen a realizar las actualizaciones en los plazos establecidos;
- Establecer protocolos de comunicación formal y registros de las actualizaciones realizadas, asegurando que la información esté vigente y sea confiable para todos los actores involucrados en el proceso de tránsito;
- Desarrollar acuerdos entre las autoridades aduaneras de los países participantes para que el cumplimiento de estas fechas se convierta en un estándar operacional, favoreciendo la trazabilidad y minimizando errores o discrepancias en los datos utilizados por los transportadores.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Coordinación General de Administración Aduanera (COANA)
- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)

11. El proceso "por cuenta y orden" no es aceptado en el Módulo CCT

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: El proceso de exportación "por cuenta y orden" permite que una empresa realice, en su propio nombre, el despacho aduanero de mercancías adquiridas por otra empresa o persona física, conocida como el adquirente. Este proceso se basa en un contrato que puede incluir servicios adicionales como la cotización de precios y la intermediación comercial, tal como se define en el Art. 2º de la Instrucción Normativa RFB N.º 1.861/2018.

Sin embargo, el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) presenta importantes limitaciones para operaciones "por cuenta y orden", en particular en operaciones triangulares realizadas por tradings. La incapacidad del sistema para identificar este tipo de transacciones impide que se reconozca al vendedor original, obligando a los transportistas a generar documentos complementarios en papel que requieren la firma del fiscal de la Receita Federal de Brasil (RFB) para completar la entrega de la carga en el destino final. Esta duplicación de procesos añade una capa de burocracia, impactando negativamente en la precisión y eficiencia de la documentación procesada.

Adicionalmente, el CCT no incluye toda la información necesaria del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) para operaciones "por cuenta y orden". En particular, el campo 34 (exportador) solo permite registrar el Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) de la empresa responsable de la entrega de la mercancía, sin ofrecer espacio para incluir a otros participantes clave en la operación. Esto resulta en la emisión de un nuevo MIC/DTA para someter a la Receita Federal de Brasil, generando retrabajo y costos adicionales.

La ausencia de sellos y firmas en la documentación puede dar lugar a retrasos significativos en la liberación de la carga, con demoras que pueden extenderse hasta una semana mientras se busca la autorización manual necesaria. Esta situación también da como resultado la necesidad de emitir dos MIC/DTA: uno electrónico en el CCT (MIC/DTA

digital) y otro impreso para su presentación a la Aduana en la frontera, incrementando aún más la carga administrativa sobre los transportistas.

Propuesta de acción: Solicitud de COANA al SERPRO para habilitar el registro de operaciones por cuenta y orden en el Módulo CCT

El debate sobre el proceso "por cuenta y orden" no aceptado en el sistema llevó a los participantes de la reunión público-privada a proponer que la Coordinación General de Administración Aduanera (COANA) formalice una demanda técnica al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) para incorporar, en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) del Portal Único PUCOMEX, la aceptación de operaciones "por cuenta y orden", incluyendo los casos de operaciones triangulares. Esta medida debe prever la actualización de los campos editables del sistema de modo que sea posible registrar no solo el Catastro Nacional de Personas Jurídicas (CNPJ) del operador logístico, sino también los datos del vendedor original y de otros participantes involucrados en la operación. La responsabilidad de activar esta modificación recae exclusivamente en la COANA, como área técnica de la Receita Federal de Brasil (RFB), mientras que el SERPRO actuará como el ejecutor de los cambios conforme a las demandas expresas de la administración tributaria.

Con esta mejora, se busca eliminar la necesidad de emitir documentos duplicados (uno electrónico y otro físico) lo que a menudo causa demoras operativas debido a la falta de reconocimiento digital de este tipo de operación. Al permitir que el proceso de liberación de la carga y la entrega final en destino se realicen de forma electrónica, se reduciría la necesidad de intervención manual y la validación física con sello, lo que actualmente puede generar paralizaciones de hasta una semana.

Además, esta solución promoverá una mayor trazabilidad, mejorando la seguridad documental y aumentando la confiabilidad en el proceso logístico. Esto no solo optimiza el flujo de operaciones, sino que también garantiza que el CCT esté alineado con la realidad de las operaciones internacionales actuales y con los compromisos de facilitación del comercio asumidos por Brasil. Al implementar estas modificaciones en el sistema, se abordarán varios problemas significativos relacionados con las operaciones "por cuenta y orden". Primero, la inclusión de múltiples participantes en la operación asegura que las responsabilidades sean claramente definidas y que los datos relevantes estén accesibles en el sistema. Esto mitigará el riesgo de sanciones por declaraciones inexactas y fortalecerá la legitimidad de los documentos presentados ante las autoridades aduaneras.

Al eliminar la necesidad de emitir documentos en papel y de realizar validaciones manuales, se reducirán los tiempos de espera y los costos asociados con el proceso logístico. Esto hace que las operaciones sean más eficientes, beneficiando tanto a los transportistas como a las empresas importadoras y exportadoras.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Coordinación General de Administración Aduanera (COANA)
- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas**: Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

12. PUCOMEX no señala divergencias entre el MIC/DTA en el Módulo CCT y los datos contenidos en la DU-e

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el proceso de manifestación de la carga, etapa que antecede al despacho aduanero, la Receita Federal de Brasil (RFB) exige que los transportistas informen en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) los datos de las Notas Fiscales Electrónicas (NF-e) asociadas a la carga. Esta manifestación representa la declaración del transportista sobre las mercancías efectivamente transportadas, incluyendo los documentos fiscales correspondientes. La presentación de la NF-e es una obligación del exportador o su representante legal, sin embargo, el transportador utiliza esta información para generar el MIC/DTA.

Este escenario genera un conflicto: si el exportador emite una nota fiscal por una carga de 28 pallets, pero al realizar la inspección en frontera se verifica que la carga en realidad contiene 30 pallets, la responsabilidad por la discrepancia y la posible sanción de BRL 5.000 recae sobre el transportador, quien utilizó esa información para la manifestación. Esto plantea un riesgo jurídico, ya que el transportador puede ser sancionado por errores en datos que no son de su responsabilidad.

Durante el proceso, el sector privado identificó diversos desafíos. El problema central es que se exige a las empresas de transporte declarar información que no es generada por ellas y sobre la cual no existe previsión legal que las obligue a responsabilizarse por su contenido. La NF-e es un documento fiscal cuya emisión y gestión son responsabilidad del exportador o su representante, lo que genera dudas sobre la legalidad y seguridad jurídica de sancionar al transportista por errores derivados de esa información.
Problemas identificados:

- La exigencia de declarar NF-e en el CCT se basa en una norma legal específica, que es la Instrucción Normativa 1702/2017, que atribuye esta obligación al transportista, generando inseguridad jurídica puesto que no tiene como conferir la veracidad y/o exactitud de la información.
- El transportista declara datos recibidos del exportador o despachante, sin tener control ni visibilidad sobre su validez o posibles modificaciones. Si la NF-e es cancelada o corregida durante el trayecto y la manifestación no se actualiza, el transportista puede ser sancionado, a pesar de no tener forma de verificar esos cambios.
- El sistema del Módulo CCT no valida si una NF-e ha sido cancelada o presenta inconsistencias; solo impide su uso si ya fue vinculada a otro proceso. Esto permite el ingreso de NF-e inválidas.
- La falta de integración entre el Módulo CCT y el Portal Único limita el acceso del transportista a datos esenciales (como el estado de la NF-e o el valor de la mercancía), impidiendo la verificación previa al envío.
- El acceso disponible se limita a un extracto simplificado. La consulta pública del Portal no proporciona información suficiente, dejando al transportista dependiente del exportador o despachante para obtener datos confiables.
- El sistema no emite alertas sobre discrepancias entre la manifestación en el CCT y los datos de la DU-e, lo que aumenta el riesgo de errores involuntarios no detectados.
- No existe una automatización del cálculo del peso bruto total de las NF-e en el CCT, lo que obliga a los transportistas a sumar manualmente los pesos declarados en cada factura para completar el campo exigido por el sistema.

Durante la reunión, la Receita Federal aclaró que la multa por error en la manifestación no debe ser aplicada automáticamente al transportista si se comprueba que no fue el causante de la discrepancia. Sin embargo, representantes del sector privado señalaron que no existe un marco normativo que establezca claramente esta excepción, lo que resulta en una aplicación discrecional de las sanciones por parte de la autoridad aduanera.

13. El Módulo CCT no extrae datos de documentos ya existentes, lo que obliga al transportista a completarlos manualmente

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: Actualmente, el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) presenta dificultades para acceder a datos provenientes de otros sistemas, como los de la Nota Fiscal electrónica, reflejando un desafío a nivel de interoperabilidad. Como consecuencia, al momento de manifestar la carga, el transportista debe ingresar manualmente toda la información requerida, a pesar de que esos datos ya estén disponibles en documentos digitales. Esta duplicación de tareas incrementa el riesgo de errores de ingreso, lo que puede derivar en inconsistencias en la documentación y eventuales sanciones.

Además, los participantes de las reuniones de mapeo señalaron que la falta de integración con la Secretaría de Hacienda (SEFAZ, por sus siglas en portugués) impide la identificación automática de modificaciones en las facturas ya manifestadas. Cuando una factura electrónica sufre cambios, como en la cantidad de volúmenes, el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX) no reconoce estas actualizaciones, lo que genera problemas en la entrega de la carga. Esta situación provoca demoras y complicaciones en el proceso de despacho, ya que los transportistas, que dependen de los despachantes, no tienen acceso a la información actualizada.

La dificultad para obtener datos de otros sistemas y documentos también implica retrabajo y costos adicionales, ya que el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) debe completarse manualmente. Si una factura no está incluida en la DU-e o si el sistema no cruza correctamente la información, el transportista solo detecta el problema al llegar al destino, lo que con frecuencia deriva en multas y otros gastos imprevistos.

Propuesta de acción: Incorporación de alerta automática de NF-e cancelada o inválida al momento de la manifestación (Oportunidades de Mejora 12 y 13)

La propuesta de acción para ambos desafíos es el resultado del consenso alcanzado entre los representantes del sector público y privado durante las reuniones de mapeo. Estas discusiones han permitido identificar las principales limitaciones y desafíos que enfrentan los transportistas en el proceso de manifestación de carga y han dado origen a soluciones

concretas y prácticas que buscan mejorar la eficiencia y la seguridad jurídica en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT). Al unir conocimientos y experiencias de ambos sectores, estas propuestas reflejan un enfoque colaborativo para enfrentar los problemas y optimizar los procedimientos.

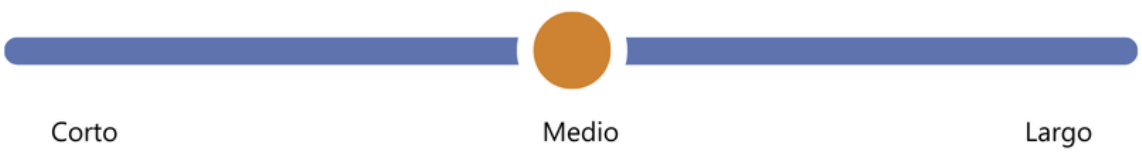
Se propone que el sistema del Módulo CCT emita un aviso automático cuando un transportista intenta manifestar una Nota Fiscal Electrónica (NF-e) que esté cancelada o inválida, bloqueando su inclusión en el sistema.

La implementación de un sistema de alertas automáticas no solo contribuiría a prevenir errores involuntarios por parte de los transportistas, sino que también fortalecería la seguridad jurídica al establecer un marco más claro y definido para la manifestación de carga. Al bloquear automáticamente la inclusión de NF-e canceladas o consideradas inválidas, se minimizaría el riesgo de que los transportistas sufran sanciones por información errónea proveniente de fuentes externas. Además, esta mejora en el sistema proporcionará una mayor transparencia en el proceso, permitiendo a los transportistas tener confianza en que los datos presentados en sus manifestaciones son precisos y válidos.

En este contexto, la creación de alertas automáticas se convierte en una herramienta esencial para optimizar el flujo de trabajo en el Módulo CCT, garantizando que los transportistas puedan operar con mayor eficiencia y evitando las consecuencias negativas derivadas de errores administrativos. Esto no solo simplificará los procesos de exportación, sino que también mejoraría la colaboración entre los distintos actores del comercio internacional en Brasil, promoviendo un entorno más seguro y predecible para todos los involucrados.

Además, adicionalmente, se propone que el exportador, como responsable del embarque y emisor tanto de la Nota Fiscal como del *Packing List,* debe ser responsable por la veracidad y exactitud de la información contenida en dichos documentos. Esto implica fortalecer la responsabilidad legal y operacional del exportador, asegurando que toda la información declarada sea precisa, lo que reducirá los posibles errores y los riesgos asociados a las discrepancias en frontera, así como las sanciones hacia el transportador.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

Propuesta de acción: Implementación de cálculo automático del peso bruto total de las NF-e informadas (Oportunidades de Mejora 12 y 13)

Con el objetivo de resolver el desafío de falta de armonización en el llenado de los campos del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), los participantes en la reunión público-privada sugirieron agregar al sistema del Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) una funcionalidad que sume automáticamente el peso bruto declarado en todas las Notas Fiscales Electrónicas (NF-e) manifestadas por el transportista. Actualmente, el proceso de manifestación de carga se ve afectado por la falta de automatización en el cálculo del peso total, lo que obliga a los transportistas a realizar esta tarea manualmente. Esta duplicación de esfuerzos no solo aumenta la probabilidad de errores de ingreso, sino que también puede dar lugar a inconsistencias en la documentación y sanciones posteriores.

La necesidad de verificar que el peso bruto total de las NF-e coincida con lo especificado en la Declaración Única de Exportación (DU-e) es esencial para garantizar la precisión en las operaciones de exportación. Sin embargo, la carga manual de estos datos complica el cumplimiento normativo y representa un gran riesgo de errores, ya que cualquier discrepancia entre el peso informado y el peso declarado podría resultar en multas, demoras en el proceso de despacho y, en última instancia, afectar la competitividad de los transportistas y exportadores brasileños en el mercado internacional.

La implementación de un cálculo automático del peso bruto total no solo aumentaría la precisión de las declaraciones, sino que también permitiría a los transportistas detectar errores antes de que se inicie el tránsito de las mercancías. Este mecanismo facilitará la identificación de posibles inconsistencias con la DU-e, permitiendo realizar correcciones con antelación y evitando sanciones o complicaciones en el despacho fronterizo.

Adicionalmente, se recomienda revisar el procedimiento de aplicación de multas, garantizando que estas solo se apliquen cuando exista dolo o responsabilidad comprobada por parte del transportista. Esta medida asegurará que las sanciones no sean consecuencia de inconsistencias sistémicas derivadas de fallos técnicos o errores atribuibles a la información proporcionada por el exportador.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos de Brasil (SERPRO)

Propuesta de acción: Visualización automática de las NF-e vinculadas al ingresar el número de DU-e (Oportunidad de Mejora 12)

Ante el desafío de que el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX)no señala divergencias el Módulo CCT y los datos contenidos en la DU-e, los participantes proponen implementar una mejora estructural en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) que permita al transportista ingresar el número de la Declaración Única de Exportación (DU-e) y, a partir de esta acción, que el sistema liste automáticamente todas las Notas Fiscales Electrónicas (NF-e) asociadas a ese proceso de exportación. Actualmente, los transportistas deben depender de extractos simplificados y de la información proporcionada por los exportadores o despachantes, lo que puede llevar a confusiones y errores en la inclusión de notas fiscales.

Al implementar la funcionalidad que liste automáticamente las NF-e al ingresar el número de la DU-e, se ofrecería a los transportistas un acceso más efectivo y seguro a las notas válidas correspondientes. Esta medida minimizaría la dependencia de la veracidad de información brindada de manera externa y optimizaría el proceso de manifestación de carga, ayudando a asegurar que solo se utilicen datos actualizados y correctos.

Además, esta mejora en la funcionalidad del CCT podría resultar en una disminución significativa de las penalidades que enfrentan los transportistas por errores involuntarios, ya que les permitiría confirmar la validez de las NF-e antes de su presentación. Al reducir el riesgo de declaraciones incorrectas, se genera un entorno más colaborativo y confiable entre transportistas, exportadores y autoridades aduaneras.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX)**: Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

14. Incompatibilidad en la numeración del MIC/DTA emitido por Brasil dificulta la validación documental en frontera

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Normativa

Oportunidad de mejora: La Instrucción Normativa DPRF N.º 56/1991 define la estructura y la secuencia lógica del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), pero no establece un plazo de validez específico para el documento ni directrices detalladas sobre su numeración. De este modo, la regulación sobre la validez y el control numérico del MIC/DTA suele estar vinculada a otros procedimientos internos y, en Brasil, la numeración generalmente sigue estándares propios de la Receita Federal de Brasil (RFB), gestionados por el sistema electrónico PUCOMEX.

Durante las reuniones, el sector privado reportó que, en el Módulo SISCOMEX Tránsito del PUCOMEX, el número del MIC/DTA generado para cada operación está vinculado internamente a la fecha de emisión, siguiendo el formato día-mes-año. Sin embargo, esta información de fecha no se transmite junto con el número del MIC/DTA a las autoridades aduaneras de los países de destino. Como resultado, internamente todos los MIC/DTA tienen dentro del SISCOMEX Tránsito números diferentes, sin embargo, pueden generarse números idénticos de MIC/DTA para operaciones realizadas en días distintos. Siendo que los demás países trabajan con la numeración prevista en el ATIT estos MIC/DTA generados en Brasil con números idénticos genera confusión en la validación documental en frontera.

Como resultado, el transportista internacional muchas veces debe cancelar el MIC/DTA y emitir uno nuevo, lo que implica varios pasos burocráticos: solicitar la cancelación a la Receita, esperar la autorización, volver a emitir el documento, volver a manifestar la carga

en el sistema y esperar una nueva aceptación. Todo este proceso puede demorar entre 24 y 48 horas. En algunos casos, también existe el riesgo de multas, lo que genera inseguridad y costos adicionales para las empresas.

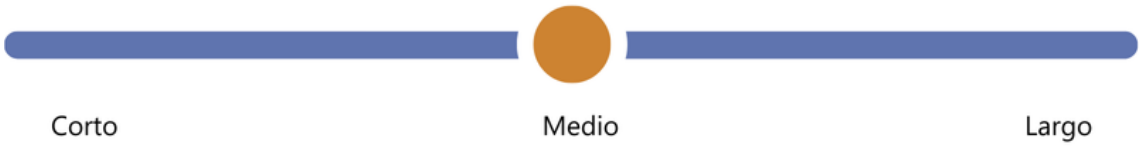
Propuesta de acción: Optimización del Módulo CCT, prevención de duplicación de MIC/DTA y mejora de la eficiencia operativa

Para solucionar el problema de la generación de números duplicados del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en el sistema PUCOMEX, los participantes proponen que la Receita Federal del Brasil (RFB), a través de la Coordinación General de Administración Aduanera (COANA), demande al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) el desarrollo de una mejora evolutiva en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT). Esta mejora debe consistir en la creación de una traba sistémica que impida el registro de dos MIC/DTA con el mismo número, aun cuando estén vinculados a fechas distintas.

Esta medida busca reforzar la integridad de los datos en el proceso de exportación y evitar la duplicación de numeración en documentos que, en la práctica, han generado confusión operativa, retrabajos y demoras de hasta 48 horas para correcciones, además de la imposición de sanciones. De acuerdo con informaciones de los participantes del sector público en las reuniones de mapeo, esta solución ya fue encaminada a la unidad competente de la Receita Federal, restando su formalización y priorización para que el SERPRO proceda con los ajustes necesarios en el sistema.

Al implementar esta validación automática en el momento del ingreso de los datos, se contribuirá significativamente a mejorar la seguridad documental, la previsibilidad del proceso de tránsito internacional y la interoperabilidad con Aduanas extranjeras.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal do Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

15. Imposibilidad de modificar los campos de la manifestación antes de la recepción de la carga

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: De acuerdo con la Instrucción Normativa RFB N.º 1702/2017, el artículo 29 establece: "la custodia y el movimiento, incluso en tránsito aduanero, de cargas destinadas a exportación mediante la Declaración Única de Exportación (DU-e) serán controlados a través del Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) de exportación del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX). Todas las cargas cuyo despacho de exportación se procese por medio de DU-e deberán tener su embarque manifestado por el transportista en el Módulo CCT, conforme a lo dispuesto en el artículo 87".

Esta misma normativa establece que la Presentación de la Carga para Despacho (ACD, por sus siglas en portugués) se genera automáticamente tras la emisión de la DU-e y la recepción de la carga, independientemente del orden en que ocurran.

Representantes del sector privado señalaron que, antes de la recepción de la carga en el Módulo CCT, el sistema no permite modificar todos los campos de la manifestación. Una vez que el camión ya está dentro del recinto, solo se pueden modificar algunos datos de la carga, pero no los del vehículo, como la placa del camión o la identidad del conductor. En estos casos, el transportista debe cancelar la manifestación y reiniciar todo el proceso.

Uno de los ejemplos mencionados por el sector privado es que, si el camión sufre una falla mecánica durante el trayecto hacia el recinto (como la avería del "cavalo mecânico" en portugués) o si el conductor queda imposibilitado de continuar por enfermedad o accidente, no es posible sustituir esos datos en la manifestación ya registrada en el Módulo CCT.

En este contexto, los participantes de las reuniones de mapeo señalaron que casi ninguna información puede modificarse en el Módulo CCT, a diferencia de la DU-e, que sí admite múltiples alteraciones. El CCT no puede preceder a la factura comercial, por lo tanto, si hay modificaciones en la Nota Fiscal, estas pueden requerir ajustes que no pueden hacerse de forma puntual, obligando a volver al inicio del proceso. Este retrabajo implica un gran volumen de información y tiene un impacto negativo en el flujo operativo, demandando tiempo y esfuerzo manual por parte del transportista.

Propuesta de acción: Permitir la corrección de datos en la manifestación antes del ingreso físico de la carga

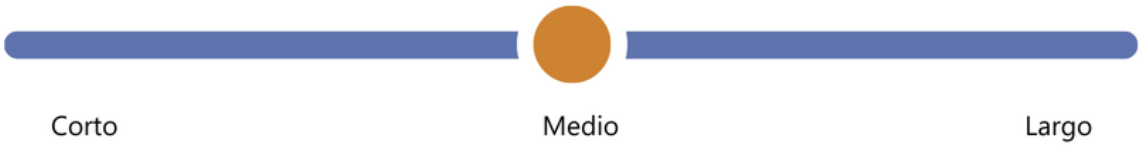
Para solucionar el desafío relativo a la imposibilidad de modificar información en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) antes de la recepción de la carga en el recinto, los participantes de la reunión público privada propusieron que la Receita Federal de Brasil formalice una demanda al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO) para adaptar el Módulo CCT, permitiendo que los transportistas puedan corregir datos clave como la placa del camión, la numeración del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y la fecha del manifiesto, siempre que la modificación ocurra antes del ingreso físico al puerto, es decir, antes del reconocimiento automático por Reconocimiento Óptico de Caracteres (OCR) en el acceso al recinto.

De acuerdo con lo informado en las reuniones de mapeo, el SERPRO ya se encuentra trabajando en una solución sistémica que permitirá dichas correcciones. Sin embargo, se recomienda que esta mejora contemple la posibilidad de modificar todos los campos de la manifestación hasta el momento del ingreso, dado que muchas veces se trata de errores simples de digitación o cambios logísticos no previsibles.

Aunque algunos de estos campos puedan ser utilizados en procesos de gestión de riesgos por parte de los órganos de control, se resalta que no deben existir barreras sistémicas para su corrección, siempre que el histórico de las modificaciones esté debidamente registrado en el sistema y puedan ser auditadas. El sistema podría, por ejemplo, señalar automáticamente estas alteraciones como “puntos de atención”, sin impedir la continuidad del trámite.

Esta medida contribuiría significativamente a reducir los retrabajos, las filas y los retrasos operativos, mejorando así la eficiencia y la fluidez logística en el proceso de exportación. Al facilitar la corrección de información antes del ingreso físico de la carga, se optimizarán los tiempos de despacho y se minimizarán las complicaciones que actualmente afectan a los transportistas y a la cadena logística en general.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

16. Exigencia de información sobre rutas extranjeras en el llenado del MIC/DTA

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) es un documento clave para el control y registro de mercancías en tránsito internacional. Parte de su estructura fue incorporada al Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), donde la información se encuentra digitalizada y disponible para autoridades aduaneras y operadores logísticos.

El sector privado señaló que la actualización del sistema CCT introdujo como obligatoria la declaración de información relacionada con la ruta en el país de destino (como la aduana de llegada y el plazo de tránsito), aunque estos datos no están bajo el control del transportador brasileño. Esta obligación representa un obstáculo operativo y jurídico, ya que tales informaciones dependen de normas y procedimientos definidos por la autoridad aduanera del país receptor, y el transportador en origen no posee los medios ni la responsabilidad legal para conocerlas con precisión. Esta situación genera inseguridad sobre posibles penalidades en caso de errores o inconsistencias.

La exigencia de completar campos que deberían corresponder al país de destino, sumada a la falta de claridad normativa, sobrecarga al transportador brasileño y compromete la trazabilidad de las operaciones. Esta situación incrementa el riesgo de errores involuntarios, retrasos logísticos y sanciones no justificadas en el contexto del tránsito internacional.

Propuesta de acción: Evaluación de la obligatoriedad del campo de ruta en el país de destino ser proporcionado por el transportista brasileño

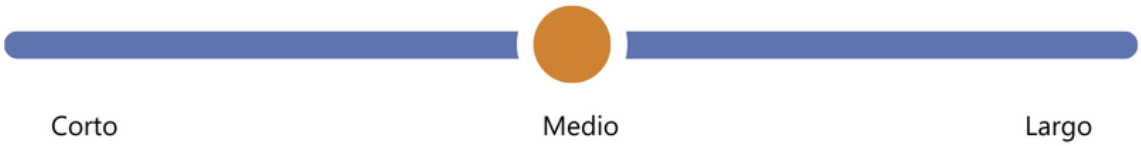
Ante la exigencia actual del Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) de que el transportista brasileño declare información relativa al tránsito en el país de destino (como la aduana de llegada y el plazo previsto para la operación), se propone que la Receita Federal de Brasil (RFB) realice una revisión técnica y normativa de dicha obligación. Esta

información no se encuentra bajo el control del transportista, lo que genera inseguridad jurídica, riesgo de errores involuntarios y posibles penalidades por datos inexactos.

La acción concreta consiste en evaluar la pertinencia de mantener este campo como obligatorio en el Módulo CCT, considerando que la responsabilidad por definir dicha ruta no corresponde al país de origen. La eliminación o flexibilización de esta exigencia contribuiría a una mayor coherencia normativa y operativa, reduciendo cargas indebidas sobre los transportistas y fortaleciendo la calidad de los datos declarados en el proceso de exportación.

Esta revisión debe estar respaldada por una actualización formal de la normativa que regula el CCT, a fin de eliminar ambigüedades y asegurar una aplicación uniforme de los procedimientos. La medida también facilitará el cumplimiento del transportista brasileño y evitará retrabajos, errores sistémicos y posibles bloqueos operativos.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

17. Imposibilidad de modificar el tránsito aduanero a través del sistema

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: El tránsito aduanero es un régimen especial que permite el movimiento de mercancías entre distintos puntos bajo control aduanero, sin necesidad de pagar tributos de forma inmediata. En Brasil, este proceso se realiza en el sistema PUCOMEX Tránsito, encargado del registro y seguimiento de las operaciones. A través de este sistema, la Receita Federal de Brasil (RFB) controla la circulación de las cargas, garantizando el cumplimiento de la legislación y la seguridad de la operación.

En este proceso, una vez registrado el tránsito aduanero en el sistema PUCOMEX, no es posible realizar modificaciones ni cancelaciones sin la intervención de la RFB, que es la única entidad autorizada para hacerlo. Sin embargo, una vez liberado el tránsito, incluso la propia Receita Federal se ve imposibilitada de modificar ciertos datos, como el número del precinto, ya que ese campo queda bloqueado en el sistema.

De este modo, si un fiscal aduanero ingresa un número de precinto u otra información de forma incorrecta al inicio del tránsito, no existe un mecanismo que permita corregir el error directamente en el sistema, a diferencia de lo que ocurre con la Declaración de Importación (DI), donde sí es posible rectificar datos erróneos.

El sector privado ha señalado que, para realizar este tipo de ajustes, es necesario presentar una solicitud formal al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO), un trámite que puede demorar hasta dos días. Mientras no se corrija la información, no es posible registrar la DI, lo que genera demoras en el proceso e incrementa los costos operativos.

Propuesta de acción: Inclusión de procedimiento para corrección de datos del tránsito en la DUIMP

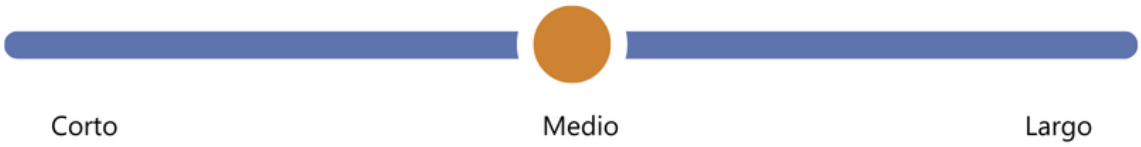
Para solucionar las dificultades operativas causadas por la imposibilidad de corregir errores en el sistema PUCOMEX Tránsito (como la inserción incorrecta del número de precinto o de la fecha del inicio del tránsito por parte del propio fiscal), los participantes propusieron que la Coordinación General de Administración Aduanera (COANA) verifique que la nueva Declaración Única de Importación (DUIMP), actualmente en desarrollo en el marco del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), contemple la posibilidad de corregir informaciones incluso después del registro del tránsito aduanero. Esta funcionalidad debería permitir que ciertos campos, como el número de precinto, puedan ser editados por los fiscales aduaneros en caso de errores detectados, sin necesidad de recurrir a solicitudes formales al Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO).

Para preservar el control fiscal y la trazabilidad, se sugiere que cualquier edición posterior al registro genere automáticamente una alerta dirigida al fiscal responsable, quien deberá revisar y autorizar la modificación. Este mecanismo aportaría transparencia, agilidad y eficiencia, manteniendo la seguridad operativa del proceso.

Dado que el sistema actual PUCOMEX Tránsito presenta una arquitectura obsoleta con limitada capacidad de actualización, esta mejora deberá incorporarse como parte de las funcionalidades de la DUIMP en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) de Importación. La implementación de este procedimiento evitará bloqueos sistémicos

innecesarios, reducirá el tiempo de resolución de errores y permitirá una gestión más dinámica y precisa del tránsito aduanero, en línea con lo que ya ocurre en el módulo de exportación.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

18. Sanciones en función de demora para cierre de tránsito por parte de la RFB

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Receita Federal de Brasil (RFB) tiene la responsabilidad de dar por finalizado el tránsito aduanero, una etapa necesaria para la liberación de las cargas y el avance del proceso de importación. El cierre del tránsito ocurre cuando la mercancía llega a su destino final designado, y la RFB verifica que se han cumplido todos los requisitos legales y fiscales, permitiendo así que la carga sea liberada para la formalización de la Declaración de Importación (DI). Si el tránsito no se cierra dentro del plazo establecido, el transporte queda sujeto a sanciones y penalidades, y el proceso de importación queda paralizado, ya que no es posible registrar la DI hasta que esta etapa está concluida.

Uno de los principales obstáculos señalados por el sector privado es que el cierre del tránsito es un procedimiento, realizado a través del sistema de la RFB, sin contar con un sistema de alertas que indiquen la necesidad de finalización. Esto significa que cualquier error, como información divergente, puede impedir el cierre del tránsito. Si estos errores no se corrigen oportunamente, bloquean la liberación de la carga, que permanece detenida hasta que un funcionario de la RFB interviene para hacer los ajustes. Estos retrasos resultan especialmente problemáticos durante fines de semana y feriados, cuando el tránsito sólo puede cerrarse en el siguiente día hábil. Por ejemplo, si un vehículo llega un viernes por la noche o un sábado, el cierre del tránsito solo podrá

realizarse el lunes, generando un retraso de hasta dos días en el proceso logístico, y afectando en cadena al plazo normal de la liberación de la carga, una vez declarada la DI y en el supuesto de que no tenga inspecciones de la RFB u otros órganos que puedan dilatar aún más los plazos de liberación. Este intervalo no solo incrementa el tiempo de espera, sino que también puede dar lugar a penalidades y costos adicionales para los involucrados, afectando la eficiencia y la confiabilidad del proceso aduanero.

Además, es posible que la centralización de las operaciones en la Receita Federal de Brasil haya limitado la capacidad de actuación de estas unidades para resolver los problemas de manera ágil. Esta centralización ha hecho que el proceso sea más rígido y dependiente de la RFB, aumentando el riesgo de retrasos, y dificultando aún más la fluidez del comercio exterior.

Propuesta de acción: Trazabilidad y cancelación eficiente del tránsito en la Declaración Única de Importación

Para solucionar los retrasos en el cierre del tránsito aduanero por parte de la Receita Federal de Brasil (RFB), especialmente en situaciones donde el proceso depende exclusivamente de la intervención manual del fiscal, los representantes de la RFB informaron durante las reuniones que, con la implementación progresiva del Nuevo Proceso de Importación (NPI), se prevé que la Declaración Única de Importación (DUIMP) incorpore herramientas de trazabilidad que permitan un control más eficiente sobre las etapas del tránsito aduanero. Una de las mejoras más relevantes será la posibilidad de cancelar el tránsito de manera digital y segura, sin depender exclusivamente de procedimientos manuales o intervención directa de la Receita Federal en cada caso.

Este nuevo modelo se inspira en las funcionalidades ya disponibles en la Declaración Única de Exportación (DU-e), donde los procesos son más transparentes, automatizados y permiten correcciones de forma ágil. La expectativa es que, con la consolidación de la DUIMP, se logre una mayor autonomía operativa y una reducción significativa de los retrasos actuales en el cierre de tránsitos, especialmente durante fines de semana y feriados.

La trazabilidad integrada en la DUIMP permitirá registrar eventos, identificar puntos de bloqueo y actuar preventivamente para evitar penalizaciones por demoras no justificadas. Esta transformación será fundamental para mejorar la previsibilidad, eficiencia y confiabilidad del comercio exterior brasileño.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

19. Dificultades en la implementación del Decreto N.º 10.278/2020

Proceso: Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: El Decreto N.º 10.278/2020 regula la forma en que los documentos físicos pueden ser digitalizados y almacenados con validez jurídica en Brasil. En el contexto de la importación, este decreto es especialmente relevante porque, al finalizar el proceso, el despachante aduanero o el importador es responsable de archivar los documentos que respaldaron el despacho (como facturas comerciales, conocimientos de embarque, comprobantes de pago de tributos, entre otros). El decreto permite que estos documentos sean digitalizados y almacenados electrónicamente, siempre que la digitalización cumpla con los requisitos técnicos definidos en la norma, tales como: integridad, autenticidad, rastreabilidad y legibilidad del contenido. Para ello, es necesario utilizar una firma electrónica calificada (con certificado digital) y garantizar que el archivo digital cumpla con los estándares de calidad establecidos.

Si bien esta medida ofrece una solución moderna y alineada con las necesidades actuales, su implementación presenta un problema de complejidad debido a aspectos técnicos relacionados con el formato, el tipo de archivo, el tamaño y otras especificaciones. Como resultado, no existen empresas habilitadas para realizar esta guarda, ya que no logran cumplir con las exigencias establecidas por este decreto, optando en su lugar por seguir las normativas anteriores previstas en la Ley N.º 5.172/1996 del Código Tributario Nacional.

Esta situación genera una inseguridad jurídica para las empresas exportadoras, importadoras o sus despachantes, que deben seguir conservando físicamente los documentos respaldatorios de sus operaciones de importación por un período de cinco

años. En caso de no contar con dicha documentación cuando sea requerida por la Receita Federal de Brasil (RFB), corren el riesgo de recibir multas, conforme a lo previsto en la Ley N.º 10.833/2003. Esto implica la necesidad de destinar espacio adicional para su almacenamiento y asumir costos financieros.

Además, la obligación de conservar documentos físicos también se extiende a los activos fijos, como maquinaria y equipos, conforme a lo establecido en la Ley N.º 5.172 del Código Tributario Nacional. La conservación física de la documentación asociada a activos fijos (como facturas, contratos, Certificados de importación, entre otros) es necesaria porque estos bienes pueden ser objeto de fiscalizaciones por parte de las autoridades fiscales o aduaneras incluso varios años después de su adquisición, a pesar de la posibilidad de resguardar digitalmente la documentación conforme al Decreto N.º 10.278/2020.

Propuesta de acción: Establecimiento de un registro nacional de empresas habilitadas para la custodia digital de documentos conforme al Decreto N.º 10.278/2020

Para evitar que sea necesaria la guarda física de documentos que resguardan el despacho, en caso de que no existan actualmente empresas habilitadas para ofrecer este servicio, lo cual ha sido señalado como una de las principales barreras, la RFB deberá realizar una evaluación técnica y regulatoria para identificar si las exigencias previstas por el Decreto son excesivamente rígidas, a punto de inviabilizar su implementación práctica. Esta revisión debe considerar alternativas de flexibilización razonables que mantengan la integridad jurídica del proceso sin comprometer la viabilidad operativa.

Fase 1: Diagnóstico regulatorio y técnico

La Receita Federal de Brasil (RFB), en conjunto con organismos técnicos y actores del sector privado, debe realizar un estudio técnico-regulatorio para identificar los puntos del Decreto que dificultan su implementación práctica, tales como:

- Requisitos excesivamente rígidos sobre calidad del archivo digital, tipos de formato, tamaño, y condiciones de legibilidad;
- Limitaciones operativas para el uso de firmas electrónicas.;
- Ausencia de lineamientos claros para procesos de digitalización tercerizados.

Este estudio debe culminar con una propuesta de adecuación normativa o emisión de una Instrucción Normativa complementaria que flexibilice los aspectos críticos sin comprometer la seguridad jurídica (por ejemplo, permitiendo soluciones escalonadas por tipo de documento o proceso).

También se propone avanzar en la implementación efectiva del Decreto N.º 10.278/2020 en el ámbito de las operaciones de importación, se propone que la Receita Federal de Brasil (RFB) cree un registro nacional de empresas habilitadas para la custodia digital de documentos conforme a los estándares técnicos exigidos por dicha normativa. Este registro debe estar disponible públicamente y accesible a los operadores del comercio exterior, con el fin de dar transparencia al proceso y facilitar la identificación de prestadores de servicios que cumplan con los requisitos legales.

Fase 2: Establecimiento de criterios y habilitación de empresas

A partir del marco técnico revisado, la RFB debe definir los criterios mínimos y procedimientos para habilitar empresas que ofrezcan servicios de digitalización y custodia electrónica de documentos conforme al Decreto N.º 10.278/2020. Con base en estos criterios, se debe abrir una convocatoria pública para la acreditación de proveedores (empresas de tecnología, gestión documental, certificadoras digitales), promoviendo un entorno competitivo y transparente. Las empresas habilitadas deben ser responsables de garantizar:

- Integridad, autenticidad y disponibilidad de los archivos digitales;
- Emisión de un certificado de digitalización válido ante la fiscalización;
- Almacenamiento seguro conforme a estándares reconocidos (ISO, etc.).

Fase 3: Creación del registro nacional y puesta en operación

Solo una vez que existan empresas habilitadas, la RFB debe crear y mantener un Registro Nacional de Empresas Habilitadas para Custodia Digital de Documentos Aduaneros, disponible en línea y actualizado periódicamente. Este registro debe servir como fuente oficial de consulta para importadores, despachantes aduaneros y fiscalizadores, garantizando:

- Transparencia y trazabilidad del proceso de digitalización;
- Seguridad jurídica en la aceptación de documentos digitales en auditorías e inspecciones.

La implementación de esta medida contribuirá a aumentar la seguridad jurídica, reducir los costos asociados al almacenamiento físico de documentos y promover la modernización de los procedimientos aduaneros, favoreciendo una mayor digitalización, trazabilidad y eficiencia en el cumplimiento de las obligaciones fiscales.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Receita Federal de Brasil (RFB)

20. Firma manual del CSI animal demora la obtención de LPCO

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Certificado Sanitario Internacional Animal (CSI Animal) es un documento emitido por el sistema del Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) para la exportación de animales vivos, productos de origen animal y sus subproductos. Su emisión certifica que la carga cumple con los requisitos sanitarios exigidos por el país importador, siendo un requisito fundamental para la liberación de la mercancía en el comercio internacional. Tras su emisión, el CSI Animal debe ser impreso y firmado por el inspector del organismo competente, generalmente en la planta de origen o en un lugar cercano. El documento debe obligatoriamente acompañar la carga hasta la frontera, garantizando la conformidad sanitaria durante todo el proceso de exportación.

Uno de los desafíos señalados por el sector privado durante las reuniones de mapeo es que la exigencia de la firma física del inspector en el CSI Animal genera varios cuellos de botella en el proceso de exportación. Por ejemplo, si el inspector no está presente en el momento de la emisión, es necesario esperar su llegada o desplazarse a otro lugar para obtener la firma, lo que resulta en retrasos operacionales.

Además, otra dificultad en el proceso de liberación de carga para exportación es la necesidad de vincular el Certificado Sanitario Internacional Animal (CSI Animal) con las Licencias, Permisos, Certificados y Otros Documentos (LPCO). Este requisito impide la aprobación del LPCO hasta que el CSI sea liberado y, si el LPCO no es aprobado, la exportación no puede llevarse a cabo, ya que el documento es esencial para autorizar la salida de la mercancía del país.

Así, la dependencia del documento físico y la falta de simultaneidad entre las etapas aumentan el tiempo de espera de la carga, ya que, mientras el CSI no sea emitido y

vinculado al LPCO, el vehículo no puede iniciar su trayecto, lo que incrementa los costos y compromete los plazos de entrega.

Propuesta de acción: Autorización del transporte con documento digital sin firma física, controlado mediante lacre oficial

Con el objetivo de superar las limitaciones logísticas que trae la necesidad de que el Certificado Sanitario Internacional Animal (CSI Animal), emitido por el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) sea impreso y firmado por el inspector del organismo competente, generalmente en la planta de origen o en un lugar cercano se propone permitir que la carga sea transportada desde el establecimiento de origen hasta la frontera con el CSI Animal en formato electrónico sin firma física, siempre que esté debidamente lacrada y registrada. La firma del inspector del MAPA podrá ser realizada al arribo en la frontera, eliminando la necesidad de esperar al fiscal en la planta. Esta medida permitiría avanzar con la aprobación del resto de trámites dentro del módulo de Licencias, Permisos, Certificados y Otros Documentos (LPCO), antes de la liberación física del CSI, siempre que el número del lacre esté vinculado al documento.

Este procedimiento exige el reconocimiento operativo de la Policía Rodoviária Federal (PRF) para que, en caso de fiscalización en ruta, el documento digital sin firma manuscrita sea considerado válido, conforme a lo dispuesto en la Portaria Interministerial 43/2020 y a los compromisos del MERCOSUR en materia de digitalización de documentos sanitarios.

Propuesta de implementación por etapas:

1. CSI Animal digital validado por lacre oficial

Permitir que el CSI Animal sea emitido en formato digital sin firma manuscrita, con validez temporal limitada al trayecto entre el punto de origen y el puesto fronterizo. La carga deberá estar debidamente lacrada con un lacre oficial del MAPA, cuyo número deberá:

- Estar vinculado electrónicamente al CSI Animal en el sistema del MAPA;
- Ser comunicado de forma anticipada en el sistema LPCO;

El inspector firmará digital o físicamente el CSI únicamente en la frontera, tras verificar la inviolabilidad del lacre y conformidad de la carga.

2. Desbloqueo anticipado del LPCO

Permitir que el sistema LPCO acepte la vinculación provisional del CSI con base en el número de lacre, sin requerir la firma previa del inspector. Esta medida posibilita que la aprobación del LPCO se anticipe a la llegada a frontera, evitando el bloqueo del proceso logístico y acelerando la exportación.

3. Validación normativa y coordinación interinstitucional

Garantizar la validez legal del CSI digital sin firma física mediante:

- Inclusión en las normas internas del MAPA como modalidad de transporte autorizada;
- Reconocimiento por parte de la Policía Rodoviária Federal (PRF) para efectos de fiscalización en carretera, en línea con las Directrices del MERCOSUR sobre despapelización documental;
- Promover capacitaciones y acuerdos operativos con la PRF para que, durante fiscalizaciones en tránsito, se acepte la presentación electrónica del CSI (por QR o app oficial del MAPA), en reemplazo del documento físico.

Los beneficios esperados incluyen una reducción en los tiempos logísticos al eliminar la dependencia de la firma física previa al despacho, menores costos operativos gracias a la eliminación de traslados del inspector o del transportista, una mayor fluidez en el comercio internacional al anticipar la aprobación del LPCO, una mejor alineación normativa con los compromisos del MERCOSUR respecto a la digitalización documental y una trazabilidad reforzada mediante control por lacre y registros electrónicos.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA)
- **Seguridad:** Polícia Rodoviária Federal (PRF)

Propuesta de acción: Implementación del CSI con firma electrónica reconocida regionalmente

Para que el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) pueda avanzar en la implementación de la firma electrónica reconocida del Certificado Sanitario Internacional Animal (CSI Animal) en Brasil, es fundamental seguir un proceso estructurado que garantice la viabilidad técnica, normativa y operativa de esta transición. En primer lugar, el MAPA debe realizar un análisis exhaustivo de la infraestructura tecnológica y los procesos actuales, identificando los requisitos necesarios para adoptar un sistema de firma digital que cumpla con los estándares nacionales de seguridad y confiabilidad. Esta evaluación permitirá verificar si la solución puede integrarse directamente a los sistemas existentes, especialmente considerando la reciente implementación por parte del MAPA de la firma electrónica para la emisión de los Certificados Sanitarios Nacionales (CSN), utilizados para el tránsito de productos de origen animal dentro del territorio nacional, que posteriormente serán exportados.

Tras ese diagnóstico, el siguiente paso consiste en desarrollar y validar, en un entorno de pruebas, un sistema de firma electrónica robusto que permita la emisión y firma digital del CSI en formato electrónico, preferiblemente en XML, facilitando su transmisión y validación automática en los sistemas internos brasileños. Es imprescindible que esta solución sea compatible e integrable con plataformas existentes, como el sistema de Ventanilla Única PUCOMEX, para asegurar un flujo eficiente, automatizado y centralizado en la gestión del comercio exterior, aprovechando la infraestructura ya establecida y promoviendo mayor agilidad en los procesos de exportación de productos que requieren CSI.

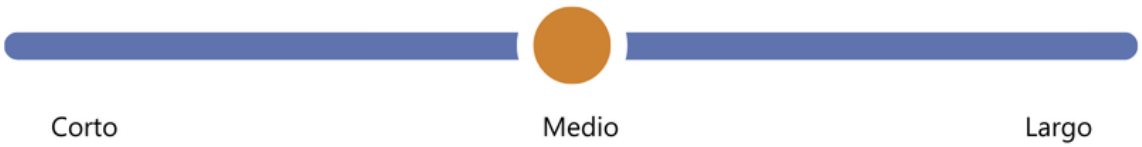
En paralelo, es importante analizar la necesidad de regular formalmente el uso de la firma electrónica en la emisión del CSI, garantizando su validez legal y reconocimiento normativo, adoptando el mismo patrón de seguridad y confiabilidad empleado en la emisión de los CSN. La integración de esta funcionalidad en el PUCOMEX, mediante un módulo o una conexión especializada, simplificará su adopción, promoviendo una gestión eficiente, segura y alineada con la legislación brasileña.

Por último, el MAPA debe dedicar esfuerzos en capacitación y entrenamientos continuos para todos los actores involucrados, incluyendo fiscalizadores, exportadores y proveedores de tecnología, resaltando la importancia de la firma digital integrada en el sistema PUCOMEX. De esta forma, Brasil consolidará una solución nacional moderna, segura y eficiente, que no solo reemplazará el uso de papel y firma manuscrita en la emisión del CSI, sino que también sentará las bases para futuras acciones de integración

regional y cooperación internacional, en línea con las recientes innovaciones que el propio Ministerio ha implementado en la emisión de Certificados Sanitarios internos.

A partir de la internalización normativa ya realizada por Brasil, se propone la validación recíproca de la firma electrónica entre los países, prescindiendo definitivamente de la firma manuscrita y del uso de papel. Esta solución está ampliamente desarrollada en el capítulo referente a desafíos y soluciones del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) Multilaterales. Se puede encontrar más información en las propuestas de acción relacionadas con el **"Reconocimiento mutuo de documentos firmados digitalmente mediante Certificados de Prestadores de Servicios de Certificación"**.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria de Brasil (MAPA)

21. Requerimiento fuera del PUCOMEX para autorización de muestras

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La toma de muestras es una práctica habitual en el comercio exterior, mediante la cual se retira una porción representativa de la mercancía para su análisis físico, fiscal, sanitario o de calidad por parte de los organismos de control. Su objetivo es verificar la conformidad de los productos sin necesidad de inspeccionar la totalidad del cargamento. En Brasil, esta actividad debe realizarse conforme a los principios de trazabilidad, legalidad y eficiencia administrativa definidos en las normas que rigen el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), particularmente en el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) y en las disposiciones relacionadas con la Declaración Única de Importación (DUIMP), conforme lo establece la Portaria Coana N.º 165/2024 y el ADE Coana N.º 12/2018.

Sin embargo, el marco normativo vigente no contempla un flujo digital específico y estandarizado para la autorización y registro de las inspecciones físicas realizadas con

fines de toma de muestras en zonas primarias. En determinados puntos de frontera a ámbito nacional de Brasil, como Foz do Iguaçu y Uruguaiana, el procedimiento continúa realizándose de forma manual o a través de canales paralelos, como correos electrónicos o archivos anexos. Esto ha generado falta de trazabilidad, inseguridad jurídica y una dependencia excesiva de decisiones discrecionales por parte de administradores de recintos privados, como Multilog, o incluso de los despachantes de aduana.

Adicionalmente, el procedimiento actual limita la ejecución de la toma de muestras sólo a los Establecimientos Relacionados (ER) habilitados como áreas de re-inspección del Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA), restringiendo las operaciones a recintos específicos e impidiendo una gestión logística flexible. Además, para poder realizar la operación, suele ser necesario bajar la mercadería a piso, es decir, trasladar la carga desde un medio de transporte elevado, como un barco o camión, a nivel del suelo para facilitar su inspección, muestreo y control. Este proceso permite una gestión más segura, ordenada y trazable de la carga durante las inspecciones aduaneras y sanitarias, garantizando la integridad y la legalidad de las operaciones, además de mejorar la eficiencia y la seguridad jurídica en la manipulación de los productos. Como ejemplo, en procedimientos sanitarios vinculados al MAPA, la recolección de muestras se formaliza a través de un formulario propio del Ministerio. Cuando se requiere el envío de muestras a laboratorio, como en los casos de productos como carne, pescado, queso o vino, el despachante recibe el producto junto con una copia del término de recolección, siendo necesario realizar las gestiones en sistemas específicos de cada organismo, fuera del Portal Único.

En el contexto de la futura Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho (Brasil), la ausencia de un procedimiento digital oficial para la solicitud, ejecución y trazabilidad de la toma de muestras podría representar un cuello de botella. Dado que no hay definición clara sobre el modelo de gestión del recinto, la implementación de la Application Programming Interface (API) Recintos ni la interoperabilidad de los sistemas de control, la falta de una solución sistémica puede comprometer la eficiencia, previsibilidad y transparencia de las operaciones de importación. En un Corredor estratégico como el de Capricornio, esto se traduce en mayores costos logísticos, pérdida de competitividad y debilitamiento de la función fiscalizadora del Estado.

Propuesta de acción: Desarrollo de un procedimiento electrónico en PUCOMEX para la solicitud de toma de muestras

Para solucionar la falta de trazabilidad en el procedimiento de toma de muestras en operaciones de importación en la futura frontera de Porto Murtinho–Carmelo Peralta, los representantes en la reunión público-privada propusieron que el equipo gestor del Portal

Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), integrado por la Receita Federal de Brasil (RFB) y la Secretaría de Comercio Exterior (SECEX), desarrolle un flujo sistémico específico dentro del PUCOMEX. Este flujo permitirá que las solicitudes de "bajar la carga a piso" (descarga para inspección física en el Espacio de Recepción–ER) sean realizadas de manera totalmente electrónica, con validación automática, protocolo de recepción, plazos estipulados y trazabilidad completa del proceso. Se propone el desarrollo de un flujo electrónico oficial para la solicitud, autorización y registro de toma de muestras, que incluya:

1. Solicitud formal en el sistema por parte del importador/despachante;
2. Validación automática por la RFB con base en criterios predefinidos;
3. Registro de fecha, hora, ubicación y motivo de la recolección;
4. Vinculación al número de DUIMP, Recinto Aduanero y Módulo CCT;
5. Generación automática de un protocolo digital de recolección de muestras, con trazabilidad en tiempo real.

La creación de un módulo electrónico para este procedimiento es indispensable para asegurar la transparencia y previsibilidad de las inspecciones aduaneras en la futura Área de Control Integrado (ACI) de Porto Murtinho. Además, este nuevo flujo deberá estar integrado al Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) y a la Declaración Única de Importación (DUIMP), respetando las normas vigentes de la Instrucción Normativa RFB N.º 1.702/2017 y las reglas de operación de recintos aduaneros habilitados. La digitalización de este proceso también permitirá reducir tiempos de respuesta, eliminar intervenciones manuales y fortalecer la eficiencia de la frontera dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Además, se propone el establecimiento de estándares operativos comunes para todos los organismos. Establecer una API única de toma de muestras interoperable por los órganos de control por medio de PUCOMEX. Esta API debe permitir que todos los organismos:

- Registren la recolección de muestras en un sistema común;
- Consulten y compartan resultados de análisis, términos de inspección y decisiones asociadas;
- Emitan notificaciones electrónicas de no conformidad u otras medidas cautelares vinculadas a la DUIMP.

Es importante que el sistema sea capaz de gestionar diferentes finalidades de toma de muestras:

- Fines sanitarios (MAPA y ANVISA);
- Control fiscal (Receita Federal); y
- Control ambiental o regulatorio (IBAMA y ANP).

Por último, es importante destacar la necesidad de instalar infraestructura tecnológica que permita interoperar vía API con PUCOMEX, garantizar conectividad y soporte técnico en zonas fronterizas, y aplicar este sistema como proyecto piloto replicable en otras fronteras del Corredor Bioceánico. Se espera lograr trazabilidad total y evidencia digital de las inspecciones, reducir tiempos logísticos eliminando procedimientos manuales, institucionalizar un flujo oficial para mayor previsibilidad jurídica, promover la interoperabilidad entre entes fiscalizadores y fortalecer el rol del Estado en transparencia y eficiencia en el control.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

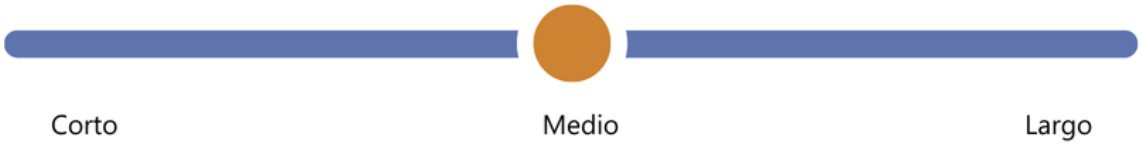
Propuesta de acción: Habilitación del ACI de Porto Murtinho para operaciones de baja de carga a piso

El debate sobre la falta de procedimiento claro para la toma de muestras en el futuro recinto aduanero de Porto Murtinho llevó a los participantes de la reunión público-privado a proponer que el recinto de la futura Área de Control Integrado (ACI) sea formalmente habilitado, desde su planificación inicial, para permitir operaciones de descarga de mercancías a piso. Conforme a la normativa vigente en Brasil, solamente los recintos autorizados por el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) y por la Receita Federal de Brasil (RFB) pueden realizar operaciones sin el lacre y transferencia de carga a áreas de inspección. Para ello, será necesario definir y gestionar los requisitos de infraestructura necesarios para habilitar formalmente la descarga de mercancías a piso, en coordinación con el DNIT y otros organismos pertinentes. Esto incluye la evaluación de la infraestructura existente y la implementación de mejoras, como áreas de recepción,

segregación, videovigilancia, resguardo de carga y capacidad para colocar nuevamente el precinto.

La habilitación del ACI para esta finalidad fue considerada esencial para permitir controles eficientes de mercancías que requieran verificación física o toma de muestras, garantizando seguridad jurídica, agilidad logística y adecuación técnica a los estándares exigidos. La infraestructura proyectada deberá prever áreas de recepción y segregación adecuadas, sistemas de videovigilancia, procedimientos de colocar el precinto nuevamente y condiciones de resguardo de la carga, asegurando que el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) opere de manera fluida, segura y conforme a las exigencias de control internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA)

22. Ausencia de tratamiento y sello en pallets provenientes de Brasil genera costos adicionales

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El tratamiento y el sellado de pallets son procedimientos fitosanitarios exigidos en el comercio internacional para evitar la propagación de plagas y enfermedades a través de la madera utilizada en el transporte de mercancías. Estos pallets, comúnmente fabricados con madera sin tratar, pueden albergar insectos o agentes patógenos que representan un riesgo para el medio ambiente y la agricultura de los países importadores. Por esta razón, existe la Norma Internacional de Medidas Fitosanitarias N.º 15/2019 (NIMF 15) que establece que los pallets y otros materiales de madera deben ser tratados (generalmente mediante calor o fumigación) y marcados con un sello oficial que indique su conformidad con los estándares fitosanitarios reconocidos a nivel mundial. La responsabilidad de aplicar el tratamiento y realizar el sellado correcto

es del sector privado, mientras que los organismos de control gubernamentales tienen la responsabilidad de verificar el cumplimiento al ingresar la carga al país de destino.

A nivel regional, organismos como el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) de Argentina siguen dichas directrices para el control de los pallets provenientes de otros países. En este sentido, durante las reuniones de mapeo, representantes del sector privado informaron que, en la práctica, empresas exportadoras de Brasil han estado enviando pallets sin el tratamiento o sellado correspondiente, lo que genera inconformidades durante las inspecciones sanitarias en Argentina. Aunque el SENASA no inspecciona directamente el contenido de la carga, la exigencia de que todos los pallets estén debidamente tratados y sellados es inflexible y no depende del tipo de mercancía transportada. Por lo tanto, toda carga proveniente de Brasil debe cumplir con las normativas del SENASA al ingresar a Argentina.

Esta situación obliga en esos casos a los importadores a contratar servicios adicionales, como la remoción manual de los pallets de la carga mediante equipos especializados (como el uso de "zamping" o elevadores), para su posterior incineración. También se han registrado casos de cargas brasileñas obligadas a retornar desde fronteras como Mendoza (AR) debido a pallets que no cumplían con los requisitos del país de destino. Aunque la NIMF 15 recomienda que el control se realice en el destino, la falta de cumplimiento de las medidas por parte de los exportadores genera ineficiencias y riesgos en los procesos de importación en los países vecinos.

Es importante señalar que este problema no se limita a Brasil y Argentina, sino que ocurre en todas las fronteras de los países que conforman el Corredor, evidenciando una falla en la gestión coordinada de fronteras. El modelo actual, que concentra el control únicamente en la entrada, sin mecanismos claros y eficaces de verificación en origen, debilita la efectividad de los procedimientos fitosanitarios. Este proceso no solo incrementa los costos logísticos y los tiempos de liberación, sino que también compromete la integridad del embalaje y de la mercancía.

Propuesta de acción: Fortalecimiento del cumplimiento del tratamiento y marcado de pallets en origen según la NIMF 15

Para abordar el problema de cargas brasileñas que llegan a las fronteras sin que los pallets cumplan con los requisitos de tratamiento fitosanitario exigidos por la NIMF N.º 15, los participantes propusieron identificar incentivos dirigidos a los exportadores brasileños para asegurar el cumplimiento de la normativa internacional sobre tratamiento y marcado de embalajes de madera, conforme la NIMF N.º 15. Entre las posibles medidas se destacan: campañas educativas, apoyo técnico, reconocimiento

preferencial para quienes realizan el proceso de forma correcta en procesos de control o acceso a certificaciones logísticas simplificadas.

El objetivo es promover el cumplimiento en origen, evitando rechazos, remociones o incineraciones en frontera por parte de organismos como el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) argentino, lo que genera costos logísticos y rupturas operativas. Esta acción permitirá reducir retrabajos, mejorar la trazabilidad y fortalecer la confianza en los flujos intrarregionales del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Otro aspecto fundamental es establecer como criterio para operadores OEA el tratamiento adecuado de los pallets y soportes de madera, concediendo beneficios claros a partir de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo en las fronteras. Esto no solo mejoraría los controles fronterizos, sino que traería agilidad y un uso más eficiente de los recursos.

Esta acción requerirá la activa participación del Sector Privado en la divulgación de las informaciones a sus respectivos sectores para difusión del conocimiento. Además, contribuirá no solo a la reducción de costos logísticos asociados a la remoción o incineración de pallets, sino también a mejorar la trazabilidad de las cargas y a fortalecer la confianza entre los diversos actores en los flujos intrarregionales del CBC.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA),
- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB),
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI), Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu (ACIFI), entre otras.

23. Impacto de los cambios en la emisión del LPCO para madera sobre la eficiencia del proceso fronterizo

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Normativa

Oportunidad de mejora: El Módulo de Licencias, Permisos, Certificado y Otros (LPCO) del sistema PUCOMEX es una plataforma utilizada para gestionar diversos trámites previos a la importación de productos, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las normas locales de preservación ambiental y control de plagas, entre otros. Este módulo es fundamental para prevenir la propagación de plagas y enfermedades forestales que puedan estar presentes en cargas vegetales o que contengan madera, protegiendo así la biodiversidad y las actividades agrícolas y forestales del país importador.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado mencionó una nueva directriz del Equipo del Portal Único (RFB y SECEX) según la Nota PUCOMEX N.º 008/2024, que modifica el registro del LPCO. De acuerdo con esta normativa, únicamente el despachante está autorizado a realizar dicho registro, incluso en los casos que involucren cargas con presencia de madera. Esta medida impide que el transportista gestione directamente el LPCO, limitando su capacidad de actuación sobre la documentación necesaria para el ingreso de la carga.

Como resultado, el transportista ya no puede registrar el LPCO de madera al momento de llegar a la frontera, lo que lo hace dependiente de la cooperación y disponibilidad del despachante para presentarlo. Si bien el despachante puede emitir el LPCO con antelación, el proceso tiende a volverse más lento, ya que el conductor queda condicionado a los tiempos del despachante. Esto genera demoras en el procedimiento, incrementa los tiempos de espera para el transportista y retrasa la liberación de la carga.

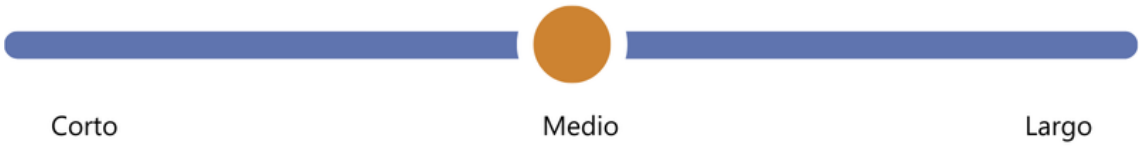
Propuesta de acción: Habilitación del registro del LPCO por parte del Transportista Internacional en el Portal Único

Para solucionar el problema identificado por el sector privado respecto a los impactos operativos de la Nota PUCOMEX N.º 008/2024, que restringe la posibilidad de registrar el Módulo de Licencias, Permisos, Certificado y Otros (LPCO) únicamente al despachante, incluso en casos de tránsito de cargas con madera, los participantes propusieron que se restablezca la posibilidad de que el Transportista Internacional también pueda realizar dicho registro directamente en el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), como era posible anteriormente.

Esta modificación requerirá que la Declaración Única de Importación (DUIMP) incorpore la habilitación funcional para el transportista, lo que permitirá mayor autonomía y agilidad operativa.

Con esta medida, se espera reducir demoras, mejorar la coordinación entre los actores involucrados, y promover mayor eficiencia, transparencia y trazabilidad en las operaciones de comercio exterior reguladas por el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA). Además, la solución contribuirá al fortalecimiento del control por parte de los organismos competentes sin comprometer la fluidez logística.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

24. Los retrasos en la comprobación del pago y/o exoneración del ICMS por parte de la SEFAZ impiden la salida de la carga hacia su destino final

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema/Normativa

Oportunidad de mejora: Cuando el ingreso de la carga al país finalmente es autorizado, el importador debe realizar el pago del Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios (ICMS) que es la obligación tributaria que tiene frente al estado al que se destina la mercancía. El importador debe gestionar el pago del ICMS correspondiente al estado pertinente, lo cual generalmente se realiza mediante un documento específico, como la Guía Nacional de Recaudación de Tributos Estatales (GNRE) u otro comprobante fiscal exigido por la legislación estatal. Esta etapa es fundamental para cumplir con la normativa tributaria y evitar problemas legales, tales como multas y sanciones por el incumplimiento de las obligaciones fiscales, contribuyendo así a la regularización de la importación permitiendo que la mercancía salga del terminal de manera legal y conforme a la normativa vigente.

Ante la relevancia del pago del ICMS, el sector privado constató que el proceso de comprobación de este impuesto por parte de la Secretaría de Hacienda (SEFAZ, por sus siglas en portugués) está experimentando retrasos significativos, lo que impacta directamente la logística de las operaciones de importación. Los importadores enfrentan

dificultades para emitir la nota fiscal de pago/exoneración del ICMS en el PUCOMEX, pudiendo tardar hasta 10 días en completarse, lo que puede derivar en aumento de costes y tiempos en el proceso logístico, si no se emite en un plazo de 24 horas, puesto que impide la salida de la carga del recinto hacia su destino final. Además, no solo es demorada la emisión de la nota fiscal, sino también la confirmación del pago y/o exoneración del ICMS por parte de la SEFAZ, que puede tardar hasta 24 horas para confirmar el pago y más de 72 horas para que se compruebe la exoneración.

Cabe destacar que, según la Instrucción Normativa SRF N.º 680/2006, para autorizar la salida del recinto aduanero es necesaria la presentación de cuatro documentos (nota fiscal de entrada, comprobante del ICMS, conocimiento de carga y documento de identificación). No obstante, la demora en la comprobación del pago y/o exoneración del ICMS, así como en la emisión de la nota fiscal, impide que el camión continúe su tránsito hacia su destino final. En un escenario extremo en que la nota fiscal tarda 10 días en emitirse y la confirmación del pago demora 24 horas en ser aprobada, el camión permanece detenido en el recinto durante 11 días hasta que el proceso se complete. Es importante resaltar que la Secretaría de Hacienda no es un órgano anuente en el proceso de importación, por lo que no debería restringir el tránsito del camión.

Además, la falta de integración de las Uniones Federativas al módulo de Pago Centralizado de Comercio Exterior (PCCE) del PUCOMEX obliga a la Receita Federal a revisar manualmente si la documentación fiscal está en conformidad en cada SEFAZ. Esto implica que la Receita asume la función que correspondería a la SEFAZ al verificar la documentación de los impuestos, lo que resulta en procesos más lentos y susceptibles a errores.

Propuesta de acción: Evaluación normativa sobre la exigencia del comprobante del ICMS para la liberación de la carga

Para solucionar el problema de los retrasos en la confirmación del pago o exoneración del Impuesto sobre Circulación de Mercancías y Servicios (ICMS) por parte de la Secretaría de Hacienda (SEFAZ, por sus siglas en portugués), los participantes de las reuniones propusieron realizar un análisis técnico sobre la posibilidad de que, en el modelo operativo de la Declaración Única de Importación (DUIMP), la liberación de la carga del recinto aduanero no dependa obligatoriamente de dicha confirmación previa. En caso de que se constate que esta exigencia aún persiste, se deberá promover una revisión normativa de la Instrucción Normativa SRF N.º 680/2006, con el objetivo de actualizar su contenido en línea con los principios de modernización del comercio exterior.

Propuesta de implementación en tres frentes con el objetivo de eliminar o flexibilizar la obligatoriedad de la comprobación previa del pago o exoneración del ICMS como condición para la liberación física de la carga en recintos aduaneros:

1. Revisión normativa de la Instrucción Normativa SRF N.º 680/2006

Promover una revisión técnica y jurídica de la IN SRF N.º 680/2006, que actualmente exige la presentación del comprobante del ICMS como condición para autorizar la salida de la carga del recinto aduanero. La propuesta debe evaluar dos alternativas normativas:

- Supresión total de dicha exigencia en el contexto de la DUIMP;
- Flexibilización condicional, permitiendo la salida bajo compromiso de pago o registro posterior, cuando se utilicen medios electrónicos confiables como la Nota Fiscal Electrónica (NF-e).

2. Integración sistémica de las SEFAZ al Pago Centralizado de Comercio Exterior (PCCE)

Establecer una estrategia de adhesión progresiva de las SEFAZ al módulo de Pago Centralizado del PUCOMEX, asegurando que:

- El pago o exoneración del ICMS pueda ser registrado y validado digitalmente en tiempo real por el sistema;
- La confirmación del impuesto pase a ser consultada automáticamente por la RFB en lugar de revisada manualmente;
- Promover un acuerdo marco con el CONFAZ para establecer un calendario de integración por Estado y estándares comunes de interoperabilidad.

3. Procedimiento operativo alternativo de liberación con compromiso fiscal

En tanto no se complete la integración sistémica, permitir operativamente la liberación condicionada de la carga bajo ciertas condiciones, tales como:

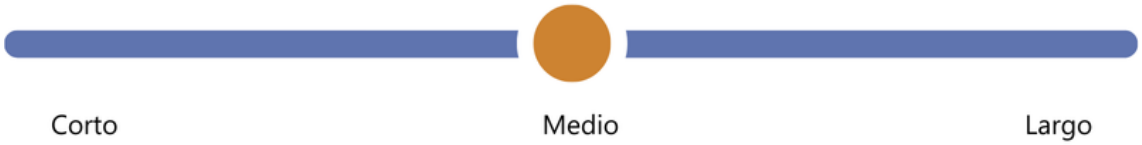
- Presentación de la NF-e emitida pero pendiente de confirmación del ICMS;
- Firma de un término de compromiso fiscal del importador ante la SEFAZ;
- Uso de un sello electrónico validado en el sistema que permita la trazabilidad de la carga en tránsito.

La justificación normativa y técnica indica que la SEFAZ no debe actuar como órgano anuente en la importación, ya que su intervención no es necesaria para el despacho físico, y la RFB no debe controlar tributos estatales, alineándose con los principios de federación fiscal. La exigencia actual contradice los objetivos del PCCE de centralización y

automatización tributaria. Se espera que esto reduzca los tiempos logísticos y las demoras en recintos, evite sanciones por retrasos ajenos al importador, permita a la Receita Federal enfocarse en sus funciones federales y acelere la digitalización del cumplimiento fiscal, especialmente en estados con mayor infraestructura tecnológica. Se recomienda priorizar esta revisión en el Comité Gestor de PUCOMEX y en diálogo con el CONFAZ, sustentando la urgencia con datos de impacto logístico y casos documentados en frontera.

Esta solución permitirá reducir significativamente los tiempos de permanencia de los camiones en los recintos aduaneros, evitar sanciones innecesarias derivadas de demoras en la confirmación del ICMS, optimizar los recursos de la Receita Federal de Brasil (RFB) al enfocarse en sus funciones federales, y aumentar la transparencia, trazabilidad y previsibilidad en el proceso de importación. Además, contribuirá a una mayor coherencia institucional y facilitará el avance hacia una integración más efectiva entre los sistemas tributarios federales y estatales.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior de Brasil (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Secretaría de Hacienda (SEFAZ por sus siglas en portugués)
- **Organismos de Coordinación Interinstitucional:** Consejo Nacional de Política Fiscal (CONFAZ por sus siglas en portugués)

25. Exigencia de actualización de la tara para camiones con cambio de propietario

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En el contexto de los procesos de importación y exportación, la tara es el peso del vehículo vacío. Este peso incluye la estructura del vehículo (como

chasis, motor, cabina, ejes, ruedas y carrocería), pero no contempla el peso de la mercancía transportada. La tara se utiliza en operaciones logísticas y aduaneras para calcular el peso neto de la carga transportada. Por ejemplo, al pesar un camión cargado, se resta la tara (peso del camión vacío) del peso total para obtener el peso de la mercancía (peso bruto-tara = peso de la carga). Esta información es esencial para el control del transporte, la seguridad vial, la fiscalización tributaria y aduanera, y debe estar correctamente registrada en los sistemas y documentos oficiales.

Inicialmente, la tara del camión es registrada por la concesionaria, pero si existen cambios en la misma debido a adaptaciones del camión, su actualización se realiza ante la Receita Federal de Brasil (RFB), lo que requiere documentación y el pago de tasas.

Durante las reuniones, el sector privado señaló un problema relacionado con la actualización de la tara de los camiones tras el cambio de propietario. Actualmente, el nuevo dueño del vehículo debe actualizar esta información en el registro de la RFB, asumiendo los costos y justificando el valor de la tara ya registrado, a pesar de no tener acceso a los datos ingresados por el antiguo propietario.

El sector privado sostiene que el nuevo propietario no debería ser responsable por la información registrada anteriormente, ya que no tiene forma de comprobar o refutar cambios realizados antes de su compra. Además, no existe una nota de servicio específica para registrar dichas modificaciones, lo que hace inviable la justificación exigida por el sistema. La exigencia actual, además de burocrática y costosa, no se ajusta a la realidad del transporte por carretera, donde los camiones suelen ser modificados con frecuencia y cambian de propietario a lo largo de su vida útil.

Para este desafío no fue identificada una solución mediante el consenso de los participantes.

El sector privado, representado por asociaciones empresariales a nivel nacional y local, así como por representantes de empresas de transporte y agentes de transporte aduanero, planteó que la actualización de la tara de los camiones debería poder realizarse directamente ante la concesionaria, presentando la documentación oficial emitida por la ANTT que respalde el cambio de propietario. Insistieron en que no se trata de una “nueva tara”, sino de una “actualización de la tara” cuyo valor relevante debería ser el registrado en la nota de servicio al momento de la incorporación a la flota, y no exclusivamente el peso registrado inicialmente. Asimismo,

propusieron que, en caso de no contar con detalles técnicos actualizados, pueda utilizarse la tara declarada junto con un comunicado de la ANTT para garantizar la operación.

Por su parte, la Receita Federal de Brasil (RFB) mantuvo una posición categórica en la discusión, sosteniendo que cualquier modificación de la tara requiere autorización previa para garantizar la integridad del sistema de control aduanero y prevenir usos indebidos, como la simulación de pesos para ocultar contrabando en adaptaciones estructurales de los vehículos. Aunque los casos registrados son escasos, para la RFB estos justifican mantener el procedimiento actual para garantizar la seguridad y la trazabilidad de las cargas.

26. Falta de estandarización nacional en el registro de tara genera divergencias en los puertos secos

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En las operaciones de importación terrestre en Brasil, es obligatorio que los transportistas internacionales registren la tara del vehículo (es decir, el peso en vacío del camión) ante cada puerto antes del ingreso al recinto aduanero. Este dato es esencial para validar el peso neto de la carga, garantizar la conformidad con las declaraciones y evitar fraudes. Sin embargo, no existe una normativa nacional que regule de forma uniforme cómo debe determinarse y registrarse la tara, lo que ha generado interpretaciones divergentes entre las Aduanas locales.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado señaló que cada puerto seco aplica criterios propios para validar la tara, basados en actos infra legales emitidos por las respectivas Inspectorías de la Receita Federal de Brasil (RFB). Por ejemplo:

- En São Borja (RS), el IRF/SBA de 3 de julio de 2013 establece en su § 3º que la tara de la cabeza tractora debe considerar los tanques de combustible llenos y el peso del conductor;
- En Corumbá (MS), el IRF/COR N.º 50 del 27 de mayo de 2015 establece que la tara debe considerar los tanques llenos, pero excluye el peso del conductor.

Estas diferencias normativas crean un escenario de inseguridad jurídica y operativa para los transportistas, ya que un mismo vehículo puede recibir valoraciones distintas dependiendo del punto de ingreso.

Además de la disparidad normativa, el proceso técnico de pesaje también presenta inconsistencias. El peso del camión puede variar en la balanza dependiendo de factores como la posición del vehículo, condiciones climáticas o acumulación de polvo. Actualmente, no hay ninguna previsión legal de tolerancia aplicable a cargas fraccionadas o generales. Esto implica que cualquier discrepancia entre la tara registrada y la verificada puede derivar en multas, retención de vehículos o exigencia de correcciones, incluso cuando esas diferencias sean mínimas y esperadas.

El sector privado alertó que, en caso de divergencias en la tara, las acciones correctivas pueden tardar desde algunas horas hasta más de una semana, especialmente cuando los funcionarios de la RFB están en situación de movilización o huelga. Este retraso prolongado tiene impactos directos sobre la planificación logística, ya que impide el avance de los camiones al recinto y, por ende, retrasa toda la operación de importación.

Por último, la RFB ha señalado que el desafío no reside tanto en la definición técnica de la tara, sino en la inexistencia de un sistema nacional de registro, que permita almacenar y consultar de forma centralizada los datos de tara por vehículo. La falta de un repositorio digital unificado dificulta la validación cruzada y perpetúa la dependencia de procedimientos manuales y criterios locales, reduciendo la eficiencia y la transparencia del control aduanero.

Propuesta de acción: Definición de tara a nivel nacional

Para abordar el problema de divergencias entre recintos aduaneros en la forma de verificar y registrar la tara de los vehículos, como señalado por el sector privado durante las reuniones de mapeo, los participantes propusieron que la Receita Federal de Brasil (RFB) elabore una normativa nacional unificada que estandarice el procedimiento. La medida busca garantizar que todos los recintos aduaneros brasileños apliquen los mismos parámetros para el registro y verificación de la tara, eliminando las divergencias actuales entre las distintas unidades de la Receita Federal.

Como primer paso, se sugiere que la RFB elabore una legislación única de alcance federal que determine los criterios que todos los recintos alfandegados deben seguir, considerando especialmente las siguientes variables:

- Tanques llenos: La tara del vehículo debe medirse considerando el nivel de fluidos (combustible y otros líquidos) de forma precisa para que sea homogéneo consensuando el criterio adoptado en todas las unidades;
- Presencia del conductor: En los casos en que se registre el peso del conductor como parte de la tara, también debe ser considerado el peso de su equipaje personal, para que el dato sea representativo del peso real en operación.

Además de la uniformización normativa, será fundamental que los terminales aduaneros, como concesionarios, se ajusten a estas reglas, dado que están obligados a seguir las directrices del poder concedente. Esta armonización contribuirá a reducir los tiempos de espera, eliminar inconsistencias en la fiscalización y facilitar la planificación logística de los operadores de comercio exterior, fortaleciendo la previsibilidad e integridad del sistema aduanero brasileño.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

27. Falta de estandarización y claridad en los procedimientos de los recintos aduaneros

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Los recintos aduaneros en Brasil deben operar conforme a la Instrucción Normativa RFB N.º 2.111/2022, que regula su funcionamiento en zonas primarias, y a la Instrucción Normativa SRF N.º 680/2006, que define los documentos obligatorios para autorizar operaciones de importación. No obstante, durante las reuniones de mapeo con representantes del sector privado, se constató que en el estado de Mato Grosso do Sul, punto clave para el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), existen exigencias locales de documentación que no encuentran respaldo en el marco legal federal, generando obstáculos operativos y afectando la previsibilidad logística.

Un caso relevante reportado es el del municipio de Ponta Porã, donde se exige la presentación física de la "tarjeta de firma" para registrar la firma del transportista o su representante local. Este documento es utilizado como medio de validación en operaciones de despacho y tránsito internacional, incluyendo la firma de documentos como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Sin embargo, esta exigencia no está prevista en la normativa nacional vigente, lo que implica una barrera documental adicional para los operadores que ingresan a Brasil por esta región, afectando la fluidez de las operaciones logísticas.

Asimismo, en algunos recintos de Mato Grosso do Sul se exige una cantidad de documentos superior a la establecida en la Instrucción Normativa SRF N.º 680/2006 para la liberación de cargas de importación, incluyendo exigencias no previstas formalmente, lo que incrementa la carga administrativa para los transportistas. Esta práctica crea disparidades entre las distintas zonas primarias del país y vulnera el principio de isonomía que debería regir en las operaciones de comercio exterior bajo un marco normativo unificado.

La falta de estandarización documental en recintos aduaneros estratégicos para el CBC pone en riesgo la eficiencia y competitividad de esta nueva ruta logística, especialmente ante la futura operación del Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho–Carmelo Peralta. De no corregirse estas prácticas, existe un riesgo real de replicar trabas administrativas que podrían afectar la fluidez y confiabilidad del Corredor antes incluso de su consolidación plena.

Propuesta de acción: Concienciación anticipada sobre el uso del MIC/DTA electrónico entre actores locales

En el contexto de la futura habilitación de la nueva Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho (Brasil), los participantes de la reunión público-privada destacaron la importancia de iniciar de forma anticipada un proceso de sensibilización y capacitación sobre el uso del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) electrónico. Esta solución va al encuentro de la propuesta de acción **"Necesidad de crear una mesa de trabajo bilateral público-privada para discutir la real operación en Porto Murtinho–Carmelo Peralta"** con validación anticipada de los flujos logísticos e institucionales en la ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta. Además, se alinea con la propuesta de elaborar un Proyecto Piloto para el control 100% digital del MIC/DTA y del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT).

Como complemento a las acciones de sensibilización y capacitación sobre el uso del

Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) electrónico, los participantes propusieron que, desde el primer día de operación del Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho, sea obligatorio el uso exclusivo del MIC/DTA digital. Esta medida debe incorporarse en la planificación institucional de la nueva estructura binacional, de acuerdo con la estrategia que será definida para el modelo operativo en esta frontera.

Es fundamental que el puerto opere incorporando el más alto nivel de desarrollo en sistemas y procedimientos para eliminar completamente el uso de papel en los procesos logísticos y aduaneros. Los procedimientos deben prescindir de la tarjeta de firma, garantizando una gestión digital, segura y eficiente en línea con las mejores prácticas internacionales y la transformación tecnológica.

Para asegurar una transición ordenada, se recomienda establecer un periodo de transición mediante campañas de capacitación dirigidas a operadores y actores logísticos, explicando la obligatoriedad del MIC/DTA digital y su importancia en la facilitación del comercio.

Adicionalmente, se recomienda implementar controles periódicos y auditorías para verificar el cumplimiento de la obligatoriedad y correcto uso del MIC/DTA digital, con sanciones para quienes insistan en métodos tradicionales, reforzando la adopción plena. Todo esto debe formalizarse en la normativa y manuales operativos del puerto, estableciendo un cronograma claro de implementación y eliminación definitiva del papel.

Finalmente, se sugiere ejecutar un Proyecto Piloto coordinado con el Corredor Bioceánico de Capricornio para validar los procedimientos del control digital, identificar obstáculos, realizar ajustes necesarios y demostrar la viabilidad de la operación sin uso de papel ni firma física. Esto contribuirá a garantizar mayor trazabilidad, seguridad, estandarización y eficiencia en las operaciones de tránsito internacional, alineándose con los principios de facilitación del comercio, digitalización aduanera y fortalecimiento del corredor.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Brasileña de Transportadores Internacionales (ABTI) y otras entidades locales de operadores logísticos y transportistas

28. Desconocimiento sobre la implementación de la API Recintos en Porto Murtinho

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Application Programming Interface (API) Recintos es una interfaz de programación desarrollada por la Receita Federal de Brasil (RFB) para modernizar el control aduanero mediante la automatización e integración de los sistemas de los recintos aduaneros con el Portal Único PUCOMEX (PUCOMEX). Esta herramienta permite la transmisión en tiempo real de datos críticos sobre el ingreso y salida de vehículos y personas, movimientos de carga y almacenamiento de mercancías. La Portaria Coana N.º 72/2022 establece los requisitos técnicos y operativos necesarios para la implementación de la API Recintos.

Sin embargo, actualmente no existe información pública oficial respecto a la utilización de la API Recintos en el nuevo punto de control aduanero previsto en Porto Murtinho. La ausencia de una definición oficial sobre la implementación de la API Recintos en dicha frontera representa una debilidad institucional significativa. La falta de integración tecnológica contradice los principios de la propia Portaria RFB N.º 143/2022, compromete la eficiencia de los controles, limita la trazabilidad de las operaciones logísticas e impide la transmisión automatizada de datos esenciales para la fiscalización aduanera y la gestión de riesgos.

Además, no existe una previsión formal de que la futura Área de Control Integrado (ACI) de Porto Murtinho será considerada como "recinto aduanero habilitado", condición necesaria para la obligatoriedad de la implementación de la API Recintos. La Nota destaca que esta omisión compromete el cumplimiento de la Portaria RFB N.º 143/2022, que establece el envío en tiempo real de datos operativos y logísticos. La ausencia de dicha previsión afecta directamente los principios de integración sistémica y trazabilidad que está implementando el Programa Portal Único de Comercio Exterior. Tal omisión perjudica la digitalización de los flujos, la interoperabilidad con el Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT) y el control en tiempo real del flujo de cargas y personas, lo cual contradice los estándares vigentes en otras ACI ya estructuradas en Brasil.

Esta incertidumbre se agrava por tratarse de una infraestructura fronteriza aún en fase de planificación, cuya falta de definición administrativa y operativa ya ha sido señalada como un desafío central en diagnósticos anteriores **"ACI previsto en Porto Murtinho con restricción de estacionamiento"**; **"Falta de definiciones operacionales y administrativas para el control fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta"** e **"Inexistencia de información respecto de infraestructura que permita conceder beneficios a los Operadores OEA en el nuevo ACI"**. Dado que la gestión del recinto en Porto Murtinho aún no está definida (si será pública o concesionada), la no inclusión de la API Recintos desde el inicio del proyecto comprometería la modernización tecnológica prevista en las normas de la Receita Federal, dificultando la alineación con los demás puntos de control del país y desvalorizando las inversiones públicas y privadas en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Propuesta de acción: Implementación obligatoria de la API Recintos en el ACI de Porto Murtinho desde la fase de planificación

Ante la falta de información oficial respecto al funcionamiento del futuro Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho, los participantes de la reunión de mapeo propusieron que la gestión del ACI sea planificada y ejecutada desde su origen conforme a los requisitos técnicos establecidos por la Receita Federal del Brasil. Esta medida es fundamental para garantizar el cumplimiento de la Portaria RFB N.º 143/2022, que en su artículo 18 determina la obligatoriedad de la transmisión en tiempo real de datos operacionales referentes al ingreso y salida de vehículos y personas, movimiento de cargas y almacenamiento de mercancías en todos los recintos aduaneros habilitados.

Independientemente del modelo de gestión que se adopte en el ACI (ya sea público o concesionado) el cumplimiento de los requisitos de la Application Programming Interface (API) Recintos debe ser exigido para garantizar la legitimidad, la fiscalización eficiente y la interoperabilidad del recinto con el sistema aduanero brasileño. Esta exigencia permitirá preservar la integridad y trazabilidad de las operaciones, independientemente de la ubicación física de la infraestructura.

La aplicación desde el inicio de los requisitos técnicos previstos en la API Recintos (como se establece también en la Portaria Coana N.º 72/2022) permitirá que los flujos de control sean digitalizados, auditables y compatibles con los estándares tecnológicos ya utilizados en otros puntos fronterizos de Brasil, promoviendo eficiencia, transparencia y seguridad. La adopción integral de la API Recintos en el ACI de Porto Murtinho es, por tanto, una condición esencial para garantizar la dinámica del nuevo punto fronterizo, su integración plena al Portal Único PUCOMEX, así como la trazabilidad de las operaciones comerciales realizadas en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Para la implementación obligatoria de la API Recintos en el ACI de Porto Murtinho desde la fase de planificación se sugiere algunas recomendaciones operativas y de gestión:

1. Inclusión explícita de la API Recintos en el proyecto de diseño del ACI

   Exigir que los pliegos técnicos y términos de referencia del ACI incluyan como requisito obligatorio la implementación completa de la API Recintos, conforme a los manuales y estándares definidos por la RFB. Esta exigencia debe aplicarse independientemente del modelo de gestión (público, privado o concesionado), garantizando una arquitectura tecnológica neutral, escalable e interoperable.

2. Clasificación oficial del ACI como recinto aduanero habilitado

   Solicitar formalmente a la Receita Federal que emita un acto declaratorio o resolución que clasifique el futuro ACI de Porto Murtinho como recinto aduanero habilitado desde su entrada en operación. Esto activaría automáticamente la obligatoriedad de aplicar la API Recintos y permitiría su integración plena al Módulo de Control de Carga y Tránsito (CCT).

3. Cronograma de implementación anticipada y pruebas piloto

   Definir un cronograma de integración temprana, de modo que la API Recintos esté operativa antes del inicio de operaciones del ACI. Promover una fase piloto de interoperabilidad, en colaboración con operadores logísticos, la Policía Rodoviária Federal y organismos anuentes como MAPA y ANVISA.

4. Transparencia y monitoreo

   Garantizar que la arquitectura de la API permita:

   - Registro de eventos en tiempo real (auditoría);
   - Generación automática de alertas para fiscalización;
   - Trazabilidad digital de cada operación;
   - Publicar un dashboard institucional con métricas clave sobre el uso de la API, alineado con los principios de transparencia activa del PUCOMEX.

Plazo:



Involucrados:

- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior (SECEX)
- **Sistemas:** Servicio Federal de Procesamiento de Datos (SERPRO)

29. Prohibición de transbordo de mercaderías en las fronteras

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura/Normativa

Oportunidad de mejora: El marco normativo vigente de la Receita Federal de Brasil (RFB), especialmente el artículo 5 de la Instrucción Normativa RFB N.º 1.152/2011 y el artículo 53 de la Instrucción Normativa RFB N.º 2.111/2022, establece que el transbordo de mercaderías (es decir, la transferencia de carga de un vehículo a otro) sólo está permitido en recintos aduaneros habilitados para despacho aduanero, donde la RFB ejerce control fiscal directo. Estas disposiciones buscan garantizar la trazabilidad de las operaciones y la integridad de los controles hasta la salida definitiva de la mercancía del territorio nacional. Sin embargo, estas reglas no contemplan las particularidades operativas de ciertas fronteras terrestres, como es el caso del futuro cruce entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), punto clave del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

En la práctica, la infraestructura prevista para este punto fronterizo aún no contempla un recinto aduanero habilitado con funciones de Recinto Especial para Despacho Aduanero de Exportación (REDEX), instalaciones donde normalmente se permite el transbordo en las exportaciones, ni una normativa que contemple excepciones para situaciones como la imposibilidad legal de circulación de bitrenes en Paraguay. Estas configuraciones vehiculares, autorizadas en Brasil, deben necesariamente descargar su carga para ser transferida a camiones compatibles con las normas viales paraguayas. Sin embargo, como no se permite el transbordo fuera de recintos aduaneros, y aún no existe uno habilitado en Porto Murtinho, este procedimiento se torna, en la práctica, inviable, generando inseguridad jurídica y logística para las empresas exportadoras.

Además, a diferencia de lo que ocurre en puntos fronterizos como Corumbá y Foz do Iguaçu, donde se han implementado soluciones operativas por medio de acuerdos entre la RFB y las autoridades locales, se desconoce si en Porto Murtinho se adoptará un modelo similar. Tampoco se ha definido si los transportistas internacionales podrán realizar el transbordo directamente, ya que, según la normativa vigente, sólo los operadores registrados como Redex están habilitados para este tipo de operación. Esta exclusión limita la competitividad de los pequeños transportistas y encarece las operaciones logísticas.

La ausencia de un marco normativo adaptado a las realidades logísticas del nuevo punto fronterizo y de una solución técnica o regulatoria para el caso específico del CBC genera incertidumbre operativa, eleva costos y debilita la eficiencia del tránsito internacional de mercaderías.

Propuesta de acción: Adaptación normativa para permitir el transbordo en la frontera de Porto Murtinho–Carmelo Peralta

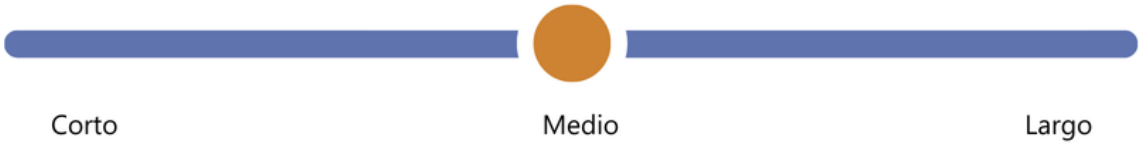
Para resolver el problema de prohibición de transbordo de mercaderías en las fronteras, los participantes del mapeo propusieron adaptar la normativa vigente de la Receita Federal de Brasil (RFB), específicamente el Artículo 53 de la Instrucción Normativa RFB N.º 2.111/2022, a fin de permitir legalmente el transbordo de mercancías en zonas fronterizas como Porto Murtinho, incluso en la ausencia de un recinto aduanero formal habilitado como Recinto Especial para Despacho Aduanero de Exportación (REDEX). Esta medida busca reconocer las particularidades operativas de corredores internacionales como el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), en los cuales el transbordo es una necesidad logística estructural, especialmente frente a restricciones de circulación como la prohibición de bitrenes en Paraguay.

La adaptación normativa podría establecer un mecanismo general aplicable a todas las fronteras terrestres que contemple la posibilidad de realizar transbordos directamente en Áreas de Control Binacional, sin necesidad de emitir portarías específicas para cada local. Esta modificación incluiría requisitos mínimos de trazabilidad, control fiscal y supervisión presencial por parte de la RFB, asegurando así la legalidad del procedimiento y la seguridad del comercio exterior brasileño.

Esta propuesta también se alinea con la propuesta de acción **"Necesidad de crear una mesa de trabajo bilateral público-privada para discutir la real operación en Porto Murtinho–Carmelo Peralta"** ya presentada para la definición del modelo de gestión de la futura Área de Control Integrado (ACI) Porto Murtinho–Carmelo Peralta. Al permitir el transbordo en este nuevo punto fronterizo, se evitará la paralización de cargas debido a

formalidades técnicas y se garantizará que el comercio fluya incluso ante imprevistos operativos. A mediano plazo, esta medida contribuirá a la consolidación del Corredor Bioceánico como una alternativa logística eficiente, flexible y compatible con las exigencias del mercado internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)

30. Falta de regulación específica para las conductas en recintos aduaneros

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Aunque la operación de la futura Área de Control Integrado (ACI) en Porto Murtinho (Brasil) aún no ha iniciado, experiencias observadas en otros recintos aduaneros brasileños en funcionamiento han evidenciado desafíos críticos relacionados con la conducta de transportistas internacionales y personas que circulan en áreas de control aduanero.

Actualmente no existe un marco normativo específico que regule y sancione conductas indebidas cometidas por motoristas habilitados en recintos aduaneros. Situaciones como obstrucción intencional del tránsito, abandono de vehículos, hurtos (como el robo de neumáticos entre camiones), agresiones físicas o verbales dentro de las instalaciones, son tratadas únicamente desde la perspectiva penal o civil general, sin herramientas de control administrativo en el ámbito aduanero o comercial.

Durante las reuniones de mapeo, también se mencionaron casos de violencia doméstica (en Uruguaiana) y de ingreso de personas no autorizadas en áreas operativas de recintos aduaneros, generando riesgos adicionales a la seguridad física de los trabajadores y usuarios. Esta ausencia de previsión normativa dificulta que las autoridades locales apliquen medidas inmediatas para restringir el acceso o sancionar a quienes actúan de manera indebida, afectando la seguridad de los operadores logísticos y de los propios funcionarios públicos. Como agravante, no existe claridad sobre qué autoridad

(aduanera, policial, administrativa o fronteriza) sería responsable de recibir, investigar y procesar estos casos dentro de los ACIs.

Propuesta de acción: Incorporación de la autoridad de control y tipificación de sanciones en la legislación nacional

Ante la ausencia de un marco jurídico claro que regule y sancione las conductas indebidas de motoristas en áreas controladas, los participantes en las reuniones público-privadas propusieron avanzar en la modificación del artículo 7-A de la Ley N.º 9.503/1997 conocida como Código de Tránsito Brasileño (CTB). Esta modificación tendría como objetivo definir expresamente la figura de la "autoridad de control de frontera", dotándola de competencias específicas para sancionar administrativamente conductas inapropiadas cometidas por transportistas o terceros en recintos aduaneros y Áreas de Control Integrado (ACI).

La propuesta contempla también la necesidad de establecer en la legislación los tipos de actos punibles (como obstrucción del tránsito, abandono de vehículos, actos de violencia, hurtos, agresiones verbales) y sus respectivas sanciones administrativas (advertencias, multas, suspensión o revocación del acceso al recinto).

Para que esta ampliación normativa sea viable, se sugiere la formalización de un convenio entre las autoridades federales que actúan en la frontera (Receita Federal de Brasil (RFB), Policía Federal (PF), Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT), entre otras), garantizando un marco de actuación coordinada y respetuoso de las competencias legales de cada entidad. Se destacó que en territorio brasileño prevalecen las leyes nacionales y que, aunque el marco legal de fiscalización administrativa de tránsito existe, aún necesita ser perfeccionado para atender las particularidades operativas de las zonas fronterizas.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Migraciones:** Polícia Federal de Brasil (PF)
- **Transporte:** Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT)

- **Seguridad:** Ministerio de Justicia y Seguridad Pública de Brasil (MJSP)
- **Gobierno Subnacional:** Mato Grosso do Sul

Propuesta de acción: Inclusión de normas de control y sanción en el Reglamento Operativo de la ACI Porto Murtinho–Carmelo Peralta

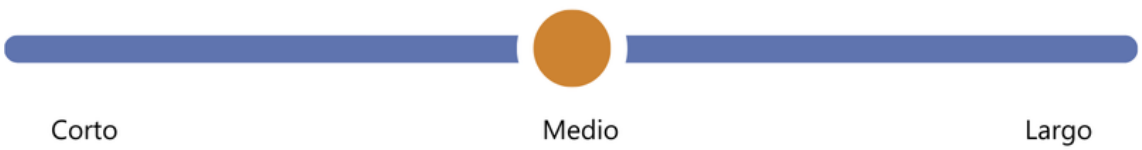
Dado que el Área de Control Integrado (ACI) Porto Murtinho–Carmelo Peralta estará previsiblemente bajo la responsabilidad de Brasil, se espera que las autoridades brasileñas serán las encargadas de ejercer la gestión y el control del cumplimiento de la ley dentro del área, en coordinación y en consenso con las autoridades paraguayas.

En este contexto, se propone que el Reglamento Operativo del ACI (conjunto de normas y procedimientos que establecen las reglas, responsabilidades, funciones y mecanismos de coordinación entre las diferentes autoridades y entidades involucradas en la gestión y operación del recinto) refleje claramente que la responsabilidad principal por el control, el mantenimiento del orden y la imposición de sanciones será de las autoridades brasileñas, quienes actuarán en estrecha colaboración con Paraguay mediante mecanismos de cooperación bilateral. La elaboración del reglamento, que será realizada de manera conjunta por los representantes de Brasil y Paraguay, tomará en cuenta las mejores prácticas para la gestión coordinada de fronteras, asegurando un marco normativo claro y eficaz.

Este reglamento deberá definir específicamente: (i) las funciones y competencias de las autoridades brasileñas en el control y la sanción dentro del recinto del ACI; (ii) los tipos de conductas que serán consideradas infracciones, sujetas a sanciones administrativas o disciplinarias; y (iii) los procedimientos para la aplicación de dichas sanciones, incluyendo mecanismos de notificación, defensa y registro de los infractores.

Se recomienda que el documento establezca también mecanismos de cooperación entre las autoridades de ambos países para gestionar situaciones de riesgo y mantener la disciplina interna del ACI, promoviendo así una gestión conjunta, efectiva y consensuada que garantice la seguridad operacional, la protección de los derechos de los usuarios, y la fluidez de las operaciones enmarcadas en el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Seguridad:** Polícia Rodoviária Federal de Brasil (PRF)
- **Transporte:** Agencia Nacional de Transportes Terrestres de Brasil (ANTT)

31. Inseguridad jurídica a partir de la actualización de la IN 248, vinculada a la cuenta de puntos

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La Instrucción Normativa SRF N.º 248/2002, que regula el régimen de tránsito aduanero en Brasil, fue actualizada y eliminó oficialmente el sistema de puntuación que se utilizaba anteriormente para clasificar las infracciones administrativas de transportistas. Dicho sistema asignaba puntajes conforme a la gravedad de las infracciones leves, medias o graves y permitía la aplicación de sanciones, como la suspensión de la habilitación del transportista, al alcanzarse ciertos umbrales, por ejemplo, 40 puntos acumulados.

Con la actualización de esta normativa, se esperaba que dicho mecanismo fuera completamente descontinuado. Sin embargo, a pesar de la eliminación formal del sistema de puntuación en la normativa, este sigue utilizándose en la práctica. Transportistas internacionales informaron, durante las reuniones de mapeo, que continúan recibiendo puntajes por infracciones y que, al alcanzar ciertos límites, son automáticamente suspendidos del régimen de tránsito aduanero, en muchos casos sin notificación previa clara ni conocimiento sobre el motivo de la penalización. La única alternativa disponible ha sido presentar solicitudes manuales para solicitar la eliminación de los puntos, incluso luego del pago de las respectivas multas.

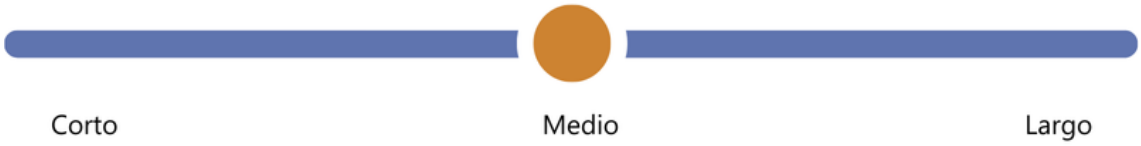
Esta situación genera un escenario de inseguridad jurídica para los operadores logísticos, quienes no logran prever con exactitud las consecuencias de las infracciones ni las medidas correctivas aplicables. El hecho de que el sistema de puntuación carezca de respaldo normativo, pero siga siendo utilizado en la práctica, contraviene el principio de legalidad y afecta directamente la confianza en el sistema. La falta de transparencia respecto a la gestión, el cálculo y la aplicación de los puntajes compromete la previsibilidad de las sanciones, pudiendo generar impactos desproporcionados sobre transportistas que operan de manera regular en el comercio internacional.

Propuesta de acción: Revisión y desactivación del sistema de puntaje en el PUCOMEX

A pesar de que la actualización de la Instrucción Normativa SRF N.º 248/2002 eliminó formalmente el sistema de puntajes para infracciones en el régimen de tránsito aduanero, la herramienta continúa activa en el Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX), generando inseguridad jurídica entre los transportistas internacionales. Como medida para resolver este conflicto normativo-operativo, se propone que la Coordinación General de Administración Aduanera (COANA) realice una revisión técnica e institucional del uso de esta funcionalidad y conduzca o solicite a los entes competentes a deshabilitar el sistema de puntajes dentro del PUCOMEX.

Esta acción es fundamental para restablecer la coherencia normativa y garantizar el cumplimiento del principio de legalidad. Además, eliminar un mecanismo que ya no tiene respaldo jurídico permitirá aumentar la transparencia, mejorar la previsibilidad en las sanciones y restablecer la confianza de los operadores logísticos que actúan de buena fe en el comercio exterior. Se recomienda que la COANA estudie y documente el alcance y los impactos operativos de esta medida antes de implementar cualquier ajuste sistémico.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Coordinación General de Administración Aduanera (COANA)
- **Equipo gestor del Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX):** Receita Federal de Brasil (RFB) y Secretaría de Comercio Exterior (SECEX)

32. Falta de consideración de momentos de respuesta para medición de tiempos de operaciones en el TRS

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Brasil ha avanzado significativamente en la institucionalización y aplicación del *Time Release Study*+ (TRS+), siguiendo la metodología establecida por la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Este esfuerzo refleja el compromiso del país

con la mejora continua en los tiempos de liberación y despacho de mercancías, posicionándose a la vanguardia en la región en la implementación de estos estudios que permiten identificar y reducir cuellos de botella en los procesos aduaneros. En Brasil, la Receita Federal, en colaboración con la Secretaría de Comercio Exterior (SECEX), la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA) y el Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA), realizó el estudio utilizando esta metodología.

No obstante, dada esta alta madurez y experiencia en la aplicación del TRS+, surgen oportunidades para perfeccionar aún más el enfoque de medición. Actualmente, el estudio considera el tiempo total desde la emisión de requerimientos por parte de la Receita Federal hasta la respuesta del sector privado, sin distinguir si dichas comunicaciones ocurren dentro o fuera del horario laboral. Esto puede afectar la precisión del diagnóstico, ya que no se reflejan los tiempos en los momentos en los que las respuestas efectivamente pueden ser gestionadas.

Asimismo, no se diferencia entre diferentes tipos de respuestas ni se consideran los "tiempos muertos", es decir, los intervalos en los que el proceso está parado por causas ajenas a la respuesta activa del sector privado, como acumulación de procesos o limitaciones de personal. Incorporar estos aspectos permitiría un análisis más diferencial y completo del desempeño en los tiempos de respuesta, facilitando una identificación más precisa de las causas de retraso y oportunidades de mejora.

Esta falta de detalle en los datos y de diferenciación temporal en la medición puede afectar la transparencia del proceso y dificulta el diagnóstico real de las causas de las demoras. Como resultado, el TRS+ puede presentar indicadores distorsionados que no reflejan con precisión el desempeño de los diferentes actores involucrados en el proceso aduanero, afectando negativamente la capacidad de evaluación y la toma de decisiones para mejoras estructurales y operativas.

En resumen, aunque Brasil ha establecido un liderazgo en la medición de tiempos en el comercio exterior mediante el TRS+, existe la oportunidad de enriquecer la metodología con información adicional que proporcione una visión más fina y precisa, fortaleciendo la evaluación del desempeño y la toma de decisiones para futuras optimizaciones.

Propuesta de acción: Evaluación de ajustes metodológicos en el TRS+ para considerar condiciones operativas reales en la medición de tiempos

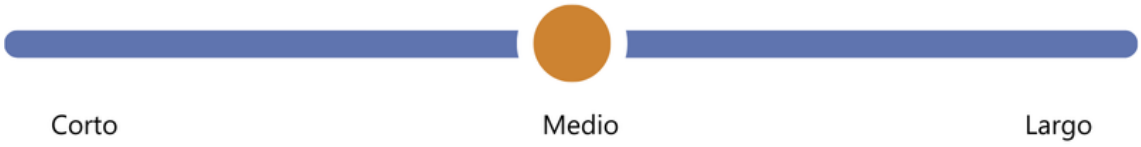
Como resultado de las discusiones llevadas a cabo con representantes del sector privado durante las reuniones de mapeo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se identificó que la metodología actual del *Time Release Study*+ (TRS+) presenta

oportunidades de profundizar en el detalle que pueden traer más claridad al proceso, especialmente al computar los tiempos de respuesta del operador privado sin diferenciar si las solicitudes fueron emitidas dentro o fuera del horario hábil.

Ante esta situación, se propone que los organismos responsables del TRS+, principalmente la Receita Federal de Brasil (RFB), en coordinación con la Secretaría de Comercio Exterior (SECEX), Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA) y Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA), evalúen sugerir ajustes metodológicos que permitan mejorar la precisión y equidad del estudio. O, de forma complementaria al formato definido por la OMA, se sugiere incorporar un apartado metodológico que registre y diferencie los factores contextuales que afectan el tiempo de respuesta, incluyendo la distinción entre horarios hábiles e inhábiles, así como una clasificación más precisa de los tipos de interacción fiscal. Esta mejora permitiría excluir, del cómputo imputado al operador privado, los periodos en los que no haya condiciones técnicas ni legales para responder de inmediato.

También se recomienda que el capítulo del TRS+ reservado para "otras consideraciones" sea utilizado para dejar explícita la existencia de estos intervalos temporales y cómo deben ser interpretados dentro del análisis general de desempeño. A largo plazo, esta medida contribuirá a una medición más precisa, transparente y justa, permitiendo identificar con mayor claridad dónde se encuentran los cuellos de botella reales en los procesos de importación y exportación, y facilitando la toma de decisiones más acertadas en términos de mejoras estructurales.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Industria y Comercio:** Secretaría de Comercio Exterior (SECEX)
- **Salud:** Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria (ANVISA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Ministerio de Agricultura y Pecuaria (MAPA)

33. Falta de viabilización operativa para el tránsito de pasaje automático desde el Puerto de Santos a los países del Corredor Bioceánico

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El tránsito aduanero de pasaje es un régimen especial que permite el transporte de mercancías extranjeras a través del territorio brasileño sin el pago de tributos, siempre que el destino final no sea el mercado interno, sino un tercer país. En Brasil, este procedimiento está regulado principalmente por la Instrucción Normativa SRF N.º 248/2002 y, desde octubre de 2024, también por la Instrucción Normativa RFB N.º 2231/2024, que establecen las normas aplicables al control del tránsito aduanero de mercancías destinadas a países limítrofes, conforme al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), promulgado por el Decreto N.º 99.704/1990. Este marco jurídico permite, en teoría, el tránsito internacional sin necesidad de nacionalización desde un puerto marítimo brasileño hasta un país vecino, incluidas Argentina y Chile.

Sin embargo, en el Puerto de Santos, la operativa no contempla una solicitud automática, para realizar el tránsito entre el puerto de Santos y la frontera terrestre, para cargas destinadas a los países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). A pesar de que la normativa general lo permite, en la práctica, los operadores deben solicitar individualmente a la Receita Federal de Brasil (RFB) la autorización de ruta y tránsito, debido a restricciones locales todavía vigentes, como las impuestas por el Ato Declaratorio Executivo ALF/STS N.º 10/2004, modificado por el ADE ALF/STS N.º 26/2013, que disciplinan exclusivamente el tránsito para mercaderías.

Actualmente no existe un sistema que permita realizar un tránsito “de paso” sin solicitudes particulares en función de la ruta, lo que genera varios impactos. En primer lugar, la dificultad para gestionar y aprobar transacciones a gran escala y en tiempo real. En segundo lugar, los operadores deben solicitar autorizaciones específicas para cada movimiento, lo que incrementa los tiempos, costos y riesgos de errores. Además, la operación no está consolidada en un procedimiento estandarizado y digital, lo cual crea una baja trazabilidad y dificulta el control efectivo por parte de las autoridades.

Por otro lado, el proceso involucra conceptos como ruta y tránsito que, si bien conceptualmente claros, en la práctica se ven afectados por las restricciones regulatorias. La ruta se refiere al trayecto autorizado por el sistema aduanero que la mercancía debe seguir, integrando puntos de tránsito y control como puertos, fronteras, y cargue o descargue en las zonas periurbana, mientras que el tránsito es el movimiento de la

mercancía desde su ingreso legal en Brasil hasta su salida hacia el país vecino, sin ser nacionalizada ni pagar impuestos, siempre en condiciones controladas y autorizadas.

El hecho de que no exista un proceso automatizado y unificado para gestionar la ruta y el tránsito hace que cada operación requiera una gestión manual y solicitudes específicas, lo cual puede generar demoras importantes, incertidumbre respecto a la aprobación, y poca transparencia en la trazabilidad del proceso. Cuando la operación finalmente se autoriza, el sistema no elimina automáticamente las solicitudes previas ni actualiza la condición del tránsito, sino que en muchos casos se termina haciendo una gestión adicional para registrar la finalización de este proceso, lo que genera confusión y potenciales riesgos de incumplimiento accidental o irregular.

En definitiva, el desafío radica en que el sistema actual limita la operatividad del tránsito de mercancías a través del Puerto de Santos hacia los países del Corredor Bioceánico, dificultando operaciones eficientes y rápidas, y afectando la competitividad de toda la cadena logística en una región clave para el comercio internacional.

Propuesta de acción: Revisión del procedimiento de control y autorización de tránsito de pasaje en el Puerto de Santos

A partir del diagnóstico técnico sobre las restricciones actuales al tránsito de pasaje desde el Puerto de Santos hacia Argentina y Chile, los participantes del mapeo público-privado propusieron una revisión específica del marco normativo infralegal aplicable en dicho puerto. Aunque el régimen de tránsito de pasaje está autorizado por la IN SRF N.º 248/2002, el Decreto N.º 99.704/1990, que promulga el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, (ATIT) y la IN RFB N.º 2231/2024, la operativa local sigue limitada por el ADE ALF/STS N.º 26/2013, que contempla exclusivamente operaciones con destino a Paraguay.

Ante esta situación, se propone como medida prioritaria la revisión y modificación del ADE N.º 26/2013, incorporando explícitamente la posibilidad de tránsitos de pasaje para mercaderías desembarcadas en Santos con destino a Argentina y Chile. Esta adecuación permitirá aplicar de manera efectiva el marco normativo nacional vigente sin la necesidad de solicitudes individuales a la RFB, que hoy pueden demorar hasta 10 días.

Paralelamente, se sugiere establecer un procedimiento operativo unificado para la autorización automatizada de dichos tránsitos, garantizando trazabilidad electrónica a través del Portal Único PUCOMEX, con base en análisis de riesgo y control aduanero inteligente. La medida no requeriría acuerdos bilaterales adicionales, sino apenas la armonización del ADE vigente con los principios del ATIT y de la normativa interna.

Una propuesta para obtener un proceso ajustado tras la revisión normativa y la implementación del procedimiento automatizado podría ser:

1. Ingreso de la mercancía en el Puerto de Santos: La carga desembarca en Santos destinada a ser transportada a Argentina o Chile bajo el régimen de tránsito de pasaje. La carga permanece en el puerto bajo control aduanero, listo para movilización internacional.
2. Validación previa en el sistema: La RFB verifica que las mercancías cumplen con los requisitos para el tránsito y que el marco regulatorio permite la operación (de acuerdo con la normativa ajustada, sin necesidad de solicitudes individuales).
3. Autorización automatizada vía Portal Único de Comercio Exterior (PUCOMEX): A través de esta plataforma digital, unificada y basada en análisis de riesgo y control aduanero inteligente, se genera automáticamente una autorización de tránsito de pasaje. Esta autorización contempla la ruta específica hacia la frontera de destino en Argentina o Chile, y se registra en el sistema el destino, tipo de mercancía y documentos asociados.
4. Emisión electrónica del documento de tránsito: La autorización se presenta en formato digital y se vincula a todos los registros de la operación, garantizando trazabilidad y transparencia. La mercancía se moviliza bajo precintos electrónicos y dispositivos de rastreo, si corresponden.
5. Seguimiento en tiempo real: La aduana y las autoridades pertinentes monitorean el avance del tránsito en línea, verificando que la mercancía sigue la ruta autorizada, sin requerir solicitudes adicionales en cada punto de control fronterizo.
6. Finalización del tránsito: Al llegar a la frontera (Argentina o Chile), se realiza la operación de salida en el sistema, cerrando automáticamente la autorización de tránsito en el sistema aduanero brasileño. La mercancía continúa en su país destino bajo el control correspondiente. La trazabilidad queda registrada digitalmente, permitiendo todo el seguimiento posterior y auditorías.
7. Eliminación de las gestiones manuales adicionales: La modificación del ADE N.º 26/2013 y la integración del proceso en el PUCOMEX eliminan la necesidad de solicitudes individuales de ruta o tránsito, reduciendo los tiempos de autorización a minutos o pocas horas.

La implementación de esta solución es clave para consolidar al Puerto de Santos como un nodo logístico estratégico en el CBC, permitiendo mayor previsibilidad, reducción de costos logísticos y fortalecimiento de la competitividad de las exportaciones brasileñas hacia los países andinos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Receita Federal de Brasil (RFB)
- **Gestión Portuaria:** Autoridad Portuaria de Santos (APS), Ministerio de Puertos y Aeropuertos (Brasil)

Chile

1. Proceso de solicitud de escoltas para carga sobredimensionada presencial y en papel

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: Para que una carga sobredimensionada pueda transitar por las carreteras nacionales de Chile, es obligatorio que cuente con el acompañamiento de escolta oficial por parte de Carabineros de Chile, la institución policial encargada de la seguridad vial en el país. Esta exigencia se fundamenta en el tamaño y las características particulares de dichas cargas, las cuales pueden representar riesgos tanto para la infraestructura vial como para la seguridad de los demás usuarios de la vía y del propio transportista.

No obstante, su importancia, el proceso de solicitud de escolta es destacado por el sector privado como excesivamente complejo y requiere múltiples etapas formales. El representante de la empresa transportista debe iniciar el procedimiento mediante el envío de una solicitud por correo electrónico a las autoridades chilenas, y posteriormente presentar la autorización impresa de manera presencial ante el Agente de Transporte Aduanero (ATA) en el paso fronterizo. Solo entonces, la solicitud es tramitada oficialmente por dicho agente, encargado de remitirla a las autoridades competentes.

Además de su carácter burocrático, el proceso enfrenta una limitación crítica: el escaso plazo de vigencia de las autorizaciones emitidas. La tramitación del proceso de solicitud puede demorar entre 30 y 60 días, la autorización concedida suele tener una validez muy reducida, como en el caso de cargas peligrosas, cuya autorización puede ser de apenas tres días. En el caso de las cargas sobredimensionadas, si bien existen plazos normativos definidos tales plazos rara vez consideran factores operativos esenciales. Entre dichos factores se encuentran la prohibición de circular en horario nocturno y la obligación de seguir rutas específicas, lo cual puede extender significativamente el tiempo necesario para completar el trayecto. Como consecuencia, los transportistas se ven frecuentemente obligados a interrumpir el viaje y gestionar una nueva autorización para continuar. En zonas fronterizas como Sico y regiones como San Pedro de Atacama, donde la conectividad digital es limitada, este reingreso del trámite se vuelve aún más complejo, generando demoras adicionales y afectando la previsibilidad logística.

2. Ausencia de reglamento habilite y regule las escoltas privadas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Como se indicó en la oportunidad de mejora titulada **"Proceso de solicitud de escoltas para carga sobredimensionada presencial y en papel"**, en la actualidad las escoltas son efectuadas por Carabineros de Chile, institución competente en materia de seguridad del transporte terrestre. No obstante, según antecedentes aportados por el sector privado durante las reuniones de mapeo, se encuentra en desarrollo un Proyecto Piloto orientado a transitar hacia un modelo que contemple el uso de escoltas privadas, ya sea como mecanismo complementario o, eventualmente, sustitutivo del acompañamiento provisto por Carabineros de Chile.

En la Región de Antofagasta, dicho piloto contempla la implementación experimental de vehículos privados destinados a funciones de escolta, bajo la supervisión directa de la Dirección de Vialidad. Sin embargo, hasta abril de 2025, el proyecto permanece en fase de evaluación técnica, sin un cronograma definido para su escalamiento a nivel nacional. Asimismo, no se ha publicado un reglamento o manual operativo oficial ni se ha emitido una validación formal que habilite a empresas privadas para la prestación de este servicio de manera regular.

Actualmente, una mesa interinstitucional integrada por Carabineros de Chile, el Ministerio de Obras Públicas (MOP), la Dirección de Vialidad, la Dirección de Concesiones y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), se encuentra abocada al diseño de una propuesta normativa y operativa que permita regular el funcionamiento de las escoltas privadas en el marco del transporte de cargas especiales. Sin embargo, la ausencia de un marco jurídico consolidado y la falta de definiciones temporales continúan generando un escenario de incertidumbre para los actores privados respecto de la adopción futura de este nuevo modelo logístico.

3. Limitaciones operativas por insuficiencia de personal para escoltas de cargas sobredimensionadas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: El proceso de escolta para cargas sobredimensionadas en Chile presenta diversos desafíos operativos, que incluyen la burocracia en la solicitud de autorizaciones y la ausencia de una normativa que regule la transición hacia servicios de

escolta privada. A estos factores se suma una limitación crítica: la insuficiencia de personal disponible para llevar a cabo el procedimiento, lo que afecta directamente la continuidad del servicio.

Durante las reuniones de mapeo, representantes del sector privado señalaron que, si bien el proceso suele desarrollarse sin mayores contratiempos en condiciones normales, la situación cambia drásticamente cuando coinciden eventos culturales o sociales que requieren una mayor presencia de Carabineros de Chile, como partidos de fútbol, manifestaciones o actos públicos. En estos casos, el personal es reasignado, reduciendo significativamente la disponibilidad de escoltas para el transporte de cargas.

Esta falta de personal disponible para atender tanto eventos públicos como el servicio de escolta de carga genera demoras considerables en las exportaciones e importaciones que requieren este acompañamiento, provocando la retención de las cargas en los pasos fronterizos hasta que los Carabineros puedan reasumir sus funciones. Además, los conductores deben esperar en zonas que carecen de infraestructura básica, como baños o áreas de alimentación, afectando tanto su bienestar como la eficiencia del proceso logístico.

Propuesta de acción: Incorporar la visión del sector privado en el Reglamento para escoltas (Oportunidades de Mejora 1, 2 y 3)

Considerando los desafíos operacionales que enfrenta actualmente el proceso de escolta para cargas sobredimensionadas en Chile, se propone como medida la realización de una consulta estructurada al sector privado para recopilar insumos técnicos y operativos sobre la realidad del tramo afectado, especialmente en zonas críticas como el acceso chileno al Paso de Jama.

Esta consulta tendría como objetivo principal obtener evidencia directa y actualizada sobre las condiciones reales de tránsito, tiempos de desplazamiento, puntos de congestión, conectividad, y necesidades específicas del transporte de carga sobredimensionada. Con base en estos datos, las autoridades competentes como el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Carabineros de Chile, Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de la Dirección de Vialidad podrán diseñar normativas, procedimientos y herramientas que respondan efectivamente a las particularidades del acceso a los pasos de Sico y Jama y al contexto en que se desarrollan las operaciones.

La consulta podrá realizarse mediante mesas técnicas, encuestas estructuradas, entrevistas semiestructuradas o talleres participativos, dependiendo de las características de cada región y de los actores involucrados.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Carabineros de Chile
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras.
- **Transportes:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- **Infraestructura:** Dirección de Vialidad y Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Propuesta de acción: Establecer Reglamento que viabilice escoltas privadas atendiendo la realidad operacional del proceso (Oportunidades de Mejora 1, 2 y 3)

A partir del diagnóstico generado a través de la consulta al sector privado y público, resulta necesario avanzar en la elaboración de un reglamento específico que habilite y regule formalmente la prestación de servicios de escolta privada para cargas sobredimensionadas, ya que como se expuso en la propuesta de acción **"Incorporar la visión del sector privado en el Reglamento para escoltas"**, la legislación chilena contempla la posibilidad de utilizar escoltas privadas, actualmente no existe una normativa detallada ni un procedimiento oficial para la validación, registro o supervisión de las empresas proveedoras de este servicio.

El reglamento propuesto deberá incluir los siguientes elementos clave para mejorar el procedimiento de escolta:

- Modalidad de solicitud: Establecer un procedimiento digital centralizado que permita al transportista o su representante realizar la solicitud de escolta privada de forma remota, sin necesidad de presentación física de documentos. Este sistema debe ser accesible incluso desde zonas con conectividad limitada, facilitando la gestión desde puntos como el Paso de Jama.
- Plazos de vigencia: Ampliar el período de validez de las autorizaciones de escolta, actualmente limitado a tres días, para adaptarlo al tiempo real necesario para completar los trayectos, considerando restricciones como la prohibición de circulación nocturna y las condiciones climáticas adversas en la zona norte del país.

- Políticas de renovación y extensión: Incorporar mecanismos claros y ágiles para la renovación o extensión automática de las autorizaciones, especialmente en situaciones justificadas como bloqueos de ruta, falta de disponibilidad de escoltas públicas o demoras por eventos externos.
- Homologación y registro de empresas: Crear un sistema de registro oficial de empresas habilitadas para prestar servicios de escolta privada, supervisado por el Ministerio de Transportes, que garantice estándares mínimos de seguridad, capacitación del personal, tipo de vehículos y cobertura territorial.
- Integración interinstitucional: Establecer canales de coordinación entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Carabineros de Chile, el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y las empresas privadas, para asegurar que la transición hacia el modelo mixto (escoltas públicas y privadas) se realice de forma gradual, transparente y funcional.
- Protocolo operativo específico para cargas explosivas: Hacer la revisión del actual procedimiento de escolta de explosivos para optimizar el proceso mediante la reducción de los plazos mínimos de agendamiento, el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional entre Carabineros y la Dirección General de Movilización Nacional (DGMN) para agilizar la validación de solicitudes, y la incorporación de mejoras tecnológicas en los sistemas de registro y seguimiento en línea, que aseguren trazabilidad del trámite y mayor transparencia para el solicitante.

Al implementar este marco regulatorio y operativo estandarizado, será posible reducir la dependencia exclusiva de los Carabineros, cuya capacidad es frecuentemente limitada por su participación en eventos públicos, y garantizar mayor continuidad y eficiencia en los flujos logísticos de cargas sobredimensionadas. Además, esta medida contribuirá a mejorar las condiciones laborales de los conductores, reduciendo los tiempos de espera en fronteras y puntos sin infraestructura, y aumentando la competitividad del comercio exterior chileno.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Carabineros de Chile y Dirección General de Movilización Nacional (DGMN)

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras.
- **Transportes:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- **Infraestructura:** Dirección de Vialidad y Ministerio de Obras Públicas (MOP)

4. Costos elevados y demoras en la obtención del permiso de viabilidad

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El proceso de escolta para cargas sobredimensionadas en Chile presenta no sólo dificultades en su ejecución, sino también en los procedimientos previos necesarios para solicitar la intervención de los Carabineros de Chile. Uno de los requisitos más importantes es la obtención de la autorización de viabilidad, que implica la presentación de un expediente técnico ante el Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de su Dirección de Vialidad. Este expediente debe incluir un estudio realizado por una empresa especializada en ingeniería, cuyo objetivo es evaluar el impacto de la carga sobre la infraestructura vial, constituyendo un paso indispensable en el proceso de autorización.

El costo de este estudio técnico, que ronda los 800 USD por unidad de transporte, se incrementa significativamente en convoyes compuestos por múltiples camiones, ya que cada vehículo debe contar con su análisis individual. Además, en casos de sobrepeso, se aplican tarifas adicionales en función del exceso registrado. Si el estudio requiere una inspección en terreno, el solicitante también debe asumir los gastos por viáticos del funcionario de Vialidad.

Este procedimiento representa no solo un costo significativo para el propietario de la carga, sino que además puede generar demoras de hasta 15 días en la emisión de la autorización de viabilidad. Solo una vez obtenida dicha autorización es posible iniciar la solicitud de escolta ante Carabineros de Chile, lo que conlleva una ampliación adicional de los plazos y de los costos logísticos. En consecuencia, todos estos gastos recaen íntegramente sobre el propietario de la carga, generando un impacto financiero considerable en las operaciones de transporte de cargas sobredimensionadas.

Propuesta de acción: Solicitud de único expediente para cargas idénticas en el permiso de Vialidad

Con el fin de mejorar la eficiencia del proceso de autorización de viabilidad para el transporte de cargas sobredimensionadas y reducir sus costos, se propone permitir la

presentación de un único expediente técnico cuando la solicitud trate de cargas idénticas, independientemente del número de camiones que las transporten.

La medida propuesta busca autorizar un expediente único consolidado, elaborado por una empresa de ingeniería autorizada, que cubra el análisis técnico aplicable a todas las unidades del convoy, siempre que se cumplan los siguientes criterios:

- Las cargas deben ser técnicamente equivalentes (mismo peso, dimensiones, tipo de equipo, punto de origen y destino).
- Los vehículos utilizados deben ser del mismo tipo o configuraciones equivalentes.
- El recorrido autorizado debe ser común a todo el convoy.

Este expediente único incluiría tanto los análisis individuales como el impacto conjunto del convoy sobre la infraestructura vial, cumpliendo con los estándares de seguridad exigidos por la normativa vigente de vialidad.

Para facilitar el proceso de control y trazabilidad y respaldar la solicitud del estudio, se sugiere que el documento estándar que respalde esta solicitud conjunta sea el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), donde puedan ser consignados todos los camiones involucrados en el traslado de la carga. De esta forma, la autoridad de vialidad podrá asociar un único estudio técnico a una única operación logística compuesta por múltiples unidades, mejorando la trazabilidad y reduciendo la carga administrativa.

Como un ejemplo práctico de aplicación se podría tomar una operación donde varios camiones con las mismas características técnicas transportan transformadores, actualmente se exige la elaboración de un estudio técnico por unidad, lo que genera duplicación de costos. Con la implementación de esta medida, se permitiría presentar un único expediente técnico válido para todo el convoy, lo cual representaría una reducción significativa en tiempos de tramitación y costos de gestión.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Carabineros de Chile

- **Cámaras y gremios del sector privad**o: Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras.
- **Transportes:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de su Dirección de Vialidad

5. Desafíos operativos y procedimentales en los controles de aforo en la ZOFRI

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Zona Franca de Iquique (ZOFRI) es una de las zonas francas más grandes de América del Sur, con más de 240 hectáreas dedicadas a actividades comerciales y logísticas. Ubicada estratégicamente en el norte de Chile, esta desempeña un papel central en el comercio regional, siendo un importante centro de distribución para países como Bolivia, Perú y Paraguay.

De acuerdo con la legislación chilena la zona franca es un área delimitada en que rige una presunción de extraterritorialidad aduanera y donde la mercancía que ingresa queda sometida a un régimen aduanero especial bajo la responsabilidad de quien tenga la calidad de usuario de zona franca. Para ingresar a Zona Franca se requiere tramitar una Declaración de Ingreso a Zona Franca, la cual es la destinación aduanera específica para esta operación que tiene como documento de base el MIC/DTA, que debe consignar dicho destino.

El sector privado señaló que existen falencias procedimentales vinculadas a la inspección física de la carga al momento de ingresar en ZOFRI. La comunicación si será realizado o no el aforo no está estandarizada mediante un procedimiento regular generando incertidumbre entre los usuarios. Como ejemplo, fue citado que existen casos en que los camiones son autorizados a ingresar hasta los almacenes de la ZOFRI y luego deben volver hasta la puerta 12, definido como el punto designado para el aforo, tras recibir una notificación tardía de que será necesaria realizar una inspección. Esta situación genera sobrecostos en la operación ya que deben disponibilizar más tiempos los servicios de transporte, además de demoras en la disponibilidad de las mercaderías en los stocks correspondientes.

Posterior a la reunión, el Servicio Nacional de Aduanas informó que existe una Unidad de Aduanas encargada de la selección previa de contenedores y mercancías que serán objeto de revisión antes de su arribo a Zona Franca. Esta información es comunicada oportunamente al almacenista correspondiente mediante el Sistema Visado Electrónico

de Ingreso (VEI), donde se notifica que los contenedores o mercancías seleccionadas deben ser sometidos a un control aduanero previo a su salida de las zonas primarias.

Para el caso de ZOFRI, en esa instancia, se determina si la revisión será realizada por la Unidad de Aforo en el Puerto o, en su defecto, una vez tramitada la Declaración de Ingreso, por la Unidad de Aforo de ZOFRI. Este procedimiento tiene como finalidad otorgar mayor fluidez al comercio exterior, razón por la cual coexisten ambas unidades de aforo, respondiendo al volumen y dinámica del movimiento de carga. Este procedimiento no es ampliamente conocido por todos los funcionarios aduaneros, así como tampoco por transportistas y usuarios de Zona Franca. La posibilidad de avanzar hasta los almacenes sin pasar por la Unidad de Aforo en ZOFRI si así fue determinado, demuestra una falla nítida en el procedimiento tanto del sector público como privado. Esta situación genera contratiempos operativos para todos los actores involucrados en la cadena logística.

Por otra parte, fue mencionado que siendo que la ZOFRI se encuentra en el centro urbano de Iquique, el tránsito de camiones pesados tiene implicaciones directas sobre la ciudad. En los casos en que es necesario aguardar para ingresar a la ZOFRI, los camiones deben detenerse en Alto Hospicio, a unos 13 km de la zona central de la ZOFRI, aguardando la comunicación para dirigirse hasta el portón de ingreso. Este esquema, genera importantes dificultades logísticas, como la congestión vehicular y la circulación constante de transporte pesado por áreas urbanas.

Propuesta de acción: Revisión del procedimiento de Aforo en la Zona Franca de Iquique

Con el objetivo de mejorar la eficiencia operativa y reducir los costos logísticos innecesarios en la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), el sector privado propuso realizar una revisión integral del procedimiento de aviso de aforo, asegurando que este se comunique de forma clara, oportuna y estandarizada antes del ingreso de la carga a la zona primaria.

La solución propuesta contempla los siguientes ejes:

- Ajuste del procedimiento operativo: Establecer que, al momento de realizar la destinación aduanera, se defina de forma inequívoca si la mercancía requiere o no aforo físico. Esta información debe ser registrada en el sistema y comunicada oportunamente al transportista y al operador logístico apenas la carga se haga presente en zona de control aduanero.
- Aviso formal al ingreso de la carga: Garantizar que, en el punto de ingreso a la ZOFRI, el sistema informe de manera clara si la operación requiere aforo físico y

en qué punto debe realizarse. Este paso permitiría redireccionar al transportista directamente a la puerta 12, evitando que se desplace primero al depósito y tenga que regresar posteriormente.

- Difusión y capacitación: Acompañar la revisión del procedimiento con una campaña de comunicación y capacitación dirigida a transportistas, a servidores aduaneros y operadores logísticos, para asegurar la correcta comprensión y aplicación del flujo operativo actualizado. Es fundamental reforzar la comunicación y capacitación sobre los procesos de control aduaneros en ZOFRI, a fin de asegurar su correcto cumplimiento y garantizar la eficiencia en el flujo del comercio exterior.

Implementar esta mejora permitirá reducir tiempos de espera, evitar retornos innecesarios dentro del complejo aduanero, disminuir la congestión vehicular urbana, y generar mayor certeza operativa para todos los actores involucrados en la cadena logística. Asimismo, refuerza la trazabilidad y el control en la fiscalización sin comprometer la seguridad ni la integridad del proceso aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, operadores logísticos de carga y transportistas

6. Riesgo de pérdida documental por verificación física de sellos en la ZOFRI

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: Las cargas que ingresan por Jama con destino a la Zona Franca de Iquique ZOFRI, deben cerrar el tránsito aduanero en el Puerto de Iquique para posteriormente ingresar a la Zona Franca. Actualmente, el sistema de ZOFRI no permite registrar el cierre del régimen de tránsito aduanero directamente en sus instalaciones

dando lugar a la denominación informal de "tránsito indefinido", ya que la carga permanece bajo el régimen de tránsito hasta que se realiza el cierre en el puerto.

Para completar este procedimiento dentro del puerto, el transportista debe recoger sellos físicos en el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) tanto al ingreso como a la salida del Puerto de Iquique. Además, está obligado a presentar físicamente los documentos de carga (como la Factura Comercial, el *Packing List*, el Certificado de Origen, el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) y/o el Certificado Fitosanitario), cuyos datos deben ser ingresados manualmente al sistema por el aduanero. Este proceso manual no solo incrementa el riesgo de errores en la transcripción, sino que también genera inconsistencias entre los documentos físicos presentados y la información registrada en línea.

Las consecuencias de esta falta de integración entre sistemas son significativas desde el punto de vista operativo y logístico. En la práctica, se han registrado casos en los que los agentes aduaneros del puerto de Iquique olvidan la aplicación de uno de los sellos requeridos, lo que impide que el transportista prosiga con su operación y acceda a la ZOFRI, generando interrupciones no previstas. A ello se suma que, aunque la información sea ingresada en el sistema del puerto, no existe interoperabilidad ni conexión directa con el sistema de ZOFRI, lo que impide una verificación automática, oportuna y coordinada de los datos. Esta desconexión obliga al uso de procesos manuales, expuestos a errores de digitación y a discrepancias entre los documentos físicos y electrónicos.

7. Falta de digitalización del documento de reexpedición en la ZOFRI

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: El documento de reexpedición constituye el comprobante oficial que certifica la salida efectiva de mercancías desde una zona franca con destino a exportación, y representa un elemento esencial para completar el ciclo documental de las operaciones de comercio exterior en esta área. No obstante, en Chile el procedimiento aún no ha sido completamente digitalizado. Aunque el sistema permite registrar la operación, la presentación de documentación en formato papel y el ingreso manual de datos continúan siendo requisitos obligatorios, lo que reduce la eficiencia operativa y aumenta la probabilidad de errores.

Además, el sistema informático de Zona Franca de Iquique (ZOFRI) no cuenta con integración directa con el sistema aduanero chileno utilizado para los controles en el Paso de Jama, lo que limita el intercambio automático de información entre los agentes de

Aduana y dificulta la trazabilidad y coordinación entre los puntos de control involucrados en el proceso de exportación. Esta desconexión tecnológica también incrementa los riesgos operativos: por ejemplo, en exportaciones con destino al Paso de Jama, si el documento de reexpedición es llenado con datos incorrectos en el sistema de ZOFRI, el error solo será detectado al momento del control en frontera, lo que puede generar rechazos, demoras y reprocesos que impactan directamente la fluidez logística y los costos de operación.

La dependencia del soporte físico ralentiza la gestión, incrementa la carga administrativa y afecta directamente la trazabilidad, la seguridad y la integridad de la información registrada, generando vulnerabilidades en los procesos de control aduanero y fiscalización posterior. La falta de automatización también dificulta la interoperabilidad entre sistemas y limita los avances hacia una gestión aduanera moderna, segura y esencialmente sin papel.

Propuesta de acción: Vinculación sistémica entre el sistema del Servicio Nacional de Aduanas y la ZOFRI. (Oportunidades de Mejora 6 y 7)

Los procesos de ingreso y reexpedición vinculados a Zona Franca de Iquique (ZOFRI) presentan debilidades por la falta de digitalización y la desconexión entre los sistemas informáticos de ZOFRI y los puntos de control aduanero, como el Puerto de Iquique y el Paso de Jama. En importaciones, el cierre del tránsito debe hacerse físicamente en el puerto, con documentos en papel y verificación manual de sellos, lo que genera errores y demoras. En exportaciones, el documento de reexpedición también depende de soportes físicos y no puede ser validado de forma anticipada. Esta falta de interoperabilidad limita la trazabilidad, incrementa los riesgos operativos y afecta la eficiencia del control aduanero.

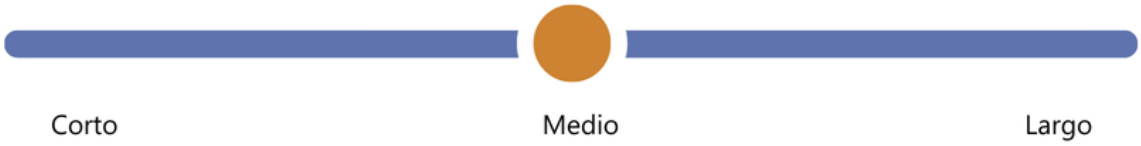
Siendo así, con el objetivo de mejorar la trazabilidad, reducir errores operativos y optimizar la coordinación entre los puntos de control aduanero, se propone evaluar la factibilidad técnica y operativa de implementar una interfaz digital que permita la vinculación entre el sistema informático de la Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y el sistema de gestión documental de ZOFRI. Esta conexión facilitaría el intercambio anticipado de información entre los agentes aduaneros de distintas jurisdicciones, permitiendo la verificación previa de los documentos de reexpedición antes de que la carga arribe al punto fronterizo, al tiempo que contribuiría a disminuir progresivamente el uso de documentos en papel.

De esta manera, se reduciría la ocurrencia de rechazos derivados de errores de digitación o inconsistencias detectadas en etapas avanzadas del proceso, fortaleciendo la eficiencia

del control aduanero y aportando mayor seguridad, fluidez y previsibilidad a las operaciones logísticas de exportación.

Cabe señalar que esta propuesta se alinea con los compromisos asumidos por Chile en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), particularmente en lo establecido en los Artículos 7.1, 8 y 10.4, que promueven el tratamiento anticipado de la información, la cooperación entre organismos fronterizos y la implementación de procedimientos automatizados. Esta interoperabilidad entre sistemas aduaneros y logísticos es una condición clave para avanzar hacia una gestión moderna, coordinada y eficiente del comercio exterior, tal como lo plantea dicho acuerdo internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

8. Procedimientos desactualizados en ZOFRI generan uso innecesario de papel y demoras en reexpedición

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En las operaciones de exportación desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), los transportistas deben presentar el documento físico de reexpedición ante el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), donde se digita manualmente el número correspondiente para registrar la salida de la mercancía en el sistema aduanero. Este proceso genera inconsistencias y problemas operativos, ya que existen casos en los cuales la Aduana no realiza el registro adecuado en el sistema, lo que afecta la validez de la salida registrada y crea retrasos para los exportadores.

El problema surge cuando, pese a que el transportista presenta el documento físico, el número de salida no se ingresa correctamente en el sistema aduanero o no se colocan los sellos correctamente, lo que impide contar con un registro válido al momento del

control en frontera. Aunque la Normativa de Zonas Francas exige el cumplimiento del documento, el proceso manual facilita errores y genera demoras en la salida de las mercancías.

Uno de los puntos críticos es que para concluir un proceso de reexpedición existe una cadena de actores que deben trabajar de manera coordinada con base en documentos en papel: el documento es generado por el usuario de Zona Franca, quien lo entrega al adquirente; éste último lo transfiere al transportista, y finalmente es recibido por el tramitador, responsable de ingresar la información y emitir el correspondiente MIC/DTA. Este documento en papel es controlado por la aduana y la autoridad de la ZOFRI a la salida y por los controles pertinentes tanto aduaneros como administrativos a lo largo del trayecto. El control se materializa a partir de la colocación de sellos. El sistema actual no permite usar estos documentos de forma digital, lo que incrementa la carga operativa tanto para los transportistas, quienes deben gestionar la colocación de los sellos manualmente en cada paso del proceso.

La dependencia de la carga manual de información por parte de los funcionarios aduaneros dificulta la fluidez del tránsito de mercancías, incrementando los tiempos de espera y reduciendo la eficiencia de las operaciones. La ausencia de un sistema de verificación digital para los documentos y el proceso de exportación aumenta la vulnerabilidad a errores, lo que genera una disfunción en el control aduanero y afecta directamente la competitividad del comercio exterior en la región.

Propuesta de acción: Avanzar en controles aduaneros digitales para Zona Franca de Iquique

El procedimiento de reexpedición de mercancías desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) presenta actualmente una serie de deficiencias estructurales que afectan la eficiencia y la trazabilidad de las operaciones de exportación. Uno de los principales problemas radica en la dependencia de procedimientos manuales y en papel para registrar la salida de carga, lo cual implica que los transportistas deben presentar físicamente los documentos ante Aduana para que los funcionarios ingresen los datos manualmente en el sistema.

Frente a este escenario, durante la reunión pública-privada se propuso avanzar de manera progresiva hacia la digitalización integral del proceso de control aduanero en ZOFRI, eliminando la necesidad de impresión de documentos físicos y el uso de sellos manuales. Para ello, el sistema aduanero deberá incorporar las siguientes funcionalidades:

- Generación de documentos electrónicos con código QR, que permita verificar en línea, en tiempo real, la salida de la carga directamente desde el sistema de Aduanas.
- Lectura automatizada de placas vehiculares, que sirva como método de verificación cruzada al momento del egreso y que esté conectada con los datos de la operación registrada.
- Integración de todos los campos que hoy requieren llenado manual o timbrado físico, como la hora de salida, el número de documento, la identidad del transportista y los datos del CRT, en una interfaz digital validada automáticamente al momento de la reexpedición.
- Desarrollo de una aplicación móvil o portal digital de control, disponible para los funcionarios aduaneros en el recinto y también para los operadores, que permita visualizar de forma simple el historial de movimientos y confirmar la trazabilidad de la carga sin depender de documentos impresos.
- Vinculación e interoperabilidad automatizada de los sistemas aduaneros de ZOFRI con las demás jurisdicciones del Servicio Nacional de Aduanas (SNA), garantizando el intercambio eficiente y seguro de la información contenida en los documentos registrados en el sistema.

Para garantizar una transición ordenada, se sugiere iniciar un plan piloto de implementación digital con un grupo reducido de empresas exportadoras activas en ZOFRI, para luego escalar progresivamente al resto de los usuarios registrados. Esta modernización también requerirá capacitaciones para el personal aduanero, así como la actualización de protocolos internos de fiscalización y validación documental.

Al avanzar en esta digitalización, se eliminarán las fallas recurrentes del sistema manual actual, se reducirá la carga operativa sobre los funcionarios y los despachantes, y se dotará de mayor previsibilidad y seguridad jurídica a los exportadores. Además, se reducirá el volumen de camiones detenidos por inconsistencias de registro en frontera, se fortalecerá el control del tránsito y se alineará a ZOFRI con los estándares regionales de control sin papel promovidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

El Servicio Nacional de Aduana informó que se encuentra en la etapa de desarrollo de los controles y trazabilidad de las operaciones en el marco del proyecto de fortalecimiento de Zona Franca, que modificó la regulación e incorporó una plataforma electrónica para la tramitación de las operaciones. Esta información fue recibida de forma posterior a la propuesta realizada con lo cual se considera fundamental que el desarrollo sea de público conocimiento por parte de la comunidad de comercio internacional y autoridades. Asimismo, se recomienda fortalecer los mecanismos de comunicación y difusión sobre

los procedimientos vigentes aplicables al ingreso y reexpedición de mercancías desde ZOFRI.

La información recabada durante el diagnóstico evidenció disparidades entre la normativa existente y su aplicación práctica, lo cual genera incertidumbre operativa entre transportistas y operadores logísticos. La publicación proactiva del estado de avance del nuevo sistema electrónico, así como la estandarización de criterios entre los puntos de control y los usuarios de la zona franca, permitirán reducir errores, mejorar la coordinación y facilitar una transición más efectiva hacia el nuevo modelo digital propuesto.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, empresas exportadoras e importadoras que actúan en ZOFRI, entre otros

Propuesta de acción: Reforzar procedimientos de control donde los registros deben contar en el sistema y en el papel

Durante la reunión público-privada se propuso que, a corto plazo, mientras no se implementen plenamente los mecanismos digitales de verificación en la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), resulta fundamental reforzar los procedimientos de control duales que exigen la correspondencia exacta entre el soporte físico (documento impreso) y el registro electrónico en el sistema aduanero SICEX. Esto implica establecer protocolos claros para que los funcionarios verifiquen en cada operación que los datos consignados manualmente, como número de reexpedición, sello y datos del transportista, se encuentren efectivamente registrados y validados en el sistema informático correspondiente.

Se debe fortalecer la trazabilidad del proceso mediante la asignación de responsables para confirmar la consistencia entre ambos formatos, con controles cruzados que

permitan detectar omisiones o errores de carga antes de que la mercancía salga de la zona franca. Esta medida mitigará los riesgos asociados a registros incompletos o inexistentes que hoy generan disfunciones en frontera y afectaciones al flujo logístico.

Asimismo, deberá evaluarse la implementación de auditorías internas regulares y la inclusión de alertas automatizadas en el sistema que impidan el cierre del trámite si no se han cumplido todos los pasos exigidos tanto en papel como en formato digital, a fin de garantizar la validez formal y la previsibilidad del proceso hasta que se adopte una solución completamente digitalizada.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

9. Falta de integración sistémica entre ZOFRI y la Aduana de la frontera de Jama impide el cierre del régimen de tránsito aduanero

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El procedimiento para cerrar el régimen de tránsito aduanero tiene como objetivo confirmar que la carga llegó a su destino final dentro del plazo y condiciones declaradas, habilitándola así para continuar con la nacionalización, el almacenamiento o la reexpedición para exportación.

En el caso de las cargas que egresan del Paso de Jama con destino a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), este procedimiento no puede completarse directamente en las instalaciones de la zona franca. Debido a la falta de integración sistémica entre los puntos de control, el cierre debe realizarse en el Puerto de Iquique, bajo una modalidad conocida como “tránsito indefinido”. En este esquema, la carga permanece formalmente bajo el régimen de tránsito hasta que la documentación sea presentada y validada por la Aduana en el puerto, momento en el cual puede continuar su proceso dentro de la ZOFRI.

Esta exigencia operativa adicional impacta en la fluidez logística en la región, ya que los camiones, en lugar de dirigirse directamente a la ZOFRI, deben interrumpir su trayecto para cumplir con los trámites en el puerto. Esta etapa adicional incrementa el tiempo total de la operación, añade complejidad al proceso logístico y requiere una mayor coordinación documental. La necesidad de que los vehículos circulen hasta el puerto y luego regresen a la zona franca contribuye al aumento del flujo de camiones en la trama urbana de Iquique, generando congestión, retrasos en las entregas y sobrecarga en la infraestructura vial y portuaria.

10. Selección de cargas para inspección en Zona Franca de Iquique desestandarizada

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el marco de los procedimientos aduaneros de reexpedición desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), la selección de cargas para inspección (aforo) debería responder a criterios objetivos de análisis de riesgo y selectividad definidos por la normativa vigente. Sin embargo, durante las instancias de diagnóstico con actores del sector privado, se identificó que la aplicación de estos criterios en ZOFRI es percibida como desestandarizada y, en algunos casos, discrecional.

El aviso de aforo se comunica recién al transportista al momento de salida por el portón de la ZOFRI, sin previo aviso ni mecanismo formal de notificación anticipada, lo que impide a los operadores anticipar tiempos o gestionar recursos para cumplir con esta exigencia. Esta comunicación de último momento no solo afecta la programación logística, sino que genera congestión en el punto de control, ya que los transportistas deben detenerse en condiciones no siempre óptimas para una inspección eficiente.

Además, la modalidad de inspección aplicada varía significativamente entre operaciones, sin que existan criterios visibles que expliquen la elección de un tipo u otro de control. En algunos casos se realiza una simple observación externa del vehículo; en otros, se solicita correr lonas o abrir puertas de contenedores; y en situaciones más complejas, se exige la descarga total o parcial de la mercadería en piso. Esta variabilidad en la intensidad del control no se encuentra documentada en un protocolo operativo, ni es anticipadamente comunicada al usuario.

El efecto acumulado de estas prácticas es una planificación incierta, mayor tiempo de permanencia en la zona de control, posibles costos adicionales asociados a la movilización y manipulación de carga, y una percepción de discrecionalidad en el ejercicio

de la fiscalización. Todo ello repercute negativamente en la eficiencia general del proceso de exportación y debilita la trazabilidad y previsibilidad del régimen de Zona Franca como herramienta de facilitación del comercio.

Propuesta de acción: Divulgación de los procesos de Zona Franca entre servidores de Aduana y usuarios del sector privado (Oportunidades de Mejora 9 y 10)

Los procesos de reexportación desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) enfrentan actualmente dos desafíos interrelacionados: por un lado, deficiencias en el control aduanero debido al desconocimiento práctico de los procedimientos por parte de funcionarios y operadores; y por otro, falta de procedimiento adecuado y estandarizado para llevar adelante el aforo. Si bien existe un marco normativo aplicable, su limitada difusión y aplicación desigual en terreno afectan la eficiencia operativa de los exportadores.

Frente a este escenario, se propuso por parte de los sectores privado y público una estrategia coordinada de capacitación, difusión normativa y estandarización de procedimientos. Una propuesta de solución integral abordada por el sector público y privado consiste en implementar un programa permanente de divulgación y formación sobre los procesos de Zona Franca, dirigido tanto a funcionarios públicos del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) como a operadores del sector privado.

Este programa debe desarrollarse en colaboración con entidades como Cámaras de Comercio, Asociaciones de exportadores, agentes de aduana, personal del SNA y la autoridad de la ZOFRI, creando espacios técnicos de intercambio, revisión de prácticas y resolución de dudas. A través de talleres, seminarios, guías actualizadas y plataformas digitales, se busca garantizar un conocimiento homogéneo, actualizado y accesible para todos los actores involucrados en el egreso de mercancías desde la ZOFRI.

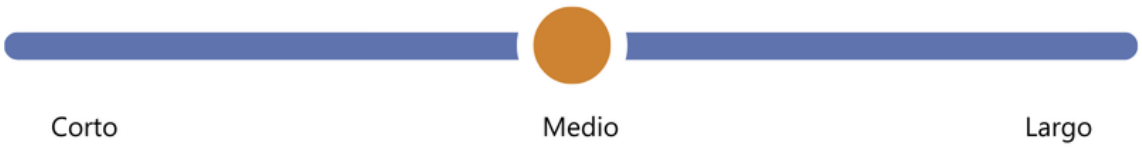
A través de talleres, seminarios prácticos, guías actualizadas y plataformas digitales de autoformación, se buscaría garantizar que todos los actores públicos y privados cuenten con un conocimiento actualizado, homogéneo y accesible sobre los requisitos, procesos y responsabilidades en el egreso de mercancías desde la Zona Franca. Un componente clave será la divulgación del Manual de Procedimientos de Zona Franca y el Decreto con Fuerza de Ley N.º 2, junto con materiales simplificados que faciliten su comprensión, especialmente para funcionarios que intervienen fuera del entorno de la ZOFRI.

Simultáneamente, es fundamental analizar, mejorar y estandarizar el procedimiento de aforo, identificando el mejor lugar para llevarlo adelante, la comunicación oportuna a los

involucrados y la realización de la inspección de forma segura y controlada. Además, se recomienda establecer un sistema de retroalimentación entre usuarios y Aduana que permita ajustar decisiones y mejorar la calidad del control sin comprometer la eficiencia.

Estas medidas deben integrarse en una estrategia institucional más amplia de fortalecimiento del sistema aduanero en zonas francas, con énfasis en la modernización tecnológica, la interoperabilidad con otros sistemas logísticos y una colaboración activa con el sector privado. Esto permitirá no solo mejorar la legalidad y seguridad de las operaciones, sino también consolidar la competitividad de la ZOFRI como plataforma regional de exportación en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras

Propuesta de acción: Creación de un código especial para destinación a Zona Franca de Iquique (Oportunidad de Mejora 9)

La actual configuración del régimen de tránsito no contempla a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) como punto final del tránsito aduanero, lo que obliga a desviar la operación hacia el Puerto de Iquique para su cierre, generando ineficiencias logísticas y sobrecarga operativa.

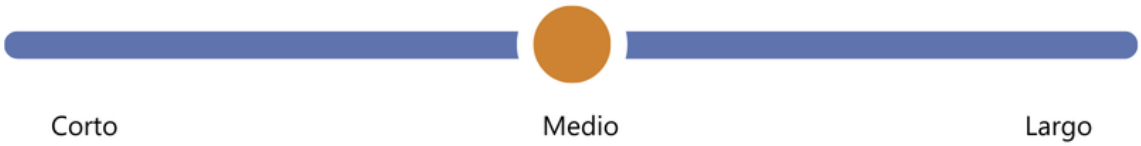
Teniendo en cuenta esta situación, durante la reunión público-privada se propuso avanzar en la incorporación formal de la Zona Franca como una destinación aduanera definitiva dentro del documento Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). Esta medida permitiría habilitar un tránsito directo desde el punto de egreso fronterizo (como el Paso de Jama) hasta la ZOFRI, eliminando la necesidad de concluir el tránsito en el Puerto de Iquique bajo la figura de "tránsito indefinido". La habilitación de un nuevo código de destinación específica para zonas francas dentro del documento MIC/DTA solucionaría este cuello de botella, permitiendo

que las cargas que cumplan con los requisitos puedan completar el régimen de tránsito directamente en el recinto franco, bajo supervisión de la Aduana correspondiente.

Este ajuste requiere evaluar la necesidad de una modificación normativa y/o reglamentaria, tanto en el sistema informático de Aduanas como en los marcos legales que regulan la utilización del MIC/DTA y los procedimientos de tránsito aduanero. La implementación de este cambio debe estar acompañada de una coordinación interinstitucional entre el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), la administración de la ZOFRI y los organismos encargados de los puntos fronterizos, para garantizar la integridad del control aduanero y la trazabilidad de la carga.

Además, resulta fundamental fomentar entre los operadores del sector privado el uso de declaraciones anticipadas para las operaciones con destino a Zona Franca. Esta práctica permite realizar una revisión previa de la documentación, facilita la validación remota y contribuye a reducir los tiempos de espera en frontera. Su implementación está en línea con los principios de facilitación del comercio internacional promovidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), y aporta a una mejor planificación logística y mayor previsibilidad en las operaciones tanto para el sector público como para el privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, empresas exportadoras e importadoras que actúan en ZOFRI, entre otros

11. Limitaciones de horario y aforo físico generan retrasos y costos en la salida de Zona Franca

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: Las reexpediciones desde la Zona Franca que requieren aforo físico enfrentan restricciones operativas asociadas tanto al procedimiento de inspección como a la franja horaria disponible para su ejecución. Este punto se vincula directamente con lo señalado anteriormente respecto a los horarios de atención de la Aduana, los cuales están establecidos de lunes a jueves entre las 08:30 y las 17:30 horas, y los viernes hasta las 16:30 horas.

Dicha programación horaria responde a criterios de seguridad implementados en el entorno del recinto administrado por ZOFRI S.A, el cual ha sido identificado como una zona con alta incidencia de hechos delictivos. La medida busca resguardar tanto la integridad de los camiones que egresan del recinto como la seguridad de usuarios, trabajadores y funcionarios públicos que operan en el lugar. Cabe destacar que este plan fue originalmente aplicado durante el periodo de pandemia, y desde entonces ha demostrado ser eficaz, contribuyendo significativamente a la reducción de robos de camiones por bandas conocidas como “gatos”, así como a la disminución de asaltos a personas que transitan hacia o desde el área. Sin embargo, desde la perspectiva operativa, esta restricción horaria limita la disponibilidad para realizar aforos físicos y puede generar demoras, especialmente en períodos de alta demanda.

Estas limitaciones horarias resultan incompatibles con las necesidades operativas del comercio exterior actual, particularmente en días de mayor tráfico, como miércoles y viernes, donde se concentra el mayor volumen de salidas. La imposibilidad de realizar operaciones fuera del horario establecido genera una fila de camiones en espera, elevando los tiempos de permanencia, creando filas extensas en la puerta de salida y, en muchos casos, forzando la reprogramación de envíos para días posteriores. En términos operativos, una interrupción de apenas dos horas en un viernes puede traducirse en hasta dos días de retraso, debido a la inactividad durante el fin de semana. Considerando un posible aumento en función del flujo del Corredor, esta situación tendería a empeorar.

A esto se suma el procedimiento específico de aforo, que se realiza directamente en la puerta de salida de ZOFRI, sin una infraestructura dedicada. En ciertos casos para llevar a cabo la inspección, la mercancía debe ser completamente descargada del camión y dispuesta a nivel de piso para su revisión por parte del fiscalizador. Este procedimiento, al ocupar el único punto de egreso habilitado, bloquea el paso de los demás camiones en espera, generando cuellos de botella, especialmente en jornadas de alto flujo.

La combinación de horarios restringidos, falta de infraestructura técnica para la inspección simultánea y procedimientos operativos rígidos afecta la eficiencia de salida de mercancías, comprometiendo la competitividad de los exportadores, transportistas y operadores logísticos en la región. Esta situación genera aumentos de costos por

"tiempos muertos", pérdida de turnos logísticos, congestión operativa y menor previsibilidad en la cadena de suministro.

Propuesta de acción: Dimensionar el volumen de operaciones que no son atendidas los viernes en la Zona Franca de Iquique por restricción de horarios

Con el objetivo de mitigar los efectos negativos derivados de las restricciones horarias y operativas en la salida de mercancías desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), los actores públicos y privados coincidieron, durante las reuniones sostenidas, en la necesidad de implementar una medida basada en la recolección sistemática y el análisis del volumen de operaciones que no logran ser atendidas los días viernes, como consecuencia directa del horario reducido del Servicio Nacional de Aduanas (SNA), de 9 a 16 horas.

Este diagnóstico deberá contemplar los siguientes aspectos:

- La cantidad de camiones que quedan pendientes de atención al cierre de la jornada.
- El tipo de mercancía y la urgencia logística asociada.
- La frecuencia de acumulación de filas o reprogramaciones de despacho.
- El impacto en términos de "tiempos muertos", costos logísticos adicionales y congestión operativa.

Una vez consolidada esta base de datos por parte de los actores público-privados, se deberá presentar a la SNA una propuesta formal de ampliación de horarios de atención, sustentada en evidencia técnica y en línea con los compromisos asumidos por Chile en materia de facilitación del comercio y armonización regional.

Es importante que esta propuesta sea evaluada a la luz de las condiciones reales del entorno, considerando especialmente los factores de seguridad y resguardo operativo. Esta evaluación permitirá dimensionar con mayor precisión la viabilidad de eventuales ajustes horarios, equilibrando la necesidad de eficiencia logística con la protección de usuarios, trabajadores y carga.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

Propuesta de acción: Revisión de las condiciones del depósito del concesionario de Zona Franca para que sea posible realizar las inspecciones sin alterar el flujo

Los actores públicos y privados identificaron como prioritario abordar las limitaciones físicas y operativas que afectan el procedimiento de aforo en la salida de mercancías desde la Zona Franca de Iquique (ZOFRI). Una medida central consiste en la adecuación del depósito administrado por el concesionario de la zona franca, a fin de permitir que las inspecciones aduaneras se realicen sin interferir con el tránsito de vehículos ni bloquear el único punto de egreso habilitado.

Dado que, en la situación actual, el aforo físico exige descargar completamente las mercancías a nivel de piso justo en la salida del recinto, lo cual ocupa la vía de tránsito de otros camiones y genera cuellos de botella críticos durante los días de mayor movimiento. Esta práctica no sólo ralentiza la operación, sino que también incrementa el riesgo operativo y logístico, al concentrar funciones técnicas en un espacio no preparado para inspecciones simultáneas o flujos paralelos.

Para solucionar esta situación se propuso por parte del sector público y privado, que el concesionario, en coordinación con el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), lleve a cabo una evaluación técnica que contemple:

- La disponibilidad de áreas específicas para inspección física;
- La factibilidad de habilitar andenes, zonas techadas o módulos con acceso independiente al flujo vehicular;
- La instalación de señalización operativa y logística para garantizar seguridad y eficiencia durante las inspecciones;
- La adecuación de rutas internas que permitan la circulación continua de camiones, evitando bloqueos por operaciones de control.

Un rediseño funcional del sitio de inspección permitiría distribuir mejor las actividades de inspección, mejorar las condiciones de trabajo del personal fiscalizador, reducir los tiempos de espera y agilizar el egreso de mercancías.

Adicionalmente, esta intervención facilita la futura incorporación de tecnologías de control no intrusivo y herramientas de pre-validación documental, contribuyendo a la optimización general del proceso. En el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), contar con una infraestructura flexible y adecuada dentro de la ZOFRI resulta indispensable para sostener y mejorar la competitividad logística de la región.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas de Chile (SNA)
- **Zona Franca:** Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

12. Descoordinación de horarios entre organismos de control en la unidad central y las unidades fronterizas

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En el contexto del control fronterizo en Chile, se ha identificado una descoordinación significativa entre los horarios de funcionamiento de los organismos de administración central y los horarios operativos en los puntos de control terrestre, especialmente en pasos estratégicos como el Paso de Jama. Mientras que los servicios en frontera suelen operar en modalidad extendida usualmente en dos turnos, de 8 a 20 horas, las unidades centrales de organismos como Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) mantienen un horario administrativo estándar, entre las 9 y las 18 horas.

Esta falta de alineación horaria genera una brecha operativa crítica en momentos en que los funcionarios en frontera requieren soporte técnico, validaciones documentales, reemisiones o autorizaciones excepcionales. Las solicitudes enviadas fuera del horario de atención central quedan sin respuesta inmediata, lo que provoca demoras en la resolución de incidentes y afecta directamente la fluidez de los procesos logísticos y aduaneros. Esta problemática se agrava en operaciones urgentes o de alta sensibilidad, como aquellas que involucran productos perecederos, mercancías peligrosas o cargas sujetas a vencimientos breves.

Adicionalmente, la ausencia de protocolos estandarizados de comunicación entre los niveles central y territorial refuerza esta fragmentación institucional, limitando la capacidad de respuesta coordinada y oportuna. En la práctica, los funcionarios desplegados en frontera enfrentan contingencias operativas sin el respaldo inmediato de sus respectivas direcciones nacionales, lo que compromete la eficacia del control oficial y reduce la previsibilidad del comercio exterior.

Esta disociación entre los niveles administrativos impacta negativamente tanto al sector privado, transportistas, agentes de aduana, importadores, exportadores, como al propio personal público en terreno, que se ve imposibilitado de dar curso a procedimientos que requieren validación central. Ello genera cuellos de botella, acumulación de expedientes no resueltos y pérdida de eficiencia institucional.

Propuesta de acción: Optimizar la consulta de inspectores de frontera con el coordinador regional según tiempos operativos

Durante la reunión público-privada, la propuesta de solución para mitigar los impactos derivados de la descoordinación de horarios entre las unidades fronterizas y las oficinas centrales y regionales se fundamenta en el fortalecimiento y la formalización de los mecanismos de consulta de los inspectores de frontera con los coordinadores regionales, asegurando una atención continua y ágil en consonancia con los horarios reales de operación de cada puesto fronterizo.

La solución debe estructurarse en tres frentes complementarios:

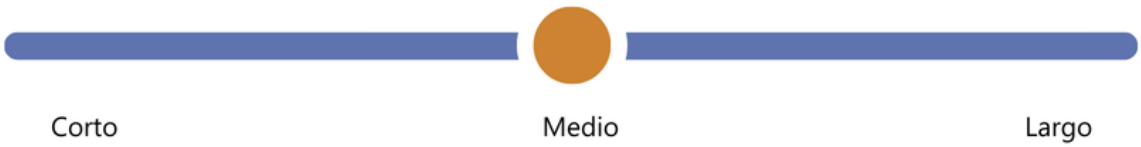
- Ajuste de procedimientos internos: Se recomienda que los organismos de control establezcan protocolos de consulta prioritaria para sus funcionarios en frontera, asegurando que los coordinadores regionales permanezcan disponibles dentro de una franja horaria extendida, al menos coincidente con el horario operativo de los pasos fronterizos (por ejemplo, de 8 a 20 horas). Esto garantizará soporte técnico, documental y administrativo en tiempo real para resolver incidencias que requieran validación o autorización inmediata.
- Sistema de escalamiento y guardias técnicas: Se debe implementar un esquema de "guardias rotativas" o "escalamiento operativo" entre los funcionarios de nivel regional, de modo que siempre exista un punto de contacto habilitado para emergencias o gestiones fuera del horario administrativo tradicional. Este modelo permitiría que, en caso de incidentes críticos (como reemisiones de documentos, correcciones de certificaciones o validaciones de ingreso/egreso), los inspectores fronterizos cuenten con un canal rápido de resolución, evitando paralizaciones prolongadas del flujo logístico.

- Capacitación y herramientas de soporte: Además, es fundamental capacitar tanto a los inspectores de frontera como a los coordinadores regionales en el uso de plataformas digitales de consulta y comunicación directa, fortaleciendo la trazabilidad de las solicitudes y la respuesta institucional. Deberán establecerse canales oficiales como correos electrónicos con respuesta priorizada, chats institucionales seguros o líneas telefónicas dedicadas, para asegurar la disponibilidad continua de asistencia técnica.

Al optimizar este circuito de consultas, se mitigarán los efectos de la descoordinación actual, mejorando la continuidad de los controles en frontera, reduciendo demoras y fortaleciendo la eficiencia y la previsibilidad del comercio exterior. Esta medida es clave para acompañar la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como un eje logístico competitivo, moderno y alineado con los estándares internacionales de facilitación del comercio.

La Dirección Regional del SNA ha implementado un sistema de turnos de abogados, disponible para ser consultado por los jefes de turno de las distintas avanzadas, con el fin de proporcionar apoyo jurídico especializado en tiempo real, ante eventuales situaciones que requieran interpretación normativa o resolución de contingencias operativas. La disponibilidad de estos turnos legales está publicada y permanentemente actualizada en el sitio web oficial de esta Dirección Regional, garantizando así el acceso oportuno a asesoría profesional en el ejercicio de las labores de fiscalización y control aduanero. Se sugiere que esta buena práctica sea considerada para todos los servicios que operan en la frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)

13. Requerimiento del DUS para emisión del Certificado de Origen aumenta los costos de la exportación

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Certificado de Origen (CO) es un documento clave para formalizar el despacho aduanero y acceder a los beneficios arancelarios establecidos en los acuerdos comerciales internacionales. Este Certificado acredita que las mercancías exportadas cumplen con los criterios de origen requeridos por el país importador, permitiendo al importador aplicar las preferencias arancelarias previstas en dichos acuerdos, lo que a su vez permite al exportador acceder a nuevos mercados con el respaldo que otorga el acuerdo correspondiente. En Chile, la emisión del CO está a cargo de entidades habilitadas, siendo las más relevantes la Cámara Nacional de Comercio (CNC) y la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA).

A pesar de la importancia de este documento, el sector privado identificó una limitación operativa que afecta el flujo eficiente de las exportaciones. Esta limitación está relacionada con la exigencia de presentar el Documento Único de Salida (DUS), un requisito impuesto por SOFOFA para la emisión del CO. El DUS es un documento utilizado para formalizar la salida de mercancías del país, y contiene información sobre las mercancías exportadas. La Aduana de Chile exige este documento como parte del proceso de control y validación de las exportaciones.

Para la obtención del DUS es necesario que el CRT haya sido previamente generado. Esto quiere decir que el camión ha sido cargado. De esta forma, el proceso de iniciar la solicitud del Certificado sólo podría iniciar cuando ya se están arcando con los costos del transporte, lo cual encarece de sobremanera el proceso. Cualquier demora en la emisión, trae aparejados costos de diaria y transporte. No obstante, SOFOFA exige el DUS como condición previa para emitir el CO y no así la CNC. Esta exigencia de SOFOFA no está respaldada por ninguna norma que estipule la obligatoriedad de presentar el DUS para la emisión del CO, pero sí se ha convertido en una práctica operativa que genera cuellos de botella en el proceso de exportación.

La dependencia del DUS para la emisión del CO crea un cuello de botella en el proceso de exportación terrestre. Aunque no hay una norma que obligue a los exportadores a solicitar a su agente de aduanas que emita la Declaración Único de Salida – Aceptación a Trámite (DUS–AT), SOFOFA sigue exigiendo este documento no solo por motivos operativos y estadísticos. La exigencia del DUS–AT, emitido por una agencia de aduanas, entidad competente en clasificación arancelaria, evita posibles demandas

internacionales, a posterior, que recaen en la entidad emisora del CO, esto debido a que se solicita la rebaja del Derecho *ad valorem* para un producto que no está negociado y que fue clasificado por el exportador quien no cuenta con el debido conocimiento o competencia.

Este desafío obstaculiza la fluidez de las exportaciones terrestres, afectando no solo a los exportadores, sino también a los actores logísticos que dependen de la rapidez y previsibilidad de los procesos aduaneros. No obstante, la certeza de la clasificación y el resguardo de las entidades emisoras permiten la confiabilidad en los procesos comerciales.

Propuesta de acción: Emisión del Certificado de Origen sin exigencia previa del Documento Único de Salida (DUS)

Respecto al desafío relacionado a la emisión del Certificado de Origen (CO) con exigencia de presentar el Documento Único de Salida (DUS) por parte de Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), se identificó que esta práctica no responde a una obligación normativa, pero genera demoras innecesarias, especialmente en el transporte terrestre. Dado que el DUS solo puede emitirse tras el cargamento del camión, los exportadores no pueden tramitar el CO con antelación, afectando los costos de la operación.

Ante esta situación, se generó una propuesta consensuada entre entidades públicas y privadas que consiste en actualizar los procedimientos internos de SOFOFA para alinearlos con los acuerdos vigentes, que ya reconoce la factura de exportación como un documento válido y suficiente para la emisión del CO. Al eliminar la necesidad de presentar el DUS para emitir el CO, los exportadores podrán iniciar la solicitud del CO de manera anticipada, sin acarrear costos logísticos adicionales. Esto no sólo acelerará el proceso de certificación, sino que también permitirá una mayor previsibilidad en el flujo de exportaciones terrestres, especialmente en situaciones donde los tiempos son más ajustados.

Esta propuesta se fundamenta en una experiencia ya implementada por la Cámara Nacional de Comercio, que ha demostrado que la emisión del CO basándose en la factura de exportación no compromete ni la validez del documento ni la trazabilidad del proceso. Por tanto, su adopción por parte de SOFOFA contribuiría a una mayor armonización entre las entidades emisoras del CO y a una mejora sustancial en la eficiencia operativa del comercio exterior chileno.

Plazo:



Involucrados:

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)

14. Restricciones en la modificación del Certificado de Origen y falta de priorización para operaciones terrestres

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La modificación del Certificado de Origen (CO), emitido por la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA), aún presenta barreras operativas relevantes. En formato físico, cualquier cambio requiere una gestión presencial, incluyendo la entrega de documentos en las oficinas del organismo y el pago en efectivo de una tasa cercana a los 10.000 pesos chilenos a SOFOFA. Incluso en su versión digital, solo se permiten ajustes menores en línea; las rectificaciones sustantivas también deben realizarse de forma presencial y están sujetas al mismo procedimiento.

Esta gestión híbrida genera dificultades en operaciones con tiempos logísticos ajustados, particularmente en el caso del transporte terrestre, donde los plazos de tránsito hacia la frontera son mucho más breves que en otros modales. En este contexto, cualquier necesidad de corrección, por mínima que sea, puede interrumpir el flujo operativo, provocar la pérdida de turnos en frontera, reprogramaciones y costos adicionales no contemplados.

A ello se suma que tanto las solicitudes de emisión como las de modificación y eventuales rechazos de las modificaciones, se procesan únicamente por orden de llegada, sin mecanismos que prioricen las operaciones terrestres que requieren respuestas más rápidas. Esta falta de diferenciación afecta directamente la competitividad de los exportadores que operan bajo ventanas logísticas más exigentes, dado que el sistema no adapta sus tiempos a las condiciones específicas del comercio por carretera.

La situación se agrava en pasos fronterizos con infraestructura limitada, como el Paso de Jama. Las demoras en la obtención o corrección del CO pueden generar consecuencias

logísticas importantes, impactando la integridad de la carga y el bienestar del conductor, que puede quedar varado en condiciones climáticas extremas sin servicios básicos.

En síntesis, la falta de digitalización completa y la ausencia de criterios diferenciados para operaciones terrestres reflejan una desconexión entre los procedimientos actuales y las necesidades reales del comercio internacional. Esto reduce la eficiencia del proceso exportador y expone al transportista a demoras innecesarias en frontera.

Propuesta de acción: Digitalización total del proceso de emisión y corrección y optimización de los tiempos de respuesta

En el contexto de las exportaciones terrestres, el proceso de modificación del Certificado de Origen (CO) en Chile presenta importantes limitaciones operativas. Actualmente, entidades como SOFOFA y la Cámara Nacional de Comercio mantienen esquemas de atención presencial que no están sustentados por requerimientos normativos, sino por prácticas internas tradicionales. Esta modalidad obliga a los exportadores a presentarse físicamente para solicitar modificaciones, realizar pagos en efectivo y completar trámites manuales, lo que representa una barrera significativa en operaciones con tiempos logísticos acotados, especialmente cuando son utilizados pasos fronterizos con infraestructura limitada como el Paso de Jama.

En la reunión público-privada se propuso impulsar una transformación operativa dentro de las entidades emisoras del CO, con el fin de habilitar un sistema completamente digital que permita tanto la emisión como la corrección del certificado de forma remota, segura y eficiente.

Como primer paso, se propone realizar un diagnóstico técnico-operativo dentro de las entidades emisoras, que permita mapear los flujos actuales y detectar los puntos en los que la lógica presencial se mantiene innecesariamente. Este análisis permitirá identificar tanto las barreras tecnológicas como las organizacionales que dificultan la adopción de procesos digitales.

La siguiente etapa consistirá en rediseñar el flujo operativo del trámite de emisión y modificación del CO, eliminando puntos de contacto físico y habilitando herramientas digitales como firma electrónica, validación documental remota, pagos en línea y trazabilidad completa del proceso. Este rediseño deberá estar alineado con otras plataformas existentes para el posterior envío del COD.

La digitalización del proceso de emisión y corrección tendrá un impacto positivo en los tiempos de emisión, contribuyendo positivamente a la agilidad de las exportaciones de Chile.

Plazo:



Involucrados:

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y Cámara de Comercio de Chile

Propuesta de acción: Priorización de operaciones terrestres en el proceso de modificación del Certificado de Origen

Uno de los principales desafíos identificados en el proceso de modificación del Certificado de Origen (CO) es la falta de priorización en las operaciones terrestres. Actualmente, tanto las solicitudes de emisión como las de modificación del CO se procesan de acuerdo con un sistema de "orden de llegada", lo que no tiene en cuenta las diferencias en los tiempos logísticos requeridos por las diferentes modalidades de transporte. Las exportaciones terrestres, que dependen de plazos ajustados debido a la naturaleza del transporte por carretera, se ven desfavorecidas por este sistema, lo que genera demoras adicionales y afecta la competitividad de los exportadores que operan bajo condiciones más exigentes.

Este desafío fue analizado y discutido en una reunión público-privada, donde se llegó a un consenso entre los actores sobre la necesidad de implementar un sistema de priorización específico para las operaciones terrestres. Se reconoció que la falta de diferenciación en los tiempos de respuesta para las operaciones terrestres pone en desventaja a los exportadores que necesitan una respuesta rápida para cumplir con plazos de tránsito ajustados y evitar demoras en las fronteras.

La solución propuesta consiste en implementar un mecanismo de priorización específico para operaciones terrestres dentro del sistema de emisión y modificación del Certificado de Origen. El objetivo principal de este mecanismo es otorgar un tratamiento preferencial a las solicitudes vinculadas a exportaciones por vía terrestre, ya que estas suelen estar sujetas a plazos más estrictos y requieren respuestas más ágiles por parte de las autoridades.

Este sistema de priorización deberá funcionar de forma automatizada, identificando las solicitudes de CO correspondientes a la modalidad terrestre y otorgándoles un procesamiento más ágil en comparación con otras modalidades, como la marítima o la aérea. Asimismo, incluirá tanto la emisión inicial como las solicitudes de modificación del CO, reduciendo los tiempos de respuesta y mejorando la previsibilidad logística para transportistas y exportadores que operan por carretera.

El mecanismo de priorización no sólo optimizará los tiempos de respuesta, sino que también mejoraría la competitividad de los exportadores, ya que les permitiría cumplir con los requisitos logísticos de manera más eficiente. Este enfoque es particularmente importante para aquellos que dependen de infraestructura fronteriza limitada, como el Paso de Jama, donde las demoras en la obtención del CO podrían tener consecuencias logísticas significativas, afectando tanto la integridad de la carga como el bienestar de los conductores.

En resumen, la implementación de este mecanismo de priorización no solo mejoraría la eficiencia del proceso de modificación del CO, sino que también garantiza que las exportaciones terrestres reciban la atención urgente que requieren para mantener su competitividad y evitar costos adicionales derivados de retrasos en la frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Cámaras y gremios del sector privado:** Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y Cámara de Comercio de Chile

15. Persistencia de la exigencia de guías de despacho impresas a pesar de las disposiciones normativas de digitalización

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En las operaciones de exportación terrestre en Chile aún se exige el uso de documentos impresos, a pesar de los avances normativos en materia de digitalización. Un caso abordado por el sector privado es el de la guía de despacho

electrónica, emitida a través del sistema del Servicio de Impuestos Internos (SII) para respaldar el traslado de mercancías. Aunque este documento tiene plena validez legal en formato digital, los fiscalizadores en ruta (como Carabineros de Chile) continúan solicitando su versión impresa, al no reconocer formalmente la presentación digital como válida para los controles en carretera. Esta exigencia persiste incluso después de la entrada en vigor de la Resolución Exenta SII N.º 72/2021, que autoriza expresamente la representación virtual y/o impresa de las guías de despacho electrónicas.

RESOLUCIÓN EXENTA SII N.º 72

"1° Que, el inciso primero del artículo 54 de la Ley sobre Impuestos a las Ventas y Servicios, establece que las facturas, facturas de compra, guías de despacho, liquidaciones facturas y notas de débito y crédito que deban emitir los contribuyentes, consistirán exclusivamente en documentos electrónicos."

Uno de los factores estructurales que perpetúan esta contradicción entre normativa y práctica es la persistente falta de conectividad en las rutas de Chile, especialmente en aquellas que forman parte del trazado del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). A lo largo de extensos tramos carreteros, no existe cobertura de red móvil o acceso a internet estable, lo que impide que los inspectores en ruta puedan acceder a sistemas digitales de verificación en tiempo real. Esta carencia convierte al soporte físico en la única garantía de control inmediato, aunque en la práctica ello implique duplicación de procedimientos y pérdida de eficiencia logística. La situación es aún más crítica en puntos fronterizos estratégicos como el Paso de Jama, donde además de la desconexión en ruta, se constata la deficiencia en la conectividad dentro del Área de Control Integrado (ACI).

La falta de internet limita severamente la capacidad de las autoridades para consultar bases de datos, validar certificados digitales o utilizar plataformas interoperables. Ante esta imposibilidad técnica, los funcionarios se ven forzados a solicitar versiones impresas de todos los documentos (Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) y la guía de despacho como respaldo obligatorio, a pesar de que dichos documentos han sido emitidos de forma electrónica con trazabilidad y firma digital.

Adicionalmente, el mantenimiento de prácticas tradicionales por uso y costumbre institucional, incluso cuando existen marcos legales que avalan el soporte digital, refuerza esta dependencia del papel como medio de fiscalización. En un contexto donde estos documentos ya cuentan con trazabilidad, firma digital y respaldo en sistemas oficiales, la exigencia de versiones físicas impone una rigidez innecesaria al proceso logístico. Esta situación es particularmente crítica en el transporte terrestre internacional, donde los

tiempos operativos son ajustados y sensibles a cualquier interrupción, y donde una demora por validación documental puede traducirse en sobrecostos, pérdida de turnos logísticos y desalineación con los compromisos contractuales.

16. Falta de conectividad en las rutas internas de Chile

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: El Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) atraviesa zonas geográficas de alta complejidad, especialmente en el tramo chileno que conecta el Paso de Jama con las regiones interiores del país. A partir de la salida del paso fronterizo, y durante aproximadamente 130 km de recorrido, las rutas chilenas, ubicadas en plena cordillera de los Andes, carecen completamente de cobertura de internet o señal telefónica, una situación que incluso es advertida mediante avisos oficiales instalados en las vías.

Esta desconexión tiene implicancias críticas tanto para la seguridad de los conductores como para la eficiencia de las operaciones logísticas. En caso de accidente, desperfecto mecánico o contingencia médica, los transportistas se ven imposibilitados de solicitar ayuda en tiempo real, quedando completamente aislados en un entorno de alta montaña, donde las condiciones climáticas pueden ser extremas y los riesgos de exposición elevados. La falta de conectividad compromete la capacidad de reacción ante emergencias y pone en peligro la integridad física de las personas que transitan por el CBC.

Además, la imposibilidad de acceso a internet durante extensos tramos del trayecto impide a los operadores logísticos realizar gestiones clave del comercio exterior, como el envío de declaraciones previas, la validación de documentación electrónica, la actualización de sistemas de trazabilidad o la verificación de datos en plataformas oficiales. Documentos creados en medios digitales como el Certificado de Origen Digital (COD), la guía de despacho electrónica, o el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), ya respaldados por normativas nacionales y regionales, no pueden ser utilizados plenamente en este entorno, obligando a los transportistas a portar versiones impresas como respaldo, lo que contradice los principios de digitalización y eficiencia promovidos por acuerdos internacionales de facilitación del comercio.

La persistencia de esta brecha tecnológica en un tramo estratégico del CBC no solo genera sobrecostos operativos, retrasos e incertidumbre documental, sino que también limita el

potencial del Corredor como vía moderna y segura de integración regional. En un contexto de creciente volumen de exportaciones e importaciones a través de esta ruta, la ausencia de conectividad representa una debilidad estructural.

Propuesta de acción: Avanzar en la conectividad a lo largo de la ruta bioceánica en Chile (Oportunidades de Mejora 15 y 16)

Dada la ausencia de conectividad en tramos extensos de las rutas interiores de Chile que conforman el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), especialmente en zonas de alta montaña como el trayecto que une el Paso de Jama con la ciudad de Calama, se propone impulsar una evaluación técnica y operativa liderada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), con el fin de identificar soluciones estructurales para dotar de acceso a internet y cobertura móvil las rutas estratégicas del CBC en territorio chileno.

Se sugiere conformar una mesa interministerial de evaluación de conectividad en rutas logísticas, con participación de autoridades sectoriales nacionales y regionales (Región de Antofagasta), que permita:

- Levantar un diagnóstico detallado de los tramos sin cobertura a lo largo de las rutas del CBC en Chile, priorizando aquellos de mayor tránsito de carga.
- Determinar las condiciones geográficas y técnicas que dificultan la instalación de infraestructura de telecomunicaciones en dichas zonas.
- Explorar modelos mixtos de conectividad que combinen tecnologías satelitales, enlaces de microondas o estaciones repetidoras adaptadas a entornos de alta montaña.
- Estudiar la posibilidad de implementar zonas de conectividad básica de emergencia en puntos estratégicos de la ruta (refugios, zonas de descanso o puntos de control), como medida de mitigación de riesgos para los transportistas.

Esta mesa técnica deberá avanzar hacia el diseño de un plan de inversiones públicas y de cooperación con el sector privado, que permita incorporar el componente de conectividad vial en los planes nacionales de infraestructura logística y digitalización del transporte. Esta acción es esencial para habilitar el uso de plataformas digitales en carretera, enviar declaraciones previas en línea y mejorar la capacidad de respuesta institucional ante emergencias en ruta.

El fortalecimiento de la conectividad digital en las rutas interiores del norte de Chile no solo aportará eficiencia y previsibilidad al transporte internacional, sino que también será clave para mejorar la seguridad vial, reducir la dependencia del papel en los controles en

ruta y garantizar condiciones básicas de comunicación para los operadores que circulan en entornos aislados del Corredor Bioceánico.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Antofagasta
- **Transporte**: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas (MOP)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Implementación de la normativa vigente de controles digitales a los documentos de porte obligatorio (Oportunidad de Mejora 15)

El desafío identificado refleja una contradicción entre la normativa Resolución Exenta SII N.º 72/2021, que avala el uso de documentos electrónicos como la guía de despacho, y la práctica operativa en ruta, donde aún se exige su versión impresa. Esta brecha genera ineficiencias logísticas y responde, en gran parte, a la falta de conectividad y de herramientas de verificación digital por parte de los fiscalizadores.

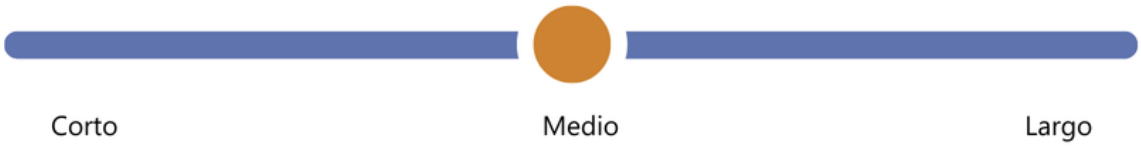
En este contexto, la solución propuesta por los actores involucrados tanto público como privado busca alinear la práctica fiscalizadora con el marco normativo vigente, mediante la implementación efectiva de controles electrónicos sobre los documentos de porte obligatorio, como la Guía de Despacho, el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Esta medida apunta a reducir ineficiencias operativas, evitar redundancias documentales y facilitar un proceso logístico más ágil y coherente con la normativa actual.

La propuesta contempla que los organismos fiscalizadores en ruta y puntos de frontera, especialmente Carabineros de Chile y otras autoridades de control terrestre, adopten mecanismos de verificación electrónica, mediante el uso de lectores móviles, plataformas interconectadas o aplicaciones institucionales que permitan validar en línea la autenticidad de los documentos emitidos digitalmente. Este ajuste operativo no requiere de cambios legislativos, ya que se encuentra respaldado por normativas existentes, como

la dicha Resolución Exenta SII N.º 72/2021, que autoriza la representación virtual de la guía de despacho.

Asimismo, se recomienda que el SNA establezca protocolos operativos estandarizados para el reconocimiento y fiscalización de la guía de despacho electrónica, incluyendo su versión reducida, en todos los puntos de control relevantes. Esto debe ir acompañado de instancias de capacitación para funcionarios y una campaña de difusión dirigida al sector privado, asegurando una transición ordenada y coordinada hacia un sistema plenamente digital.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Carabineros de Chile

17. Falta de criterios unificados y plazos definidos en la fiscalización sanitaria de productos importados por parte del SEREMI salud

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La fiscalización sanitaria de productos importados a través del proceso de toma de muestras y análisis de laboratorio es un componente clave para garantizar que los productos importados con destinación a Chile cumplan con los requisitos técnicos, sanitarios y fitosanitarios y no representan ningún riesgo para el país. Sin embargo, el sector privado ha identificado múltiples dificultades en la implementación de este proceso por parte de la Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud), lo que afecta negativamente la eficiencia, previsibilidad y transparencia de este.

Uno de los principales obstáculos es la falta de criterios técnicos unificados entre los evaluadores del organismo que generalmente solicitan diferentes documentos para evaluación de una misma mercadería. Esta disparidad provoca divergencias en las

decisiones, ya que productos idénticos pueden ser evaluados de manera diferente, recibiendo requerimientos variados o, incluso, siendo rechazados sin una justificación clara. Esto no sólo crea incertidumbre, sino que también afecta la continuidad de las operaciones logísticas y comerciales, generando retrasos e incrementando los costos operacionales a los actores del sector privado.

Además, existe otro problema relacionado con la indefinición de plazos en el procedimiento de reconsideración. Cuando el documento sanitario presentado por el importador no incluye toda la información que un evaluador considera necesaria, se solicita una nueva presentación de la documentación a través de un proceso de reconsideración. Sin embargo, este procedimiento carece de un plazo definido para la respuesta, lo que crea un ambiente de falta de previsibilidad tanto en cuanto a los tiempos de respuesta como a los resultados esperados. Esta incertidumbre no solo incrementa los costos para el sector privado, sino que también afecta la planificación y las decisiones estratégicas en la cadena de suministro y la comercialización de los productos.

Propuesta de acción: Canal digital para informar pareceres divergentes de Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) en cargas idénticas

Esta solución fue propuesta de manera consensuada por el sector público y privado durante las reuniones, con el objetivo de mejorar la fiscalización sanitaria de productos importados y garantizar una mayor transparencia y eficiencia en el proceso.

Para abordar la falta de criterios unificados en la fiscalización sanitaria de productos controlados durante el proceso de importación, se propone establecer un canal digital oficial a través del cual el sector privado pueda reportar casos concretos de cargas idénticas que hayan recibido dictámenes divergentes por parte del Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud).

Esta herramienta permitiría a los actores del comercio exterior presentar documentación técnica comparativa, incluyendo Certificados Sanitarios, resultados de inspecciones, comunicaciones formales y cualquier otro respaldo que evidencie discrepancias en la evaluación de productos con las mismas características, condiciones y origen.

El canal tendría como principales objetivos:

- Recolectar evidencia sistemática sobre las inconsistencias en la aplicación de criterios técnicos entre los distintos evaluadores, lo que permitirá tener una visión

más clara de las áreas donde se necesita una mayor estandarización y armonización de los criterios.

- Facilitar el análisis interno por parte del SEREMI Salud, para identificar brechas en la interpretación de las normativas y detectar oportunidades para generar directrices más claras y uniformes para los evaluadores.
- Promover la trazabilidad de las decisiones técnicas tomadas en el proceso de fiscalización, lo que permitirá generar un registro transparente, accesible y auditable de las decisiones adoptadas sobre los productos importados. Esta trazabilidad mejorará la objetividad y previsibilidad del proceso sanitario.
- Fortalecer el diálogo público-privado, creando un espacio formal y accesible para que los actores del comercio exterior puedan levantar alertas técnicas y observaciones sobre el proceso de fiscalización. Esta colaboración contribuirá a generar un sistema más fluido y cooperativo entre la autoridad sanitaria y el sector privado.

La implementación de este canal digital no solo facilitaría la detección y resolución de discrepancias, sino que también contribuiría a mejorar la previsibilidad, la eficiencia y la transparencia del proceso de fiscalización sanitaria, reduciendo los costos operacionales y fortaleciendo la confianza entre los actores involucrados.

Plazo:



Involucrados:

- **Salud**: Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud)

18. Déficit de personal y canales de comunicación poco eficaces en la gestión operativa del SAG

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Recursos Humanos/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La capacidad de acceder a soporte técnico y operativo en tiempo real es fundamental para el correcto funcionamiento de las operaciones de comercio exterior sujetas a regulaciones sanitarias. En Chile, esta necesidad está

principalmente asociada al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), entidad encargada de certificar la conformidad fitosanitaria de importaciones y exportaciones.

Durante estas operaciones, exportadores, agentes de aduana y operadores logísticos deben gestionar con frecuencia dudas normativas, errores en plataformas digitales, recuperación de accesos o correcciones en Certificados. Aunque rutinarias, estas gestiones son importantes para evitar interrupciones en la cadena logística y garantizar la validez de la documentación asociada.

No obstante, el proceso de atención a los actores del sector privado enfrenta limitaciones estructurales que dificultan la resolución oportuna de incidencias. La ausencia de canales de atención inmediatos, la disponibilidad restringida de horarios y la escasa interoperabilidad entre sistemas impiden una respuesta ágil y coordinada. En particular, desde la perspectiva del sector privado, el SAG no ha fortalecido su dotación técnica en los últimos años, lo que ha debilitado su capacidad operativa a nivel central, reduciendo su capacidad de respuesta ante el aumento de la demanda, y limitando la posibilidad de implementar mejoras tecnológicas en la atención al usuario.

El impacto de esta deficiencia se extiende a los puntos de control fronterizo, donde la presencia del SAG es limitada o, en algunos casos, inexistente, como en el Paso de Sico. Incluso cuando hay presencia institucional, los equipos son reducidos y no logran cubrir adecuadamente las necesidades operativas en terreno. Esto resulta especialmente crítico en zonas clave del Corredor Bioceánico, donde el tránsito de productos regulados requiere intervenciones técnicas presenciales, como toma de muestras, inspecciones físicas y validaciones documentales.

Ante la falta de personal en frontera, los operadores deben canalizar sus consultas a través del canal institucional de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS), por correo electrónico. Sin embargo, este medio carece de plazos de respuesta definidos, seguimiento de casos y atención especializada, lo que provoca demoras en procesos que exigen soluciones inmediatas. La imposibilidad de resolver a tiempo errores, bloqueos o reemisiones de Certificados puede paralizar operaciones logísticas, generar sobrecostos, pérdida de turnos aduaneros y afectar el cumplimiento de compromisos contractuales.

El propio organismo ha reconocido que esta situación continúa afectando la calidad del servicio y que la limitada disponibilidad de personal compromete el cumplimiento de los tiempos operativos necesarios. En su conjunto, la falta de dotación técnica adecuada, tanto en oficinas centrales como en puntos de frontera, sumada a la dependencia de canales asincrónicos y de baja eficacia, compromete seriamente los principios de

facilitación del comercio, previsibilidad y trazabilidad documental, generando inseguridad operativa para el sector privado y debilitando el rol fiscalizador del SAG.

Propuesta de acción: Definición de plazos de respuesta de consultas del sector privado de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias del SAG que atiendan la realidad operacional

Frente a las reiteradas demoras experimentadas por el sector exportador e importador al canalizar sus consultas técnicas al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) a través de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS), se propone la evaluación integral de los plazos actuales de respuesta y del funcionamiento operativo del sistema OIRS, con el fin de identificar cuellos de botella y adoptar medidas correctivas concretas. Esta evaluación deberá incluir un diagnóstico de la cantidad de solicitudes recibidas, tiempos promedio de atención, categorización de consultas y grado de resolución efectiva.

Con base en los resultados, se recomienda establecer plazos de respuesta diferenciados según la criticidad de las consultas, priorizando aquellas que inciden directamente en operaciones logísticas en curso, tales como la reemisión de Certificados, desbloqueo de accesos o validaciones sanitarias urgentes. Asimismo, el análisis deberá contemplar la posibilidad de reforzar la dotación técnica del equipo responsable de responder a la OIRS, incluyendo personal con formación especializada en comercio exterior y en los sistemas electrónicos del SAG.

Finalmente, se propone incorporar mecanismos de trazabilidad digital para el seguimiento de cada caso, de modo que el usuario pueda consultar el estado de su requerimiento y recibir alertas sobre su avance, promoviendo la transparencia, la rendición de cuentas institucional y la reducción de incertidumbre para el sector privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

Propuesta de acción: Mejoras en el sistema de gestión de consulta del SAG con integración de todas las áreas para exportadores e importadores

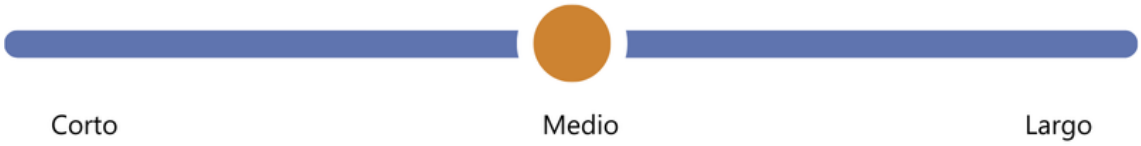
Dada la complejidad y transversalidad de los trámites que involucran al Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en las operaciones de exportación e importación, se propone el diseño e implementación de un sistema unificado e integrado de atención técnica, que permita centralizar y gestionar consultas operativas del sector privado con mayor eficiencia. Este sistema deberá conectar en tiempo real las distintas áreas del SAG involucradas en comercio exterior (sanidad vegetal, animal, certificación digital, validación documental, entre otras), facilitando una atención más coordinada y resolutiva.

El sistema debe contar con una plataforma digital interactiva, accesible mediante autenticación segura, que permita a exportadores, importadores y agentes de aduana registrar consultas, adjuntar documentación técnica, priorizar casos según urgencia operativa, y recibir respuestas institucionales claras, documentadas y con respaldo normativo.

Asimismo, se sugiere implementar un módulo de asistencia rápida ("mesa de ayuda técnica") para resolver incidencias críticas en procesos en curso, especialmente en horarios de operación fronteriza, con posibilidad de escalamiento automático a nivel central. Esta herramienta debe estar complementada con bases de datos dinámicas de preguntas frecuentes, instructivos técnicos por tipo de operación y manuales específicos por producto o mercado de destino.

Esta transformación del sistema de atención fortalecerá la capacidad institucional del SAG para responder a la creciente demanda del comercio internacional, disminuirá los tiempos de resolución, y mejorará sustancialmente la confianza del sector privado en los canales oficiales de consulta y fiscalización. También alineará al organismo con los principios de eficiencia, transparencia e interoperabilidad que promueve el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

19. Rigidez institucional para contratación de funcionarios de los organismos de control limita la capacidad de operación en zonas fronterizas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Recursos Humanos

Oportunidad de mejora: En los puntos fronterizos de Chile, los organismos públicos enfrentan una limitación estructural significativa: la escasa disponibilidad de funcionarios de planta o carrera. Esta situación repercute directamente en la continuidad, calidad y eficiencia de los controles en operaciones de comercio exterior, especialmente en pasos estratégicos como el de Jama y el de Sico.

La raíz del problema se encuentra en la rigidez legal que regula la administración pública chilena, particularmente en lo relativo a la ampliación o modificación de la planta funcionaria. Desde hace más de 20 años no se actualizan los marcos normativos que permitirían ajustar la dotación de personal permanente a las necesidades actuales del comercio exterior. Esta obsolescencia ha generado una brecha creciente entre la demanda operativa en frontera y la capacidad institucional disponible para atenderla de forma adecuada.

Ante esta restricción, instituciones como el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y la Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) han debido recurrir, de manera creciente, a la contratación de personal bajo regímenes temporales. Sin embargo, estos funcionarios, en muchos casos, no cuentan con formación técnica especializada ni con experiencia consolidada en funciones fronterizas, lo que reduce la calidad del control.

Pese a ello, los funcionarios temporales no están legalmente facultados para emitir documentos oficiales como Certificados Fitosanitarios, autorizaciones sanitarias y migratorias, entre otros actos administrativos con impacto directo sobre operaciones internacionales. Esta situación genera una alta variabilidad en los procedimientos, incrementando el riesgo de errores, demoras o aplicación de criterios dispares entre turnos o puntos de control.

Para avanzar hacia soluciones estructurales que permitan fortalecer la capacidad de atención permanente en frontera, sería necesario un mandato presidencial explícito que habilite y priorice la ampliación de la planta funcionaria a nivel subnacional. Sin un impulso político de alto nivel que articule a los ministerios sectoriales, las intendencias regionales y los gobiernos provinciales, difícilmente podrán lograrse avances sostenibles en el mediano plazo.

La persistencia de este modelo basado en contratos temporales y alta rotación compromete la profesionalización de los servicios en frontera, afecta la previsibilidad del sistema y debilita la imagen del Estado como garante de seguridad, trazabilidad y eficiencia en el comercio internacional.

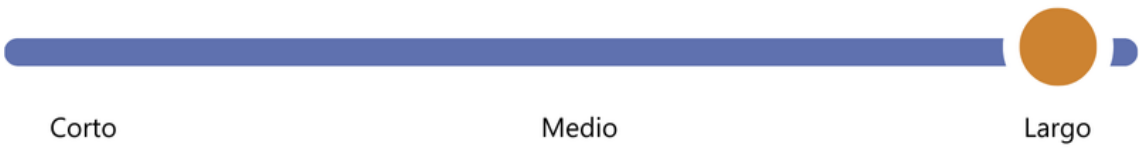
Propuesta de acción: Actualización la dotación prevista de funcionarios con la realidad actual y previsión de demanda de los organismos de control chilenos

Para abordar de manera estructural la escasez de personal en los organismos de control fronterizo en Chile, se propone una actualización integral de la dotación prevista de funcionarios públicos, alineándose con la realidad operativa actual y con las proyecciones de crecimiento logístico derivadas de la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Esta revisión debe ser realizada en conjunto por los ministerios sectoriales (Interior, Hacienda), la Dirección Nacional del Servicio Civil y las instituciones responsables del control en frontera, como el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y la Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud).

La evaluación sobre la actualización de la dotación no debe limitarse a una adecuación numérica, sino considerar también la especialización técnica requerida para las funciones que se desempeñan en contextos de comercio exterior. Asimismo, es esencial incluir criterios de distribución territorial que prioricen puntos estratégicos como Antofagasta, el Paso de Jama y el Paso de Sico, y que contemplen posibles expansiones de infraestructura.

Este proceso deberá estar sustentado por un diagnóstico actualizado de demanda, construido con base en datos históricos, proyecciones de flujos comerciales y estimaciones del impacto del CBC. Con ello, será posible dimensionar de manera realista las necesidades de cada organismo y justificar técnicamente las solicitudes de ampliación de personal de planta ante las autoridades presupuestarias y legislativas.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Carabineros de Chile
- **Salud:** Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud)
- **Ministerios/Organismos Sectoriales:** Dirección Nacional del Servicio Civil y Ministerio del Interior de Chile
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Ministerio de Hacienda

Propuesta de acción: Aumento de dotación de funcionarios de plantas de base de los organismos de control en los puntos de frontera

En complemento con la propuesta de solución de **"Actualización la dotación prevista de funcionarios con la realidad actual y previsión de demanda de los organismos de control chilenos"**, se plantea impulsar el aumento efectivo de la planta de base de funcionarios de carrera en los servicios públicos que operan en pasos fronterizos estratégicos. Esta medida requiere una acción directa del Poder Ejecutivo para priorizar, vía decreto presidencial o iniciativa legislativa, la modernización de la estructura administrativa de los organismos involucrados, permitiendo la apertura de nuevas vacantes permanentes en zonas críticas.

El objetivo es reemplazar progresivamente la dependencia de contratos a plazo fijo o personal sin carrera funcionaria por profesionales con formación especializada, experiencia acumulada y compromiso institucional. Esta medida no solo mejorará la calidad de los controles, sino que también garantizará mayor continuidad en la prestación de servicios, fortaleciendo la institucionalidad y la seguridad jurídica del comercio exterior.

Además, se recomienda establecer incentivos especiales para la atracción y retención de funcionarios en zonas de alta complejidad, como bonificaciones de zona extrema, acceso prioritario a formación técnica en comercio exterior, y políticas de movilidad funcional que faciliten la permanencia en puestos de frontera.

Finalmente, esta propuesta deberá ser articulada con el trabajo de planificación de recursos humanos del Estado a nivel regional y nacional, asegurando coherencia con las políticas de descentralización y fortalecimiento de capacidades institucionales. Solo con una planta funcionaria estable, calificada y estratégicamente desplegada será posible

consolidar una red de control fronterizo eficaz, moderna y alineada con los estándares internacionales.

Plazo:



Involucrados:

- **Poder ejecutivo:** Gobierno Nacional de Chile
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Ministerio de Hacienda
- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Seguridad:** Carabineros de Chile

20. Falta de integración de todos los órganos de control en Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: El "visto bueno" es una validación emitida por organismos de control sectorial que certifica el cumplimiento de requisitos técnicos o sanitarios exigidos antes de la legalización del Documento Único de Salida. En el comercio exterior chileno, este paso es esencial para determinadas operaciones de exportación o importación, especialmente aquellas que involucran productos sujetos a controles específicos por parte de entidades como la Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y el Instituto de Salud Pública (ISP).

No obstante, actualmente no es posible gestionar todos los vistos buenos a través del Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), ya que no todos los organismos de control se encuentran plenamente integrados al sistema. Como resultado, los actores del sector privado deben realizar gestiones de manera paralela e independiente ante cada institución, enviando información por separado, cumpliendo requisitos dispares, pagando tasas individualizadas y enfrentando plazos de respuesta no coordinados.

En la práctica, esta fragmentación genera falta de trazabilidad, retrasos operacionales y

una carga administrativa significativa, tanto para el sector privado como para los organismos públicos involucrados. Aunque SICEX permite la transmisión digital de despachos simples, como declaraciones que no requieren autorizaciones previas, su rol como plataforma integrada de facilitación se ve limitado por la ausencia de estandarización normativa y procedimental entre las entidades fiscalizadoras.

La ausencia de interoperabilidad y de un marco normativo armonizado entre los distintos organismos de control impide avanzar hacia un sistema único de tramitación digital, obstaculizando la consolidación de un entorno operativo alineado con los principios de eficiencia, transparencia y previsibilidad promovidos por las políticas de facilitación del comercio y por los lineamientos de transformación digital impulsados por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

21. Falta de coordinación entre organismos que retrasa la obtención de vistos buenos

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La gestión de los vistos buenos en Chile presenta deficiencias estructurales que afectan directamente la eficiencia de las operaciones de importación y exportación, especialmente en aquellos casos que requieren la intervención de múltiples organismos sectoriales. Su correcta y oportuna emisión es clave para evitar retrasos en la liberación de mercancías y asegurar la fluidez del comercio exterior. Sin embargo, en la práctica, su tramitación presenta importantes limitaciones, siendo una de las principales la falta de coordinación interinstitucional.

Su correcta y oportuna emisión es clave para evitar retrasos en la liberación de mercancías y asegurar la fluidez del comercio exterior. Sin embargo, en la práctica, su tramitación presenta importantes limitaciones, siendo una de las principales la falta de coordinación interinstitucional.

Según representantes del sector privado, en el caso del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), el plazo establecido para la emisión de vistos buenos es de hasta 72 horas; sin embargo, este límite se ha convertido en el promedio habitual, incluso en trámites de baja complejidad. En paralelo, la Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) presenta tiempos similares o incluso mayores, especialmente cuando se requiere la toma de muestras para análisis sanitarios, procedimiento que actualmente no cuenta con un protocolo técnico estandarizado en cuanto a la cantidad de muestras, los plazos de procesamiento ni los criterios de aceptación.

Adicionalmente, no existen mecanismos para la realización de inspecciones conjuntas entre los organismos involucrados, aun cuando una misma carga deba ser validada por más de una entidad. Cada institución actúa de manera independiente y en tiempos no coordinados, lo que impide la ejecución de procesos paralelos y obliga a los operadores a ajustarse a distintas agendas y circuitos de atención.

Esta desarticulación interinstitucional no solo incrementa los tiempos de revisión, sino que también afecta la trazabilidad del proceso, reduce la previsibilidad operativa y genera un uso ineficiente de los recursos públicos y privados. Asimismo, la ausencia de criterios y protocolos homogéneos genera una distribución desigual de la carga de trabajo entre evaluadores, aumenta la discrecionalidad en la aplicación de controles y dificulta la planificación de las operaciones por parte del sector privado.

22. Exigencia de documentos de embarque CRT para solicitar autorizaciones previas

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Las autorizaciones previas de importación requieren ser tramitadas ante organismos de control específicos para garantizar que el producto que se desea ingresar al país cumple con los requisitos técnicos y/o de seguridad nacional. Estas autorizaciones deben ser tramitadas y obtenidas de forma anticipada a la formalización del despacho.

En este escenario el proceso de solicitud de autorizaciones de importación en Chile enfrenta un desafío debido a la exigencia de presentar el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) como documento clave para iniciar el trámite de permisos y/o vistos buenos. Esta exigencia no responde a una lógica que entienda el impacto de ese documento en el proceso de importación, ya que el mismo apenas existe una vez que el camión se encuentra cargado. De esta forma, solo se podría solicitar una autorización previa cuando el camión ya está transportando la mercadería y toda demora en la misión implicaría un costo extra en esa operación en función de la diaria del transportista, además de impactar directamente los plazos de vencimiento de productos y de entrega final de la mercadería. Para sobrellevar esta exigencia, se trabaja con documentos provisorios, es decir una versión del CRT que no es la final con lo cual las informaciones no son exactamente las de la carga que se está autorizando.

Este problema se hace especialmente evidente cuando se trata de cargas sobredimensionadas, que requieren más tiempo para completar su documentación. En

estos casos, la carga es registrada de forma provisional, sin que se pueda enviar la información final sobre el peso o características definitivas de la carga. Si el permiso está vinculado a la cantidad de kilos o características específicas de la carga, cualquier cambio en la carga durante el proceso de transporte puede generar problemas en las fronteras.

Por ejemplo, si se envía documentación preliminar para un despacho de maíz con un CRT en *draft* que detalla una cantidad específica de kilos, y luego se emite un Certificado Fitosanitario basado en los kilos indicados en el CRT provisional, cualquier cambio en la cantidad de kilos o en el tipo de carga durante el proceso de despacho puede afectar la consistencia de la documentación. En estos casos, la operación se ve obstaculizada cuando el despacho definitivo no coincide con el CRT emitido previamente, ya que todos los actores involucrados en el proceso logístico operan bajo la información declarada en el borrador del CRT, lo que puede generar demoras y problemas operacionales en la frontera.

Este desafío se agrava cuando la carga cambia en la frontera, como en el caso de una discrepancia en el número de bultos, donde la carga transportada difiere de la cantidad registrada en el CRT provisional. En estos casos, la emisión del CRT definitivo y la autorización para el tránsito de la carga se ve afectada, ya que no se puede generar un conocimiento de embarque sin la carga real y completa. Además, si la carga es rechazada en la frontera, el documento no puede ser anulado ni corregido, lo que genera un riesgo operacional significativo.

En el caso de la importación, la necesidad del CRT para la solicitud de permisos/vistos buenos por parte de organismos como el Secretaria Regional Ministerial (SEREMI) es un requisito. indispensable. El CRT es considerado un contrato de compra y servicio, donde la persona que emite el CRT tiene la responsabilidad y conocimiento preciso de la carga. Sin embargo, el sistema actual no permite que otro tipo de documento, como una factura de venta, sustituya la responsabilidad del CRT en este proceso.

La falta de revisión del proceso de emisión de las autorizaciones y vistos buenos, y la consecuente identificación precisa de información que son necesarias, generan diversos impactos operacionales dado que se busca cumplir con los requisitos sin que los mismos entiendan la realidad del proceso.

Propuesta de acción: Avanzar con la integración de todos los organismos de control en SICEX para la emisión de vistos buenos (Oportunidades de Mejora 20 y 21)

La falta de integración de todos los organismos de control en la plataforma del Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) representa una barrera operativa significativa que limita la eficiencia, trazabilidad y digitalización de los procesos de comercio exterior en Chile.

Actualmente, actores clave como la Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud), el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y el Instituto de Salud Pública (ISP) operan bajo sistemas paralelos que no se comunican entre sí ni con SICEX de forma automática, lo que obliga al sector privado a realizar gestiones redundantes, envíos documentales separados y seguimientos individualizados ante cada institución.

Ante este escenario, se propone avanzar con urgencia hacia la integración total de los organismos de control que emiten vistos buenos en la plataforma SICEX, asegurando que todas las autorizaciones requeridas puedan tramitarse de forma centralizada, digital y trazable dentro del mismo entorno. Para ello, se recomienda implementar una estrategia de integración técnica y normativa en tres etapas:

- Formalizar acuerdos interinstitucionales de cooperación entre SICEX y los organismos sectoriales aún no integrados (como SEREMIs regionales, SAG, ISP), definiendo compromisos de conectividad, interoperabilidad de bases de datos y estandarización de los procedimientos. Esta etapa debe priorizar la habilitación de los módulos de carga, consulta y firma digital dentro de SICEX, permitiendo la gestión de vistos buenos sin necesidad de duplicación documental.
- Desarrollar un protocolo nacional de emisión de vistos buenos en formato digital, que contemple criterios homogéneos para: plazos de respuesta, validación de documentos previos, toma de muestras, criterios de aceptación/rechazo, uso de firma electrónica avanzada, interoperabilidad con plataformas externas (como la plataforma del Servicio de Impuestos Internos) y mecanismos para la realización de inspecciones conjuntas cuando existan más de dos organismos involucrados en la revisión de una misma operación.
- Consolidar SICEX como ventanilla única obligatoria para toda tramitación de comercio exterior sujeta a vistos buenos, mediante una reforma normativa que defina esta plataforma como canal exclusivo para la validación documental. Esta etapa deberá ir acompañada de procesos de formación interna para funcionarios y capacitación del sector privado, a fin de garantizar una transición ordenada, segura y eficaz al entorno digital.

Con estas medidas, se busca eliminar la duplicación de trámites, reducir la carga administrativa sobre exportadores e importadores, y habilitar la trazabilidad integral del proceso desde la solicitud del visto bueno hasta su aprobación. Además, esta solución permitirá optimizar el uso de recursos públicos, distribuir equitativamente la carga de trabajo entre funcionarios, mejorar la previsibilidad de las operaciones y fortalecer el cumplimiento normativo con base en herramientas digitales interoperables.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduana (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Salud:** Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) e Instituto de Salud Pública (ISP)
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Ministerio de Hacienda (sector gerencial de SICEX)

Propuesta de acción: Identificación de datos necesarios para emitir las autorizaciones previas (Oportunidades de Mejora 21 y 22)

La emisión de vistos buenos y autorizaciones previas en Chile continúa enfrentando limitaciones significativas, particularmente por la exigencia de contar con el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) como documento obligatorio en etapas iniciales del proceso logístico, incluso cuando la carga aún no ha sido consolidada ni despachada físicamente. Esta dependencia de un documento que refleja una condición operativa futura por lo que en muchos casos se emite sobre una base provisoria o estimativa, genera distorsiones documentales, inconsistencias operativas y demoras que afectan la trazabilidad y la eficiencia general del comercio exterior.

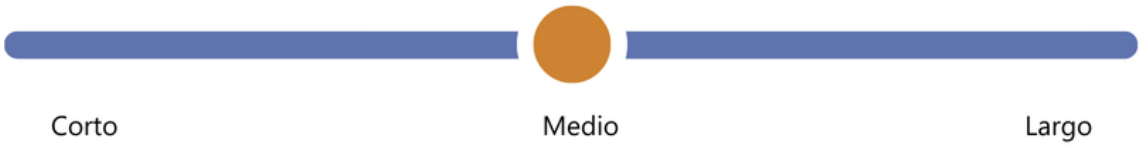
No obstante, es necesario reconocer que los datos que tradicionalmente se extraen del CRT (como la descripción de la mercancía, el peso, el origen y destino, o el nombre del operador logístico), ya existen y están disponibles en múltiples sistemas y documentos digitales del sector privado, tales como facturas comerciales, órdenes de compra, fichas técnicas, declaraciones juradas o plataformas logísticas. Es decir, la información requerida está accesible, pero no es reconocida institucionalmente si no viene

estructurada en un documento específico. Esto revela la necesidad urgente de un cambio de paradigma: pasar de una lógica centrada en documentos a una lógica basada en la gestión de datos.

Como propuesta de solución consensuada entre el sector público y el sector privado, se plantea establecer un proceso de revisión técnica e interinstitucional, para identificar con precisión los datos necesarios que actualmente se solicitan a través del CRT y mapear qué otros documentos o plataformas ya los contienen de forma confiable. Esta identificación permitirá habilitar nuevos esquemas de autorización basados en datos ya disponibles, sin condicionar los trámites a la existencia formal del CRT. A su vez, se recomienda desarrollar lineamientos técnicos que definan criterios de validación digital, requisitos mínimos de contenido y mecanismos de responsabilidad legal para el uso de documentos alternativos que reemplacen funcionalmente al CRT en etapas tempranas.

Para que esta transformación sea sostenible, será necesario también acompañar el proceso con medidas de capacitación dirigidas tanto a funcionarios públicos como a operadores logísticos, así como con actualizaciones normativas que formalicen la aceptación de datos estructurados. Este cambio no sólo optimizará los tiempos de tramitación y reducirá significativamente los cuellos de botella administrativos, sino que también aportará mayor flexibilidad a las operaciones, reducirá el riesgo de errores en la documentación, facilitará la validación anticipada por parte de los organismos de control y permitiría una planificación logística más precisa.

Plazo:



Involucrados:

- **Salud:** Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)
- **Organismo de fiscalización/control financiero:** Ministerio de Hacienda (sector gerencial de SICEX)

23. Desconfianza en documentos electrónicos y limitaciones para guarda digital

Proceso: Exportación/Importación

Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Una vez finalizada una operación de exportación/importación, los agentes de aduana o interesados están obligados a conservar la documentación respaldatoria por un período determinado, con el objetivo de facilitar auditorías o verificaciones posteriores por parte de la administración aduanera. Esta obligación está regulada en la normativa vigente, particularmente en el Decreto con Fuerza de Ley N.º 1/1998 del Ministerio de Hacienda, que establece los lineamientos para la conservación documental en operaciones de comercio exterior. El Artículo 7 establece: Los interesados deberán conservar los documentos relativos a las operaciones aduaneras, en papel o electrónico, según la forma en que hayan servido de antecedente en su oportunidad, por un plazo de cinco años, a contar del primer día del año calendario siguiente a aquel de la fecha del hecho generador de la obligación tributaria aduanera, salvo los casos de pago diferido en que el plazo de cinco años se contará desde la amortización o vencimiento de la última cuota.

En este marco, si bien la normativa permite el cumplimiento de esta obligación mediante medios digitales, como la carpeta electrónica, su adopción aún es limitada a un grupo reducido de operadores. Esta baja adhesión se debe, en gran medida, a la falta de confianza en los sistemas digitales de archivo y a la resistencia institucional al cambio de paradigma en la gestión documental. A pesar de los avances tecnológicos y las recomendaciones internacionales, muchos usuarios continúan utilizando documentos físicos tradicionales, lo que conlleva mayores costos operativos, riesgos de extravío o deterioro de documentos, y menor eficiencia en los procesos de fiscalización posterior.

Cabe destacar que esta problemática no es exclusiva del contexto chileno, sino de varios países de la región. El sector privado ha manifestado su preocupación en distintos foros internacionales, incluyendo espacios técnicos organizados por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), donde ha planteado la necesidad de avanzar hacia sistemas de conservación documental más seguros, interoperables y alineados con los principios de facilitación del comercio.

Como consecuencia, persiste una fragmentación en los métodos de resguardo, lo que afecta negativamente la trazabilidad, transparencia y eficiencia del control aduanero. Esta situación repercute tanto en los operadores privados, que enfrentan exigencias administrativas duplicadas o ambiguas, como en las autoridades fiscales, que deben gestionar procesos híbridos y menos eficientes para la fiscalización ex post.

Propuesta de acción: Divulgación de beneficios de carpetas electrónicas y guarda de documentos digitales

A pesar de que la normativa chilena vigente, específicamente el artículo 7 del Decreto con Fuerza de Ley N.º 1/1998 del Ministerio de Hacienda, autoriza expresamente la conservación de documentos aduaneros en formato digital, la adopción generalizada de la carpeta electrónica como medio principal de resguardo sigue siendo muy limitada. Esta baja implementación no se debe a restricciones legales, sino más bien a una combinación de factores como la desconfianza de los operadores respecto a la validez y robustez del formato digital, la escasa difusión institucional sobre su correcto uso y la ausencia de lineamientos técnicos estandarizados que brinden seguridad jurídica y operativa a quienes desean utilizarla.

Para revertir esta tendencia, se propone el diseño e implementación de una estrategia nacional de promoción y soporte técnico, liderada por el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), con el objetivo de fomentar la transición al uso de la carpeta electrónica. Esta estrategia debe combinar acciones informativas, normativas y tecnológicas orientadas tanto al sector privado como a los funcionarios públicos encargados de auditorías posteriores. Su finalidad es generar un entorno de confianza institucional y operativa que incentive a los usuarios del sector privado a adoptar el formato digital sin temor a sanciones, rechazos o problemas de trazabilidad en caso de fiscalización.

En primer lugar, se recomienda desarrollar una campaña de divulgación activa y sostenida, en la que se destaquen los beneficios concretos del uso de la carpeta electrónica. Entre ellos se incluyen la significativa reducción de costos asociados al almacenamiento físico, impresión y logística de conservación, la eliminación de riesgos por pérdida, deterioro o destrucción de documentos originales, y la posibilidad de acceder a la documentación de forma remota, inmediata y segura ante cualquier requerimiento de revisión. Esta campaña debe utilizar canales diversos, tales como sitios web institucionales, jornadas técnicas, webinars y boletines informativos, siendo dirigida principalmente a exportadores, importadores, agentes de aduana y operadores logísticos.

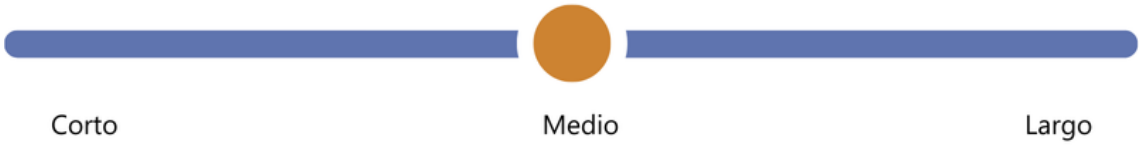
Simultáneamente, se propone que el SNA publique instructivos técnicos detallados y accesibles que definan los requisitos mínimos que deben cumplir los sistemas de archivo digital en la nube para ser considerados válidos. Estos estándares deben contemplar aspectos como la integridad del contenido almacenado (garantizando que no pueda ser alterado sin dejar trazabilidad), la existencia de mecanismos de seguridad que limiten y controlen los accesos al repositorio digital, y la obligación de asegurar la disponibilidad y resguardo de los documentos durante el plazo legal de cinco años. Esta clarificación

normativa y técnica permitirá reducir la incertidumbre jurídica actual, generando un marco previsible y robusto que favorezca una toma de decisión informada y segura por parte del sector privado.

Asimismo, se sugiere establecer una instancia de consulta o soporte técnico permanente, en la que los operadores puedan resolver dudas sobre las condiciones técnicas del almacenamiento digital, verificar la conformidad de sus plataformas o recibir asistencia para la implementación inicial. Esta orientación directa contribuiría a facilitar el proceso de adopción y a minimizar errores en la configuración del sistema, evitando rechazos o sanciones derivadas de incumplimientos involuntarios.

En conjunto, estas medidas permitirán cerrar la brecha entre lo que la normativa ya permite y lo que efectivamente ocurre en la práctica, promoviendo un entorno documental moderno, digital y trazable, en sintonía con los principios de eficiencia, transparencia y sustentabilidad que rigen la facilitación del comercio a nivel internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

Propuesta de acción: Capacitación del sector privado ante la guarda de documentación electrónica

Durante la reunión entre el sector público y privado se planteó como propuesta de solución a la desconfianza en documentos electrónicos y limitaciones para guarda digital, la realización de capacitaciones conjuntas entre el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y el sector privado enfocadas específicamente en el uso, gestión y fiscalización de la carpeta electrónica.

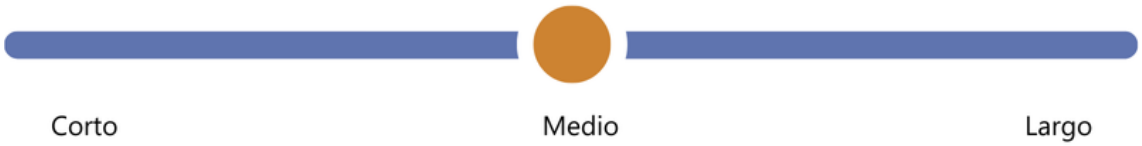
Estas instancias formativas tendrían un carácter técnico-operativo y permitirían no solo aclarar dudas frecuentes sobre la implementación y administración del archivo digital, sino también fortalecer las capacidades internas de los usuarios, especialmente exportadores, importadores y agentes de aduana, en cuanto al cumplimiento normativo y los estándares exigidos para la conservación documental electrónica.

Adicionalmente, estas jornadas permitirán unificar criterios entre operadores y fiscalizadores, contribuyendo a evitar errores de interpretación o diferencias de criterio que hoy generan inseguridad jurídica. En muchos casos, la resistencia a adoptar la carpeta electrónica proviene del temor a que su validez sea cuestionada posteriormente por los propios órganos de fiscalización. Por ello, contar con espacios de formación y diálogo técnico que incluyan a los funcionarios responsables de las auditorías ex post resultaría clave para dar legitimidad institucional al sistema y reducir las asimetrías de información entre las partes.

Estas capacitaciones también representan una oportunidad para promover la actualización constante de los contenidos normativos y operativos, considerando los avances tecnológicos y los nuevos lineamientos de organismos internacionales como la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Además, permitirían canalizar retroalimentación desde el sector privado, identificando dificultades prácticas o vacíos normativos que puedan ser corregidos para facilitar la transición digital.

Finalmente, al institucionalizar estos espacios de formación continua y participación público-privada, se consolida un ecosistema de confianza y colaboración que incentivaría la adopción masiva de la carpeta electrónica, asegurando una mayor trazabilidad documental, reducción de cargas administrativas y mejora en los tiempos de respuesta ante requerimientos de fiscalización, en beneficio tanto de los operadores como de la administración tributaria y aduanera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Cámara Aduanera de Chile, Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), entre otras.

24. Divergencia de criterios del Servicio Nacional de Aduanas en el control de carga

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Uno de los principios fundamentales de la facilitación del comercio es la previsibilidad en los procedimientos de fiscalización y su estandarización, elementos claves para que los operadores logísticos puedan planificar sus operaciones con seguridad jurídica, eficiencia y bajo riesgo. Sin embargo, el sector privado ha reportado inconsistencias en los criterios aplicados por funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas (SNA), lo que genera un entorno de incertidumbre tanto normativa como operativa.

En operaciones idénticas (misma carga, misma modalidad de transporte, misma documentación) se han registrado exigencias divergentes por parte de distintos fiscalizadores aduaneros en el procedimiento de aforo físico. Por ejemplo, un funcionario puede aceptar una factura con determinada estructura documental en una operación, mientras otro, en una operación equivalente, rechaza el mismo documento por motivos de formato. Asimismo, se han señalado casos en los que, para un mismo MIC/DTA que agrupa varios camiones, se ha exigido la instalación de una carpa en una sola unidad, mientras las demás han transitado sin dicha condición, sin justificación técnica explícita.

Esta falta de armonización y estandarización de criterios internos genera efectos adversos directos sobre exportadores, importadores, agentes de aduana, transportistas y despachantes. Las consecuencias incluyen demoras en las operaciones, aumento de costos por reprocesamiento, rechazo de documentación e incluso sanciones administrativas, aun en contextos donde otros vehículos con documentación idéntica ya han sido aprobados sin observaciones. También se ha identificado que, en algunos casos, se omiten controles esenciales y que, posteriormente, cuando se aplica correctamente una exigencia, los operadores son sancionados, a pesar de haber actuado en conformidad con criterios previamente aceptados.

Esta situación es especialmente relevante en Jama donde el personal del SNA cambia de forma periódica semanalmente, con lo que es común que cargas idénticas agrupadas en un mismo MIC/DTA sean evaluadas por diferentes personas dentro del SNA. Ello ha permitido al sector privado identificar esta falta de armonización en la aplicación de controles.

La aplicación desigual de los controles aduaneros afecta la trazabilidad normativa, reduce la seguridad jurídica y debilita la confianza en la institucionalidad. La propia SNA ha reconocido esta problemática y han comenzado a explorar mecanismos de armonización mediante encuestas de satisfacción y análisis de casos, aunque hasta ahora sin una estandarización efectiva.

En síntesis, la ausencia de criterios unificados en los procedimientos de fiscalización aduanera limita la eficiencia logística, fragmenta el cumplimiento normativo y aumenta el riesgo operativo del comercio exterior chileno, especialmente en contextos que requieren agilidad, coordinación y previsibilidad para responder a las exigencias del Corredor Bioceánico y otros compromisos internacionales de facilitación del comercio.

Propuesta de acción: Establecimiento de un canal de comunicación para la unificación de criterios en el control aduanero

La falta de armonización de criterios para el control dentro del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) genera incertidumbre en los operadores de comercio exterior. Para abordar esta problemática, fue de consenso entre ambos sectores la habilitación y difusión de un canal de comunicación ágil y eficiente entre el sector privado y los fiscalizadores aduaneros, a través de un número telefónico o email lo que será definido por las autoridades competentes, el cual se utilizará en situaciones donde se identifiquen divergencias en los criterios aplicados a cargas idénticas. Este canal permitirá a los operadores del comercio exterior presentar las situaciones conflictivas para su revisión en una instancia centralizada a nivel de Antofagasta, lo que facilitará la unificación de criterios en tiempo real.

La propuesta establece la implementación de plazos de respuesta expeditos para garantizar que los casos sean resueltos con prontitud, minimizando así las demoras operativas. Además, se espera que este mecanismo no solo permita una resolución más rápida de los conflictos, sino también que sirva como una base para el desarrollo de un sistema de comunicación constante y transparente entre los actores privados y las autoridades aduaneras. De este modo, se podrá generar un entorno más predecible y estandarizado para la fiscalización aduanera, reduciendo la incertidumbre normativa y aumentando la confianza en las autoridades encargadas del control de las cargas.

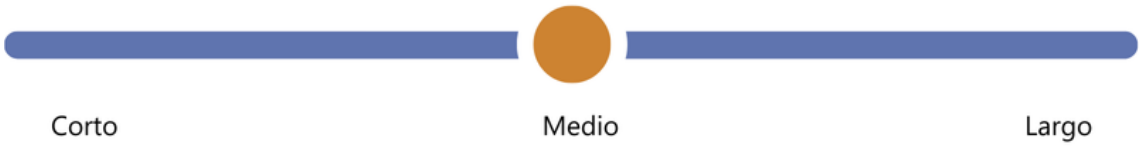
Este canal de comunicación contribuirá significativamente a la mejora de los procedimientos aduaneros, facilitando la implementación de compromisos internacionales, como los del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), al reducir la fragmentación normativa y el riesgo operativo asociado con el comercio exterior chileno.

Con la implementación de este canal de comunicación, se logrará una mayor armonización en los criterios de fiscalización, mejorando la eficiencia de las operaciones logísticas y reduciendo los costos adicionales generados por la falta de estandarización en la aplicación normativa. Esto no solo beneficiará a los exportadores, importadores y operadores logísticos, sino que también fortalecerá la institucionalidad aduanera,

brindando mayor seguridad jurídica y previsibilidad en los procedimientos de control de carga.

Para que esta acción tenga el impacto esperado, el SNA deberá publicar el canal escogido y el equipo responsable por la gestión y acompañamiento de los casos mencionados.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

25. Demoras en la emisión de la resolución anticipada por parte del Servicio Nacional de Aduana (SNA)

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La clasificación fiscal de mercancías constituye un procedimiento técnico-administrativo fundamental para determinar el tratamiento aduanero aplicable a cada producto. De esta clasificación se derivan elementos clave como los aranceles, los requisitos sanitarios y técnicos, y la correcta imputación estadística en materia de comercio exterior. Una codificación errónea puede generar demoras operativas, pagos indebidos, sanciones administrativas e incluso el rechazo de la carga en frontera.

Con el objetivo de otorgar mayor previsibilidad jurídica a los operadores, el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) implementó el mecanismo de resolución anticipada, en cumplimiento de los compromisos asumidos por el país en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). En particular, el Artículo 3.9 del AFC establece la obligación de emitir decisiones escritas, antes de la importación, respecto a temas como la clasificación arancelaria o el origen de la mercancía.

Este mecanismo fue formalmente incorporado al ordenamiento nacional mediante la Resolución Exenta N.º 1.629/2020, la cual define la resolución anticipada como un

pronunciamiento oficial y vinculante, emitido por escrito por el SNA, con anterioridad a la tramitación de una destinación aduanera. Su finalidad es brindar certeza a importadores, exportadores o productores respecto al criterio de la autoridad aduanera en materias como clasificación fiscal, métodos de valoración u otros aspectos relevantes.

No obstante, en la práctica, el procedimiento presenta limitaciones significativas que afectan su eficacia. La solicitud debe presentarse exclusivamente a través del Formulario de Solicitud de Resolución Anticipada y sus Anexos, conforme al Apéndice de la propia resolución, en idioma español y dirigida a la Subdirección Técnica del SNA. Este proceso, aunque formalmente estructurado, no contempla canales interactivos de contacto con la Aduana ni mecanismos que permitan aclaraciones técnicas durante la tramitación.

La ausencia de ventanillas técnicas especializadas o plataformas interactivas impide resolver consultas urgentes o realizar seguimiento eficiente de los expedientes. Además, el procedimiento aún no está completamente digitalizado, lo que ralentiza el procesamiento, reduce la trazabilidad y limita la transparencia del trámite.

El plazo de respuesta para obtener una resolución anticipada puede extenderse entre 30 y 60 días, un periodo que resulta incompatible con la dinámica actual del comercio internacional, especialmente en el modal terrestre. Las empresas que necesitan definir la clasificación arancelaria para cerrar contratos, organizar embarques o cumplir exigencias regulatorias de países de destino se ven afectadas por esta demora, que genera incertidumbre y riesgos operativos.

En caso de no contar con una clasificación oficial a tiempo, los operadores enfrentan fiscalizaciones en frontera, reprocesamientos documentales, rechazos e incluso sanciones por uso indebido de códigos arancelarios. Esto impacta directamente a exportadores, importadores, agentes de aduana y operadores logísticos, quienes deben absorber mayores costos y asumir retrasos operativos en contextos que exigen eficiencia y previsibilidad.

En síntesis, si bien la resolución anticipada representa un instrumento positivo alineado con los principios del AFC, su implementación actual adolece de agilidad, integración digital y mecanismos adecuados de atención técnica.

Propuesta de acción: Evaluación del proceso de emisión de resolución anticipada de la clasificación fiscal

Durante la reunión público-privada, los representantes del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) manifestaron su disposición a revisar y fortalecer el procedimiento de emisión de

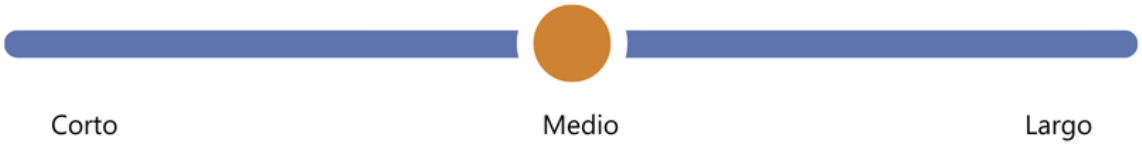
resoluciones anticipadas, especialmente en lo relativo a la clasificación fiscal de mercancías. Esta instancia fue valorada como estratégica para reducir la incertidumbre operativa, prevenir errores en frontera y alinear la gestión aduanera chilena con los estándares internacionales de facilitación del comercio.

Se propone que el SNA impulse un proceso de evaluación técnica orientado a:

1. Reducir los plazos de tramitación, estableciendo objetivos de respuesta más ágiles que los actuales 30 a 60 días, especialmente en casos de operaciones urgentes o vinculadas a productos perecederos o sensibles.
2. Avanzar hacia la digitalización completa del trámite, integrando la solicitud, el seguimiento y la emisión de la resolución en una plataforma electrónica con trazabilidad, interoperabilidad y notificaciones automáticas.
3. Habilitar una ventanilla técnica especializada, con capacidad de brindar orientación y resolver dudas durante la tramitación, mediante canales digitales como correo institucional, chat técnico o mesas de ayuda, evitando reprocesos y mejorando la calidad de la solicitud desde el inicio.
4. Desarrollar una base pública de resoluciones anticipadas previas, que funcione como repositorio de referencia para operadores, agentes de aduana y despachantes, promoviendo la transparencia, la uniformidad de criterios y el aprendizaje institucional.
5. Establecer indicadores de desempeño del sistema, incluyendo tiempos de respuesta, tasa de rechazos, consultas recurrentes y niveles de satisfacción de los usuarios, para monitorear su desempeño de manera continua y orientar mejoras futuras.

La mejora del mecanismo de resolución anticipada permitirá no solo fortalecer la seguridad jurídica de los operadores, sino también optimizar los recursos institucionales de Aduana, reducir litigios y focalizar los controles en operaciones de mayor riesgo. Esta acción es clave para consolidar una gestión aduanera moderna, alineada con los compromisos asumidos por Chile en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

26. Demoras en la actualización del cumplido de embarque por parte del Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Recursos humanos

Oportunidad de mejora: Existe un desfase significativo entre la información documental y la carga física en el proceso de exportación en Chile. El Servicio Nacional de Aduanas (SNA), enfrenta un problema en el registro oportuno del cumplido terrestre, que se refiere a la primera recepción de la carga en el país de destino. Esta actividad, que consiste en registrar manualmente el cumplido de embarque en el sistema, presenta retrasos, lo que genera un desfase entre la carga física que cruza la frontera y la información que se refleja en los sistemas aduaneros.

El problema es particularmente crítico en las salidas desde el punto de Sico, ya que el SNA no tiene presencia física en este paso fronterizo, lo que impide el registro oportuno de la información de la carga. Como resultado, la carga puede salir de la Aduana sin que la información correspondiente esté actualizada en el sistema. Este desfase afecta directamente a los despachantes, quienes no pueden cerrar sus procesos de exportación hasta que la Aduana actualice la información en el sistema.

El retraso en la actualización del cumplido de embarque no impide que el transportista cruce la frontera, lo que genera una desconexión entre la carga física y la documentación electrónica. Sin embargo, este desfase crea un cuello de botella en el sistema aduanero, pues los despachantes no tienen acceso a la información que les permita completar el proceso de exportación de manera efectiva y en tiempo. Esta situación aumenta los tiempos de espera y reduce la eficiencia del proceso de exportación, afectando tanto a los operadores privados como a los transportistas.

El problema se agrava por la falta de personal de SNA en el punto de salida, lo que limita la capacidad de respuesta y de actualización inmediata de los datos necesarios para el cierre de los procesos aduaneros. Esta deficiencia en la actualización de los sistemas retrasa la fluidez operativa en el paso de mercancías, afectando la competitividad y eficiencia del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en su conjunto.

Propuesta de acción: Atender los requisitos necesarios para permitir la atención de Policía de Investigaciones de Chile y Servicio Nacional de Aduanas de Chile en Sico

Actualmente, el retraso en la actualización del cumplido de embarque en Sico es consecuencia directa de la ausencia física de funcionarios de la Aduana chilena en el paso, situación que impide registrar en tiempo real la salida efectiva de las cargas. Para resolver esta desconexión crítica entre el flujo físico de mercancías y la actualización documental, es de consenso entre el sector público y privado que resulta indispensable que el complejo de Sico, que actualmente se encuentra en proceso de reformas, incorpore todos los requisitos mínimos necesarios para habilitar la operación continua del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI).

Entre estos requisitos deben incluirse: espacios de trabajo adecuados para el personal chileno, conectividad estable que permita la actualización de sistemas en tiempo real, infraestructura de apoyo para la inspección física y documental, áreas de descanso funcionales, y medidas de seguridad que resguarden tanto a los funcionarios como a los usuarios de la frontera. Esta adecuación permitirá que el registro del cumplido de embarque se realice de manera inmediata, eliminando el desfase actual y garantizando mayor fluidez, trazabilidad y eficiencia en los procesos de exportación.

La consolidación de una presencia permanente de PDI y Aduana en Sico no solo resolverá el problema puntual de actualización de datos, sino que también fortalecerá el modelo de control fronterizo integrado, reducirá la incertidumbre para los operadores logísticos y contribuirá al objetivo estratégico de hacer del Corredor Bioceánico de Capricornio una ruta moderna, segura y competitiva a nivel internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Migraciones:** Policía de Investigaciones de Chile (PDI)
- **Aduana**: Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

27. Restricciones operativas del SAG afectan la fluidez del comercio en el Paso de Jama

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Chile, toda carga de origen animal o vegetal que ingresa al país debe ser sometida a un control documental y/o físico por parte del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG). La documentación requerida puede ser presentada de forma anticipada a través de medios electrónicos, o bien entregarse presencialmente cuando el camión arriba al punto de control fronterizo.

En el Paso de Jama, el conductor debe obtener el timbre físico del SAG como último paso de un proceso secuencial que comienza con los controles del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y la Policía de Investigaciones de Chile (PDI). Este timbre es indispensable para autorizar el cruce fronterizo. Sin embargo, la solicitud del timbre solo puede gestionarse hasta las 16 horas, de lunes a viernes, a pesar de que el horario oficial de atención del organismo se extiende hasta las 20 horas. Esta restricción responde a limitaciones operativas internas vinculadas al procesamiento y cierre diario de expedientes, lo que genera una ventana reducida para la atención efectiva de las solicitudes.

Durante las sesiones de mapeo, el sector privado manifestó que el horario de recepción de solicitudes no se ajusta a la dinámica operativa de la frontera, lo que genera cuellos de botella y demoras innecesarias. Se citó como ejemplo el caso de un camión cargado con productos perecederos que arribó al Paso de Jama a las 15:40 horas de un viernes sin haber realizado previamente el trámite documental. En ese escenario, la solicitud del timbre ya no es admitida, obligando al conductor a permanecer detenido hasta el lunes siguiente, lo cual retrasa significativamente la operación. Esta situación se agrava cuando, por razones climáticas, el paso fronterizo se encuentra cerrado y el SAG no puede operar.

La permanencia prolongada de camiones en la frontera no solo genera sobrecostos logísticos para importadores y exportadores, sino que también afecta las condiciones de bienestar de los transportistas, quienes deben esperar en una zona de alta montaña, con clima extremo y sin acceso a infraestructura básica, como refugios, sanitarios o áreas adecuadas de descanso.

Propuesta de acción: Establecimiento de horario de procesamiento de expedientes en Jama

Durante las reuniones público-privadas se identificó como una propuesta de solución a las restricciones operativas en términos de horario por parte del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en Paso de Jama establecer y formalizar un horario límite para la recepción de expedientes por parte del organismo, considerando los tiempos reales involucrados en la operación secuencial que debe realizarse junto con los demás organismos de control fronterizos.

La definición de este horario debe basarse en un análisis técnico de los tiempos mínimos requeridos para tramitar, validar y emitir el timbre físico dentro de la jornada oficial de atención, y no solo en criterios internos de cierre administrativo. Esta medida permitirá ordenar el flujo documental, reducir incertidumbres y prevenir situaciones en las que transportistas queden imposibilitados de continuar el cruce por razones operativas evitables.

Asimismo, se recomienda que el horario definido sea ampliamente publicado y difundido entre los usuarios del paso fronterizo, mediante canales oficiales y accesibles, tales como cartelería en el sitio, plataformas digitales del SAG, boletines informativos y comunicaciones directas a los agentes de transporte y comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

28. Falta de infraestructura en San Pedro de Atacama limita la atención del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: En San Pedro de Atacama, región de Antofagasta, operan instalaciones conjuntas del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y del Servicio Nacional de

Aduanas (SNA), donde se llevan a cabo controles diferidos vinculados al tránsito internacional de mercancías a través del Paso de Jama. En este punto, el SAG realiza el 100% de las inspecciones físicas de importación exigidas por normativas fitosanitarias del organismo, mientras que el SNA interviene en aquellos casos en que no se haya realizado aforo aduanero en frontera, trasladando la verificación a este recinto.

Si bien el punto de inspección opera formalmente de lunes a domingo entre las 8 y las 18 horas, su capacidad operativa efectiva es limitada, y no se encuentra alineada con los requerimientos logísticos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). El sitio dispone de un único andén operativo, lo que permite atender un estimado de 7 a 10 camiones por día. La dotación de personal por turno consiste en dos funcionarios: uno encargado de realizar inspecciones completas (toma de muestras, apertura de bultos, etc.), y otro que puede ejecutar verificaciones parciales o de precintos.

El proceso operativo se agrava por la falta de infraestructura auxiliar. Los camiones que no pueden ser atendidos de inmediato deben aguardar a 5 km del sitio, en zonas sin infraestructura formal, expuestos a condiciones climáticas extremas y sin acceso a baños, alimentación, zonas de descanso o resguardo. La coordinación para liberar el andén se realiza mediante contacto telefónico entre el punto de espera y el de inspección, lo que representa una solución informal y vulnerable. Ante interrupciones de señal móvil, que son frecuentes en la zona, la comunicación falla y se prolongan los tiempos de espera, introduciendo un componente de aleatoriedad e ineficiencia al proceso.

Además, la posibilidad de ampliar el sitio actual se define como compleja ya que el mismo actualmente está en el centro de San Pedro de Atacama y el terreno se encuentra rodeado por zonas de propiedad indígena, lo cual impone restricciones normativas y sociales a cualquier intento de expansión. El Ministerio de Bienes Nacionales ha identificado terrenos fiscales cercanos que podrían ser destinados al desarrollo de una nueva instalación, pero esto requiere un proceso de consulta previa con las comunidades indígenas conforme al marco legal vigente.

Propuesta de acción: Ampliación de los andenes del Servicio Agrícola y Ganadero de Chile en Atacama

La actual infraestructura de inspección en San Pedro de Atacama, operada de forma conjunta por el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), presenta limitaciones severas frente al crecimiento proyectado del tránsito internacional por el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). El funcionamiento con un único andén y escasa dotación de personal no solo restringe la capacidad de atención diaria a un número muy limitado de camiones, sino que además genera un cuello de

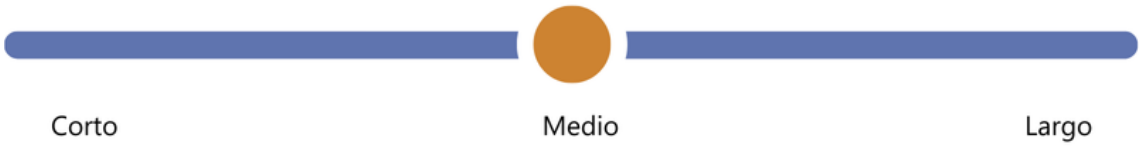
botella estructural que compromete la eficiencia de los controles y la competitividad logística de la región.

Como respuesta a esta situación, se propone avanzar con la ampliación de la capacidad operativa del SAG en San Pedro de Atacama, mediante la incorporación de nuevos andenes de inspección y el mejoramiento integral de la infraestructura de atención, con foco en instalaciones que permitan el trabajo simultáneo de múltiples equipos de fiscalización.

Este proyecto de ampliación ya ha sido priorizado a nivel regional y cuenta con respaldo institucional a través del Gobierno Regional de Antofagasta (GORE), que ha comprometido financiamiento mediante el Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR). Las gestiones se encuentran en etapa avanzada, y se recomienda que el proceso de ejecución incorpore desde su fase de diseño criterios técnicos alineados con los estándares fitosanitarios y logísticos internacionales, garantizando espacios adecuados para la toma de muestras, zonas de inspección cerrada, control de temperatura, y áreas de apoyo para operadores logísticos y transportistas.

La ampliación de los andenes y la mejora de la infraestructura del SAG en San Pedro de Atacama contribuirán significativamente a aliviar las restricciones actuales y mejorar la atención del flujo logístico regional. Sin embargo, considerando el aumento sustantivo del tránsito proyectado con la consolidación del CBC, resulta evidente que estas mejoras deben ser solo un primer paso dentro de una estrategia más amplia. Será indispensable avanzar hacia una reconfiguración integral del sistema de inspección en la zona, con infraestructura moderna, escalable y ubicada estratégicamente, capaz de absorber el volumen futuro de operaciones de forma eficiente, segura y alineada con los estándares internacionales de facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobierno Subnacional:** Antofagasta
- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

- **Organismo de coordinación interinstitucional:** Unidad de Pasos Fronterizos (UPF)

Propuesta de acción: Evaluación de la reintegración del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en los complejos fronterizos de Jama y Sico bajo el modelo de Área de Control Integrado (ACI)

A largo plazo, el sector privado propone evaluar la posibilidad de que el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) retome sus funciones de fiscalización directamente en los Complejos Fronterizos de Jama y Sico, en el marco del modelo de Área de Control Integrado (ACI), siempre que se materialicen las mejoras estructurales necesarias para garantizar condiciones mínimas de operatividad, seguridad y habitabilidad para su personal.

En el caso del Paso de Jama, el proyecto de ampliación en curso del complejo fronterizo ofrece una oportunidad concreta para que el SAG incremente su capacidad de atención en frontera, permitiendo realizar un mayor volumen de controles fitosanitarios en origen y reducir progresivamente la dependencia de las inspecciones diferidas en San Pedro de Atacama. Esta ampliación facilita la implementación de módulos técnicos dedicados, áreas de descarga, toma de muestras y condiciones básicas de infraestructura, como conectividad, climatización y servicios sanitarios, indispensables para el trabajo permanente del equipo técnico del SAG.

Por su parte, en el Paso de Sico, la reestructuración edilicia impulsada por el Gobierno de Salta, junto con las obras en marcha para mejorar la habitabilidad del complejo, representa una base inicial para evaluar el retorno del SAG a la frontera. A medida que se avancen en las etapas de adecuación de espacios físicos, instalación de servicios básicos y equipamiento técnico, será posible proyectar una presencia operativa estable del SAG en Sico, lo que permitiría recuperar la función de control coordinado con sus contrapartes argentinas en el marco de un ACI efectivo.

La reintegración del SAG en estos puntos fronterizos estratégicos permitirá mejorar la trazabilidad de los productos regulados, reducir los tiempos y costos logísticos derivados de los traslados hacia puntos de inspección remotos y fortalecer el control sanitario en frontera. Esta transición deberá ser acompañada por una planificación gradual, coordinada con Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y otros organismos relevantes, y contemplar inversiones específicas en equipamiento, conectividad y dotación de personal especializado.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera**: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

29. Eliminación de viáticos internacionales y seguro de salud para servidores de la Policía de Investigaciones de Chile en Jama

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Recursos Humanos/Normativa

Oportunidad de mejora: El Dictamen N.º 41.585/2015, que eliminó los viáticos internacionales para los servidores chilenos de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) destinados al Paso de Jama, ha generado importantes complicaciones operativas. La eliminación de este beneficio también suprimió el seguro de vida internacional, lo que dejó al personal sin la cobertura médica necesaria mientras cumplen sus funciones fuera del país. Esta medida ha tenido un impacto negativo en la motivación y disposición del personal para trabajar en la frontera, ya que muchos funcionarios no están dispuestos a trasladarse a un entorno sin estos beneficios, lo que afecta la continuidad y eficacia de las operaciones en el Paso Jama.

Además, al ser considerados en territorio nacional, los funcionarios asignados al Paso Jama ya no reciben el seguro de vida que cubre emergencias médicas o repatriación, lo que crea una situación de vulnerabilidad. El seguro de vida internacional es fundamental no solo para emergencias de salud, sino también en casos extremos que impliquen la necesidad de repatriación de los funcionarios en situaciones complejas. Sin el seguro adecuado, los funcionarios que desempeñan sus labores en el Paso Jama, tanto en el lado chileno como en el argentino, quedan expuestos a riesgos significativos sin la cobertura necesaria.

La Contraloría, en su revisión, destacó que el Decreto N.º 135/2009 del Ministerio de Defensa establece que los funcionarios de la PDI deben recibir viáticos conforme a la normativa vigente para el personal de la Administración Civil del Estado. Sin embargo, la Contraloría también indicó que los funcionarios destinados al Paso de Jama no incurren en gastos de alojamiento, ya que pernoctan en dependencias habilitadas para tal efecto

en el Control Integrado de Frontera. En consecuencia, sólo reciben el 40% de los viáticos correspondientes, ya que se cubren únicamente los gastos de alimentación.

Este ajuste en los beneficios ha generado incertidumbre en el personal, lo que podría repercutir en la eficiencia del funcionamiento del control fronterizo. El hecho de que los funcionarios no reciban los viáticos internacionales adecuados ni el seguro de vida completo para desempeñar sus funciones en el Paso Jama, particularmente durante los períodos de mayor actividad, afecta la operatividad de la zona fronteriza y la seguridad de los trabajadores que dependen de estos recursos para asegurar su bienestar mientras realizan labores en un entorno exigente.

Propuesta de acción: Regularización del seguro internacional para todos los funcionarios chilenos que prestan servicios en el exterior a través de la actualización de las normas vigentes

Dada la naturaleza binacional del funcionamiento operativo en pasos fronterizos como Jama y Sico, donde los funcionarios chilenos deben, con frecuencia, trasladarse a territorio argentino como parte de sus funciones, se vuelve indispensable asegurar su protección mediante un seguro internacional que los respalde ante cualquier eventualidad fuera del país. Las rutas de acceso desde Argentina presentan condiciones adversas, propias de la alta montaña, con infraestructura limitada, baja conectividad y exposición permanente a factores climáticos extremos, lo que incrementa los riesgos asociados a la labor en estas zonas.

En este contexto, el sector público presente en las reuniones de mapeo, propone avanzar en la regularización formal del seguro internacional obligatorio para todos los funcionarios chilenos que presten servicios en el extranjero, a través de la revisión normativa que aborde expresamente las limitaciones actuales. Se recomienda:

- Revisar y actualizar el Dictamen N.º 41.585/2015: Para revisar y actualizar la dicha ley, es necesario que la nueva interpretación normativa reconozca expresamente la condición de extraterritorialidad funcional de los funcionarios públicos chilenos que prestan servicios en puntos fronterizos compartidos (como es el caso del Paso de Jama y el Paso de Sico), incluso cuando su ubicación formal se mantenga dentro de límites geográficos nacionales.
- Modificar el Decreto N.º 135/2009 del Ministerio de Defensa, incorporando el acceso a seguros de vida y asistencia médica internacional en todos los casos en que los funcionarios de la Administración Civil del Estado deban cumplir funciones en puntos de frontera compartida u otros contextos operativos binacionales.

Además, la modificación debe revertir la interpretación vigente que limita el pago de viáticos al 40% por considerar que los funcionarios no incurren en gastos de alojamiento al pernoctar en dependencias oficiales en Jama. Este ajuste, si bien técnicamente válido bajo la normativa actual, desconoce la condición real de aislamiento, exposición a riesgos y ausencia de infraestructura médica en alta montaña, donde los servidores públicos permanecen por períodos prolongados en condiciones exigentes y sin acceso inmediato a servicios básicos o asistencia especializada.

Por lo tanto, el decreto debe incorporar una excepción explícita que habilite el pago completo de viáticos internacionales y la asignación automática del seguro de vida internacional, siempre que el punto de control:

- Se encuentre ubicado en una zona de frontera donde exista operación conjunta con un país vecino;
- Presente condiciones de riesgo geográfico, climático o sanitario;
- Y requiera el desplazamiento regular de personal por rutas internacionales para el cumplimiento de funciones.

La adecuación de ambas normativas el Dictamen N.º 41.585/2015 y el Decreto N.º 135/2009 resulta indispensable para corregir una situación de vulnerabilidad institucional que afecta directamente a los funcionarios públicos destacados en zonas de frontera binacional. Esta modificación contribuirá a fortalecer la estabilidad funcional y la continuidad de los controles en puntos estratégicos como el Paso de Jama.

En este sentido se propone que la revisión normativa sea impulsada por el Ministerio de Hacienda, con el respaldo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL) y de la Contraloría General de la República, a fin de consolidar un marco regulatorio robusto que garantice condiciones adecuadas de desempeño y protección integral para todos los funcionarios asignados a fronteras remotas y operativamente críticas.

Adicionalmente, el sector público de Chile propone llevar este tema a discusión en los espacios de coordinación binacional e interinstitucional del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), incluyendo tanto los comités nacionales de Chile como las instancias multilaterales del Corredor, tales como las comisiones de alto nivel, los comités de frontera y los mecanismos técnicos de integración.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
- **Ministerio de Relaciones Exteriores:** Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (MINREL)
- **Organismos de fiscalización/control financiero:** Contraloría General de la República y Ministerio de Hacienda

30. Falta de seguridad en las rutas concesionadas e incumplimiento de los contratos de concesión

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: La seguridad en las rutas logísticas constituye un pilar esencial para la previsibilidad operativa, la integridad de las cargas y la protección de los conductores que transitan a lo largo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Esta necesidad se intensifica en trayectos extensos y complejos desde el punto de vista geográfico como las rutas chilenas que atraviesan el desierto de Atacama, la cordillera de los Andes y zonas de baja densidad poblacional donde la presencia institucional y la vigilancia continua resultan indispensables para garantizar la continuidad segura de las operaciones de comercio exterior.

En el caso de Chile, los tramos de ruta concesionados están regidos por contratos que establecen obligaciones específicas en materia de seguridad vial. La administración de estas concesiones recae en unidades especializadas del Ministerio de Obras Públicas (MOP), las cuales están mandatadas a garantizar la implementación de medidas como patrullajes móviles, cámaras de vigilancia y servicios de asistencia en ruta. No obstante, se evidenció un incumplimiento sistemático de estas obligaciones contractuales por parte del concesionario en diversos tramos asociados al CBC, lo que ha derivado en una sensación generalizada de inseguridad entre los transportistas.

Pese a las previsiones contractuales, la ausencia de patrullas regulares, la falta de puntos de auxilio operativo y la escasa infraestructura de monitoreo representan una omisión

crítica que impacta directamente a los actores logísticos. Esta situación se agrava por la limitada presencia de Carabineros de Chile, que, si bien es la institución formalmente encargada del control de las rutas, no cuenta con despliegue efectivo y coordinado en todos los tramos concesionados. En aquellos sectores donde no existen tenencias especializadas para carreteras, el control es asumido por unidades territoriales sin dotación ni equipamiento adecuados para responder a incidentes en contextos logísticos complejos.

En el tramo del Paso de Jama y San Pedro de Atacama, así como en el caso de Sico, aun cuando no hay rutas concesionadas la situación es compleja debido a los desafíos de conectividad. La imposibilidad de establecer contacto en tiempo real con las autoridades impide que los conductores o las empresas de transporte puedan reportar emergencias, aumentando significativamente el nivel de vulnerabilidad. Aun cuando en San Pedro de Atacama existen mejores condiciones, la capacidad de respuesta sigue siendo limitada frente a la magnitud del flujo proyectado.

Transportistas también reportan que las rutas bajo concesión presentan mayores deficiencias de seguridad en comparación con aquellas gestionadas directamente por el Estado, lo que refleja una asimetría en la aplicación de estándares mínimos de protección. Esta disparidad compromete los principios de previsibilidad, trazabilidad y confiabilidad que deben regir en los corredores internacionales de carga.

Como resultado, la ausencia de fiscalización efectiva por parte de los entes concesionarios y la limitada cobertura operativa de Carabineros no solo reducen la eficiencia del sistema logístico, sino que también exponen a los operadores a riesgos como robos, accidentes y demoras sin asistencia técnica. El aumento de los costos derivados, la necesidad de invertir en mecanismos propios de protección, y la incertidumbre ante emergencias disminuyen la competitividad del CBC como una vía segura y eficiente, afectando directamente a transportistas, exportadores, despachantes y autoridades portuarias, así como a los propios objetivos estratégicos de integración regional impulsados por el Corredor.

Propuesta de acción: Verificar la posibilidad de incorporar tótem para emergencias en rutas de Chile

Ante la falta de conectividad y la limitada presencia institucional a lo largo de las rutas logísticas chilenas asociadas al Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) especialmente en tramos críticos como el Paso de Jama, es de consenso entre el sector privado y público como medida prioritaria la instalación de tótems de emergencia (tótems SOS) en los principales ejes viales del CBC en Chile. Estos dispositivos permiten la comunicación

directa e inmediata con centrales de seguridad y asistencia, operando a través de conexión satelital o radiofrecuencia en zonas sin cobertura de telefonía móvil.

La propuesta será gestionada por el Gobierno Regional (GORE) de Antofagasta y Tarapacá ante el Ministerio de Obras Públicas (MOP), organismo responsable de la administración de las concesiones viales en Chile. Esta medida busca suplir la ausencia de canales de comunicación para emergencias en áreas remotas, ofreciendo una solución de bajo costo relativo y alta efectividad frente a situaciones de riesgo, accidentes, fallas mecánicas o emergencias médicas. La instalación de los tótems podrá integrarse a los contratos de concesión ya vigentes, como parte de las obligaciones de seguridad y atención al usuario previstas en los respectivos pliegos.

En paralelo, el GORE podrá solicitar al MOP la priorización de puntos estratégicos, como curvas peligrosas, sectores con baja visibilidad, zonas sin cobertura o áreas con historial de incidentes, para la colocación inicial de estos dispositivos, asegurando su funcionamiento incluso en condiciones extremas de clima o aislamiento.

Con esta iniciativa se busca reducir la vulnerabilidad de los conductores y operadores logísticos, reforzando la confianza en las rutas del CBC, particularmente en los tramos de alta montaña donde los riesgos operacionales son más altos. La presencia de canales permanentes de comunicación para emergencias fortalecerá el posicionamiento del Corredor como una vía segura y técnicamente preparada para responder al crecimiento del comercio internacional en la región.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá y Antofagasta
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Propuesta de acción: Evaluación e implementación de patrullajes móviles coordinados para reforzar la seguridad en los tramos de Chile

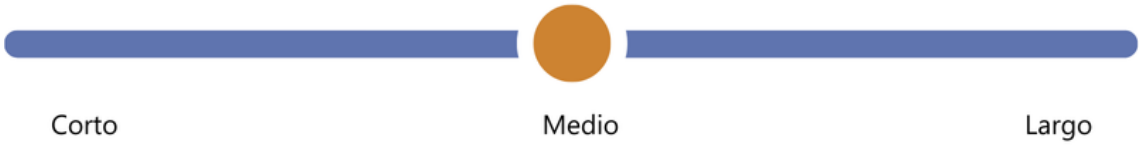
A partir de los antecedentes reportados por el sector privado y registros de hechos ilícitos en diversos tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en territorio chileno, el

sector público, por medio de las autoridades regionales y sectoriales competentes, se comprometió a evaluar la viabilidad de implementar medidas de seguridad reforzadas a lo largo de las principales rutas logísticas, particularmente en los trayectos más aislados o de alta vulnerabilidad.

Entre las acciones consideradas se encuentra la posible incorporación de patrullajes móviles periódicos, coordinados entre Carabineros de Chile y las unidades responsables de fiscalización de las concesiones viales, Estas patrullas tendrían la función de disuadir actos delictivos, asistir a transportistas ante emergencias, y mejorar la presencia institucional en sectores donde actualmente no existe cobertura efectiva.

La evaluación incluirá un mapeo de los sectores con mayor frecuencia de incidentes reportados, y será coordinada con las intendencias, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el Ministerio del Interior de Chile, buscando integrar estas acciones dentro de una estrategia regional de seguridad vial y logística.

Plazo:



Involucrados:

- **Seguridad:** Carabineros de Chile
- **Ministerios/Organismos Sectoriales:** Ministerio del Interior de Chile
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas (MOP)

31. Insuficiencia de zonas de descanso para transportistas en la ruta del Corredor Bioceánico de Capricornio

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: La ruta del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) dentro del territorio chileno no cuenta actualmente con infraestructura adecuada para el descanso y resguardo de los transportistas. Esta carencia se vuelve aún más crítica ante el aumento exponencial del flujo vehicular proyectado con la plena implementación del CBC. La ausencia de espacios seguros para el estacionamiento, alimentación, higiene y recuperación de conductores en trayectos de larga distancia representa una brecha

estructural que compromete la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de la operación logística.

En la Región de Antofagasta existen actualmente solo dos zonas de descanso concesionadas para el transporte pesado, ubicadas en la Ruta 1 y en la Ruta 5 Norte, con una capacidad combinada de apenas 40 camiones. Esta cifra resulta claramente insuficiente frente al volumen de tránsito proyectado. Actualmente, se estima que más de 1.000 camiones provenientes de Paraguay podrían utilizar esta ruta con destino a los puertos chilenos, y dicha cifra podría alcanzar hasta 5.000 unidades en régimen, superando ampliamente la capacidad logística instalada.

La escasez de zonas de descanso adecuadas genera múltiples impactos negativos. Los transportistas se ven obligados a realizar pausas operativas en condiciones precarias o directamente sobre la vía pública, lo que incrementa los riesgos de accidentes, deterioro físico, fatiga al volante y pérdida de eficiencia logística. Al mismo tiempo, se generan externalidades sobre la infraestructura vial y urbana de las localidades aledañas, tales como congestión, ocupación no regulada del espacio público y presión sobre los servicios básicos.

Frente a este escenario, territorios estratégicos como La Negra y San Pedro de Atacama han sido identificados como posibles nodos logísticos para la instalación de zonas de descanso, áreas técnicas, centros de consolidación de carga y puntos de regulación de frecuencia vehicular. No obstante, hasta la fecha no se han materializado inversiones significativas en esta dirección, lo que amenaza con convertir dichos puntos en nuevos cuellos de botella para el funcionamiento operativo del Corredor.

Adicionalmente, los accesos a los principales puertos del norte de Chile, como Iquique y Antofagasta, presentan limitaciones estructurales que impiden la expansión del volumen de carga. El Puerto de Iquique enfrenta una congestión crítica en sus accesos, lo que impide aprovechar plenamente su capacidad instalada para triplicar el flujo actual. Por su parte, el Puerto de Antofagasta cuenta con infraestructura disponible para duplicar sus operaciones, pero el tránsito de camiones a través del casco urbano genera impactos negativos en la movilidad y limita la eficiencia de la logística portuaria. Aunque se han elaborado estudios de factibilidad para mejorar los accesos, los altos costos de inversión han impedido su ejecución.

En conjunto, la falta de zonas de descanso en la ruta del CBC dentro de Chile, sumada a la precariedad de los accesos portuarios y la ausencia de infraestructura intermedia en puntos clave como La Negra y San Pedro de Atacama, constituyen barreras estructurales que amenazan la competitividad del Corredor. Esta situación afecta directamente a

transportistas, operadores logísticos, autoridades portuarias y exportadores, y pone en riesgo los objetivos estratégicos de integración regional y facilitación del comercio promovidos por la implementación del CBC.

Propuesta de acción: Avanzar en el desarrollo de áreas de descanso para los camioneros en las rutas chilenas con el fondo aprobado por el Gobierno Regional

Con el objetivo de atender la creciente demanda de infraestructura de apoyo logístico en las rutas chilenas del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), fue de consenso entre el sector privado y sector público la necesidad del gobierno chileno avanzar decididamente en el desarrollo de áreas de descanso para transportistas a lo largo de los principales trayectos que conectan el Paso de Jama con los puertos de Antofagasta e Iquique. Estas instalaciones deben ser ejecutadas utilizando el financiamiento ya aprobado por el Gobierno Regional (GORE), destinado a fortalecer la infraestructura de transporte y logística en la región.

El proyecto debe enfocarse en la habilitación de zonas de descanso estratégicamente ubicadas a lo largo de las rutas nacionales de chile, especialmente en puntos críticos como:

- La conexión entre Jama y San Pedro de Atacama;
- La zona logística de La Negra;
- Los accesos a los puertos de Antofagasta e Iquique.

Cada área de descanso debe contemplar infraestructura mínima adecuada para el bienestar y la seguridad de los transportistas, incluyendo:

- Estacionamientos seguros y señalizados para camiones de gran porte;
- Servicios básicos de higiene (baños, duchas, puntos de agua potable);
- Áreas de descanso físico y alimentación;
- Espacios de mantenimiento liviano para vehículos;
- Sistemas de iluminación y vigilancia para garantizar la seguridad durante todo el día.

La participación activa del sector privado, especialmente de las asociaciones de transportistas, operadores logísticos y empresas de transporte por carretera, será fundamental en el diseño y la planificación de las áreas de descanso a lo largo de las rutas chilenas del CBC. Como usuarios directos de esta infraestructura, son ellos quienes mejor conocen las necesidades prácticas relacionadas con la seguridad, la capacidad, los

servicios esenciales (alimentación, higiene, mantenimiento) y la ubicación estratégica de los puntos de parada. Incluir sus demandas y sugerencias desde las etapas iniciales del proyecto no solo garantizará que las áreas de descanso respondan de manera efectiva a las exigencias operativas del transporte internacional, sino que también incrementará la adhesión y el uso adecuado de estas instalaciones, fortaleciendo así la competitividad y la eficiencia logística de todo el Corredor.

Ambos sectores destacan que el desarrollo de estas áreas de descanso permitirá mejorar significativamente las condiciones laborales de los transportistas, reduciendo el riesgo de accidentes asociados a la fatiga y promoviendo prácticas de conducción más seguras a lo largo del trayecto. Asimismo, contribuirá a aumentar la eficiencia logística, al facilitar paradas planificadas en entornos seguros y equipados, optimizando los tiempos de tránsito y la gestión operativa de las cargas. La existencia de espacios adecuados evitará además el estacionamiento informal en rutas y zonas urbanas, disminuyendo la congestión vehicular y mitigando los riesgos viales derivados de paradas improvisadas.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Tarapacá y Antofagasta
- **Seguridad:** Carabineros de Chile
- **Transporte:** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras cámaras de representatividad del sector privado.
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Paraguay

1. Falta de transparencia en la comunicación del aumento de costos de los precintos electrónicos afectando los costos de la cadena de transporte

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Según la Resolución N.º 1025/2019 de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), se establece la implementación gradual del precinto electrónico en las operaciones de tránsito aduanero nacional en Paraguay, mediante su incorporación obligatoria en el Sistema de Seguimiento Vehicular (SSV). Este sistema permite el monitoreo en tiempo real de las unidades de transporte, reforzando la trazabilidad y el control durante el tránsito interno de mercancías. Por su parte, el Decreto N.º 4672/2005, que aprueba el Reglamento del Código Aduanero paraguayo, define los principios generales del régimen de tránsito aduanero, incluyendo las responsabilidades de los actores involucrados, los requisitos de seguridad y los procedimientos de fiscalización que deben ser cumplidos. Aunque no regula específicamente el precinto electrónico, establece el marco jurídico dentro del cual se deben aplicar los mecanismos de control, como los precintos, sean físicos o electrónicos.

En conjunto, ambas normativas constituyen la base legal para el uso de precintos electrónicos en Paraguay, consolidando su papel como herramienta fundamental para prevenir desvíos, asegurar la integridad de las cargas y facilitar el comercio exterior bajo condiciones de seguridad y trazabilidad. No obstante, el sector privado ha manifestado su preocupación respecto al aumento del costo de los precintos, que se viene realizando sin previo aviso ni justificación previa. No existe información pública sobre los criterios utilizados para la actualización de estos valores, lo que afecta negativamente a toda la cadena de transporte. La imposibilidad de actualizar contratos de transportes ya cerrados con exportadores e importadores lleva a que los aumentos realizados sin previo aviso deban ser asumidos por las empresas de transporte, por más que las mismas no son responsables por ellos.

La impresión del sector privado es que estos aumentos se aplican de manera desorganizada, sin notificación formal previa, y que los operadores simplemente son informados una vez que los nuevos valores ya están vigentes, debiendo adaptarse de forma inmediata. Aunque se argumenta que los incrementos responden al ajuste del

canon[15], la falta de transparencia en el proceso es motivo de crítica. Además, el costo varía según el kilometraje recorrido, lo que añade un factor adicional de imprevisibilidad.

La falta de previsibilidad y transparencia en el ajuste de los costos de los precintos electrónicos afecta negativamente la planificación financiera de los transportistas e importadores, comprometiendo la competitividad de los productos. Esta situación genera incertidumbre en la cadena logística y debilita la confianza entre el sector privado y el sistema regulador.

Propuesta de acción: Comunicación previa y abierta respecto al aumento de los costos de los precintos electrónicos

Ante la falta de previsibilidad y transparencia en el ajuste de tarifas del precinto electrónico regulado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), se propuso que la normativa y procedimiento actualmente en revisión incorpore una cláusula específica que establezca un procedimiento obligatorio de comunicación previa de los nuevos valores, incluyendo los siguientes elementos operativos:

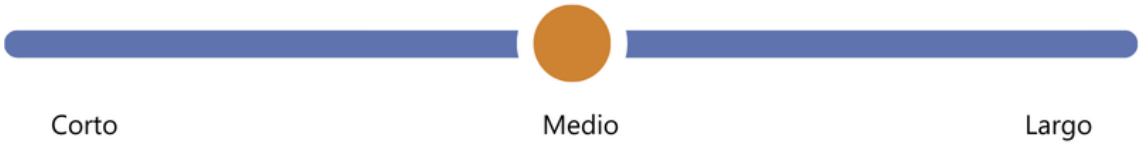
1. Publicación formal anticipada en el portal institucional de la DNIT de cualquier modificación tarifaria, con acceso libre y sin restricciones para operadores, despachantes, empresas transportistas y cámaras sectoriales.
2. Establecimiento de un plazo mínimo de entrada en vigor no inferior a 30 días corridos desde la publicación, a fin de permitir la reprogramación de contratos, ajustes de costos internos y adecuación en los sistemas de facturación y gestión operativa.
3. Incorporación de una tabla de cálculo estandarizada, accesible en línea, que refleje las tarifas aplicables en función de la distancia y otros criterios técnicos definidos, con indicación de la base legal que respalda los valores.
4. Comunicación directa a los operadores registrados, mediante el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) o canales electrónicos oficiales, asegurando que todos los actores del comercio exterior sean notificados en tiempo y forma.
5. Auditoría documentada del proceso de ajuste de tarifas, con trazabilidad de los factores técnicos y financieros considerados, disponibles para consulta institucional en caso de controversias o requerimientos de transparencia.

[15] Canon se refiere a un cargo, tasa o tarifa establecida por el Estado o una entidad pública (como la Dirección Nacional de Aduanas) por el uso de un servicio público, una concesión o una autorización específica.

Esta propuesta no implica una modificación del valor del precinto, sino del procedimiento administrativo vinculado a su actualización, fortaleciendo la previsibilidad regulatoria y alineando las prácticas nacionales con estándares mínimos de consulta, transparencia y seguridad jurídica.

Desde el punto de vista operativo, la medida permitirá a los transportistas anticipar y transferir adecuadamente los costos en sus contratos logísticos, evitando impactos no previstos en márgenes comerciales, conflictos contractuales con clientes y disrupciones en la cadena de transporte. Además, contribuye a mejorar la confianza institucional en los mecanismos de fijación de tarifas y refuerza la trazabilidad normativa del sistema de seguimiento vehicular.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

2. Atribución de responsabilidad de pago incorrecta en relación con los precintos electrónicos

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Sistema

Oportunidad de mejora: Con el objetivo de fortalecer la trazabilidad y la seguridad en el tránsito de mercancías, el Decreto N.º 998/2013 dispone la utilización de precintos electrónicos en las unidades de transporte que movilicen mercaderías bajo control aduanero en Paraguay. De esta forma, por ejemplo, las exportaciones de Brasil que salen por la frontera de Foz do Iguaçu que realizan un despacho aduanero en un local diferente de Ciudad del Este deben colocar dicho precinto.

El uso del precinto, obligatorio para el tránsito, tiene un costo mínimo de 2 jornales (Gs. 206.182,00) que puede llegar hasta 6,25 (Gs. 644.318,75), por operación/precinto, en concepto de Canon SOFIA a nombre del Agente de Transporte cuando ingresa las informaciones de destino final y registra el tránsito.

No obstante, la obligatoriedad del uso del precinto deriva de una decisión exclusiva del importador, quien elige el lugar de nacionalización de la carga. A pesar de ello, el cobro recae sobre el representante del transportador o el agente de transporte, que no participa en esta decisión. Como consecuencia, se ve obligado a negociar posteriormente con el importador para que éste asuma el costo o lo reembolse, situación que no siempre ocurre. En la práctica, el transportador o su representante terminan absorbiendo el costo.

Además, esta práctica genera distorsiones y posible doble tributación, ya que el transportador realiza el pago por cuenta de un tercero (el importador), sin ser responsable legal ni operativo de la decisión que genera dicho costo. Este esquema no está alineado con las prácticas de otros países del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) como Argentina, donde el costo del monitoreo es cargado directamente al importador mediante sistemas automatizados y transparentes.

En resumen, la normativa paraguaya no define claramente quién debe asumir el costo del precinto electrónico, lo que impacta negativamente en los transportadores y genera fricciones en la cadena logística regional.

Propuesta de acción: Asignación del costo del precinto electrónico al importador

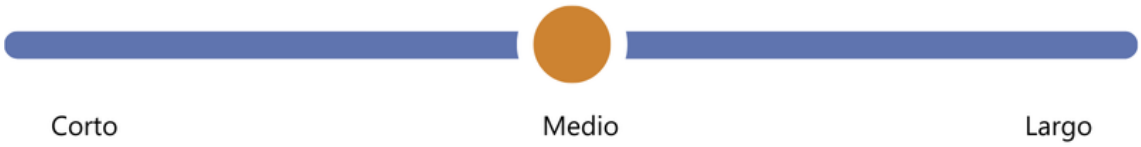
Frente a la distorsión identificada en la atribución del costo del precinto electrónico, que actualmente recae sobre el transportador o su representante, a pesar de que la decisión de nacionalizar la carga en determinado punto corresponde exclusivamente al importador, se planteó la necesidad de redefinir el esquema de cobro para alinearlo con criterios de equidad y eficiencia operativa.

En respuesta, los representantes de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) informaron que se están evaluando medidas y procedimientos relacionados con el uso de precintos, considerando la adopción de buenas prácticas aplicadas en la región, particularmente en países como Argentina y Uruguay.

En la reunión, fue acordado entre los presentes que el cobro del precinto directamente al proceso de despacho aduanero, de manera que el costo recaiga sobre el importador, es decir, el actor que efectivamente toma la decisión del local donde se liberará la carga, es decir si se realizará el tránsito. Este cobro, podrá realizarse directamente a través del Sistema SOFIA al importador por operación, sin necesidad de traslados posteriores de valores.

Esta solución permitiría mantener el cobro a través del Canon SOFIA, garantizando trazabilidad y transparencia, pero asignando la responsabilidad al sujeto que origina la obligación.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

3. Documentos nacidos digitales son impresos para control manual

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Después que el exportador/importador carga el despacho provisorio (paso previo para la emisión del despacho definitivo) en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), debe pagar el canon y oficializarlo. Desde este momento, existe un plazo de 10 días para que se presente el despachante aduanero o su auxiliar en Registro (oficina en el punto de frontera donde atienden los funcionarios de Aduana) con los documentos instructivos del despacho en papel.

La carpeta documental tiene que contener documentos (del despacho aduanero) que son generados digitalmente como por ejemplo la factura electrónica, el mandato y declaración de valor. En los casos en que la Nota de Remisión es emitida digitalmente en la página de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), es posible verificarla a través de un QR, sin embargo, también es solicitada impresa. La Nota de Remisión sirve como un documento que acompaña y detalla la carga o mercancía que se va a transportar o entregar, funcionando como un comprobante que acredita el envío o la transferencia de los bienes. Aunque actualmente puede ser emitida digitalmente y verificarse mediante un QR, debe ser entregada en formato papel a la repartición de Registro de la DNIT, ya que su entrega física constituye una etapa esencial para avanzar en el proceso administrativo y de control aduanero, garantizando la trazabilidad y la validez legal del movimiento de mercancías. Estos documentos, aunque estén correctamente cargados y disponibles en los sistemas, deben ser entregados en papel a la repartición de Registro de la DNIT, como una etapa indispensable para la continuación del proceso.

Esta duplicidad se extiende incluso a la Nota de Remisión, emitida digitalmente en la plataforma de la DNIT y con posibilidad de verificación mediante código QR. A pesar de ello, también se exige su presentación impresa. Esta práctica pone en evidencia la persistencia de una lógica operativa tradicional, desactualizada frente a las posibilidades y garantías que ya ofrecen las herramientas digitales.

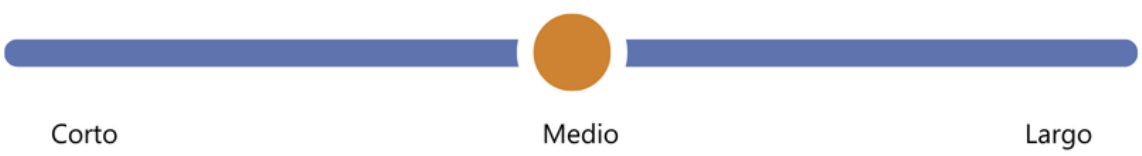
Este desfase entre la normativa vigente y el potencial tecnológico disponible no solo encarece las operaciones de comercio exterior, sino que además compromete la eficiencia y la seguridad de los procesos. La persistencia del papel como soporte principal refuerza la necesidad urgente de una revisión normativa y transformación digital efectiva, con enfoque en la desburocratización, reducción de costos y promoción de la integridad en las operaciones aduaneras.

Propuesta de acción: Revisión normativa para eliminar la necesidad de impresión de documentos generados digitalmente

Ante el desafío de documentos nacidos digitales impresos para control, los representantes de la reunión público-privada propusieron realizar una revisión normativa detallada con el fin de eliminar cualquier disposición que requiera el soporte físico de documentos que hoy ya cuentan con plena validez digital. Esta revisión debe ser liderada por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) y puede articularse con otras instituciones relevantes, asegurando una mirada integral del marco normativo vigente, incluyendo normativas como el Decreto N.º 4672/2005 (Código Aduanero), en particular sus artículos 94, 95 y 97, y diversas resoluciones internas de la Aduana que aún contemplan la presentación de documentos en papel.

Complementariamente, se considera fundamental establecer un mecanismo de revisión periódica de las normativas vinculadas al comercio exterior, a fin de mantenerlas alineadas con la evolución tecnológica y evitar futuros desajustes. La digitalización debe ser consolidada no solo como una posibilidad operativa, sino como un estándar normativo, garantizando seguridad jurídica y previsibilidad para todos los actores del proceso aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Adecuación de procedimientos internos y capacitación del personal de la DNIT

Como medida complementaria a la revisión normativa, se plantea la necesidad de adecuar los procedimientos internos de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) para eliminar prácticas operativas que aún requieren la presentación física de documentos digitales. Esta adecuación debe contemplar la actualización de manuales, instructivos y circuitos administrativos, de forma que se garantice coherencia y consistencia institucional.

Asimismo, resulta fundamental implementar un programa estructurado de formación continua para el personal involucrado en las etapas clave del despacho aduanero. Este programa debe enfocarse en el uso correcto de herramientas digitales, en la validación de documentos electrónicos y en la adaptación a los nuevos marcos procedimentales. La capacitación continua no solo facilitará la transición operativa, sino que también fortalecerá la confianza institucional y la calidad del servicio prestado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

4. Falta de actualización de procedimientos de funcionarios aduaneros en las fronteras

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: A pesar de los esfuerzos de modernización del sistema aduanero paraguayo y la implementación de herramientas digitales, el uso de documentos en papel sigue siendo una exigencia central en los procesos operativos en

frontera. Esta realidad contradice las directrices de la administración central, que ya ha señalado que ciertos procedimientos físicos, como la impresión del despacho en formularios especiales, deberían estar superados.

En los puntos fronterizos, sin embargo, la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) continúa requiriendo que el despacho sea impreso en la hoja oficial del Centro de Despachantes de Aduana del Paraguay (CDAP). Esta hoja debe ser provista por el propio auxiliar del despachante, quien la lleva hasta la Contraloría para que allí se realice la impresión del despacho. Posteriormente, este documento, u otros de transporte, debe ser fotocopiado en múltiples ejemplares, en algunos casos, hasta 12 copias, según la demanda de cada Aduana local. Cada copia debe ser firmada manualmente por las autoridades intervinientes, y luego digitalizada para su archivo. Este procedimiento refleja una problemática significativa, aunque existe una infraestructura electrónica capaz de soportar una operación sin papel, a nivel operativo se mantiene la exigencia de múltiples copias físicas como condición para el avance del trámite.

El uso masivo de papel y la exigencia de firmas físicas incrementan los costos operativos, demandan tiempo adicional y dificultan la trazabilidad del proceso. Además, el margen para errores humanos o pérdidas de documentos es mayor, y la fragmentación entre lo digital y lo físico genera inseguridad jurídica y operativa. Esta brecha entre la normativa central y la práctica en frontera constituye un obstáculo para la eficiencia y transparencia del comercio exterior en Paraguay, y frena los avances hacia una Aduana verdaderamente digital e integrada.

Propuesta de acción: Actualización y capacitación operativa permanente para servidores en frontera

La modernización efectiva de los procedimientos aduaneros requiere no sólo de cambios normativos, sino también de una transformación cultural en los puntos de control operativo. Para asegurar que las directrices de la administración central se reflejen adecuadamente en la práctica diaria, se propone la implementación de un programa sistemático de actualización y formación continua dirigido a los funcionarios destacados en las Aduanas de frontera.

Este programa debe enfocarse en la correcta aplicación de los procedimientos vigentes y en el uso efectivo de las herramientas digitales disponibles, como el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Además, deberá incluir mecanismos de monitoreo y retroalimentación para garantizar la adherencia a los nuevos estándares operativos, evitando así la persistencia de prácticas desactualizadas como la impresión y firma manual de múltiples copias de documentos.

A través de capacitaciones periódicas, comunicación institucional clara y seguimiento activo del cumplimiento, se busca alinear las operaciones en frontera con la estrategia nacional de transformación digital aduanera, promoviendo mayor eficiencia, trazabilidad y seguridad jurídica en las operaciones de comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

5. Pago presencial de las autorizaciones de exportación a DINAVISA

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Los productos, relacionados con la salud y el bienestar, destinados a exportación que se encuentran bajo control de la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) requieren, de forma obligatoria, la obtención de una autorización previa al embarque. Esta solicitud debe tramitarse a través de la Ventanilla Única de Exportación (VUE), plataforma digital que permite completar y presentar el formulario en línea.

Si bien la incorporación de DINAVISA a la VUE representa un avance en términos de digitalización y facilitación del comercio, su implementación ha sido parcial: únicamente el análisis del trámite se realiza por vía electrónica, mientras que el pago de la tasa obligatoria continúa requiriendo una gestión presencial y en formato cheque. Actualmente, este procedimiento exige que una persona (despachante o representante del exportador) se desplace hasta la sede de la institución, aguarde en la fila del área de caja, efectúe el pago y retire el comprobante correspondiente. Solo una vez cumplido este paso, el expediente es derivado para su análisis, cuyo procesamiento interno toma, en promedio, entre 24 y 48 horas.

Este intervalo, sumado al tiempo de desplazamiento y a la dependencia de procedimientos manuales, afecta directamente la agilidad de las operaciones de exportación. Como consecuencia, pueden generar demoras en los embarques, costos

logísticos adicionales y riesgos de incumplimiento en los plazos contractuales acordados con clientes internacionales.

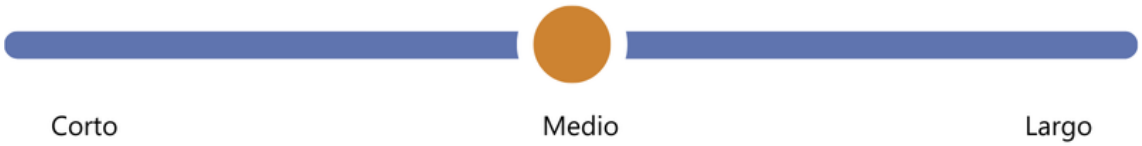
Propuesta de acción: Digitalización integral del proceso de autorización de exportación en DINAVISA

Actualmente, el proceso de autorización de exportación ante Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) se encuentra parcialmente digitalizado: si bien la solicitud puede realizarse a través de la Ventanilla Única de Exportación (VUE), el pago de la tasa obligatoria aún debe efectuarse de forma presencial y mediante cheque, lo que introduce demoras y retrabajo operativo.

Se propone la modernización completa del proceso mediante la incorporación del pago electrónico directamente en la VUE, permitiendo que la tasa pueda abonarse en línea y que se emita un comprobante digital válido de forma inmediata.

Esta medida eliminaría desplazamientos físicos, reduciría el tiempo entre la solicitud y el análisis del expediente, mejoraría la trazabilidad documental y permitiría acelerar la liberación de mercancías para exportación.

Plazo:



Involucrados:

- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA)
- **Industria y Comercio:** Ministerio de Industria y Comercio

6. Ineficiencia para la actualización de los registros digitales en DINATRAN

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La verificación de la habilitación del vehículo constituye un paso esencial en los controles de tránsito. Esta información debe estar registrada en el sistema de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y es consultada por otras

instituciones, como el Departamento de Registro de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), que corrobora su validez como parte del procedimiento oficial.

Actores del sector privado indicaron que existen demoras y deficiencias en la carga de datos en el sistema de DINATRAN, lo que genera inconsistencias entre los documentos físicos presentados por los transportistas y la información disponible en línea. Aunque el conductor porta la habilitación en formato papel, este documento no es aceptado si no figura en el sistema oficial, lo cual bloquea el avance del trámite. Esto deja en evidencia dos problemas, por un lado, el control basado en documentos en papel y por otro lado la falta de actualización de informaciones en los sistemas de DINATRAN.

La imposibilidad de validar en línea un documento que ha sido físicamente presentado genera cuellos de botella administrativos, expone a los conductores a la sospecha de intento de fraude documental, incluso en casos legítimos, y afecta la seguridad jurídica. Estos obstáculos comprometen la previsibilidad operativa, elevan los costos y debilitan la confiabilidad institucional en un entorno que exige trazabilidad, agilidad y coordinación.

7. Inexistencia de intercambio de datos entre DINATRAN y DNIT

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) emite distintas habilitaciones que permiten la operación legal del transporte de carga en Paraguay. Estas incluyen la habilitación del vehículo, que certifica sus condiciones técnicas y su autorización para circular; los permisos provisorios, otorgados temporalmente mientras se tramita una habilitación definitiva; y los permisos ocasionales, dirigidos a transportistas extranjeros que ingresan al país de forma puntual, con una vigencia de hasta seis meses. También se contemplan autorizaciones específicas para el retiro de carga propia por parte de operadores internacionales. La validez y disponibilidad electrónica de estas habilitaciones es esencial para su verificación por parte de otras autoridades, como la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), en los controles de frontera.

En relación con los permisos provisorios y ocasionales, que permiten la operación legal del transporte de carga en Paraguay, por más de que los mismos son reconocidos y previstos por DINATRAN, estos no se encuentran en el sistema y su control se realiza mediante la presentación en formato físico, con firma manuscrita y autenticación correspondiente. Al no contar con un registro sistemático en Paraguay, los mismos no son compartidos ni accesibles por Aduana, la cual debe controlarlo a la hora de confirmar

la apertura de registro por parte del Agente de Transporte. La presentación de documentos en papel a las dos autoridades genera duplicación de procesos, mayor carga burocrática y pérdida de eficiencia operativa. La falta de interoperabilidad entre los sistemas institucionales impide una validación cruzada automatizada por medio del SOFIA *Query Facilities* (SQF), lo que sobrecarga a los operadores logísticos e impone retrabajo.

El sector privado señaló que incluso permisos que son emitidos digitalmente, con un QR que permite la validación sin necesidad del soporte papel, son requeridos por DINATRAN en papel, con firma y sello para ser válidos. Siendo que esta situación no es conocida por todos los operadores extranjeros, fue mencionado que en ocasiones son solicitados pagos no previstos por ley para aceptar estos permisos en el formato original digital.

Este escenario compromete la fluidez de las operaciones logísticas en Paraguay y representa un uso ineficiente de recursos tanto tecnológicos ya desarrollados, así como humanos, que deben realizar controles manuales por falta de informaciones oportunamente registradas en los sistemas. En un contexto de creciente necesidad de integración digital y simplificación de procesos, la falta de intercambio de datos entre las autoridades constituye un cuello de botella estructural que debe ser abordado para garantizar mayor eficiencia, seguridad y transparencia.

8. Control del medio de transporte y tránsito descoordinado

Proceso: Exportación/Importación/Tránsito
Clasificación: Sistema/Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Paraguay, los controles vinculados al transporte terrestre de mercancías y tránsito están a cargo de distintas instituciones nacionales, cuyas competencias y áreas de actuación son complementarias, pero carecen de integración operativa y sistémica, lo que genera ineficiencias relevantes en la fiscalización logística.

Por un lado, la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) está amparada como organismo de aplicación del Acuerdo de Transporte Terrestre (ATIT), responsable de verificar la habilitación técnica y documental de los vehículos de carga, así como el cumplimiento de las normas de transporte terrestre. Su actuación se concentra en las principales rutas nacionales de Paraguay y en los puntos de frontera, donde sus agentes realizan controles sobre la documentación del vehículo, del conductor y del itinerario.

Por otro lado, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de la Patrulla Caminera, tiene a su cargo el control físico del peso y las dimensiones de los

vehículos, además de aspectos relacionados con la seguridad vial. Sus operativos se desarrollan en básculas ubicadas en puntos estratégicos de las carreteras nacionales, incluyendo controles móviles en rutas de alto tránsito.
Durante las reuniones de mapeo con representantes del sector privado, se identificaron dos niveles críticos de desconexión institucional que afectan directamente la eficiencia de los controles:

1. Desconexión interna en DINATRAN: No existe un sistema unificado que permita la comunicación en tiempo real entre los agentes que actúan en ruta y aquellos que están asignados a recintos aduaneros. Esto significa que un mismo transportista puede ser controlado por dos unidades distintas de DINATRAN, sin que exista registro compartido de antecedentes, penalidades o verificaciones anteriores. Este vacío de información favorece la duplicación de controles y dificulta la trazabilidad operativa del órgano.
2. Desconexión entre DINATRAN y MOPC: Aunque ambas instituciones cumplen funciones complementarias bajo marcos normativos distintos, no existe interoperabilidad entre sus sistemas ni protocolos de intercambio de información. Cada organismo opera con registros propios, sin consultas cruzadas ni acceso mutuo a bases de datos. Como consecuencia, los transportistas deben presentar documentación impresa, a menudo la misma, en distintos puntos del trayecto, lo que prolonga los tiempos de tránsito, aumenta la carga administrativa y dificulta la fiscalización efectiva.

Este escenario deja en evidencia la fragmentación del control, el uso ineficiente de recursos humanos, la imposibilidad de trabajar con históricos de operadores y la falta de coordinación de autoridades. La falta de articulación entre DINATRAN y el MOPC no solo limita la eficiencia de los controles en ruta, sino que también genera vacíos críticos en materia de seguridad vial, cumplimiento normativo y previsibilidad operativa.

9. La Patrulla Caminera realiza la verificación de habilitación vehicular a partir de copia autenticada, sin uso de sistemas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En los controles realizados durante el tránsito terrestre de mercancías en Paraguay, se mantiene la exigencia de presentar copias autenticadas en papel de la habilitación vehicular ante la Patrulla Caminera. Esta práctica persiste incluso cuando existen herramientas tecnológicas disponibles que permitirían realizar dicha verificación de manera digital y en tiempo real mediante la consulta del número de placa.

Según aportes del sector privado, si bien el sistema de la Patrulla Caminera cuenta con capacidad técnica para realizar búsquedas por placa, esta funcionalidad no se implementa operativamente. En su lugar, los inspectores solicitan copias certificadas, lo que obliga a los transportistas a incurrir en trámites adicionales y portar documentación física redundante durante todo el trayecto.

Esta desconexión entre los sistemas disponibles y su uso efectivo en el terreno genera ineficiencias operativas, incrementa los tiempos de fiscalización y eleva los costos logísticos. Además, refuerza prácticas burocráticas que podrían ser superadas mediante una gestión más integrada de la información, contradiciendo los compromisos asumidos en materia de facilitación del comercio y digitalización de procesos.

10. Cobro de tasas extraordinarias no definidas por ley en las fronteras de Paraguay

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en formato papel debe contener la firma de las autoridades aduaneras y de la autoridad responsable del control del transporte en el país de origen. En el caso de Paraguay, dicha autoridad es la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN). Para obtener estas firmas, el agente de carga debe presentarse físicamente en la oficina de DINATRAN, llevando el documento impreso para solicitar su validación.

Según testimonios del sector privado recogidos en las reuniones de mapeo, para la obtención de esta firma se está cobrando una tarifa de Gs. 50.000, incluso durante el horario habitual de atención. En casos de atención fuera del horario, el monto puede alcanzar los Gs. 100.000, sin que se emita ningún comprobante. Aunque la Resolución del Consejo N.º 471/2008 contempla el cobro de Gs. 10.000 específicamente para atenciones fuera del horario, la práctica vigente en las fronteras paraguayas excede este valor legalmente establecido, configurando una posible desviación de conducta por parte de los funcionarios.

Este problema no es aislado, ocurriendo en varios pasos fronterizos terrestres del Paraguay, e involucra procedimientos informales de agilización mediante el pago de sumas no previstas en la normativa. Además de representar un riesgo institucional y legal, esta práctica incrementa los costos del despacho, reduce la competitividad y genera inseguridad jurídica y descontento entre transportistas, exportadores e importadores. También se observa una falta de claridad sobre las medidas que se adoptarán para

prevenir la repetición de este tipo de situaciones en las futuras operaciones del Corredor Bioceánico, especialmente en la frontera entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), donde aún no se han definido los procedimientos de control y atención de los organismos involucrados para las operaciones futuras en ese paso.

Propuesta de acción: Optimización del proceso de registro sistémico de DINATRAN (Oportunidades de Mejora 6, 7, 8, 9 y 10)

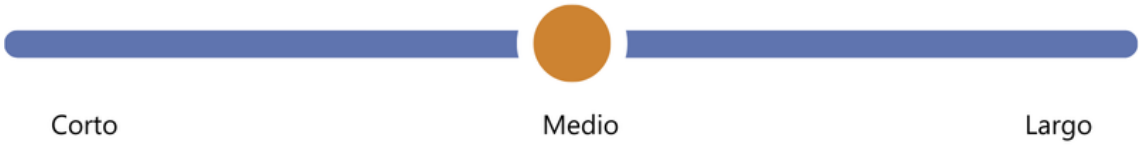
Actualmente, las inconsistencias y demoras en la carga de registros de habilitación y circulación en el sistema de Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) generan problemas operativos incluso cuando los transportistas cuentan con documentación válida en formato físico o digital. La falta de disponibilidad de datos confiables impide la validación electrónica de los documentos en frontera y afecta la trazabilidad del tránsito para todas las autoridades involucradas.

Para superar este problema, se propuso que DINATRAN implemente un protocolo obligatorio de registro digital inmediato, que garantice la disponibilidad electrónica de toda la información relevante vinculada a permisos, habilitaciones y vehículos autorizados. Es importante considerar la posibilidad de actualización automática del estado de los registros en la base de datos central de DINATRAN, con trazabilidad de la fecha, hora y operador responsable de cada modificación. Esta medida debe ser implementada mediante ajustes técnicos al sistema informático de DINATRAN y acompañadas por capacitaciones internas para garantizar el cumplimiento efectivo en todas las oficinas y delegaciones del país.

Esta propuesta tendrá un impacto positivo en los controles cuando los mismos puedan ser realizados de forma electrónica, ya que toda la información disponible estará de forma adecuada en las bases de datos de DINATRAN, esta medida también evitará el contacto personal con operadores evitando posibles agilizaciones no definidas por ley. Para ello, es fundamental que los servidores de DINATRAN deben aceptar el permiso de circulación como validado mediante firma digital con código QR, garantizando la certificación de los datos de manera electrónica. Esta forma de presentación debe ser válida tanto para los registros propios del organismo, como para permisos de terceros países que permitan la verificación segura mediante estas herramientas digitales. El uso del código QR y la firma digital permite una verificación eficiente y elimina la necesidad de documentación física. Para que esto sea aceptado, es necesario que se realice una capacitación con todos los servidores y se publique una circular que permita al sector privado tener seguridad jurídica en los controles cuando esté portando documentos digitales válidos.

Desde el punto de vista operativo, esta solución permitirá validar en línea todos los permisos y habilitaciones emitidos, eliminando la necesidad de documentos físicos, mejorando la eficiencia de los controles en frontera, reduciendo la carga administrativa tanto para los funcionarios como para los operadores logísticos.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte**: Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

Propuesta de acción: Difusión de la circular para reforzar el procedimiento ante los funcionarios de la Patrulla Caminera (Oportunidad de Mejora 9)

Frente a la persistencia del requerimiento de copia autenticada de la habilitación vehicular, incluso cuando existen sistemas disponibles para la verificación electrónica por parte de la Policía Caminera, se vuelve imprescindible asegurar la correcta implementación del nuevo procedimiento. La verificación de habilitación a partir del uso de sistemas en lugar de documentos físicos representa un paso clave hacia la modernización del control vehicular en Paraguay y la alineación con las buenas prácticas de facilitación del comercio.

En este contexto, se consensuó la necesidad de diseñar una estrategia de difusión dirigida a los actores públicos y privados involucrados, a fin de reforzar el conocimiento y la aplicación efectiva de la circular que autoriza la verificación digital por parte de la Patrulla Caminera. La difusión incluiría la elaboración de materiales explicativos, sesiones de capacitación y acompañamiento de los procedimientos.

Como resultado, esta medida permitirá aumentar la transparencia en los procedimientos y fortalecer la probabilidad de que el procedimiento sea aplicado de manera uniforme en todo el territorio. Al estandarizar la verificación digital de habilitación, se eliminan interpretaciones subjetivas y se fomenta un entorno operativo más previsible, confiable y eficiente para todos los actores del comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte de Paraguay (DINATRAN) y Patrulla Caminera
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT), Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras.

Propuesta de acción: Integración sistemática entre DINATRAN y DNIT para el intercambio automatizado de permisos y registros de transporte (Oportunidades de Mejora 6 y 7)

Para resolver los cuellos de botella generados por la falta de registro de informaciones en los sistemas de Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la consecuente imposibilidad de control sistémico tanto por el mismo organismos como por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), se propuso establecer un acuerdo formal entre ambas instituciones que permita el intercambio automatizado y en tiempo real de información relativa a las habilitaciones y permisos de transporte, incluyendo permisos ocasionales y provisorios. Esta integración debe garantizar que todos los documentos emitidos por DINATRAN sean compartidos y consecuentemente accesibles desde el sistema aduanero, eliminando la necesidad de presentación física por parte del transportista y evitando inconsistencias entre los registros electrónicos y los documentos físicos.

Para ello, se propone la implementación de una integración técnica entre los sistemas informáticos de DINATRAN y DNIT, con capacidad de consulta automatizada y en tiempo real, que permita a los funcionarios aduaneros acceder directamente a los registros actualizados de habilitación vehicular y permisos de transporte emitidos por DINATRAN.

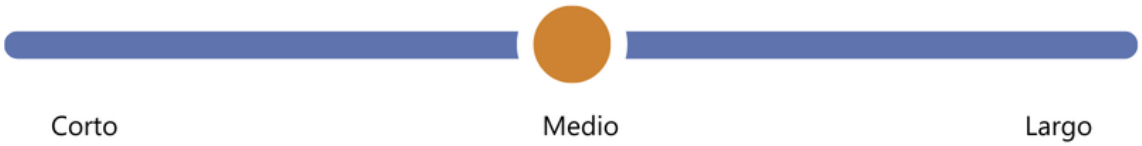
Para operacionalizar esta propuesta, es necesario en primer lugar la firma de un convenio interinstitucional de interoperabilidad, que defina los datos a compartir, la frecuencia de actualización, los mecanismos de validación y las responsabilidades de mantenimiento de la información. A partir de este acuerdo, se deberá avanzar en el desarrollo de una

Application Programming Interface (API) de consumo externo o conexión por servicios web, que permita al Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), vía *SOFIA Query Facilities* (SQF), consultar directamente la base de datos de DINATRAN usando identificadores únicos como número de patente, permiso o el Registro Único del Contribuyente (RUC) del transportista. Es importante la correcta asignación de perfiles técnicos con trazabilidad y auditoría de accesos, que garanticen que toda consulta quede registrada, resguardando la seguridad y confidencialidad de los datos.

Este mecanismo debe prever redundancia operativa y protocolos de contingencia para garantizar la disponibilidad continua del servicio, especialmente en horarios de operación fronteriza. También se recomienda incluir un módulo de monitoreo compartido para seguimiento de fallas de sincronización o registros no encontrados.

Desde una perspectiva operativa, esta solución eliminará la necesidad de presentar documentos impresos a múltiples instituciones, reducirá los tiempos de control en frontera y minimizará errores derivados de inconsistencias documentales.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)
- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Reforzar el control entre los órganos de control de tránsito con el uso sistema y aceptación de documentos electrónicos (Oportunidades de Mejora 8 y 9)

Para garantizar una verificación vehicular más eficiente y alineada con los avances tecnológicos, resulta fundamental que las autoridades de tránsito de Paraguay implementen controles digitales. Esta medida permitirá sustituir el uso de copias físicas por registros digitales verificables en línea, reduciendo significativamente las demoras logísticas y mejorando la trazabilidad de los procesos.

La correcta actualización de los permisos y habilitaciones en la base de datos de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la consecuente posibilidad de validación

digital por parte del organismo, debe ser acompañada de una difusión junto a la Patrulla Caminera, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Se propone que el control digital de las habilitaciones y permisos se formalice mediante una circular oficial, instruyendo también a los funcionarios de la Patrulla Caminera, a realizar la verificación digital de la documentación presentada por los transportistas. Este ajuste reducirá la carga administrativa, eliminará redundancias y acortará los tiempos de control en ruta.

La adopción de esta solución no solo beneficiará directamente a los operadores de transporte, al simplificar sus obligaciones documentales, sino que también tendrá un impacto positivo en la modernización integral de los procedimientos de fiscalización del transporte en Paraguay.

Plazo:



Involucrados:

- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
- **Transporte**: Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y Patrulla Caminera

11. Control exclusivamente en papel sin uso de datos y herramientas sistémicas por parte de DINATRAN

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El control de la documentación correspondiente realizado por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) se ejecuta actualmente mediante la firma y el sello físico en el documento impreso del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). Esta validación manual es la única forma reconocida por el organismo para autorizar el tránsito del medio de transporte, lo que significa que la documentación debe estar impresa y físicamente firmada para que el vehículo pueda circular o salir del país.

Actualmente, no existe una integración sistémica de los organismos responsables por el control del tránsito en ninguna de las plataformas o sistemas utilizados de forma

cotidiana en el comercio exterior paraguayo como la Ventanilla Única de Exportación (VUE), la Ventanilla Única del Importador (VUI), el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) ni el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA).

Por otra parte, tampoco existe un sistema propio de DINATRAN que permita realizar consultas en línea y en tiempo real para verificar los controles realizados en el MIC/DTA. Como resultado, el control ejercido por el órgano no queda registrado digitalmente, sino plasmado en el documento. Como DINATRAN tiene presencia en las fronteras, concluidos los demás procedimientos de control, el transportista o el agente de transporte lleva el MIC/DTA para obtener la firma y sellos que le permiten salir de la zona primaria.

La imposibilidad de control sistémico y registro visible para las demás autoridades y el puerto dificulta la coordinación interinstitucional y complica la fiscalización en frontera, ya que los demás organismos no tienen acceso en línea al resultado del control de transporte. Esto es especialmente relevante en un contexto donde a partir de la integración del Brasil a SINTIA, el MIC/DTA podría ser digital sin necesidad de impresión.

12. Falta de acceso de DINATRAN al SINTIA limita el control digital

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) es el documento que ampara el tránsito internacional terrestre en el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), incluyendo la información sobre el medio de transporte, la carga y los puntos de control. En Paraguay, una vez generado el MIC/DTA por el transportista, debe ser validado por las distintas autoridades competentes, incluyendo la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), que es responsable de verificar las condiciones y habilitaciones de los vehículos que transitan por el territorio nacional.

Actualmente, DINATRAN no tiene acceso a ningún sistema electrónico que le permita verificar o controlar el MIC/DTA digitalmente. La institución no está integrada al Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), por lo que su control sigue dependiendo del documento físico impreso y firmado, incluso cuando la operación ya se encuentra registrada electrónicamente por otros organismos. Esto impide a DINATRAN realizar verificaciones en línea o supervisar la validez de la documentación en tiempo real, y obliga a los transportistas a presentar manualmente los documentos impresos en los puntos de control.

La falta de acceso sistémico de DINATRAN al MIC/DTA electrónico limita su capacidad de fiscalización, retrasa procesos logísticos y genera una dependencia innecesaria del papel. Esta situación afecta la eficiencia operativa en frontera, debilita la trazabilidad institucional e impide que Paraguay avance hacia un modelo de supervisión digital integrada. También aumenta el riesgo de errores, omisiones o inconsistencias en la validación del tránsito, y compromete la interoperabilidad entre organismos nacionales y regionales.

13. Controles duplicados y en papel en Aduanas de partida y salida en frontera

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La eficiencia del tránsito internacional depende en gran medida de la forma en que se estructuran los controles fronterizos, especialmente en lo que respecta a la disponibilidad, localización y funciones de las Aduanas involucradas. Cuando no existe claridad sobre si la Aduana de partida y la de salida se concentran en un mismo punto o se encuentran separadas, se generan incertidumbres operativas que afectan directamente a los procedimientos de control.

Según lo reportado por operadores del sector privado, en el caso de Paraguay, cuando la aduana de partida y la aduana de salida no coinciden, los transportistas deben presentar nuevamente la documentación tanto ante la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) como ante la Aduana. Este procedimiento incluye la entrega de una copia del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) a cada institución, lo cual implica portar múltiples ejemplares impresos del mismo documento a lo largo del recorrido. Esta situación se ve agravada por la falta de definición sobre cómo se implementarán las Áreas de Control Integrado (ACI) en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) donde deberán actuar las autoridades paraguayas.

Como consecuencia, la duplicación de trámites en Aduanas separadas dentro de un mismo recorrido reduce la eficiencia del control y obliga a los transportistas a gestionar documentación repetida en diferentes puntos del trayecto. Esta práctica incrementa el volumen de soporte en papel necesario, genera “tiempos muertos” en la operativa y dificulta la trazabilidad del recorrido completo. En corredores como el de Capricornio, donde se busca fluidez operativa a través de controles coordinados, la falta de integración para controles sistémicos entre Aduanas intermedias puede fragmentar el proceso logístico, generar inconsistencias en los registros y limitar el aprovechamiento de las capacidades instaladas.

Propuesta de acción: Incorporación de la posibilidad del control de DINATRAN en el Módulo de Carga Terrestre (Oportunidades de Mejora 11, 12, y 13)

Actualmente se encuentra en desarrollo, con el apoyo técnico de la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA), un módulo de carga terrestre que busca mejorar la trazabilidad, el control y la interoperabilidad en el tránsito internacional por carretera. Este módulo, concebido como una herramienta integradora dentro del ecosistema digital de comercio exterior, ofrece una oportunidad estratégica para incluir a todas las instituciones que intervienen en el tránsito terrestre, especialmente a la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN).

Se propone que DINATRAN sea incorporada activamente en el desarrollo y en la gobernanza del módulo de carga terrestre, de forma que pueda acceder, en tiempo real, a los documentos electrónicos como el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), y registrar digitalmente sus actuaciones de fiscalización y validación del tránsito. Esta integración permitiría eliminar la dependencia de documentos impresos, mejorar la trazabilidad institucional, y alinear los procesos de control a las prácticas modernas de interoperabilidad aduanera y logística.

Con esta incorporación, DINATRAN podría: consultar y validar electrónicamente los MIC/DTA emitidos en otros países de la región; registrar en línea sus controles y habilitaciones, reduciendo la necesidad de sellos y firmas en papel, compartir automáticamente la información con otras autoridades, contribuyendo a una supervisión integrada; y alinear sus operaciones con la nueva realidad de emisión digital de documentos. A la vez, el control desde la aduana de Salida a la aduana de Partida se deberá realizar exclusivamente mediante Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) sin necesidad de presentar y dejar una copia del MIC/DTA a ninguna autoridad.

Esta propuesta no solo moderniza el control de tránsito terrestre, sino que también reduce la duplicación documental, los tiempos operativos y los costos logísticos, especialmente en puntos críticos como las fronteras de Paraguay en el Corredor Bioceánico de Capricornio, donde la implementación de Áreas de Control Integrado (ACI) demanda soluciones interoperables y eficientes.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)
- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

14. Registro anual de transportistas ante DINATRAN y DNIT redundante

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema/Normativa

Oportunidad de mejora: Para que empresas de transporte puedan operar en Paraguay, siendo nacionales o extranjeras, es necesario que las mismas tengan un registro tanto en la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), donde se otorga la habilitación, y los permisos correspondientes, como en la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT). La reciente Resolución General DNIT N.º 30/2025 establece que las empresas de transporte terrestre de carga que operan en procesos aduaneros deben estar registradas como Personas Vinculadas a la Actividad Aduanera (PVAA) y contar con habilitación vigente emitida por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN). Esta condición es obligatoria tanto para el registro inicial como para su actualización en el sistema SOFIA, y su cumplimiento será verificado por la DNIT mediante validaciones cruzadas. La normativa también habilita mecanismos de interoperabilidad entre ambas instituciones, con el objetivo de garantizar que las habilitaciones puedan ser verificadas electrónicamente, fortaleciendo la trazabilidad, la legalidad operativa y la eficiencia en los controles fronterizos.

En la práctica, toda nueva unidad de transporte que sea habilitada ante DINATRAN por incorporación, debe ser luego incorporada también ante la DNIT. Este procedimiento redundante, consume tiempo y recursos de los operadores. El sector privado señaló que se exige a los transportistas completar procedimientos administrativos separados ante cada organismo, incluyendo el pago de tasas específicas. Este registro duplicado existe apenas en Paraguay, siendo en los demás países que conforman el Corredor inexistente. Las informaciones oficiales del organismo responsable por la habilitación de las unidades de transporte son suficientes para los controles aduaneros en Brasil, Argentina y Chile. En la reunión con el sector público, representantes de DNIT y DINATRAN mencionaron

que existe un proceso de formalización de un Acuerdo Marco de Cooperación Interinstitucional, que permitirá el intercambio de informaciones entre ambas autoridades, sin embargo, este punto de registro redundante no fue mencionado.

Desde la perspectiva de los privados, esta situación constituye un desafío estructural al generar redundancia institucional, costos adicionales y demoras en la habilitación de unidades de transporte. Además de afectar la eficiencia del sistema logístico, contradice los principios de facilitación del comercio y gestión coordinada.

Propuesta de acción: Validez del registro realizado ante DINATRAN para Aduana

Actualmente, las empresas de transporte que operan en Paraguay deben registrar sus unidades ante dos entidades: la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), responsable de otorgar habilitaciones técnicas, y la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), que exige ese mismo registro como condición para operar en procesos aduaneros. Esta duplicidad administrativa implica que cada nueva unidad de transporte debe ser inscrita por separado ante ambos organismos, siguiendo trámites independientes y abonando tasas específicas. Esta práctica no se observa en otros países del Corredor, donde los registros del organismo de transporte son reconocidos directamente por la aduana para efectos operativos, lo que pone a Paraguay en una situación de desventaja comparativa.

En el marco del proceso de formalización del Acuerdo Marco de Cooperación Interinstitucional entre DINATRAN y DNIT, se propone que dicho instrumento incluya expresamente el reconocimiento automático, por parte de la DNIT, del registro de unidades habilitadas ante DINATRAN, como autoridad competente en materia de transporte terrestre. Este reconocimiento deberá operacionalizarse mediante la habilitación de un canal digital de consulta directa, que permita a la DNIT acceder a los registros en línea administrados por DINATRAN, garantizando su validez oficial sin requerir intervención adicional del operador logístico.

La implementación de esta medida eliminaría la necesidad de registrar las mismas unidades en dos sistemas distintos, evitando así duplicidad de cargas administrativas, costos operativos y demoras innecesarias. Asimismo, permitiría estandarizar el procedimiento nacional con las prácticas ya consolidadas en Argentina, Brasil y Chile, alineando a Paraguay con los principios de interoperabilidad institucional y facilitación del comercio.

Desde el punto de vista operativo, esta solución reduciría los tiempos de habilitación de nuevas unidades, liberaría recursos administrativos tanto en el sector público como en el privado, y aumentaría la previsibilidad del sistema logístico. Además, al eliminar un "costo país" innecesario, fortalecería el modelo de gestión coordinada en frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

15. Falta de coordinación entre organismos aumenta el tiempo para obtener autorizaciones y licencias de importación

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Determinados productos, por su naturaleza, uso o nivel de riesgo, están sujetos a regulaciones especiales que exigen la obtención de autorizaciones previas para su ingreso al país. Estos productos controlados, requieren la intervención de uno o más organismos públicos competentes, cada uno con marcos normativos, criterios técnicos y procedimientos propios. Las autorizaciones pueden incluir licencias, registros, certificaciones o permisos específicos, y buscan asegurar el cumplimiento de requisitos vinculados a seguridad, salud pública, calidad, medio ambiente u otras regulaciones sectoriales.

No obstante, la falta de integración procedimental y la falta de intercambio de información entre los organismos involucrados genera superposición de trámites, demoras innecesarias y costos adicionales para los importadores, dificultando la previsibilidad y eficiencia en las operaciones de comercio exterior. Por más que las licencias y autorizaciones pueden ser solicitadas mediante la Ventanilla Única del Importador (VUI), esta actúa apenas como un portal único para la solicitud, siendo todos los procedimientos después direccionados a los organismos correspondientes sin interoperabilidad o intercambio de información. Esto es posible verlo desde el suministro de las informaciones necesarias para realizar el pedido, donde a cada entidad se le debe

enviar las informaciones por separado, generando la carga de informaciones idénticas en ventanas diferentes.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado destacó que muchas veces cuando es necesario solicitar más de una autorización o licencia, los procedimientos de los organismos de control se realizan de manera secuencial, lo que incrementa significativamente el tiempo requerido para obtener todos los permisos necesarios. Un claro ejemplo de esta secuencialidad se observa en el caso de los agroquímicos, donde no es posible solicitar la autorización ante el Ministerio de Industria y Comercio (MIC) sin haber obtenido previamente la Autorización Previa de Importación de Insumos Agrícolas (APIM). Este tipo de procedimientos obliga a los operadores a esperar la emisión de cada autorización antes de continuar con el siguiente paso, lo que provoca retrasos acumulados en todo el proceso.

Además, cada organismo tiene plazos diferentes para emitir las autorizaciones lo que resta previsibilidad al proceso. Esta falta de sincronización dificulta la planificación y gestión de los tiempos por parte de los importadores y toda su cadena logística. A la vez, deja en evidencia la fragmentación del control, junto a la inexistencia de una gestión de riesgo coordinada que mejore el control de las fronteras de Paraguay.

Propuesta de acción: Nueva Ventanilla Única del Importador (VUI 2.0)

Dado que ya se encuentra en desarrollo la nueva Ventanilla Única del Importador (VUI 2.0), se propuso en la reunión que esta plataforma incorpore funcionalidades que permitan la integración automática de las distintas autorizaciones requeridas por los organismos de control. Esta integración debe contemplar un repositorio único de informaciones y documentos, junto a la vinculación automática de permisos dentro del proceso de despacho, permitiendo su uso directo en la etapa de oficialización.

La interoperabilidad entre sistemas y la auto vinculación de datos no solo evitarán retrabajos y errores de digitalización, sino que también reducirán de forma significativa los tiempos de espera entre una autorización y otra. Al adoptar un flujo más paralelo y automatizado, se superan las actuales limitaciones derivadas de procedimientos secuenciales y desconectados.

Este enfoque puede inspirarse en el modelo de la Nota Fiscal Electrónica (NF-e) de Brasil, que reutiliza datos originales de forma consistente durante todo el proceso de importación y exportación. De la misma forma, la existencia de la Factura Electrónica en Paraguay, cuya emisión es generada por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) podría automáticamente extraer los datos necesarios, al igual que facturas

electrónicas de importación cargadas en el sistema. Aplicar un modelo similar permitiría rastrear el avance de cada permiso, facilitar el control por parte de los organismos y otorgar mayor previsibilidad a los operadores logísticos.

Por otra parte, es importante que esta nueva versión incorpore principios de una gestión coordinada entre las autoridades, permitiendo avanzar de forma consolidada en una gestión de riesgo común por operación. El intercambio de información entre autoridades sobre cada operación refuerza el control sin aumentar la carga administrativa, llevando a mejorar los procesos de todos los involucrados.

La VUI 2.0, con estas mejoras, se consolidaría como una herramienta estratégica para mejorar la eficiencia en la tramitación de productos regulados, fortaleciendo la coordinación interinstitucional y reduciendo los tiempos de ingreso de productos al mercado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) e Instituto Forestal Nacional (INFONA)
- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)

16. La nueva exportación paraguaya considera toda exportación como fraccionada

Proceso: Exportación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Por definición, el nuevo proceso de exportación de Paraguay considera toda operación como fraccionada, según la Resolución DNA N.º 242/2021, que establece los procedimientos para la gestión del despacho de exportación, incorporando la reingeniería del proceso implementada por la Aduana. Es decir, incluso en los casos en

que se realiza una exportación con un solo medio de transporte, acompañado de un Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) y un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), es necesario registrar tanto el EC01 (Exportación a Consumo) como el Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1).

Esta medida fue tomada con el objetivo de mejorar los controles de exportaciones fraccionadas, en la que cada camión pasa a tener su propia declaración complementaria, permitiendo una trazabilidad más precisa y facilitando el control por parte de las autoridades, especialmente en casos de exportaciones fraccionadas en el tiempo. Sin embargo, el tratamiento como fraccionado de toda exportación, desde la perspectiva del sector privado, representa un aumento de pasos en los procesos. Los documentos referentes al despacho deben presentarse en dos oportunidades, siendo la primera vez hasta 10 días después de la oficialización del despacho y nuevamente para cada EFC1. Al mismo tiempo que al momento de cancelar, en una operación de exportación no fraccionada, deben cerrarse tanto el EFC1, como también el EC01.

Siendo que los despachos de exportación en Paraguay demandan la carga de todas las informaciones en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) y la presentación también en formato papel, duplicar esta carga para operaciones que no son fraccionadas resta dinamismo y agrega tiempos al proceso sin mejorar el control.

17. Dificultades en terminales fronterizos por falta de EFC1 emitido

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1) es un documento exigido en Paraguay en todo proceso de exportación, cuya utilidad final es formalizar la presencia de carga de un embarque que será consolidado posteriormente cuando el mismo tiene la característica de ser fraccionado. Se trata de un comprobante que vincula un vehículo con una determinada carga destinada a exportación, permitiendo que el proceso de despacho avance con el reconocimiento oficial del ingreso de la mercancía a la zona primaria. El EFC1 es emitido por el despachante de aduana y, una vez validado, constituye una condición previa para la confirmación de la presencia de carga en el sistema aduanero y posterior despacho de exportación.

Durante las reuniones mantenidas con representantes del sector privado, se identificó que muchos camiones llegan a los terminales sin el EFC1 emitido previamente, lo que genera demoras significativas en la confirmación de la presencia carga y en la continuidad del proceso de exportación. En estos casos, como los camiones ya se encuentran

físicamente en los puertos (como ALGESA los terminales se ven obligados a permitir su ingreso y asignar provisionalmente un espacio de espera hasta que formalicen todos los procesos necesarios con aduana para autorizar su ingreso correctamente.

Las causas raíz del problema son múltiples: En algunos casos, el EFC1 no se emite porque el camión fue cargado e inició el tránsito fuera del horario laboral del despachante y el exportador no desea asumir los costos por horas extras, en otras oportunidades la carga se realizó en silos de regiones sin conectividad imposibilitando el aviso o por una falta de organización entre los involucrados.

Desde el punto de vista administrativo, la ausencia del EFC1 retrasa la confirmación de la presencia de carga y, por lo tanto, el inicio del despacho aduanero. Desde el punto de vista logístico, el problema es aún más crítico, ya que los camiones ocupan espacio físico limitado dentro del terminal, generando congestión, desorganización operativa y pérdida de productividad. La responsabilidad de dar condiciones de parada y descanso a los transportistas recae sobre los terminales, que deben gestionar una operación fuera de los parámetros ideales.

18. Dificultad de presentación del EFC 1 físicamente en localidades remotas

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: El ingreso a los terminales portuarios de Paraguay, exige la presentación de la Nota de Remisión y del Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1) en papel por parte del transportista. Con estas informaciones, se corrobora que la carga está efectivamente siendo transportada por quien porta los documentos y se confirma en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) el ingreso. El sector privado ha identificado como obstáculo recurrente la imposibilidad de imprimir el EFC1 en los puntos de carga ubicados en localidades remotas, especialmente cuando las operaciones se realizan desde silos tercerizados.

Dada la limitada infraestructura tecnológica y la baja conectividad en estas zonas, los exportadores no logran entregar a los transportistas el documento físico, por lo que recurren al envío del archivo en formato PDF a los transportistas. Ante esta realidad, los transportistas y los puertos deben realizar acuerdos individuales para que se permita el ingreso sin el documento en papel, generando una carga administrativa adicional y falta de uniformidad en la aceptación del documento.

Si bien aún las fronteras de Paraguay de Carmelo Peralta y Pozo Hondo no se encuentran habilitadas para el transporte de carga actualmente, ambas se encuentran alejadas de los principales centros logísticos del país. De esta forma, este problema podrá repetirse en ambas localidades si no es resuelto de forma anticipada.

La ausencia de un mecanismo institucionalizado que permita la presentación del EFC1 en formato digital afecta directamente la previsibilidad y la agilidad de las operaciones de exportación. A la vez, la imposibilidad de los puertos de verificar la veracidad del EFC1 en el SOFIA limita la capacidad de control en estos casos. Los exportadores y sus operadores logísticos enfrentan demoras, riesgo de rechazos documentales y costos adicionales asociados a la impresión y transporte del documento en papel. Además, esta situación evidencia una brecha entre los requisitos normativos y la realidad operativa en terreno, especialmente considerando la ubicación de las fronteras terrestres de Paraguay en el trazado de la ruta bioceánica del Corredor.

19. Información insuficiente en el EFC1 para control por los puertos

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el proceso de exportación, cuando los camiones ingresan a los puertos nacionales, deben presentar en la balanza el Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1) y la Nota de Remisión ante las autoridades portuarias. A partir de estos documentos, el puerto verifica el medio de transporte y registra la entrada del vehículo. Dado que la Nota de Remisión sirve como base para la emisión del EFC1, la información del peso en ambos documentos debe coincidir exactamente.

Sin embargo, aunque ambos documentos son indispensables para el control, no existe un campo específico en el EFC1 que vincule formalmente la Nota de Remisión correspondiente. Esto obliga a los administradores portuarios a realizar una verificación manual para confirmar que ambos documentos corresponden a la misma operación, basándose en la comparación de los pesos registrados.

Este doble control en papel y manual, aunque tiene el objetivo de evitar inconsistencias, es ineficiente y eleva el riesgo de errores operativos, ya que los documentos no son referenciales entre sí. La falta de integración entre los documentos le quita eficiencia al proceso de ingreso.

Propuesta de acción: Unificación del EFC1 y la Nota de Remisión en un único documento electrónico (Oportunidades de Mejora 16, 17, 18 y 19)

Con el objetivo de fortalecer el control aduanero en exportaciones fraccionadas y reducir la dependencia de documentos físicos, se propuso la creación de un documento electrónico único que integre las funcionalidades de la Nota de Remisión y del Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1). Esta medida apunta a consolidar en un solo instrumento digital los datos logísticos y aduaneros que actualmente se reparten entre ambos formularios, reduciendo redundancias operativas, errores de transcripción y tiempos de validación manual en frontera.

Para su implementación, será necesario que la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) active un proceso interno de articulación técnica entre las áreas responsables de la generación sistémica de la Nota de Remisión y de la EFC1, junto con la unidad operativa de control aduanero en frontera, a fin de revisar los flujos actuales, identificar superposiciones e incompatibilidades y definir la estructura de datos del nuevo documento integrado.

Este trabajo debe incluir una comparación técnica y funcional entre la EFC1 y la Nota de Remisión, evaluando la función específica de cada campo, y garantizando que todos los elementos críticos para el control aduanero, fiscal y logístico estén preservados en el nuevo modelo documental. Particularmente, se deberá asegurar la correcta vinculación con el documento base EC01 para mantener la trazabilidad de embarques fraccionados y permitir la continuidad del control electrónico automatizado.

Una vez definido el modelo técnico, será necesario desarrollar e implementar el nuevo documento en el sistema SOFIA, asegurando su disponibilidad tanto para los puertos, involucrados del sector privado como para los funcionarios aduaneros, con los perfiles de acceso correspondientes. Es importante realizar consultas con el Sector Privado, durante esta etapa será clave para validar que el nuevo formato responda a las condiciones operativas reales y no genere nuevas cargas o ambigüedades procedimentales.

Finalmente, se deberá modificar la Resolución DNA N.º 242/2021, que actualmente regula la presentación y uso de estos documentos, a fin de incorporar esta nueva modalidad de control documental como parte de una política de mejora continua en los procesos de exportación fraccionada.

La posibilidad de trabajar con informaciones dentro del sistema, prescindiendo del uso de documentos en papel y conectando a todos los involucrados, consolidará el cambio

institucional, dotará de respaldo legal al nuevo procedimiento y facilitará su aplicación uniforme en todos los pasos de frontera.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

20. Inadecuada asignación de intervención y desactualización de la información en el sistema SOFIA para la importación en Paraguay

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: Para oficializar un despacho de importación, es obligatorio informar en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) las partidas arancelarias (Nomenclatura Común del Mercado Común del Sur–NCM) correspondientes al producto. A partir de esta información, el sistema determina automáticamente si alguna partida requiere intervención de organismos de control, solicitando en esos casos el número de autorización o licencia emitido por la entidad correspondiente para dar continuidad al proceso ante la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT).

No obstante, en muchos casos el sistema identifica como controladas ciertas partidas que, en la práctica, no están sujetas a intervención por parte del organismo indicado. Esto se debe a la falta de actualización de los listados de NCM con intervención, lo que genera discrepancias entre la realidad operativa y lo que refleja el SOFIA. Cabe destacar que la DNIT es una entidad de aplicación de las políticas en materia fiscal, legislación aduanera, recaudar los tributos a la importación y a la exportación, entre otras funciones, pero sin competencia sobre el control específico de los productos, su función se limita a aplicar las disposiciones vigentes según la información proporcionada por los organismos de control.

Este problema se ve agravado por la asignación errónea de controles a través del sistema de la Ventanilla Única del Importador (VUI). Un ejemplo claro es el caso de Servicio

Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), al que se le asignan productos que no corresponden a su competencia, como por ejemplo la margarina. Por sistema, solicitudes como esta ingresan automáticamente, obligando a la institución a intervenir, aunque no sea su responsabilidad. Esto genera situaciones en las que, para no demorar la salida de la carga, las instituciones terminan autorizando productos fuera de su ámbito, dado que el sistema no discrimina adecuadamente las competencias entre organismos.

En los casos donde el sistema exige una autorización que el organismo en cuestión no emite, porque el producto no está bajo su control, el despachante debe realizar un Trámite Excepcional para obtener una "Constancia de No Intervención". Este procedimiento exige que el regente técnico elabore una nota explicativa detallando el uso del producto o insumo y en qué será empleado, firmada en papel membretado por él y por el representante legal de la empresa. El regente, además, debe estar previamente registrado ante el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE). Esta nota debe ser escaneada y cargada en el sistema VUI, ya que no se aceptan firmas electrónicas. Incluso cuando la constancia es emitida digitalmente por organismos como Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), se requiere su impresión para la presentación en el despacho. Este procedimiento debe repetirse con cada operación, incluso si se trata del mismo producto, ya que no existen registros históricos válidos ni posibilidad de reutilizar constancias anteriores.

Esta situación genera una serie de impactos negativos sobre el proceso de importación: se añade una carga burocrática innecesaria, se incrementan los tiempos y costos operativos, y se reduce la eficiencia del comercio exterior. Además, la falta de coordinación efectiva entre los organismos de control y la Aduana, sumada a las fallas del sistema en la asignación de competencias, representa una traba sistémica que obstaculiza la fluidez de las operaciones y afecta directamente la competitividad de las empresas importadoras.

Propuesta de acción: Trabajo conjunto entre la Aduana con los Organismos de Control para que sean identificados de forma asertiva los productos que requieren control

El proceso de importación en Paraguay enfrenta un obstáculo significativo debido a la desactualización de los listados de productos controlados en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Al identificar erróneamente productos que no requieren intervención, se genera una carga burocrática innecesaria, aumentando los tiempos y costos operativos, lo que afecta la eficiencia y competitividad en el comercio exterior.

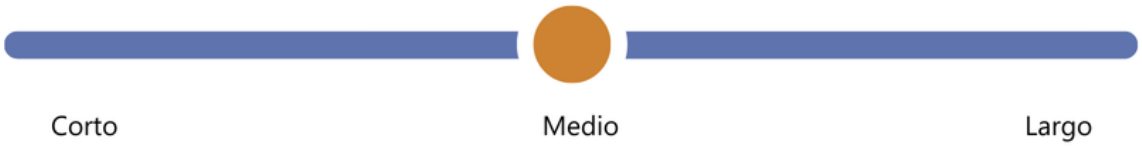
Para resolver este problema, durante la reunión público-privada se propuso un trabajo conjunto entre la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) y los organismos de control de frontera para identificar de manera precisa los productos que requieren intervención. Se debe realizar una depuración de los listados de productos controlados en el SOFIA, asegurando que solo aquellos productos con respaldo normativo sean identificados como controlados, mientras que los demás sean eliminados del proceso. Esto permitirá que el SOFIA refleje de manera más precisa las partidas arancelarias que efectivamente requieren intervención.

La solución incluye también la actualización constante de los listados, basada en la normativa vigente, que debe ser publicada y accesible para todos los operadores. Esta actualización debe ser acompañada de una coordinación más estrecha entre la Aduana y los organismos de control para asegurar que la información esté alineada y disponible en tiempo real.

Además, es crucial que el proceso se automatice tanto como sea posible. Esto implica que, en lugar de solicitar autorizaciones manuales para productos que no requieren intervención, el sistema pueda identificar automáticamente los productos controlados y los que no, reduciendo la necesidad de trámites excepcionales y simplificando el proceso.

Esta solución traerá beneficios significativos al proceso de importación, como la reducción de tiempos y costos operativos, la mejora de la eficiencia en las operaciones y el fortalecimiento de la competitividad de las empresas importadoras. También permitirá una mayor transparencia en el proceso y reducirá la carga burocrática innecesaria, mejorando la fluidez del comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)

- **Organismo de Coordinación Interinstitucional:** Comité Nacional de Facilitación de Comercio

21. Incumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en materia de información anticipada por parte de los organismos de control

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), en vigor desde 2017, establece en su Artículo 1 la obligación de los Estados parte de proporcionar información anticipada, clara, pública y accesible sobre normas, requisitos y procedimientos relacionados con el comercio exterior. Este compromiso incluye la publicación oportuna de nuevas regulaciones, procedimientos aduaneros, requisitos de control y cualquier medida que pueda afectar a los operadores. El objetivo central del acuerdo es mejorar la transparencia, previsibilidad y eficiencia de las operaciones comerciales internacionales, permitiendo que los actores del sector privado puedan adaptarse y cumplir adecuadamente con las disposiciones aplicables.

En el caso de Paraguay, fue identificado durante los espacios de diálogo con operadores logísticos y representantes del sector privado que los organismos de control no están cumpliendo con lo dispuesto por el AFC en materia de información anticipada. No existe un mecanismo institucional que garantice la difusión previa de nuevas normativas, resoluciones o procedimientos operativos por parte de entidades como la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), la antigua Dirección Nacional de Aduanas (DNA). Los actores privados relataron que muchas veces se enteran de cambios normativos de manera informal, a través de mensajes de WhatsApp, redes de contacto o tras la publicación sorpresiva en boletines oficiales, sin haber tenido oportunidad de analizar, opinar o prepararse con antelación.

Ejemplos concretos expuestos incluyen la falta de reglamentación vigente para regímenes como el de importación bajo turismo, que, a pesar de estar amparado por ley, no ha sido aún reglamentado por la DNIT, generando incertidumbre sobre cómo liquidar o cumplir con los requisitos. Además, el sector privado destacó que la Aduana dejó de emitir en 2024 cualquier tipo de disposición anticipada sobre procedimientos y que los importadores y exportadores se enfrentan a cambios sin aviso previo ni canales formales de retroalimentación.

La ausencia de mecanismos de comunicación anticipada y consulta previa por parte de los organismos de control paraguayos representa un incumplimiento de los compromisos asumidos en el marco del AFC y constituye un obstáculo directo a la eficiencia del comercio exterior. Esta situación impide al sector privado prepararse para el cumplimiento normativo, provoca errores involuntarios, demoras en los procesos y costos adicionales, y debilita la confianza institucional. También afecta la capacidad de planificación logística y financiera de los operadores, en un entorno en el que la previsibilidad es clave para la competitividad.

22. Falta de transparencia y accesibilidad a la información sobre las normativas que regulan el comercio exterior

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Paraguay cuenta con un marco legal que establece la obligación de sus instituciones públicas de publicar y mantener accesible la normativa vigente, especialmente en sectores estratégicos como el comercio exterior. Tanto la legislación nacional como los compromisos internacionales asumidos por el país exigen que las disposiciones regulatorias sean públicas, actualizadas y fácilmente accesibles para todos los actores involucrados, a través de plataformas digitales u otros medios oficiales.

A pesar de este marco institucional, operadores logísticos y representantes del sector privado señalaron que no existe una plataforma única, actualizada y confiable donde consultar las normativas que regulan la importación y exportación en Paraguay. La información se encuentra dispersa, muchas veces desactualizada o incompleta, y no hay canales estables de difusión de nuevas disposiciones. Esto obliga a los usuarios a depender de redes informales o contactos personales para acceder a regulaciones que, en muchos casos, ya están vigentes. Además, no se han implementado los espacios de interacción digital previstos en la normativa, dificultando la vinculación institucional con los organismos de control.

Esta falta de transparencia y accesibilidad afecta la capacidad del sector privado de cumplir correctamente con los requisitos legales, genera costos por errores involuntarios o por procesos mal ejecutados, y debilita la previsibilidad operativa. También reduce la eficiencia institucional y abre margen para interpretaciones arbitrarias o aplicación desigual de las normas. Si bien el problema se relaciona con el desafío descrito en el **"Incumplimiento del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en materia de información anticipada por parte de los organismos de control"** aquí se evidencia una dimensión estructural más amplia, referida no sólo a la anticipación de las medidas, sino

a la ausencia de una política sostenida de acceso público y centralizado a la información normativa vigente. Esta situación contradice los principios de modernización, trazabilidad y coordinación regional promovidos en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Propuesta de acción: Mejorar la comunicación anticipada mediante la utilización de información y base de datos de operadores regulares ante organismos de control (Oportunidades de Mejora 21 y 22)

Ante la falta de mecanismos de información anticipada y de acceso público centralizado a las normativas vinculadas al comercio exterior en Paraguay, se propone establecer un sistema automatizado de avisos electrónicos para notificar al sector privado sobre nuevas normativas, resoluciones o procedimientos que afecten el comercio exterior, en cumplimiento con el artículo 1 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Los distintos organismos de control que intervienen en las operaciones de comercio exterior, incluyendo la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) y otros entes competentes, podrían implementar este mecanismo utilizando sus propias bases institucionales, que contienen registros actualizados de operadores logísticos, importadores, exportadores y auxiliares del comercio exterior.

La implementación puede realizarse mediante la evaluación y eventual ampliación de los sistemas informáticos actualmente utilizados por estos organismos, con el fin de habilitar una funcionalidad que permita generar y enviar notificaciones automáticas por correo electrónico, portal web o mensajes directos a los usuarios registrados, segmentando los destinatarios según el tipo de operación, producto o régimen afectado. Este mecanismo también debería prever un repositorio central en línea donde se almacenen todas las comunicaciones emitidas, garantizando trazabilidad y consulta pública.

Esta medida fortalecerá la previsibilidad normativa, reducirá la dependencia de canales informales y mejorará la capacidad de adaptación del sector privado a los cambios regulatorios. La segmentación de avisos según perfiles registrados permitirá una comunicación más efectiva, mientras que la trazabilidad de las notificaciones contribuirá a una mayor transparencia y seguridad jurídica. Asimismo, se reforzará el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por Paraguay, elevando la eficiencia institucional y facilitando el comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones (DNM)
- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

23. Demoras para el retiro del precinto electrónico en zona primaria que impide cerrar el tránsito en SOFIA

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: Para aquellas cargas que han sido liberadas en Brasil y deben realizar tránsito interno en Paraguay hasta su destino final, como un puerto seco o depósito aduanero, se exige la colocación de un Precinto Electrónico. Este dispositivo es instalado por una empresa habilitada por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), la cual también es la única autorizada para retirarlo una vez finalizado el trayecto.

Sin embargo, el retiro del precinto solo puede realizarse una vez que el Resguardo aduanero confirme el cierre del tránsito en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Este procedimiento únicamente se lleva a cabo dentro del horario hábil de la Aduana (de lunes a viernes, de 7 a 19 horas), lo que genera demoras significativas cuando la operación concluye durante fines de semana o feriados, con posibles retrasos de hasta 48 horas.

Durante este período de espera, el despachante no puede presentar la mercadería en Registro, lo cual impide avanzar en el proceso de despacho. Por su parte, el Agente de Transporte debe presentar a la Aduana el ticket de báscula con la fecha y hora de ingreso

al puerto para justificar el cumplimiento del plazo establecido en el sistema y evitar sanciones por demora.

Además, se ha señalado que las empresas responsables del retiro del precinto no suelen presentarse a primera hora los lunes, lo que añade más tiempo de espera entre la actualización del estado del tránsito en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) y el retiro efectivo del precinto.

Aunque el despacho y el pago de tributos pueden realizarse en cualquier momento del día, los trámites permanecen bloqueados hasta que se retire el precinto. Esto genera ineficiencias en la cadena logística, eleva los costos operativos y pone en evidencia una desconexión entre los avances tecnológicos disponibles y la dependencia de procedimientos manuales y presenciales.

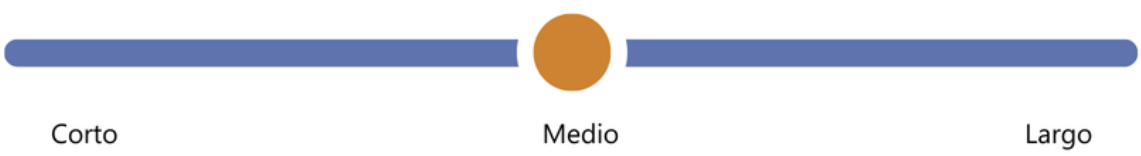
Propuesta de acción: Confirmación de conclusión de tránsito a partir de información del puerto

Para resolver las ineficiencias y los retrasos mencionados, fue propuesto permitir que el puerto proporcione directamente la información de ingreso de las cargas en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), con el fin de confirmar el cierre de tránsito y permitir la retirada del precinto electrónico de manera ágil, sin depender de horarios restringidos ni de la presencia física del Resguardo aduanero.

Con esta solución, se eliminarían los retrasos generados por la espera de la confirmación del cierre de tránsito durante fines de semana o feriados. La información de ingreso del puerto podría integrarse al SOFIA, permitiendo que se cierre el tránsito y se autorice la retirada del precinto en cualquier momento, sin necesidad de que el Resguardo aduanero intervenga en horarios específicos.

Esto simplificaría el proceso y reduciría los tiempos de espera, agilizando las operaciones de despacho y minimizando los bloqueos en la cadena logística. Además, permitiría avanzar con el despacho y el pago de tributos sin depender de la presencia de las empresas responsables del retiro del precinto.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

24. Solicitud en papel de documentos que se encuentran en el sistema SOFIA

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La apertura de registro, realizada por el Agente de Transporte, es una etapa clave en el proceso de importación en Paraguay, ya que permite confirmar el ingreso de la carga a zona primaria y habilita la continuación de los trámites aduaneros. Este paso depende de la validación de distintos datos y registros en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), plataforma digital utilizada por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) para el seguimiento de operaciones aduaneras.

El sector privado apuntó que, aunque el SOFIA registra digitalmente toda la información necesaria para la apertura de registro del ingreso del medio de transporte al puerto, se mantiene la exigencia de presentar físicamente documentos que ya constan en el sistema entre los que se encuentran el ticket de báscula, el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el documento de tránsito. Este procedimiento, que se mantiene por uso y costumbre, implica que los transportistas deban imprimir, trasladar y gestionar firmas y sellos manuales en cada instancia, incrementando la carga administrativa y los tiempos de espera.

Esta práctica ocurre, por ejemplo, en la Aduana de Asunción, donde se exige el documento de tránsito impreso, mientras que en otros puntos como en Ciudad del Este no se solicita, a pesar de que la información ya figura digitalmente en el sistema y es de acceso para todos los funcionarios públicos a nivel nacional. La falta de uniformidad en la aplicación de este procedimiento dependiendo del punto donde se encuentre la carga y la necesidad de conservar los documentos físicos añaden complejidad al proceso.

Además, la infraestructura tecnológica deficiente en algunas zonas de frontera donde el sistema cae con frecuencia y apenas se accede a señal 3G, agrava aún más esta situación. Esto evidencia la necesidad de una modernización urgente del entorno digital y procedimental en el sistema aduanero paraguayo, principalmente en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Propuesta de acción: Revisión de procedimiento para eliminar papel

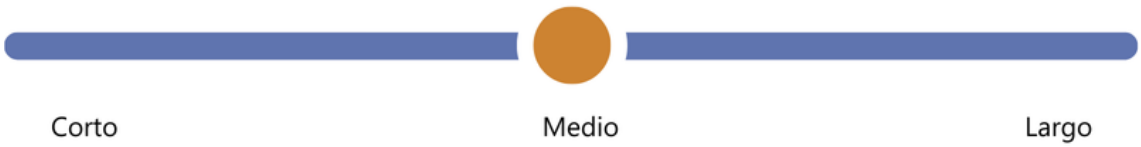
Para solucionar este problema derivado de la solicitud de documentos físicos que ya se encuentran registrados en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) se propone revisar y actualizar los procedimientos aduaneros para eliminar la obligación de presentar la Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en formato físico. Dado que este documento ya está registrado digitalmente en el sistema, su exigencia en papel representa una carga administrativa innecesaria, que incrementa los tiempos de espera y complejiza las operaciones logísticas.

La implementación de esta solución implicaría estandarizar y unificar los procedimientos aduaneros a nivel nacional, eliminando las diferencias que existen entre los puntos de control, como se observa en el caso de Asunción y Ciudad del Este. De esta manera, se avanzaría en la simplificará del proceso para los transportistas, quienes no tendrían que gestionar y transportar documentos físicos que ya están disponibles de manera electrónica.

Además, se sugiere mejorar la infraestructura tecnológica en las zonas donde se presentan fallas en el sistema, especialmente en lugares como Asunción, donde la conectividad es limitada. La mejora en la conectividad, aprovechando tecnologías más avanzadas como 5G, facilita la implementación de esta solución y permitiría que los procedimientos aduaneros se realicen de manera más rápida, segura y transparente.

Con esta revisión, el proceso de importación sería más eficiente, reduciría los costos operativos y mejoraría la competitividad de Paraguay.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

25. Uso intensivo de papel en el despacho de importación

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La nacionalización de mercancías al territorio paraguayo se realiza a partir del despacho de importación, procedimiento que formaliza la internalización legal de bienes provenientes del exterior. La oficialización de este proceso exige la realización del Mandato y Declaración de Valor, la creación de una carpeta documental. Posteriormente, el despacho se formaliza en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), mediante el envío de los documentos que instruyen y fundamentan la operación de importación.

Desde 2017, está vigente el Despacho Aduanero Digital de Importación, creado a partir de la Resolución DNA N.º 704/2017 el cual establece en su artículo 6 que al momento de la oficialización debe presentarse el QR del Despacho Aduanero Digital (DAD). En la práctica, sin embargo, no se acepta el código QR del despacho y las autoridades aduaneras en frontera exigen la presentación en papel de toda la carpeta, aun siendo digital, no solo en la Sección de Registro, sino también en todos los sectores por los que debe pasar el despacho, según el canal de selectividad (Resguardo, Visturía, Valoración, Contraloría). Esto obliga a trabajar con múltiples copias físicas completas del despacho, lo que representa un costo significativo, especialmente en operaciones con múltiples ítems.

Aunque el sistema contiene toda la información y los documentos relacionados al despacho, el control aún se basa en los documentos impresos, lo que genera burocracia y aumenta el contacto innecesario entre funcionarios públicos y auxiliares de los despachantes, favoreciendo posibles desvíos de conducta.

Si bien existen normativas y avances tecnológicos que permitirían operar con solo algunos documentos impresos, los importadores y sus representantes continúan imprimiendo múltiples copias como forma de evitar inconvenientes. Recientemente, se ha observado un aumento en la exigencia de documentos físicos, especialmente en función del *International Commercial Terms* (INCOTERM) utilizado en la transacción *(Ex Works* (EXW) y *Free Carrier* (FCA)), que requiere la presentación de documentos vinculados al contrato de transporte internacional junto con los del despacho. Estos documentos también deben ser cargados en la carpeta documental en SOFIA, pero siguen siendo exigidos en formato papel.

Propuesta de acción: Actualización de procedimiento y capacitación en frontera para que se acepte QR del DAD

Pese a que el Despacho Aduanero Digital (DAD) está normativamente vigente desde 2017 en Paraguay y cuenta con mecanismos de validación electrónica mediante códigos QR generados por el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), en

la práctica se mantiene una exigencia informal de presentación de documentos impresos por parte del personal en frontera. Esta brecha entre normativa y operación diaria genera duplicación documental, costos logísticos innecesarios y retrabajo para despachantes y auxiliares.

Para superar esta barrera operativa, se propone la actualización del procedimiento interno de verificación documental en frontera, estableciendo de manera expresa y vinculante que el código QR incluido en el DAD constituye un documento válido y suficiente para todos los efectos del control físico y documental. Esta modificación debe ser oficializada mediante una instrucción operativa o circular de alcance nacional, dirigida a las unidades de control de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), con copia al sector privado para su conocimiento y aplicación estandarizada.

La actualización del procedimiento debe estar acompañada de una capacitación específica al personal de frontera, organizada por la DNIT, que incluya talleres prácticos sobre el uso de lectores QR o validación directa en SOFIA, simulación de escenarios operativos donde el DAD sustituye completamente el papel y materiales de apoyo (manuales operativos, fichas visuales) para referencia rápida en puestos de control.

Además, se recomienda que la DNIT habilite la verificación del QR sin la necesidad de llevarlo impreso asegurando que los inspectores puedan acceder al contenido íntegro del despacho en tiempo real, sin necesidad de copia física ni de intermediarios.

La implementación de esta solución reducirá el volumen de documentación impresa transportada con cada carga, disminuirá los tiempos de despacho y reducirá el margen de error en la verificación manual. También contribuirá a reforzar la trazabilidad documental, ya que todo el proceso podrá ser auditado a través del historial digital del sistema SOFIA. Finalmente, consolidará la transición hacia un entorno de control 100% digital.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

26. Incumplimiento de horario MERCOSUR y falta de servidores públicos en frontera

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Resolución GMC N.º 77/1999 del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) establece que los organismos de control que operan en pasos de frontera deberán atender en un horario hábil mínimo de 7 a 19 horas, de lunes a viernes, permitiéndose su ampliación si la dinámica operativa lo requiere. Esta disposición busca asegurar la presencia coordinada de todos los organismos intervinientes, garantizando fluidez en los procesos y previsibilidad para los operadores logísticos.

En el caso de Paraguay, si bien los pasos de Carmelo Peralta y Pozo Hondo aún no están habilitados para el tránsito internacional de carga y consecuentemente no cuentan con dotaciones permanentes de servidores, el sector privado ha señalado que, en otras fronteras de alto flujo comercial, tanto con Argentina como con Brasil, se registran incumplimientos del horario MERCOSUR y ausencia parcial o total de servidores públicos. Aunque la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) cumple con las 12 horas establecidas, organismos como el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) y Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) no respetan de forma sistemática dicho horario, lo que impide completar procedimientos que requieren control conjunto.

Dado que los trámites se fundamentan en documentos físicos y validaciones presenciales, la ausencia de un solo organismo detiene el proceso en su conjunto, generando cuellos de botella, esperas prolongadas y reprogramaciones logísticas. A ello se suma que en ciertos pasos fronterizos no existe dotación permanente de algunos organismos, lo que obliga a coordinar desplazamientos excepcionales de inspectores, por ejemplo, de SENAVE, para concretar una verificación puntual. Esta modalidad genera interrupciones en el flujo operativo, inmoviliza unidades de transporte en patios de estacionamiento y eleva los costos de la operación.

La persistencia de este tipo de disfuncionalidades en pasos fronterizos activos ha generado preocupación en el sector privado respecto al futuro funcionamiento de Carmelo Peralta y Pozo Hondo. La posibilidad de replicar estas falencias en nuevas infraestructuras fronterizas atenta contra la competitividad del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), limita su capacidad de atracción de flujos comerciales y pone en riesgo la eficiencia de la ruta como alternativa logística regional. La falta de cumplimiento

normativo y de dotación operativa mínima en frontera debe ser abordada como un desafío estructural y prioritario.

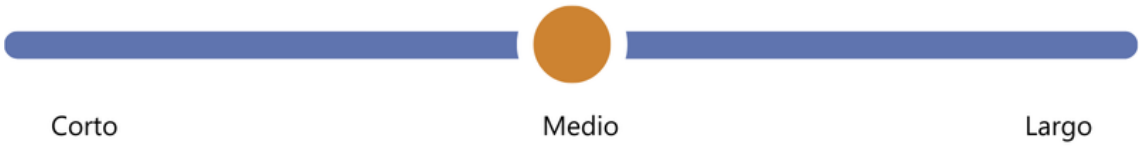
Propuesta de acción: Adecuación de los horarios y eliminación de trámites manuales por parte de organismos de control en las fronteras de Paraguay

Con miras a garantizar una operación eficiente en los pasos fronterizos de Carmelo Peralta y Misión La Paz, que aún no se encuentran habilitados, los participantes del proyecto propusieron realizar una proyección anticipada de demanda operativa y una planificación interinstitucional de la dotación mínima de personal, conforme a los requerimientos establecidos en la Resolución GMC N.º 77/1999 del Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Esta resolución define el horario hábil de funcionamiento para las Áreas de Control Integrado (ACI) como de 7 a 19 horas, de lunes a viernes, con posibilidad de ampliación conforme a las necesidades logísticas del flujo.

Se propone que las autoridades paraguayas responsables por el funcionamiento fronterizo desarrollen un plan nacional de cobertura operativa mínima para estos dos nuevos pasos, garantizando que todos los organismos cuenten con personal suficiente y capacitado para operar de manera coordinada, conforme a los horarios y estándares regionales. Este plan debe contemplar tanto la asignación presupuestaria necesaria, como la articulación logística interinstitucional, a fin de evitar la repetición de deficiencias observadas en otros pasos ya operativos.

La implementación de esta medida es indispensable para asegurar una puesta en marcha eficaz de las futuras ACI, evitando que su funcionamiento se vea limitado por cuestiones previsibles como la falta de funcionarios o la restricción horaria. Esta preparación es clave para que Paraguay logre consolidar su rol estratégico dentro del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), asegurando fluidez, competitividad y cumplimiento normativo desde el primer día de operación.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones (DNM)
- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

27. Desactualización normativa y exigencias documentales incompatibles con la lógica operativa del transporte internacional

Proceso: Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Las normativas vigentes que establecen los requisitos para la solicitud de licencias previas de importación en Paraguay mantienen exigencias documentales que no se corresponden con la lógica secuencial de la operación logística terrestre internacional. Esta normativa, en muchos casos con más de dos décadas de vigencia, no ha sido actualizada con la frecuencia necesaria para reflejar los avances tecnológicos en materia de gestión por datos ni la evolución de los procesos logísticos actuales.

Una de las exigencias más críticas es la presentación del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) como requisito previo para el inicio del trámite de autorización de importación. Este documento, que contiene datos clave sobre el transporte internacional de mercancías, como el origen, destino, empresa transportista, número de factura y naturaleza de la carga, solo puede ser emitido una vez que la carga del camión ha sido concluida. No obstante, su exigencia como condición previa al trámite genera un desfase temporal estructural: obliga a los operadores a inmovilizar vehículos con carga mientras esperan la aprobación de licencias que pueden demorar entre 48 horas y hasta dos semanas.

Como solución informal y ante la imposibilidad práctica de cumplir con este requerimiento, se ha generalizado el uso de CRTs provisorios, emitidos únicamente para cumplir la formalidad normativa, sin reflejar fielmente la operación. Esta práctica revela el carácter anacrónico de la normativa vigente, cuyo diseño sigue basado en una lógica de control documental físico o digitalizado, impidiendo una gestión automatizada e inteligente de datos. En efecto, muchos de los datos requeridos en el CRT ya se encuentran disponibles en otros documentos electrónicos, como la factura comercial electrónica, que podrían ser utilizados como fuente válida y suficiente para los fines del análisis previo por parte de los organismos de control.

Este desfase normativo impacta directamente la eficiencia del control del comercio exterior paraguayo: el control se realiza sobre documentos que no reflejan la operación, solo por el hecho de cumplir un requisito formal. El CRT no siendo definitivo, no respalda la operación, con lo cual cualquier otra forma de suministro de los datos necesarios sería equivalente.

Propuesta de acción: Revisión normativa y gestión basada en datos para optimizar la tramitación de licencias de importación

La correcta información y datos en los procesos de importación es un componente esencial para dotar al proceso de eficiencia. En particular, superar los desajustes generados por la exigencia anticipada del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) permitirá eliminar cuellos de botella innecesarios en la tramitación de licencias y autorizaciones, beneficiando directamente la competitividad regional.

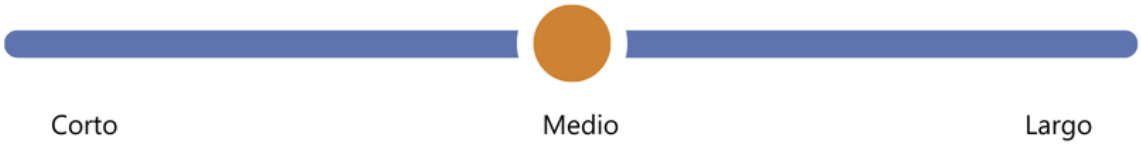
En el marco de la modernización del control del comercio exterior paraguayo, se propone una transición de un modelo centrado en documentos hacia una gestión orientada por datos. Para ello, se plantea que los organismos responsables de emitir licencias y autorizaciones (como Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), entre otros, lleven adelante un proceso de revisión normativa que permita identificar los datos efectivamente necesarios para los controles que deben ser realizados.

Como resultado del diálogo entre sector público y privado, se propuso que esta revisión normativa sea discutida en un grupo de trabajo específico en el ámbito del Comité Nacional de Facilitación del Comercio de Paraguay (CNFC). Este grupo estará integrado por todos los organismos vinculados a las autorizaciones de importación y exportación, así como por representantes del sector privado, y tendrá como objetivo identificar los datos esenciales requeridos para el análisis de riesgo y control previo, sin necesidad de exigir documentos cuya generación solo es posible en etapas posteriores del proceso logístico. De esta forma, Paraguay estaría siguiendo las recomendaciones de la United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNECE) en Recomendación y sus **"Directrices para el Establecimiento de una Ventanilla Única para Facilitar el Comercio Exterior"** donde se menciona que los datos deberían presentarse una sola vez por el actor que los genera y en el momento que son generados, compartiéndolo entre los organismos pertinentes sin requerir su reenvío, evitando así la solicitud anticipada de información no disponible en el momento lógico del proceso.

Durante las reuniones bilaterales, representantes de DINAVISA y SENAVE confirmaron que el origen y destino de la carga, que son los datos habitualmente extraídos del CRT, son insumos clave para sus análisis. En función de ello, se propuso evaluar la utilización de la Factura Comercial Electrónica como fuente válida alternativa para estos datos, de forma que los operadores puedan iniciar los trámites sin depender de documentos provisorios ni enfrentar obstáculos administrativos innecesarios.

La implementación de esta medida permitirá avanzar hacia un sistema de control más ágil, confiable y alineado con las buenas prácticas internacionales, reduciendo tiempos y costos administrativos, mejorando la previsibilidad operativa e impulsando un entorno comercial más dinámico.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) e Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Sistemas:** Ventanilla Única del Importador y Exportación (VUI/VUE).
- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Organismos de Facilitación del Comercio:** Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC)
- **Cámaras y gremios del sector privado:** Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO), Centro de Importadores del Paraguay (CIP), Unión Industrial Paraguaya (UIP), entre otras

28. Guarda acompañante designado para varias cargas con destinos diferentes

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el proceso de tránsito, uno de los mecanismos utilizados para garantizar la integridad de la carga es el acompañamiento aduanero, que puede realizarse presencialmente mediante la asignación de un guarda físico o de forma electrónica mediante el uso de tecnologías como precintos electrónicos. La Resolución N.º 1025/2019 de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), estableció la implementación del precinto electrónico en las operaciones de tránsito aduanero nacional, mediante su incorporación obligatoria en el Sistema de Seguimiento Vehicular (SSV). La tecnología disponible y la posibilidad de acompañamiento remoto reflejada en la normativa no fue acompañada de la eliminación de forma expresa de la práctica del acompañamiento físico tras la incorporación de los dispositivos electrónicos.

Los representantes del sector privado de Paraguay expresaron que, en determinados puntos de frontera, continúa aplicándose la figura del guarda acompañante, incluso en situaciones donde se utilizan precintos electrónicos. A la vez, se mencionó que un mismo guarda es designado para acompañar múltiples camiones con aduanas de destino distintas, lo cual no permite asegurar un seguimiento individualizado de cada unidad. En todos los casos, se mencionó que el guarda no acompaña la carga, sin embargo, es necesario pagar dicho servicio. La coexistencia de mecanismos físicos y electrónicos, acompañado de ineficiencias en la efectiva prestación del servicio representa apenas un encarecimiento de la operación sin aumentar el control.

Propuesta de acción: Revisión y optimización de los procedimientos de control de tránsitos internos

La persistencia de la figura del guarda acompañante en operaciones de tránsito, aún en contextos donde ya se implementan precintos electrónicos, evidencia una superposición de mecanismos que, lejos de reforzar el control, genera sobrecostos y abre espacios de discrecionalidad. A ello se suma la práctica reportada de asignar un mismo guarda a múltiples unidades con destinos distintos, lo cual imposibilita un seguimiento efectivo de cada carga y debilita la trazabilidad del tránsito.

Para corregir esta situación, en la reunión se propuso una revisión integral de los procedimientos que regulan el acompañamiento físico, con base en los siguientes componentes técnicos:

1. Revisión normativa para prohibir expresamente la asignación múltiple de un guarda acompañante a cargas con aduanas de destino diferentes, estableciendo que cada designación deberá corresponder a una única unidad de transporte.
2. En situaciones donde se determine la necesidad de acompañamiento físico por ser una carga sin precinto electrónico, se deberá diseñar un procedimiento de

designación automatizada y con trazabilidad. Esta asignación debe formar parte del Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), evitando cualquier intervención manual que permita discrecionalidad.

3. Se deberán definir límites operativos para la asignación del guarda, incluyendo distancia máxima recorrida, cantidad de horas de servicio y zonas autorizadas de cobertura. Al mismo tiempo, se recomienda establecer umbrales de riesgo y perfiles de carga para determinar los casos en los que el acompañamiento físico resulta estrictamente necesario.
4. Para garantizar la efectiva prestación del servicio, se propone que la confirmación del acompañamiento se realice mediante verificación en destino a través de herramientas de bio identificación, como lector de huella digital o reconocimiento facial, registrando el cierre del trayecto por parte del guarda en presencia de la autoridad aduanera del punto final. Esta medida permitirá comprobar la ejecución real del servicio y generar evidencia digital para auditoría posterior.

Esta solución permitirá reducir prácticas innecesarias y costosas, cerrar brechas de control e implementar una gestión más eficiente y moderna del tránsito aduanero en Paraguay. Al mismo tiempo, alineará la operación con los principios de trazabilidad, control objetivo y transparencia.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

29. Proceso de apertura de registro realizada con firma y sello sobre informaciones que constan en sistema

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En los procedimientos aduaneros de exportación en Paraguay, es necesaria la apertura de registro por resguardo aduanero, formalizada mediante firma y sello en documento físico. Este control tenía como objetivo registrar el inicio del proceso de verificación de la carga, en coordinación con el cierre posterior realizado por el recinto

portuario. Sin embargo, en la práctica actual, especialmente en puertos privados, el proceso ha evolucionado hacia mecanismos internos de control más eficientes, siendo el cierre y validación de la apertura del registro asumido directamente por el puerto.

A pesar de que el control ya es ejercido por los puertos al momento de validar la salida, persiste la exigencia de que el operador se desplace hasta el resguardo aduanero para obtener la firma y el sello físicos en papel, como prueba de la apertura del registro. Este paso no sólo es redundante, sino que implica pérdida de tiempo operativo, especialmente cuando se trata de trámites que deben ser realizados de forma presencial y en horarios limitados. Operadores indicaron que este trámite no agrega valor real al proceso, ya que la verificación del movimiento de carga y su cierre son efectuados íntegramente por el puerto.

La exigencia de presentar documentos físicos firmados y sellados prolonga los tiempos de exportación y afecta directamente la eficiencia logística. Además, limita la capacidad de automatización y modernización de los trámites aduaneros, contradiciendo los principios de facilitación del comercio e interoperabilidad institucional.

Propuesta de acción: Actualización de procedimiento y capacitación en frontera para confirmar la apertura de registro por Resguardo

Para abordar este desafío, se propone actualizar los procedimientos relacionados con la firma y el sello de la apertura de registro por resguardo aduanero. Se debe realizar una revisión crítica de los procedimientos vigentes, considerando la situación operativa actual, en la que los puertos privados ya asumen el control del proceso de apertura y cierre del registro de forma autónoma.

Se sugiere que la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) facilite una capacitación en las fronteras sobre las actualizaciones y las nuevas prácticas operativas, orientada tanto a los operadores logísticos como a los funcionarios públicos encargados del control aduanero. Esta capacitación debe tener como objetivo clarificar las modificaciones en los procedimientos, enfatizando la eliminación del proceso redundante de firma y sello físico, y promoviendo el uso de mecanismos más ágiles y eficientes, como la digitalización y la automatización de los procesos.

Se espera que esta actualización contribuya a una mayor eficiencia en los procedimientos aduaneros, impulsando la digitalización y reduciendo la carga administrativa innecesaria.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

30. Procedimiento de corrección del tránsito lanzado en SINTIA burocrático y demorado

Proceso: Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La importación para el consumo en Paraguay constituye el régimen aduanero más habitual para bienes destinados al mercado interno paraguayo. En dicho proceso, una etapa crítica es el control aduanero de la carga en el momento de su ingreso, lo cual incluye el registro del tránsito interno en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), administrado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios del Paraguay (DNIT), que sustituye o complementa los datos logísticos registrados en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Este tránsito interno funciona como un mecanismo de monitoreo entre la entrada de la mercancía y su posterior liberación definitiva.

Durante las reuniones de mapeo con el sector privado paraguayo, se identificó un problema recurrente: el registro del tránsito interno en el sistema SINTIA es realizado exclusivamente por funcionarios de la DNIT, y el agente de transporte internacional no posee autorización para corregir eventuales errores. En casos de inconsistencias en los datos (como errores en el origen, destino, número de matrícula del vehículo o peso declarado) el sistema no permite ediciones directas, y la única forma de corrección es mediante un trámite administrativo formal ante la sede central de la DNIT. Esto implica que incluso errores menores requieren la apertura de un expediente, el envío de la solicitud correspondiente y la espera del análisis y autorización por parte de un funcionario habilitado de la autoridad central.

Esta limitación tiene un impacto directo sobre la fluidez de las operaciones. Los propios funcionarios de la DNIT que registran el tránsito pueden cometer equivocaciones, ya sea por error humano, sobrecarga de trabajo o inconsistencias en los documentos de

respaldo. En tales situaciones, el transportista queda imposibilitado de corregir por sí mismo, y debe iniciar un proceso burocrático cuyo plazo mínimo de respuesta es de 24 a 48 horas, pudiendo extenderse aún más en períodos de alta demanda o ante complejidades documentales. Además, no todos los funcionarios de la DNIT cuentan con perfil autorizado para efectuar correcciones en el sistema, lo cual centraliza aún más las decisiones y genera cuellos de botella institucionales.

Se han reportado casos en los cuales, ante múltiples errores o inconsistencias, algunos funcionarios de la DNIT optan por no registrar el tránsito en el sistema, dejando la carga "en espera" hasta que todas las correcciones sean formalizadas, lo cual provoca retrasos significativos en el inicio del proceso de nacionalización. Esta situación afecta directamente la previsibilidad de la cadena logística, incrementa los costos para los operadores y compromete la eficiencia del proceso.

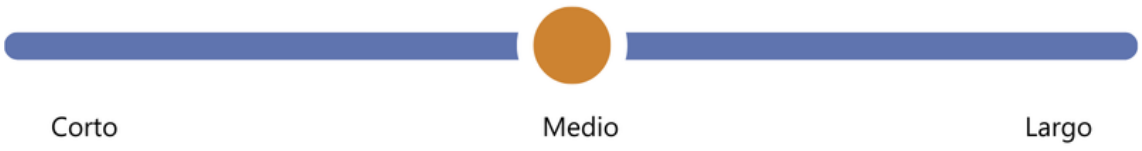
Propuesta de acción: Posibilidad de alteración de campos por la DNIT o por el Agente de transporte

Agilizar la corrección de errores en el registro de tránsitos internos en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) es fundamental para evitar demoras logísticas, mejorar la fluidez operativa y fortalecer la eficiencia del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Como propuesta consensuada entre el sector público y privado, se plantea permitir que el funcionario de Aduana que registre el tránsito pueda corregir sus propios errores, así como habilitar al Agente de Transporte Internacional para solicitar y realizar correcciones en campos críticos como origen, destino, placa del vehículo y peso, mediante procedimientos seguros en el sistema.

La implementación de esta medida permitirá corregir inconsistencias de manera ágil, reducir los tiempos de respuesta y evitar la acumulación de trámites administrativos, promoviendo una operación de importación más dinámica, eficiente y confiable.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

31. Ineficiencias en la gestión de operaciones por expedientes aduaneros

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En las operaciones de comercio exterior en Paraguay, como importación a consumo, exportación definitiva, tránsito, destinaciones especiales, entre otras, cuentan con procedimientos normalizados y sistematizados. Sin embargo, toda situación que se desvíe de estos esquemas predefinidos (por ejemplo, errores documentales, cambios de régimen, solicitudes especiales o inconvenientes operativos) debe ser tratada mediante un expediente. En este contexto, expediente es el término utilizado por la administración aduanera paraguaya para denominar a los trámites excepcionales que se presentan de forma manual, sin un circuito automatizado y sin procedimiento detallado normativamente establecido.

En la práctica, estos expedientes se inician generalmente en las aduanas de frontera, pero deben ser resueltos por la sede central de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) en Asunción. El procedimiento implica la elaboración de un documento físico por parte del operador privado, que puede ser entregado personalmente a la administración local. A partir de allí, no existe una vía única de gestión: en algunos casos, los documentos son enviados por correo electrónico, en otros deben ser transportados físicamente hasta la capital por el propio operador. No hay plazos definidos, ni flujo digital que permita dar seguimiento sistemático. Incluso la respuesta de la DNIT, cuando llega, puede ser emitida nuevamente en papel, obligando al operador a presentarse nuevamente en frontera con la resolución impresa para dar continuidad al trámite.

Esta indefinición afecta directamente la previsibilidad y eficiencia del comercio exterior. Un ejemplo común relatado por el sector privado es el del Embarque Fraccionado Complementario 1 (EFC1) con error: si no hay claridad sobre su corrección local, el expediente debe ir a Asunción, lo que ha generado demoras de hasta una semana con camiones parados en el puerto de salida, aguardando una solución. Aunque el sistema y el documento EFC1 han evolucionado en los últimos años, la dependencia de la validación centralizada sigue siendo un obstáculo crítico, especialmente para operaciones que requieren rapidez o involucran mercancías sensibles al tiempo. Además, dependiendo del tipo de operación, pueden ser solicitados documentos originales en papel (como copias

firmadas de facturas, documentos de embarque, notas explicativas), reforzando la dependencia de trámites físicos incluso en procesos que ya podrían estar digitalizados.

Este escenario, agravado por las limitaciones de conectividad en muchas aduanas fronterizas y por la ausencia de personal suficiente en puntos claves, limita la capacidad de resolución local de problemas. La centralización operativa sin un procedimiento uniforme ni plazos definidos sobrecarga al sistema y genera incertidumbre jurídica. Para el comercio exterior paraguayo, esto se traduce en altos costos operativos, pérdida de eficiencia logística y menor competitividad frente a mercados que ya cuentan con marcos normativos digitalizados y descentralizados para gestionar sus operaciones no rutinarias.

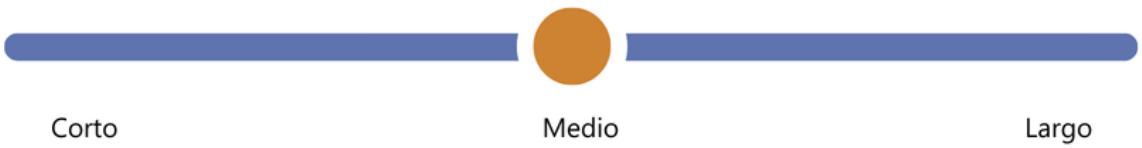
Propuesta de acción: Desarrollo sistémico para incorporar la gestión de Expedientes con trazabilidad y de forma electrónica en SOFIA

Como resultado del trabajo conjunto entre el sector público y privado en el marco del proyecto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), para resolver el desafío de Ineficiencias en la gestión de operaciones por expedientes aduaneros, los participantes proponen la implementación de un módulo digital específico en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), administrado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) de Paraguay, que permita la gestión integral, trazable y electrónica de los expedientes administrativos vinculados a operaciones de comercio exterior.

Se propone desarrollar dentro de SOFIA una carpeta documental específica para el envío digital de expedientes, especialmente en procesos como correcciones de datos en tránsito o exportación. Esta funcionalidad permitirá estandarizar los procedimientos, reducir la necesidad de gestiones presenciales, y asegurar la trazabilidad completa de cada expediente a lo largo de su tramitación.

El nuevo sistema facilitará la coordinación entre los niveles regional y central de la DNIT, mejorará el control documental y permitirá una respuesta más ágil ante incidentes operativos. Esta medida es clave para fortalecer la eficiencia institucional, reducir cuellos de botella y consolidar un entorno logístico más moderno, transparente y competitivo para el comercio exterior paraguayo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

32. Cargas en canal rojo no inspeccionadas

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Paraguay, el despacho aduanero se rige por el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), que implementa el sistema de canales de selectividad: Verde (liberación automática), Amarillo (control documental) y Rojo (verificación física obligatoria). De acuerdo con la Resolución N.°308/2019 de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) toda carga canalizada como Rojo debe ser inspeccionada físicamente por una vista, y esta verificación debe registrarse electrónicamente en el sistema SOFIA para que el despacho pueda recibir los estados de "Verificado" y "Autorizado a Retiro".

No obstante, representantes del sector privado identificaron una falla estructural en el cumplimiento de este procedimiento en los puntos fronterizos: existe una omisión sistemática de la verificación física en muchas cargas asignadas al canal rojo. En la práctica, la ejecución de la inspección depende de la entrega física de una carpeta con documentos originales (como el MIC/DTA, CRT y otros) por parte del auxiliar del despachante al Vista, quien muchas veces no tiene acceso a los sistemas digitales y sólo procede con base en esa documentación impresa. Esta interacción presencial se ha tornado informal y poco rastreable, abriendo espacio para la omisión de controles y prácticas no transparentes.

Además, se constató que no hay uniformidad en la aplicación de este protocolo entre diferentes tipos de mercancías ni entre distintos puestos fronterizos, lo que agrava la inseguridad jurídica y operacional. A esto se suma la ausencia de directrices claras desde la Aduana Central sobre mecanismos de control o sanción frente a estos incumplimientos, lo que contribuye a la persistencia de fallas graves en la cadena de fiscalización.

Esta situación no solo debilita la confianza en el sistema de control aduanero paraguayo, sino que representa un riesgo para la futura operación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), especialmente si no se implementan medidas correctivas antes de la habilitación de nuevos pasos de frontera. La falta de un protocolo estandarizado, de

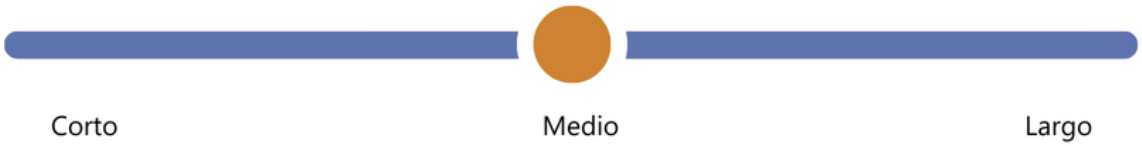
trazabilidad en los registros y de supervisión institucional efectiva compromete tanto la integridad del proceso como la competitividad del país.

Propuesta de acción: Fortalecimiento de los mecanismos de control y trazabilidad en el canal rojo

Frente a la omisión sistemática de verificaciones físicas en cargas asignadas al canal rojo en las Aduanas fronterizas de Paraguay, se identificó la necesidad de fortalecer los mecanismos de control y trazabilidad del proceso. La ausencia de directrices claras, la ejecución desigual de las inspecciones según el tipo de carga y la falta de supervisión efectiva comprometen la integridad del despacho aduanero y aumentan el riesgo de irregularidades. A fin de mitigar estos riesgos, se propone un conjunto de medidas orientadas a la estandarización, monitoreo y profesionalización del procedimiento.

Durante la reunión entre el sector público y privado se propuso la implementación de herramientas de medición de tiempos de inspección, como el *Time Release Study*+ (TRS+), para obtener datos concretos sobre la duración de cada etapa del proceso. Este instrumento permitiría identificar cuellos de botella y omisiones, promoviendo una gestión basada en evidencias. Junto con eso, se sugiere el desarrollo de un sistema de registro probatorio digital, que documente la realización efectiva de la verificación física por medio de evidencias como fotografías, videos o registros electrónicos integrados al Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), asegurando la trazabilidad de la actuación del funcionario.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Trabajar con un modelo de fiel depositario, para incorporar un tercero que cierre la inspección

En respuesta al desafío identificado respecto a la omisión de verificaciones físicas en el canal rojo, y con base en los debates entre representantes del sector público y privado, se propuso la implementación formal del modelo de fiel depositario como figura externa de control, especialmente en las futuras Áreas de Control Integrado (ACI) de Paraguay.

El fiel depositario actuaría como un tercero autorizado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), con funciones claramente delimitadas de acompañamiento, verificación y registro del procedimiento de inspección física de mercancías. Su rol no sería ejecutar el control, sino documentar todo el proceso, generar evidencia objetiva y alertar a la autoridad competente sobre posibles irregularidades. Esta función aumenta la transparencia institucional, reduce la discrecionalidad en los puntos de control y contribuye a fortalecer la legalidad de las acciones aduaneras.

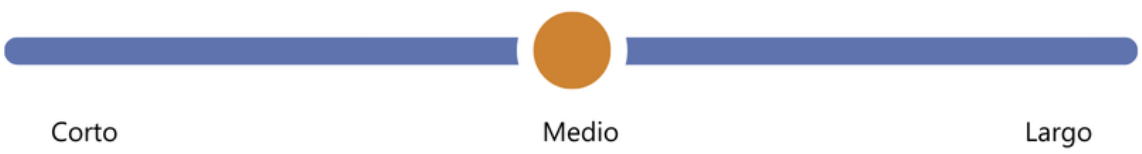
Además, se reconoce que el despachante de aduana o el transportista podrían permanecer presentes durante el procedimiento, como ya ocurre en algunos modelos regionales (Brasil), garantizando así el derecho de acompañamiento y reforzando la corresponsabilidad en la cadena logística.

Adicionalmente es relevante considerar la posibilidad de incorporar, como complemento a esta propuesta:

- Evaluar a futuro la viabilidad de modelos de concesión para la gestión operativa de las ACI, lo que permitiría delegar ciertas funciones logísticas a operadores especializados, manteniendo la autoridad y fiscalización a cargo del Estado.
- Implementación de inspecciones remotas, en aquellos casos en que se determine un mayor nivel de control, se propone incorporar modalidades de verificación remota. Estas inspecciones podrán realizarse mediante transmisión en tiempo real o revisión diferida de registros visuales, previa aprobación de protocolos técnicos, con participación activa del personal de Aduana en la configuración del procedimiento.
- Tercerización operativa bajo supervisión aduanera: Evaluar la incorporación de operadores privados habilitados, como podrían ser entes certificadores o auditores para ejecutar tareas logísticas de inspección inicial, sin reemplazar las funciones sustantivas de control aduanero, pero sí reduciendo la dependencia estructural de los recursos humanos públicos.

Esta estructura dual (público–privada) podría profesionalizar la operación de las ACI y evitar conflictos derivados de la falta de personal o del doble rol de control y ejecución por parte de la autoridad.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Gestión tercerizada del patio para control objetivo y transparente en las ACI

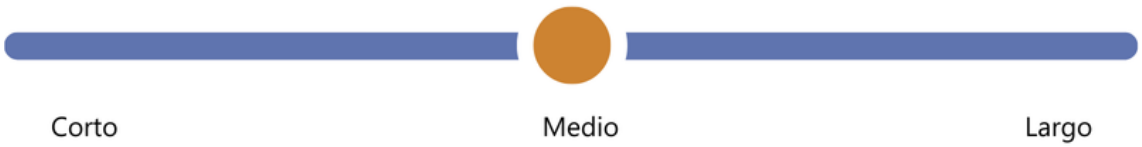
Con base en el desafío identificado sobre las cargas en canal Rojo no inspeccionadas, el sector público y privado propone que en las futuras Áreas de Control Integrado (ACI), se realice un estudio de viabilidad técnica y jurídica, liderado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), para evaluar la posibilidad de concesionar la gestión del patio aduanero a operadores especializados del sector privado.

Este estudio deberá contemplar los modelos de gestión utilizados en otras fronteras del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), los aspectos técnicos, normativos y contractuales necesarios, y prever mecanismos claros de supervisión estatal. El objetivo es profesionalizar la administración del espacio físico sin comprometer la soberanía fiscalizadora de las autoridades nacionales.

Una eventual concesión permitiría mejorar la organización de los flujos vehiculares, optimizar los tiempos de atención en los puntos de inspección y asegurar condiciones logísticas adecuadas para la aplicación del canal rojo. Además, al separar las funciones operativas de las funciones fiscalizadoras, se refuerza la transparencia institucional, se reducen conflictos de interés y se incrementa la confianza de los operadores privados en los procedimientos aduaneros.

Esta solución también está alineada con otras propuestas construidas colectivamente en este proyecto, como la incorporación de la figura del fiel depositario y el fortalecimiento de los mecanismos de trazabilidad en la inspección de mercancías, consolidando un modelo de control más eficiente, moderno y seguro.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)

33. Servicio deficitario por empresas habilitadas por Aduana para colocar precintos electrónicos

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Resolución DNA N.º 475/2023, que reglamenta la aplicación y el uso del Sistema de Seguimiento Vehicular (SSV), establece en su artículo 6.º que el servicio de Precinto Electrónico de Monitoreo Aduanero (PEMA) será prestado por operadores autorizados por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT). De este modo, el servicio de colocación y retiro de precintos es realizado por empresas privadas habilitadas y designadas.

Diversos representantes del sector privado han señalado que existe una diferencia considerable en la calidad del servicio prestado por las empresas autorizadas por la Aduana. Actualmente, existen cuatro empresas, cada una utilizando un precinto de color específico, pero con niveles de eficiencia bastante distintos: mientras algunos son monitoreados y llegan a la Aduana de destino junto con la carga, otros presentan demoras de más de tres horas para el retiro del precinto. La remoción del precinto en destino es un requisito indispensable para continuar con el proceso de despacho de importación. Además, no existe un control efectivo por parte de la Aduana sobre la calidad de este servicio, lo que puede impactar negativamente la fluidez de las operaciones logísticas.
Esta situación evidencia dos problemas: en primer lugar, el incumplimiento de lo dispuesto en la Resolución DNA N.º 475/2023, ya que en la práctica no es posible elegir al prestador del servicio; y en segundo lugar, la falta de control y auditoría de los servicios prestados por las empresas responsables de los sellos electrónicos por parte de las autoridades aduaneras.

Propuesta de acción: Revisión de la prestación de servicios de empresas habilitadas para colocar y retirar precintos electrónicos

Dada la importancia operativa del uso de precintos electrónicos en el proceso de importación, especialmente en el cumplimiento de la Resolución DNA N.º 475/2023, es

esencial garantizar que la colocación y remoción de estos dispositivos no generen demoras ni incertidumbres en la cadena logística. La actual prestación del servicio por empresas privadas habilitadas presenta desigualdades significativas en la calidad, sin que el importador pueda elegir al prestador y sin mecanismos efectivos de control institucional.

Para resolver estas fallas, fue propuesto de forma conjunta del sector público y privado, una revisión integral del procedimiento y de la gobernanza de la prestación del servicio de suministro de precintos. La primera línea de acción consiste en revisar el flujo de colocación del precinto y la posterior intervención del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), con el fin de reducir el tiempo de la operación dentro de la terminal y permitir la libre elección de la empresa prestadora. Esta revisión deberá realizarse junto con el terminal y la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), con el objetivo de establecer un nuevo procedimiento que integre el uso del precinto electrónico sin añadir maniobras ni tiempos operativos innecesarios.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y monitoreo de la DNIT para el uso del precinto electrónico

En respuesta al desafío identificado respecto al servicio deficitario por empresas habilitadas por Aduana para colocar precintos electrónicos, y con base en los debates entre representantes del sector público y privado, se propuso fortalecer la capacidad de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) para fiscalizar y auditar los servicios prestados por las empresas habilitadas en el uso del precinto electrónico, mediante la implementación de un sistema regular de monitoreo basado en indicadores objetivos. Estos indicadores incluirán el tiempo promedio de colocación y remoción de los precintos, la rastreabilidad y el cumplimiento de plazos. A través de este sistema, la DNIT podrá aplicar medidas correctivas, tales como advertencias, sanciones y, en casos reiterados de desempeño insatisfactorio, la revocación de la habilitación de las empresas.

Además, la divulgación periódica de los indicadores contribuirá a una mayor transparencia y fomentará una competencia saludable entre los prestadores de servicios. Esta solución tiene como objetivo garantizar una mayor eficiencia, previsibilidad y calidad en el uso del precinto electrónico, fortaleciendo tanto la fluidez de las operaciones logísticas como la autoridad de la DNIT sobre un proceso crítico para el comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

34. Tiempo destinado a controles de canal rojo no reflejan la realidad

Proceso: Importación/Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En los procedimientos de importación y exportación de Paraguay, el canal de selectividad rojo implica una verificación física y documental obligatoria de la mercancía, que es realizada por funcionarios aduaneros. Sin embargo, los tiempos operativos predefinidos por los lineamientos internos de auditoría de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT) no siempre se ajustan a la realidad operativa del proceso. En la práctica, el funcionario de visturía, en el caso de las cargas asignadas al canal rojo, espera 45 minutos para autorizar la salida del despacho en el sistema, a pesar de que la verificación física ya se haya completado y no se hayan identificado inconsistencias. Este tiempo no responde al análisis técnico real necesario, que no se alinea con las necesidades operativas específicas de cada despacho.

Adicionalmente, cuando se autoriza la salida de un despacho en el canal rojo en menos de 45 minutos, esto genera automáticamente una alerta en el sistema. Esta alerta actúa como un mecanismo de control adicional, señalando que el proceso de verificación no ha seguido los plazos establecidos por los lineamientos de auditoría interna de la Aduana. Como resultado, puede activarse una verificación posterior de la carga, generando una revisión adicional para asegurar que no se hayan omitido inconsistencias o riesgos durante el procedimiento.

En contraste, los canales verde y naranja tienen plazos máximos definidos de 15 y 45 minutos, respectivamente, lo que proporciona previsibilidad en el proceso. Sin embargo, la aplicación rígida de tiempos en el canal rojo genera demoras que no corresponden a la complejidad real del despacho. A menudo, el tiempo de liberación de un despacho en el canal rojo excede los 45 minutos del canal naranja, incluso cuando no se detectan irregularidades, afectando la eficiencia del control y la previsibilidad logística.

Este desfase entre el tiempo real de verificación y el momento en que se puede avanzar en el sistema crea una espera innecesaria, que no responde a criterios de riesgo o complejidad, sino a una lógica operativa uniforme y desajustada. La aplicación de un tiempo de espera fijo representa un desafío estructural que impacta la eficiencia del proceso de despacho aduanero, aumentando los tiempos de permanencia de las cargas en recinto y reduciendo la fluidez operativa. Esta desconexión entre la verificación ya realizada y el avance del despacho en el sistema incrementa los costos indirectos y limita la capacidad operativa tanto del sector público como del privado.

Propuesta de acción: Revisión de procedimiento de tiempos de liberación en canal rojo

La propuesta de solución fue consensuada durante una reunión presencial entre representantes del sector público y privado, en la que se discutieron las preocupaciones sobre los tiempos de espera en el canal rojo y su impacto en la eficiencia operativa. Tras un análisis conjunto, se acordó que la revisión de los tiempos establecidos para este canal es fundamental para alinear los plazos con el tiempo real necesario para la verificación física.

La solución contempla realizar un análisis de los tiempos actuales con el fin de proponer una adaptación de los plazos establecidos por la Aduana, ajustándolos a la realidad operativa del proceso de verificación. En muchos casos, el tiempo necesario para el análisis es considerablemente menor, incluso de solo unos minutos, lo que provoca demoras innecesarias en el despacho aduanero.

Esta revisión deberá llevarse a cabo en colaboración con los equipos de fiscalización, quienes evaluarán la duración real de los procedimientos en función de su complejidad, asegurando que los tiempos establecidos se alineen con la eficiencia operativa y no generen retrasos artificiales. La solución también incluye la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real, que permitirá ajustar los tiempos de manera dinámica según la complejidad del caso y el resultado de la verificación. Esto mejorará la fluidez del proceso aduanero y reducirá los costos indirectos.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

35. Integración de informaciones ineficientes en sistema de DNIT

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: La Nota de Remisión y la Factura Electrónica son documentos fundamentales en el proceso de exportación en Paraguay. La Nota de Remisión se utiliza para respaldar el transporte de mercaderías sin que ocurra una venta inmediata, mientras que la Factura Electrónica representa la operación comercial y es obligatoria para la oficialización del despacho aduanero. Ambos documentos están firmados digitalmente por el emisor, lo que garantiza su autenticidad e integridad, y son validados por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT).

Actualmente, Paraguay dispone de la emisión de la factura electrónica de exportación a través del Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional (SIFEN). La factura emitida en el SIFEN es un documento electrónico con validez jurídica para fines tributarios, comerciales y financieros. Está firmada digitalmente por el emisor y validada por la DNIT, garantizando así la seguridad y trazabilidad de la información.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado señaló que los servicios de emisión de la Nota de Remisión y la Factura Electrónica de la DNIT no están integrados de manera inteligente con los procesos de control aduanero, ya que los datos no migran automáticamente a la declaración de exportación en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA).

La obligatoriedad de la emisión de la factura electrónica depende de la categoría del contribuyente y del régimen fiscal aplicable. Las empresas que están bajo el régimen de facturación electrónica deben utilizar el SIFEN para la emisión de sus facturas de exportación.

Sin embargo, para oficializar el despacho aduanero, la presentación de la factura de exportación es obligatoria. Cuando se utiliza la factura electrónica, no es posible simplemente informar su número para que los datos sean recuperados automáticamente y completen la declaración de exportación. En su lugar, la factura debe anexarse manualmente al proceso, y las informaciones del despacho deben ingresarse una a una.

Esta falta de integración entre los sistemas incrementa el tiempo necesario para finalizar el proceso y aumenta el riesgo de errores en la transcripción de datos, afectando la eficiencia y la previsibilidad de las operaciones de exportación.

Propuesta de acción: Recuperación automática de datos de la Factura Electrónica en el proceso de exportación

La integración de sistemas en el proceso de exportación es crucial para la modernización y la eficiencia de las operaciones comerciales. La falta de integración automática entre los documentos fiscales electrónicos, como la factura electrónica de exportación, y los procesos de control aduanero impacta directamente en la agilidad de las transacciones, incrementando el riesgo de errores y dificultando el control y la fiscalización por parte de los organismos competentes.

La propuesta, elaborada de manera colaborativa entre el sector público y privado, consiste en el desarrollo de los enlaces necesarios para que todos los datos informados en la factura electrónica de exportación puedan ser recuperados automáticamente por el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA). Esto eliminaría la necesidad de anexar manualmente la factura al proceso de despacho, permitiendo que la información sea completada automáticamente en el sistema, basada en la factura emitida. De esta forma, los despachantes se beneficiarían de una simplificación en las declaraciones, y el proceso de control se vería facilitado, ya que la factura electrónica estaría integrada directamente en el flujo de trabajo. Además, al no requerir la impresión de los documentos, el proceso se volvería más sostenible.

Los principales beneficios incluyen la reducción del tiempo de procesamiento de las exportaciones, la disminución del riesgo de errores en la transcripción manual de datos y la mejora en el control de las operaciones. La eliminación de la necesidad de impresión de las facturas electrónicas también contribuye a la sostenibilidad ambiental. Además, la integración automática de los datos mejora la previsibilidad del proceso y fortalece la confianza de los operadores, garantizando el cumplimiento fiscal y aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

36. Guarda de documentos en papel demanda impresión de documentos digitales

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Una vez finalizado el despacho, tanto el despachante de aduana como el importador, exportador y agentes de carga están legalmente obligados a conservar la documentación relacionada con la operación por un período que varía entre 5 y 10 años, dependiendo del tipo de operación y de la normativa vigente.

El Código Aduanero Paraguayo (Ley N.º 2422/2004), en su Capítulo 4 sobre el Plazo para la Conservación de Documentos, establece en el Artículo 51–Obligación de guarda y provisión de documentos lo siguiente: "Las personas físicas y jurídicas vinculadas a las operaciones aduaneras, conforme a lo establecido en el Capítulo I, del Título II de la presente Ley, deberán conservar los documentos relativos a las operaciones aduaneras por el plazo de cinco años, a contar del 1 de enero del año siguiente de la fecha de la operación o acto que lo motivara." Esto significa que, incluso cuando se generan documentos electrónicos válidos, como por ejemplo el Documento de Aceptación Definitiva (DAD), estos deben ser impresos y conservados en formato físico.

Además, el conjunto de documentos originales debe ser impreso por la Contraloría, ya que ciertos elementos del expediente, como las liquidaciones y reliquidaciones, solo se visualizan al ingresar con el usuario del sistema de Aduanas. Aunque actualmente ya no es obligatorio utilizar el papel oficial del Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay (CDAP), este aún es requerido en muchos casos. Este papel tiene un costo de 30.000 guaraníes por 50 hojas.

Así, a pesar de los avances tecnológicos y la posibilidad de digitalizar documentos con fines de control y consulta, la legislación paraguaya aún exige que los documentos

originales se conserven en formato físico, especialmente aquellos que contienen firmas manuscritas. Esta práctica no solo representa una duplicación innecesaria del proceso (pasando documentos electrónicos válidos a papel), como también no agrega valor en términos de control o fiscalización. Por el contrario, aumenta los costos operacionales. Por ejemplo, un despacho que incluya una factura con múltiples productos puede llegar a generar hasta 200 hojas impresas. Además de la copia oficial impresa por la Contraloría, el despachante debe realizar múltiples copias adicionales para entregar en las diferentes secciones de la Aduana, dependiendo del local. Estas copias también deben ser firmadas manualmente.

Propuesta de acción: Actualización normativa para la eliminación de la obligación de conservar documentos en formato físico en el comercio exterior

La obligación de conservar documentos en formato físico, incluso cuando existen documentos digitales válidos, representa un desafío operativo considerable y aumenta los costos en el comercio exterior. A pesar de la que, valida la documentación digitalizada, aún persiste la exigencia de imprimir ciertos documentos en la legislación paraguaya. Este requisito genera una duplicación innecesaria de procesos y crea una carga adicional para los operadores, lo que ralentiza las operaciones aduaneras y eleva los costos operativos.

Por lo tanto, se propone revisar y actualizar la normativa vigente vinculada a la guarda de documentos como lo es el Código Aduanero Paraguayo (Ley N.º 2422/2004) que establece la obligación de conservar los documentos en formato físico. En consonancia con la Ley N.º 7177/2023 que ya establece la validez del formato digital de los documentos de portación obligatoria. Esta revisión debe garantizar que los documentos electrónicos sean plenamente válidos durante los controles aduaneros y auditorías, manteniendo su valor legal sin la necesidad de ser impresos. Además, es fundamental establecer un sistema que facilite la validación y el seguimiento de los documentos digitales, asegurando su accesibilidad y el uso seguro de los mismos en todas las fases del proceso aduanero. De esta manera, se favorecerá la interoperabilidad entre los actores involucrados y se aliviará la carga administrativa que conlleva el manejo físico de los documentos.

Implementar esta solución tendrá beneficios tanto inmediatos como a largo plazo. En primer lugar, reducirá sustancialmente los costos asociados con la impresión, almacenamiento y distribución de documentos en papel, lo que acelerará los trámites aduaneros y disminuirá los tiempos de espera. Además, esta transición optimizará la gestión documental, incrementando la eficiencia y mejorando la sincronización de procesos entre las partes involucradas. La adopción de una infraestructura digital

también permitirá disminuir los errores humanos, facilitar la trazabilidad de los documentos y fortalecer la transparencia y confiabilidad del proceso aduanero.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

Propuesta de acción: Uso del sistema SOFIA para controles posteriores al despacho

Fue planteado por parte del sector público y privado como propuesta de solución al desafío de la guarda de documentos en papel que considerando que el despacho ya se genera en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) y que todos los documentos relevantes se encuentran disponibles en formato electrónico dentro de la plataforma, este entorno debe ser reconocido como fuente oficial y suficiente para los procesos de control posteriores a la cancelación del despacho.

Para viabilizar esta medida, se requiere identificar a las instituciones que participan en fiscalizaciones posteriores, con el objetivo de relevar sus requerimientos documentales y habilitarlas para acceder de forma segura y directa a la documentación digital almacenada en SOFIA. Esta articulación institucional permitirá reducir la dependencia del papel, mejorar la eficiencia del control y evitar duplicidades operativas.

Además, resulta necesario llevar a cabo una revisión normativa específica que permita suprimir disposiciones que aún exigen la guarda o presentación física de documentos ya digitalizados o nativos digitales. Esta actualización debe incorporar criterios de validez jurídica, integridad y trazabilidad de los documentos electrónicos, consolidando así una nueva lógica de gestión documental aduanera basada en medios digitales confiables.

Estas acciones permitirán avanzar hacia una Aduana más eficiente, transparente y coherente con la infraestructura tecnológica disponible, contribuyendo a una mayor agilidad y seguridad en el comercio exterior.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

37. Solicitud discrecional de documentos adicionales en frontera genera cuellos de botellas en la conclusión del proceso

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El proceso de despacho de exportación e importación en Paraguay se sustenta en un conjunto de documentos obligatorios que deben acompañar a la carga en tránsito o sometida a control. Entre los principales documentos instructivos del despacho figuran el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), la factura comercial, la guía de transporte, el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) (en el caso de transporte internacional), y las autorizaciones emitidas por organismos de control como Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria de Paraguay (DINAVISA), cuando corresponda. El procedimiento formal establece que, una vez cumplidos los requisitos previos, la Aduana en frontera debe verificar la documentación, validar la salida de la carga y firmar el MIC/DTA, como constancia de control aduanero.

Durante las reuniones con los representantes públicos y operadores privados, se identificó una falta de estandarización en los documentos solicitados por la Aduana paraguaya en frontera, lo que genera incertidumbre sobre qué documentación será exigida en cada punto de control. La práctica observada indica que los requisitos documentales varían dependiendo de la frontera de ingreso o salida, e incluso pueden diferir según el funcionario que interviene en el control. Esta discrecionalidad operativa representa una barrera de entrada para los transportistas y exportadores, quienes deben preparar documentación adicional por precaución, sin saber con certeza qué será exigido.

En la práctica, todos los documentos deben ser nuevamente presentados ante la Aduana, incluso si ya fueron registrados digitalmente en sistemas previos. Además, esta

ambigüedad abre espacio para prácticas no transparentes, como solicitudes informales de pagos para facilitar el paso o evitar controles más rigurosos, lo que fue señalado como una preocupación concreta por representantes del sector privado.

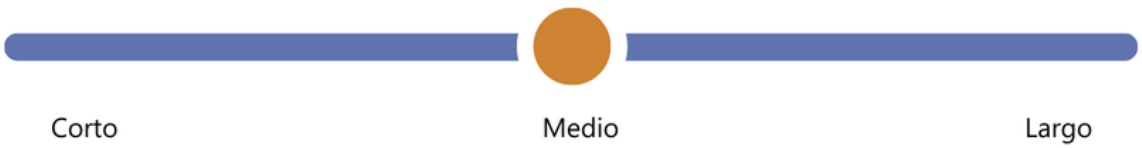
La falta de uniformidad en los documentos exigidos en frontera constituye un desafío estructural para la eficiencia y transparencia del comercio exterior en Paraguay. Aumenta los costos operativos para el sector privado, debido a la preparación redundante de papeles y a los tiempos de espera innecesarios por falta de claridad en el proceso. La ausencia de un criterio único para el control documental en frontera genera inseguridad jurídica, reduce la previsibilidad logística y favorece entornos vulnerables que pueden prestarse a procesos de agilización fuera de la ley.

Propuesta de acción: Creación y aplicación de manual de procedimiento para evitar discrecionalidad por parte de los órganos de control de Paraguay

La falta de estandarización en los documentos solicitados en frontera genera incertidumbre en los operadores de comercio exterior, quienes deben enfrentarse a una amplia variedad de requisitos según el punto de control o el funcionario encargado. Para resolver esta situación, fue propuesta en conjunto con representantes del sector público y privado la creación y aplicación de un manual de procedimientos que defina de manera clara y precisa los documentos obligatorios en los controles fronterizos. Este manual, que debe ser elaborado en conjunto por los actores públicos y privados, servirá como una herramienta estandarizada para los órganos de control aduanero, eliminando la discrecionalidad en la solicitud de documentos.

El manual propuesto establecerá criterios uniformes y procedimientos claros para la validación de la documentación en todos los puntos de control del país. De este modo, se garantizará que los documentos sean requeridos de manera coherente y sistemática, reduciendo la variabilidad y los costos adicionales que los exportadores y transportistas deben asumir para cumplir con requisitos imprecisos. La implementación de esta solución permitirá una mayor transparencia y previsibilidad, evitando la duplicación de esfuerzos y reduciendo el riesgo de corrupción o prácticas informales. Este enfoque contribuirá a una mejora significativa en la eficiencia de los trámites aduaneros, beneficiando tanto al sector público como al privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria y (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)
- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

38. Falta de transparencia de las medidas que prevé tomar Paraguay en el CBC

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) involucra la participación de múltiples instituciones públicas responsables del control fronterizo, aduanero y sanitario, entre ellas la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), y otros organismos nacionales especializados. El marco normativo paraguayo establece que las instituciones públicas deben actuar conforme a los principios de legalidad, transparencia, eficiencia y participación, generando condiciones adecuadas para que los actores económicos puedan comprender, anticipar y cumplir con los requisitos regulatorios vinculados a las operaciones de comercio exterior. En este sentido, se espera que los órganos de control divulguen de manera clara y accesible las medidas institucionales, procedimientos operativos y actualizaciones normativas aplicables al funcionamiento del CBC.

Durante los diálogos, se señaló una falta de transparencia por parte de la DNIT y de otras instituciones responsables del control fronterizo respecto a las medidas que están siendo contempladas para el CBC. Los representantes del sector privado manifestaron que no existe ningún canal oficial de comunicación o publicación que permita conocer de antemano las disposiciones que están siendo diseñadas o implementadas, ni se han promovido espacios formales de consulta pública o participación técnica. Esta situación impide a los operadores prepararse adecuadamente para cumplir con las nuevas exigencias y los mantiene al margen de decisiones clave que afectan directamente sus operaciones logísticas y comerciales.

La falta de transparencia institucional y de acceso a información clara sobre las medidas que los órganos de control están desarrollando para el CBC constituye un desafío estructural para la gobernanza del Corredor y para la eficiencia operativa del comercio

exterior en Paraguay. Esta situación debilita la previsibilidad normativa, fragmenta la relación entre el sector público y el privado, y dificulta la articulación temprana de soluciones logísticas, tecnológicas o documentales. Además, limita la capacidad del sector privado para adaptarse a los cambios y participar en el diseño de mejoras, contradiciendo los principios de transparencia, participación y eficiencia que orientan la integración regional y la facilitación del comercio.

39. Inexistencia de repositorio actualizado de información respecto a normativas, requisitos, permisos y regulaciones vinculadas a comercio exterior

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En Paraguay, al igual que en otros países, diversos productos están sujetos a la intervención previa de organismos de control para poder ingresar o salir legalmente del territorio nacional. Esta intervención se materializa mediante la exigencia de permisos, que son autorizaciones emitidas por entidades competentes de acuerdo con la naturaleza de la mercancía, su uso y su partida arancelaria.

La normativa que determina la intervención obligatoria de determinados productos por parte de los organismos de control no es de fácil acceso público, lo que dificulta la planificación y actuación de los operadores de comercio exterior. A esto se suma la escasez de información clara y actualizada sobre los requisitos necesarios para la obtención de permisos en los procesos de importación y exportación.

Cada organismo, dentro de su ámbito de competencia, define los bienes sujetos a fiscalización al ingreso al país. Contar con esta información de forma anticipada es esencial para que importadores y despachantes puedan preparar adecuadamente la documentación exigida, evitando errores, demoras y costos adicionales. La falta de este conocimiento previo puede llevar al incumplimiento involuntario de la normativa y comprometer la fluidez de las operaciones.

Si bien el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) concentra los requisitos en el módulo arancelario, la consulta a estas exigencias sólo se habilita al momento en que se registra la operación, imposibilitando la verificación anticipada y dificultando la organización logística. Además, los sitios institucionales de los organismos fiscalizadores frecuentemente presentan contenidos desactualizados, incompletos y dispersos, agravando aún más el problema.

Frente a esta situación, muchos operadores intentan suplir la falta de información recurriendo al contacto directo con los organismos. Sin embargo, esta alternativa también presenta limitaciones operativas, como correos electrónicos sin respuesta y dificultades para establecer comunicación telefónica, especialmente con las unidades ubicadas en zonas fronterizas.

La falta de transparencia e integración entre los sistemas y los organismos de control termina por comprometer la previsibilidad de las operaciones, induciendo a errores que generan retrabajo y sobrecarga para todos los actores involucrados en el proceso.

Propuesta de acción: Utilización del Comité Nacional de Facilitación del Comercio de Paraguay como repositorio de las normativas (Oportunidades de Mejora 38 y 39)

Con el objetivo de abordar la falta de transparencia institucional y mejorar la previsibilidad de las operaciones en el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), se ha propuesto, de manera conjunta entre representantes del sector público y privado, la utilización del Comité Nacional de Facilitación del Comercio de Paraguay (CNFC) como repositorio centralizado y canal oficial para la difusión de información relacionada con el CBC.

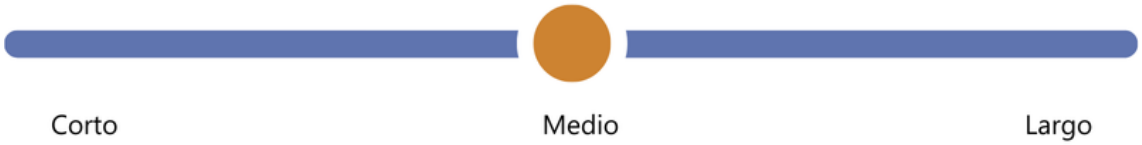
Como primera etapa, se recomienda que todos los organismos públicos paraguayos con competencia en los puntos de control fronterizo, en especial aquellos vinculados a los ámbitos aduanero, sanitario, fitosanitario, migratorio y de seguridad, lleven a cabo un levantamiento interno detallado de sus procedimientos operativos, marcos normativos vigentes, resoluciones específicas y demás disposiciones aplicables a la gestión del corredor. En este proceso, se deberá prestar especial atención a los documentos que actualmente se encuentran únicamente en formato escaneado, los cuales deberán ser sometidos a un proceso formal de digitalización, con el objetivo de asegurar su legibilidad, integridad y compatibilidad con los estándares técnicos de la plataforma. Este mapeo permitirá identificar y catalogar la información estratégica que será incorporada en la plataforma digital del CNFC.

Una vez concluida la fase de recopilación documental, cada organismo deberá remitir formalmente al CNFC los insumos recopilados, de forma estructurada y siguiendo criterios homogéneos de formato y periodicidad. El objetivo es asegurar que la plataforma contenga información precisa, actualizada y accesible para todos los usuarios del corredor, tanto del sector público como del privado.

Cabe destacar que la utilización del CNFC como canal institucional ya se encuentra en proceso de implementación, impulsada por el gobierno paraguayo, y se está consolidando progresivamente como un espacio estratégico de coordinación interinstitucional entre los actores involucrados en la facilitación del comercio internacional. Sin embargo, tal como se evidencia en el estudio realizado por Procomex, su uso aún no está plenamente generalizado ni cuenta con información completamente actualizada.

Por ello, su consolidación como plataforma oficial de comunicación y transparencia operativa requiere de un fortalecimiento técnico e institucional, que incluya inversiones en infraestructura digital, mejoras en la gobernanza de la información y adaptaciones que posibiliten su integración con los sistemas de información de los organismos de control, así como con los mecanismos de diálogo permanente con el sector privado.

Plazo:



Involucrados:

- **Organismos de Facilitación del Comercio:** Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC)
- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN)
- **Control Zoosanitario:** Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)
- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

Propuesta de acción: Fortalecimiento y actualización continua del canal institucional del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (Oportunidades de Mejora 38 y 39)

La propuesta también contempla el desarrollo de un sistema digital de actualización y consulta en línea, mediante el cual los operadores económicos puedan acceder a información normativa y operativa en tiempo real, interactuar con las autoridades competentes, registrar consultas o sugerencias y participar en procesos de consulta

pública o revisión técnica de normativas. Este sistema podría incluir funcionalidades tales como:

- Alertas automáticas sobre modificaciones normativas y operativas;
- Calendario unificado de actualizaciones y eventos regulatorios;
- Sección de preguntas frecuentes y asistencia institucional;
- Mecanismos para la descarga de documentos oficiales y fichas explicativas.

Se destaca que mismo con la utilización del canal informativo del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC), es esencial la publicación y accesibilidad de información actualizada. Los sitios web de los organismos de control deben ser más amigables y contener documentos actualizados con tecnología Reconocimiento Óptico de Caracteres (OCR), ya que los actuales documentos escaneados dificultan la lectura y el acceso rápido a la información necesaria para la gestión eficiente de los procesos de comercio exterior. Aunque esto ya está contemplado en la normativa paraguaya, en la práctica, aún no se implementa adecuadamente

La implementación de esta iniciativa contribuirá al fortalecimiento de la transparencia regulatoria, la previsibilidad de los flujos logísticos y la confianza mutua entre el sector público y los operadores privados, aportando de manera decisiva a la eficacia institucional y la competitividad del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Organismos de Facilitación del Comercio:** Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC)

40. Error sistémico de SINTIA coloca dirección de Paraguay para empresas extranjeras en MIC/DTA

Proceso: Exportación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: Para el tránsito internacional de mercancías, es obligatorio emitir un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), documento que permite registrar oficialmente el movimiento de las cargas y contiene información clave sobre el remitente, el consignatario y el trayecto. En el caso de empresas extranjeras que operan desde Paraguay, el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) genera automáticamente el MIC/DTA utilizando la dirección del representante legal registrado en el país. Esto provoca que, por ejemplo, una empresa argentina figure con un domicilio paraguayo en el documento, lo que ha generado observaciones por parte de algunas Aduanas extranjeras, como en Clorinda (Argentina), que cuestionan la correspondencia entre el país de origen y la dirección declarada.

Operadores logísticos reportaron que esta situación se debe a diferencias entre las estructuras de los sistemas aduaneros, particularmente en los campos asociados al contribuyente. La falta de armonización entre los sistemas de ambos países impide reflejar correctamente los datos reales de las empresas extranjeras, lo que complica la validación y puede obstaculizar el cruce de frontera.

Esta configuración genera un problema sistémico que afecta la calidad y confiabilidad del documento que acompaña la carga en tránsito. La presencia de datos inconsistentes en el MIC/DTA puede resultar en demoras, exigencias adicionales por parte de las autoridades de control, o incluso en el rechazo del manifiesto. Además, introduce inseguridad jurídica para los operadores, quienes cumplen con los registros exigidos, pero enfrentan dificultades derivadas de limitaciones tecnológicas y normativas.

Propuesta de acción: Corrección sistémica para evitar el llenado de campos errados en el MIC/DTA

La emisión del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) para empresas extranjeras que operan desde Paraguay genera inconsistencias documentales, ya que el sistema asigna automáticamente la dirección del representante legal paraguayo como si fuera el domicilio de la empresa remitente. Esta configuración, derivada de diferencias estructurales entre los sistemas aduaneros, provoca observaciones por parte de algunas Aduanas extranjeras que cuestionan la correspondencia entre el país de origen y la dirección declarada, afectando así la calidad, confiabilidad y aceptación del documento en frontera.

Es de consenso entre los sectores público y privado, verificar en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) la causa raíz del error. A partir de esta revisión, se validará con la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) la modificación

necesaria para que el sistema deje de asignar automáticamente la dirección paraguaya del representante legal como domicilio de la empresa extranjera en el MIC/DTA.

La implementación de esta corrección evitará la generación de información errónea en los documentos de tránsito, reduciendo cuestionamientos por parte de las autoridades extranjeras, demoras operativas y exigencias adicionales. A largo plazo, esta medida contribuirá a una mayor armonización normativa y tecnológica entre los países del Corredor, promoviendo un entorno comercial más seguro, coherente y eficiente.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

41. Proceso de pago electrónico a SENAVE sin comprobantes automáticos

Proceso: Exportación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En el marco del comercio exterior paraguayo, el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) es uno de los organismos competentes para la fiscalización y control de productos agrícolas destinados a la exportación. Como parte del procedimiento, los operadores deben realizar el pago de tasas correspondientes por concepto de inspección, análisis o certificación fitosanitaria, las cuales habilitan la intervención oficial del organismo en el proceso de despacho. En febrero de 2024, SENAVE estableció un nuevo procedimiento para los pagos electrónicos, en reemplazo de las modalidades anteriores.

Según el nuevo procedimiento, una vez efectuado el pago electrónico, el comprobante debe ser enviado manualmente a una dirección de correo electrónico específica, desde donde SENAVE valida la operación y emite la factura correspondiente. Sin embargo, el sistema no genera comprobantes automáticos ni confirma en línea la validación del pago, lo que obliga a una espera adicional por parte del operador hasta que el documento sea procesado por el organismo. En la práctica, esto puede demorar entre 12 y 48 horas

hábiles, dependiendo del volumen de correos recibidos y de la disponibilidad del personal de SENAVE.

Esta dinámica fragmenta el proceso, ya que el operador no puede completar el trámite dentro de una misma plataforma, y debe monitorear de forma separada la confirmación del pago y la emisión del comprobante. Como resultado, puede haber retrasos en la intervención oficial de SENAVE, incluso cuando el pago ya ha sido efectuado correctamente. Este retraso impacta especialmente en cargas perecederas o sujetas a ventanas logísticas ajustadas, como ocurre con exportaciones agrícolas.

La ausencia de integración entre el sistema de pago y la emisión automática de comprobantes representa un cuello de botella en el proceso de exportación regulado por SENAVE. Aumenta los tiempos de tramitación, impone al exportador una tarea adicional de seguimiento, y expone el proceso a errores humanos o pérdidas de información. Esta situación limita la eficiencia institucional, afecta la trazabilidad de la operación, y contradice los principios de simplificación y automatización promovidos tanto a nivel nacional como en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La dependencia de validaciones manuales por correo electrónico compromete la previsibilidad del sistema y representa una barrera para la fluidez del comercio exterior paraguayo.

Propuesta de acción: Modernización del proceso de comprobación del pago de SENAVE

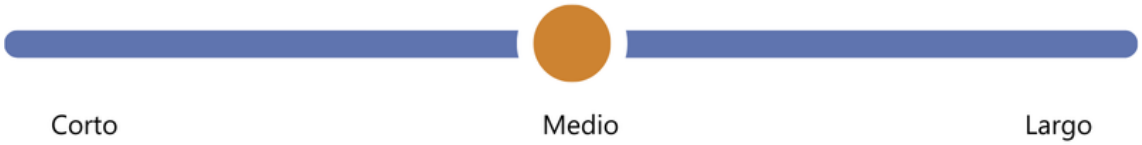
Para dar respuesta a las demoras e ineficiencias asociadas al nuevo procedimiento de comprobación de pagos implementado por Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) se propone desarrollar un módulo digital que permita la validación automática del pago, integrándose directamente a la Ventanilla Única del Importador y Exportación (VUI/VUE).

Actualmente, el proceso exige que los operadores envíen el comprobante por correo electrónico, lo que genera demoras de hasta 48 horas en la validación, especialmente en operaciones sensibles al tiempo como aquellas que involucran productos agrícolas perecederos. La ausencia de confirmación automática compromete la trazabilidad documental, incrementa el riesgo de errores y genera inseguridad operativa para los usuarios.

La propuesta consensuada entre representantes de los sectores público y privado plantea que, una vez efectuado el pago, el sistema registre y valide de forma automática la operación, eliminando la necesidad de comunicaciones paralelas o envío manual de documentos. Esta integración reduciría los tiempos de tramitación, eliminaría tareas de

seguimiento por parte del exportador y permitiría una actuación más oportuna de SENAVE. Además, reforzaría la eficiencia institucional y la transparencia del sistema, alineándose con los compromisos del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) y del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Sistemas:** Ventanilla Única del Importador y Exportación (VUI/VUE).

42. Falta de energía y conectividad en Carmelo Peralta

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Infraestructura

Oportunidad de mejora: En el contexto de la futura operación aduanera en el punto fronterizo entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay), se prevé que esta ubicación sea habilitada como uno de los principales ejes del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Sin embargo, durante las discusiones realizadas en las reuniones de mapeo, según lo señalado en el desafío **"Falta de definiciones operacionales y administrativas para el control fronterizo de Porto Murtinho–Carmelo Peralta"**, se identificó una preocupación crítica vinculada a la ausencia actual de infraestructura adecuada de energía eléctrica y conectividad telefónica en el lado paraguayo, en Carmelo Peralta.

Si estas deficiencias no son resueltas antes del inicio de las operaciones, podrían generar serios riesgos para la integridad de la carga, la seguridad de los transportistas y la funcionalidad de los sistemas que sustentan los procesos aduaneros.

La falta de conectividad y de un suministro eléctrico estable podría imposibilitar el uso continuo de los sistemas electrónicos de control y liberación de cargas, obligando a paralizaciones forzadas y generando filas en el punto de frontera, incertidumbre operativa e inseguridad jurídica. Este riesgo se agrava en el caso de los transportistas,

quienes podrían verse obligados a permanecer por largos períodos detenidos en las carreteras y accesos al punto de control, muchas veces en zonas que no poseen ninguna infraestructura de apoyo, como señalización, refugios o presencia policial. Episodios similares ya ocurren en otras fronteras del país, donde se registran demoras de hasta cuatro horas debido a fallas en el sistema o a la falta de energía, lo cual compromete tanto la seguridad física de los conductores como la puntualidad de las operaciones logísticas.

Propuesta de acción: Difusión con el sector privado de los planes de conectividad (fibra óptica) previstos en la ruta bioceánica en Paraguay

La futura operación aduanera entre Porto Murtinho (Brasil) y Carmelo Peralta (Paraguay) enfrenta un riesgo crítico debido a la falta de infraestructura adecuada de energía eléctrica y conectividad en el lado paraguayo. La ausencia de conectividad y suministro estable de energía podría impedir el funcionamiento de los sistemas electrónicos de control y liberación de carga, además de generar paradas imprevistas y filas. Estos problemas pueden afectar gravemente la seguridad de los transportistas, quienes podrían quedar detenidos por largos períodos en áreas sin apoyo adecuado, como señalización, refugio o patrullaje.

En este sentido, el sector público acordó llevar adelante la difusión y socialización de los planes de conectividad previstos para el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) con el sector privado, priorizando la instalación de fibra óptica a lo largo de la ruta del lado paraguayo. Este esfuerzo tiene como objetivo no solo mejorar la infraestructura de telecomunicaciones y asegurar que los sistemas aduaneros funcionen de manera continua y eficiente, sino también informar al sector privado, asegurando que tenga toda la información necesaria, brindando mayor seguridad y transparencia en el proceso. Se estableció que la información sobre plazos y avances de esta infraestructura será compartida de manera oportuna con todos los actores involucrados, especialmente con los operadores logísticos y transportistas, para garantizar que estén preparados para su implementación.

La mejora en la conectividad y en la estabilidad del suministro eléctrico reducirá significativamente los riesgos asociados a fallas en los sistemas, brindando un entorno más seguro y eficiente para el desarrollo del CBC. La colaboración continua entre el sector público y privado será esencial para asegurar la correcta implementación y el éxito de esta propuesta.

Plazo:



Involucrados:

- **Gobiernos Subnacionales:** Boquerón, Presidente Hayes y Alto Paraguay
- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Infraestructura:** Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), Administración Nacional de Electricidad (ANDE) y Comisión Nacional de Telecomunicaciones (CONATEL)

43. Falta de procedimiento estandarizado para control de tránsito internacional

Proceso: Tránsito
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En comercio exterior, el tránsito internacional por un tercer país es una operación aduanera mediante la cual una mercancía circula por el territorio de un país que no es ni el de origen ni el de destino final, sin ser nacionalizada localmente. Durante este recorrido, la carga permanece en régimen suspensivo, sin abonar tributos de importación ni ser despachada en aduana, bajo supervisión permanente de las autoridades competentes. En el caso de Paraguay, que se encuentra en el centro geográfico del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), la gestión eficiente de este tipo de tránsito resulta especialmente crítica.

Actualmente, el procedimiento adoptado por Paraguay para el control de cargas en tránsito internacional está basado en documentación impresa, controles presenciales y registros manuales, lo que obliga a realizar paradas operativas, genera "tiempos muertos" y limita la trazabilidad digital de la operación. A pesar de que se exige control aduanero a toda carga que atraviesa el país, no existe una normativa específica ni un procedimiento estandarizado que regule formalmente esta operación desde una perspectiva de tránsito internacional.

Durante las reuniones de mapeo, el sector privado señaló que, cuando una carga ingresa a Paraguay con destino a un tercer país, se procede al asentamiento del control mediante firma del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

y a la generación de un expediente en papel, el cual debe ser firmado por el funcionario aduanero en el punto de entrada y portado físicamente por el conductor durante todo el trayecto. Este documento debe luego ser presentado en el punto de salida para acreditar que el tránsito fue completado.

Además, se constató que, en el marco del CBC, el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) no está siendo utilizado para gestionar tránsitos internacionales con origen en Brasil y destino Argentina o Chile, ni tampoco en sentido inverso, desde Chile hacia Brasil a través de Paraguay. Como no es posible recibir la información transmitida por Brasil, el control se realiza a partir de documentos en papel. En el caso de Chile, no existe un convenio bilateral para efectuar la transferencia y recepción de datos vía SINTIA. En estos casos, el registro sistémico realizado del tránsito se limita a fines administrativos internos, sin habilitación ni interoperabilidad efectiva entre sistemas aduaneros de los países intervinientes.

Este escenario genera falta de armonización operativa, inseguridad jurídica y posibles interpretaciones dispares entre aduanas de entrada y salida, afectando la fluidez del tránsito, debilitando el control documental y aumentando los riesgos de interrupción o detención de las mercancías. La ausencia de un procedimiento formalizado y digitalizado para el tránsito internacional por territorio paraguayo constituye un desafío estructural que debe ser abordado de forma prioritaria para garantizar la eficiencia del Corredor.

Propuesta de acción: Desarrollar procedimiento de control de tránsito internacional electrónico

La ausencia de un procedimiento estandarizado y digitalizado para el control del tránsito internacional de mercancías en Paraguay representa un riesgo operativo y normativo relevante para el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Como país de tránsito en el trazado del corredor, Paraguay cumple un rol estratégico, por lo que la falta de interoperabilidad digital y de trazabilidad sistémica compromete la previsibilidad del régimen de tránsito, aumenta los tiempos operativos y genera incertidumbre para exportadores, transportistas y autoridades de control.

Ante esta situación, los representantes del sector público y privado coincidieron en la necesidad de desarrollar un procedimiento formal y electrónico de control de tránsito internacional, basado en el uso de datos estructurados en lugar de documentos impresos, y sustentado en herramientas que garanticen la trazabilidad desde el ingreso hasta la salida del territorio nacional. La solución propuesta contempla que, una vez registrada la Declaración de Tránsito Aduanero (DTA) en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), el servidor aduanero responsable registre en el

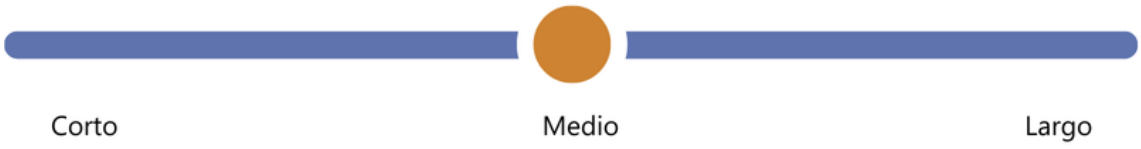
mismo sistema el acto de control de ingreso, indicando su identidad, la fecha y hora del evento y el plazo estimado de finalización del tránsito, conforme a las reglas de tránsito vigentes.

Asimismo, se propone que los datos del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) sean incorporados al procedimiento electrónico de manera estructurada, permitiendo su uso tanto para el control operativo como para la interoperabilidad internacional. En la aduana de salida, el servidor deberá verificar las informaciones registradas, el cumplimiento del plazo estimado, el peso de báscula y proceder a la conclusión del tránsito en el Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA), sin necesidad de presentar documentos en papel. Este circuito debe garantizar la integridad documental y operativa del proceso exclusivamente mediante sistemas electrónicos, eliminando el expediente físico que actualmente acompaña al vehículo.

Para que este esquema sea funcional, se requiere asegurar la plena integración del SINTIA con los sistemas de Brasil y Chile, permitiendo el control de tránsito de punta a punta, con visibilidad compartida de los datos clave por las aduanas de origen, tránsito y destino. Esta interoperabilidad permitirá validar en tiempo real el cumplimiento de los requisitos formales, las condiciones de la carga y los eventos asociados al tránsito, elevando el estándar de seguridad y coordinación entre países.

La implementación de este procedimiento permitirá cerrar brechas normativas, fortalecer la seguridad jurídica de las operaciones y brindar mayor eficiencia y previsibilidad al tránsito internacional. Al mismo tiempo, posicionará a Paraguay como un actor confiable y tecnológicamente integrado dentro del CBC, aumentando su competitividad y su capacidad para atraer flujos logísticos regionales.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

44. Solicitud de documentos físicos que se encuentran en el sistema genera duplicidad de trabajo

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: La oficialización del despacho se realiza actualmente mediante la presentación física de la carpeta documental en la oficina de Registro de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT). Esta exigencia aplica de forma estandarizada a todas las operaciones de exportación e importación. Solo una vez entregada esta carpeta, se activa el proceso aduanero y se conoce el canal de selectividad asignado, que determina los controles posteriores a realizar.

Durante las reuniones de mapeo representantes del sector privado, en particular despachantes aduaneros, exportadores e importadores, identificaron esta situación como una oportunidad concreta de mejora, al observar que todas las operaciones son tratadas de la misma manera, independientemente del tipo de operador, por ejemplo, Operador Económico Autorizado (OEA) certificado y del canal asignado. Incluso en los casos de canal verde, en los que no se requiere una revisión documental en profundidad, es obligatoria la entrega en papel. Estos documentos, además, ya han sido adjuntados previamente en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) mediante una carpeta digital. En esos casos, el control se limita a verificar la existencia de los documentos, sin revisar su contenido. Por el contrario, cuando se asigna canal naranja o rojo, la documentación debe ser revisada exhaustivamente.

En todos los escenarios, cada unidad aduanera que deba intervenir en el proceso debe recibir copias físicas. Como resultado, los auxiliares de los despachantes deben trasladar manualmente las carpetas entre oficinas, generando “tiempos muertos” y retrabajo. La inexistencia de un procedimiento interno de consulta digital entre departamentos aduaneros impide aprovechar la información ya cargada en SOFIA, trasladando al sector privado la carga logística de distribuir físicamente la documentación.

Esta práctica representa una barrera operativa significativa para la eficiencia del despacho, al incrementar los costos, alargar los tiempos de tramitación y reforzar la dependencia de procedimientos basados en papel. La falta de interoperabilidad interna entre unidades de control aduanero dificulta la modernización del proceso, obstaculizando los avances hacia una gestión documental digital más ágil, trazable y segura.

Propuesta de acción: Revisión de procedimientos con relación al control de despachos

Con el objetivo de avanzar hacia un sistema aduanero moderno, eficiente y alineado con los principios de facilitación del comercio, se propone eliminar la exigencia de presentación física del operador y de documentación impresa para la oficialización del despacho, habilitando su tramitación de forma completamente digital a través del Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA).

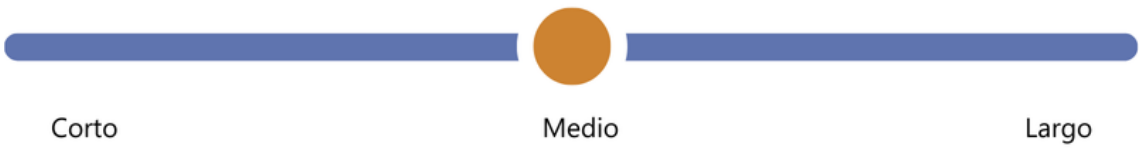
Actualmente, los despachantes aduaneros cuentan con firma digital con token y mandato electrónico específico por operación, lo que permite garantizar la trazabilidad y la responsabilidad del procedimiento dentro del sistema. En este contexto, se propone que la oficialización del despacho se habilite automáticamente en SOFIA una vez que se verifique la presencia de carga en el sistema y que la carpeta documental digital esté completa, sin necesidad de presentación en papel ni intervención física del auxiliar.

Solo en los casos en que el canal de selectividad asignado sea naranja o rojo, se requerirá la presentación de los documentos en formato físico. Para ello, el nuevo procedimiento deberá prever que la entrega de la carpeta física sea única y centralizada, quedando bajo la responsabilidad exclusiva de los funcionarios aduaneros la distribución y revisión interna entre los departamentos intervinientes, sin mediar traslado físico por parte del sector privado.

La implementación de esta medida requiere el diseño formal de nuevos procedimientos tanto para operaciones de exportación como de importación, que deberán ser incorporados en la normativa vigente mediante resolución administrativa. Posteriormente, será indispensable llevar a cabo un proceso de capacitación intensivo dirigido al personal de aduanas en frontera, para asegurar la correcta aplicación del nuevo flujo de trabajo.

Este cambio estructural permitirá reducir los tiempos de oficialización, eliminar cargas administrativas innecesarias para los operadores y mejorar la trazabilidad documental del despacho, al tiempo que fortalece la transparencia y coherencia operativa del sistema aduanero nacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

45. El Agente de Transporte no tiene firma digital o token en VUI-VUE

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Sistema

Oportunidad de mejora: El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) es el documento utilizado para operaciones de tránsito aduanero internacional entre los países del ATIT, sirviendo para manifestar formalmente los datos de la carga y de las Aduanas de partida, salida y destino. Es obligatorio para que una carga bajo régimen de tránsito aduanero pueda circular entre los países sin el cobro inmediato de tributos, garantizando el control fiscal y logístico de la operación. En Paraguay, este documento debe ser firmado por el Agente de Transporte antes de ser validado por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) y Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), lo que formaliza la responsabilidad de la empresa de transporte sobre la operación.

Durante las reuniones de mapeo se identificó la ausencia de un sistema de firma digital autorizada para los agentes de transporte internacional. Aunque los transportistas tienen acceso al Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) y pueden generar los MIC/DTA, no poseen firma electrónica habilitada, lo que los obliga a imprimir el documento y firmar físicamente todas las copias, una a una, antes de presentarlas a la Aduana. El proceso es completamente manual, lo que genera desperdicio de papel, trabajo repetitivo y retrasos operacionales.

Como dimensión del volumen de papel utilizado, fue mencionado que los agentes de transporte utilizan en promedio una resma de papel a cada dos semanas en impresiones y copias del MIC/DTA que deben ser firmadas manualmente, lo que demuestra la ineficiencia del modelo actual. La firma autógrafa debe ser registrada formalmente en la DNIT cada cinco años, y aunque el procedimiento no tiene un costo directo aduanero, implica costos indirectos de tiempo, logística y facilitación. Los agentes de transporte ya solicitaron, desde 2022, la implementación de un sistema de firma digital con token, siguiendo el modelo ya utilizado por los despachantes aduaneros en Paraguay. Sin embargo, hasta el momento no ha habido avances concretos en la autorización e implementación de esta funcionalidad.

Esta situación genera ineficiencias operacionales significativas, además de incrementar el trabajo de los servidores de frontera que deben controlar las firmas manualmente también. El proceso actual de control es vulnerable a fallas, fraudes o inconsistencias, además de sobrecargar a todos los involucrados.

Propuesta de acción: Habilitación de firma digital con token para Agentes de Transporte

El actual procedimiento de emisión y validación del Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) en Paraguay se encuentra limitado por la ausencia de un mecanismo de firma digital habilitado para los agentes de transporte internacional. Aunque estos actores tienen acceso al Sistema Integrado de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) para la generación del documento, el proceso de firma se realiza de forma completamente manual, lo que implica imprimir todas las copias, firmarlas físicamente una a una y presentarlas ante las autoridades de control. Este modelo no solo genera un uso intensivo de papel, sino que añade tiempos operativos innecesarios, retrabajo administrativo y riesgos de inconsistencias en el control.

Para superar este obstáculo, se propone la habilitación de un mecanismo de firma digital con token criptográfico para los agentes de transporte, siguiendo el modelo ya utilizado por los despachantes aduaneros en Paraguay. Esta medida requiere que la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), como autoridad competente, habilite el perfil funcional correspondiente dentro del sistema SINTIA, asegurando su interoperabilidad con la infraestructura de clave pública nacional (ICP–PY) que permite validar firmas digitales emitidas por prestadores autorizados, conforme previsto en la Ley N.º 4017/2010 de Validez Jurídica de la Firma Digital y Mensajes de Datos.

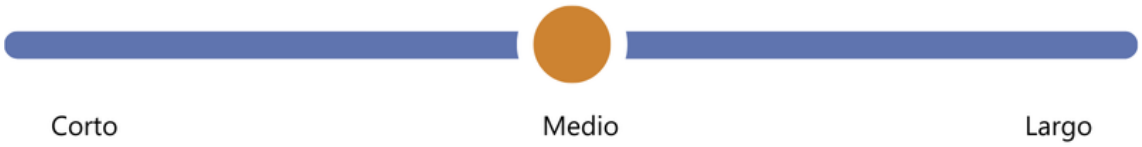
Técnicamente, para implementar esta solución se requiere que el agente de transporte cuente con un Certificado digital emitido por un proveedor autorizado por la Autoridad Certificadora del Estado paraguayo (como la STP), un token USB criptográfico o equivalente que almacene de forma segura dicho Certificado. A la vez, será necesario que DNIT prevea un módulo habilitado para leer, autenticar y registrar la firma del usuario en el momento de la validación del MIC/DTA. La creación de un acceso institucional al sistema con credenciales seguras y perfil de firma individual vinculado al Registro Único del Contribuyente (RUC) de la empresa permitirá realizar las firmas correspondientes garantizando la trazabilidad y la seguridad.

Además, se recomendó que el MIC/DTA firmado digitalmente pueda incluir un código QR único que permita su verificación electrónica por parte de los organismos de control en los distintos puntos de tránsito en Paraguay, facilitando el escaneo y validación remota

sin necesidad de cotejar firmas autógrafas en papel. Esta funcionalidad también deberá estar habilitada para ser integrada con el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA), permitiendo su trazabilidad durante todo el trayecto.

La adopción de esta medida permitirá reducir drásticamente el uso de papel, eliminará tareas manuales repetitivas, agilizará el control documental y disminuirá la carga de trabajo de los funcionarios en frontera, quienes ya no deberán verificar firmas manuales ni cotejar documentos impresos. Además, consolidará un entorno de mayor seguridad jurídica y confiabilidad en el tránsito aduanero internacional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Industria y Comercio:** Ministerio de Industria y Comercio (MIC)

46. Problemas de conectividad impiden gestionar y controlar los precintos de forma eficiente

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Infraestructura

Oportunidad de mejora: Como mencionado en el desafío **"Atribución de responsabilidad de pago incorrecta en relación a los precintos electrónicos"**, los precintos electrónicos son dispositivos utilizados para garantizar la trazabilidad y la seguridad en el tránsito aduanero de mercancías, permitiendo el monitoreo en tiempo real de las unidades de transporte bajo control aduanero.

Fue apuntado por el sector privado que uno de los pasos críticos en el control de tránsito de mercancías es la colocación y retiro del precinto electrónico. Este dispositivo permite a la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT) y a otros organismos de control monitorear el recorrido del camión y garantizar la integridad de la carga hasta su destino final.

Sin embargo, este procedimiento depende completamente de una conexión a internet estable en los puntos de frontera y a lo largo de la ruta. En muchos casos, la infraestructura de conectividad en algunas zonas es deficiente, lo que impide el acceso al sistema para registrar correctamente la colocación o el retiro del precinto. La DNIT, al igual que otros organismos involucrados, queda sin acceso al sistema cuando la conexión se interrumpe, lo que paraliza las operaciones.

Por ejemplo, cuando un camión llega al punto de control o a su destino y debe retirarse el precinto electrónico, pero no hay señal de internet, el vehículo no puede seguir su curso hasta que se restablezca la conexión. Del mismo modo, si el camión debe ser precintado antes de ingresar al país o continuar su tránsito, la falta de conectividad también lo impide, deteniendo la operación por completo.

Esta situación genera múltiples impactos: el vencimiento de los plazos de tránsito, el aumento de costos logísticos por demoras en frontera, la pérdida de eficiencia en la cadena de suministro y la exposición a sanciones administrativas. Además, la ausencia de un plan de contingencia agrava el problema, dejando a las empresas sin alternativas operativas ante fallas de conectividad.

Propuesta de acción: Realizar un plan de contingencia para gestionar el precinto electrónico ante fallos de conectividad

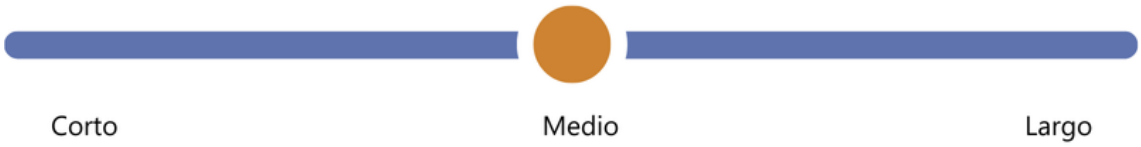
La colocación y el retiro del precinto electrónico en puntos de frontera constituye una etapa crítica del tránsito aduanero, cuya ejecución depende directamente de la conectividad en tiempo real. Frente a los problemas recurrentes de acceso a internet reportados por el sector privado en otras fronteras de Paraguay, se evidenció la necesidad de establecer mecanismos alternativos que eviten la paralización de las operaciones cuando la conectividad no esté disponible en las futuras fronteras de Pozo Hondo–Misión La Paz y Porto Murtinho–Carmelo Peralta.

En el marco de las reuniones entre actores públicos y privados, se propuso analizar la viabilidad técnica y normativa de implementar un procedimiento de contingencia para el retiro del precinto electrónico en situaciones de falta de conectividad. Esta alternativa podría contemplar la validación manual respaldada por documentos físicos, registros fotográficos georreferenciados o el uso de dispositivos móviles con capacidad de sincronización posterior, asegurando la integridad del proceso de control aduanero.

Con la aplicación de esta medida, se busca evitar interrupciones operativas innecesarias, preservar la trazabilidad del tránsito bajo control aduanero y garantizar el cumplimiento de los plazos establecidos. Al mismo tiempo, se promueve una gestión más resiliente y

adaptada a las limitaciones tecnológicas de ciertas zonas fronterizas, fortaleciendo la competitividad del Corredor Bioceánico y la confianza del sector privado en la capacidad de respuesta institucional.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

47. Proceso ineficiente de extracción de muestra, emisión de comprobante y entrega de muestras por parte de SENAVE

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Paraguay, la importación de productos de origen vegetal clasificados dentro de las categorías de riesgo fitosanitario III, IV o V[16] está sujeta a un procedimiento de control oficial por parte del Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE). Conforme al Decreto N.º 139/1993, el ingreso está condicionado a la obtención previa de una Acreditación Fitosanitaria de Importación (AFIDI), emitida antes del embarque. Al arribo de la mercadería al país, se activa un segundo control en frontera, donde el auxiliar del despachante presenta ante SENAVE los documentos del despacho, la AFIDI y el manifiesto. A partir de esta presentación, las autoridades del organismo deciden si corresponde una verificación documental, control de etiquetas, o una toma de muestras para análisis de laboratorio. En todos los casos, se labra un acta física que queda exclusivamente en poder del organismo.

[16] Categoría de Riesgo Fitosanitario III: Comprende productos vegetales que, si bien han sido procesados, aún tienen capacidad de ser infestados por plagas. Ejemplos: Frutas y hortalizas, maderas, cortezas, etc.
Requisitos: Generalmente requieren AFIDI, con verificación de cumplimiento de requisitos fitosanitarios y certificación del país de origen.
Categoría de Riesgo Fitosanitario IV: Se refiere a productos vegetales que, por su naturaleza o grado de procesamiento, presentan un riesgo moderado de portar plagas. Ejemplos: Semillas, bulbos, tubérculos, etc.
Requisitos: Normalmente requieren AFIDI y se aplican medidas de control fitosanitario específicas para garantizar que no ingresen plagas o enfermedades.
Categoría de Riesgo Fitosanitario V: Representa el mayor nivel de riesgo, ya que se trata de productos vegetales que tienen una alta probabilidad de portar plagas o enfermedades graves. Ejemplos: Plantas vivas, materiales de embalaje que puedan contener plagas, etc.
Requisitos: Requieren AFIDI y se aplican las medidas de control fitosanitario más estrictas para garantizar la seguridad de la producción agrícola.

Cuando se realiza una toma de muestra, el inspector debe entregar un comprobante oficial que respalde dicha acción. Sin embargo, el sector privado ha reportado que la entrega de este comprobante no se realiza de forma automática, lo que obliga a los auxiliares de despachante a hacer múltiples gestiones presenciales o telefónicas para obtenerlo. La ausencia de procedimiento estandarizado sobre esta entrega genera inseguridad para el importador, quien debe contar con esa constancia para acreditar el cumplimiento del control fitosanitario ante terceros o para iniciar el seguimiento del proceso de análisis.

Además, el proceso de análisis de las muestras puede demorar hasta tres meses, y si bien la mercadería no permanece en la frontera durante ese período, sí puede encontrarse inmovilizada en stock, con impacto en su disponibilidad comercial, sanitaria o de rotación.

Por otra parte, en productos de alto valor, la devolución de la muestra resulta crítica. En este sentido, el sector privado manifestó que no existe ningún sistema de notificación automática que indique al operador cuándo puede retirarla. El seguimiento debe realizarse de manera personal, iniciándose recién cuando se emite la factura por el servicio de análisis. Esto obliga al importador a mantener un monitoreo constante del expediente hasta obtener la autorización para la devolución.

Por último, el procedimiento actual exige que las muestras sólo pueden retirarse en el mismo local donde fueron extraídas y únicamente contra la presentación del comprobante original en papel. El sistema de SENAVE no identifica al despachante o auxiliar como actor habilitado para el retiro, por lo que es obligatorio conservar el comprobante físico hasta el cierre completo del procedimiento. La inexistencia de un canal digital de seguimiento o verificación de estos pasos fragmenta el proceso, aumenta la carga operativa y administrativa, y contradice los principios de trazabilidad y transparencia institucional.

Propuesta de acción: Modernización del proceso de toma de muestras de SENAVE

Para resolver las ineficiencias observadas en el proceso de control fitosanitario a cargo del Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas de Paraguay (SENAVE) durante las operaciones de importación en Paraguay, se propone una solución técnica y operativa basada en la estandarización de procedimientos, digitalización de comprobantes y automatización de notificaciones. Esta propuesta busca reducir los tiempos de gestión, eliminar gestiones manuales innecesarias, mejorar la trazabilidad de las muestras y garantizar mayor previsibilidad para los operadores.

En primer lugar, se planteó durante la reunión público-privada, incorporar al sistema interno de SENAVE o en la Ventanilla Única de Importación (VUI) una funcionalidad obligatoria para la generación automática del comprobante de toma de muestra al momento de la extracción. Este comprobante deberá estar vinculado al número de Acreditación Fitosanitaria De Importación (AFIDI) o al número de expediente del trámite y emitirse en formato digital validado mediante código de verificación o QR. El documento será enviado automáticamente por correo electrónico al declarante y deberá estar disponible para descarga desde una plataforma electrónica, evitando así que los auxiliares deban realizar gestiones presenciales o telefónicas para obtenerlo. Esta medida garantizará respaldo documental inmediato y trazabilidad institucional de cada muestra tomada.

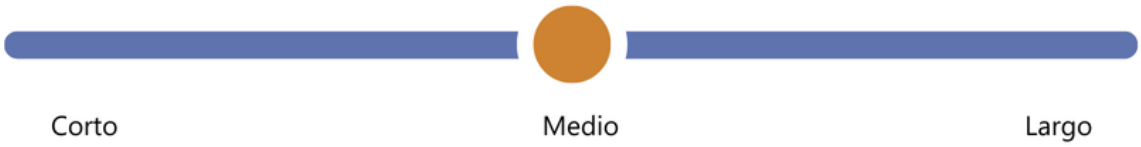
En segundo lugar, se propuso implementar un sistema de notificaciones electrónicas automáticas que informe al despachante e importador sobre la disponibilidad de la muestra para su retiro. La comunicación incluirá datos esenciales como número de expediente, local autorizado para el retiro, horario y requisitos para completar el procedimiento. De esta manera, se eliminará la necesidad de monitoreo manual del expediente por parte del importador, permitiendo una gestión más eficiente y transparente del proceso. Asimismo, se propuso flexibilizar las condiciones de retiro de la muestra. Se recomienda permitir, con autorización expresa del importador, que la devolución pueda realizarse en cualquier local habilitado por SENAVE, no exclusivamente en el punto donde se realizó la extracción.

Además, se propone que el comprobante de toma de muestra pueda presentarse en formato digital, mediante archivo PDF o consulta en línea, siempre que esté validado por sistema. Para ello, será necesario modificar el sistema de SENAVE para incluir al despachante o auxiliar como actor habilitado a realizar el retiro, mediante autenticación electrónica a través del Registro Único de Contribuyentes (RUC), número profesional o credenciales específicas. Esta propuesta es fundamental cuando se analizan las fronteras de Paraguay en el Corredor, las cuales se encuentran distantes de Asunción.

Finalmente, se sugiere que todas las etapas del procedimiento queden formalmente codificadas en un manual interno aprobado por resolución institucional. El procedimiento deberá incluir la presentación documental inicial, la toma y registro de la muestra, la emisión de acta y comprobante, el ingreso de la muestra al laboratorio, la notificación de disponibilidad para retiro y el cierre del expediente. Este procedimiento deberá ser trazable a través de una interfaz electrónica disponible para el operador, preferentemente integrada al entorno de la VUI, que muestre en tiempo real el estado del trámite (por ejemplo: “En análisis”, “Disponible para retiro”, “Cerrado”).

La implementación de estas medidas permitirá reducir la carga operativa sobre el sector privado, aumentar la eficiencia institucional del SENAVE, garantizar mayor trazabilidad en los procedimientos de control fitosanitario y fortalecer la transparencia de la gestión.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)

48. Inexistencia de gestión coordinada de organismos paraguayos en frontera

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: La Gestión Coordinada de Fronteras (GCF) tiene como objetivo central armonizar las intervenciones de los organismos públicos en los puntos de control, mediante la aplicación de procedimientos integrados, interoperabilidad de sistemas y controles conjuntos, con el fin de reducir tiempos, costos y redundancias en el tránsito internacional de mercancías.

Sin embargo, según testimonios recogidos de operadores logísticos, la falta de coordinación entre los organismos paraguayos de control en frontera constituye una práctica habitual, incluso en recintos aduaneros formalmente establecidos como Áreas de Control Integrado (ACI). Esta problemática recurrente también fue documentada en el estudio *Sistematización de la visión holística de la Gestión Coordinada de Fronteras en el MERCOSUR*, elaborado en 2024 por el Instituto Alianza Procomex, en el marco del proceso de implementación de la GCF en la región.

El estudio identificó que, en pasos fronterizos emblemáticos como Foz do Iguaçu (Brasil) y Ciudad del Este (Paraguay), ambos operando bajo el modelo ACI, persisten disfunciones operativas relevantes, especialmente en la ejecución práctica de los controles integrados, que continúan siendo realizados de forma fragmentada y sin coordinación efectiva entre las entidades intervinientes.

En situaciones documentadas en esa frontera, cuando una carga es asignada al canal rojo (lo que implica inspección física y documental), son los auxiliares de los despachantes de aduana quienes deben asumir informalmente la tarea de coordinar con cada organismo de control involucrado, como la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT), el Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) o la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), para intentar que la inspección se realice de forma simultánea. Esta responsabilidad, que debería ser institucional, recae en el operador privado debido a que los organismos actúan de manera aislada, sin protocolos formalizados ni mecanismos sistematizados de actuación conjunta. Cuando dicha coordinación no se logra, la documentación y la carga deben ser presentadas varias veces ante distintos organismos, lo que genera retrabajos, demoras y un aumento significativo de los costos logísticos.

En el caso de las futuras fronteras del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC) en Paraguay (Pozo Hondo–Misión La Paz (con Argentina) y Porto Murtinho–Carmelo Peralta (con Brasil), el sector privado presente en las reuniones de mapeo informó que hasta la fecha no se dispone de información oficial pública que oriente los actores privados respecto a aspectos clave para la planificación de sus operaciones. Entre las definiciones ausentes se destacan:

- los organismos nacionales e internacionales integrarán los respectivos ACIs;
- modelo de operación previsto (cabecera única o doble, zonas de inspección conjunta o separada, modalidad de gestión del flujo de cargas, etc.);
- Infraestructura disponible para los operadores logísticos privados, tanto en términos de servicios, áreas de espera y conectividad operativa.

Este vacío institucional genera una creciente preocupación entre todos los actores, especialmente frente a la inminente puesta en funcionamiento de estas rutas y a su papel estratégico en la consolidación de la integración regional. La ausencia de definiciones claras, anticipadas y coordinadas alimenta el temor de que se reproduzcan modelos fragmentados similares a los observados en otras fronteras, donde la falta de integración efectiva entre los organismos de control da lugar a procesos redundantes, demoras innecesarias y mayores costos operativos, afectando directamente la eficiencia y la competitividad del CBC.

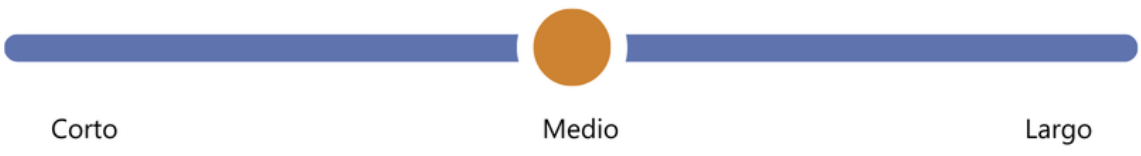
Propuesta de acción: Crear un proceso o sistema que permita la coordinación a nivel de los organismos de control para inspecciones conjuntas en las Áreas de Control Integrado

La falta de definiciones claras sobre la Gestión Coordinada de Fronteras (GCF) en el punto Pozo Hondo–Misión La Paz y Porto Murtinho–Carmelo Peralta representa un obstáculo crítico para la operatividad eficiente del futuro Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). Este desafío debe ser resuelto para evitar la reproducción de esquemas fragmentados que generan demoras, costos y redundancias en frontera. Considerando la expectativa de habilitación del paso, se vuelve urgente establecer mecanismos formales de coordinación entre los organismos de control nacionales.

En este sentido, se propone crear un proceso o sistema específico que permita la actuación coordinada de las distintas autoridades paraguayas en frontera, asegurando que las inspecciones se realicen de manera conjunta, en un mismo momento y espacio físico. La construcción de este mecanismo podría inspirarse en buenas prácticas de la región, como el modelo brasileño de canal de selectividad único, donde diferentes organismos actúan de forma articulada a partir de una única decisión de control. Para lograrlo, sería necesario definir formalmente qué instituciones intervendrán en Pozo Hondo–Misión La Paz y Porto Murtinho–Carmelo Peralta, bajo qué procedimientos operativos se integrarán y cómo se gestionará la interoperabilidad de sus sistemas.

El establecimiento de un modelo efectivo de coordinación entre los organismos de control nacionales permitirá dar previsibilidad y fluidez a las operaciones de importación y exportación a través del CBC. Esto evitará la fragmentación institucional observada en otras fronteras, reduciendo tiempos de tránsito, costos logísticos y sobrecarga administrativa, y consolidará un entorno más competitivo y confiable para el comercio exterior en el Paso de Pozo Hondo–Misión La Paz.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)

- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)
- **Migraciones:** Dirección Nacional de Migraciones (DNM)

49. Camiones con origen de Paraguay sobredimensionados sin permisos correspondientes en tránsito internacional

Proceso: Exportación/Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: El tránsito internacional de mercancías en la región se rige, entre otros instrumentos, por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), internalizado por todos los países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y sus asociados. Este acuerdo define parámetros técnicos y límites dimensionales para los vehículos de carga internacional, estableciendo criterios comunes para la circulación en rutas binacionales. En los pasos fronterizos de alta montaña, como Jama y Sico (Argentina–Chile), se aplican además requisitos operativos específicos relacionados a condiciones geográficas extremas, infraestructura vial limitada y control de cargas especiales.

Se identificó que camiones con origen en Paraguay transitan hacia el Paso de Jama con dimensiones superiores a las permitidas, aunque formalmente cumplan con los límites visibles indicados en su señalización. En varios casos, estos vehículos presentan modificaciones estructurales no declaradas, como extensiones de partes o incorporación de carga entre ejes, en particular en unidades tipo “Jumbo” de hasta 60 toneladas. Estas alteraciones impiden una fiscalización efectiva, ya que las dimensiones reales no coinciden con la información registrada en los documentos ni con lo visible en el vehículo.

Como consecuencia, estos camiones no logran cruzar adecuadamente el Paso de Jama, cuya infraestructura no está preparada para recibir este tipo de unidades. Además, su circulación puede generar daños significativos en la ruta, lo que llevó a la instalación de una báscula privada en el punto fronterizo, actualmente utilizada por el sector público, con un costo aproximado de 50.000 pesos argentinos por uso. La fiscalización insuficiente en origen y la falta de controles sistemáticos durante el recorrido facilitan la repetición de este tipo de prácticas irregulares.

La circulación de camiones sobredimensionados sin fiscalización efectiva representa un riesgo para la infraestructura vial, genera demoras logísticas y aumenta los costos de mantenimiento de rutas internacionales. También compromete la seguridad vial y evidencia debilidades en los mecanismos de control binacional, especialmente cuando no existe una verificación efectiva en origen. A pesar de que el ATIT establece normas claras,

la persistencia de vehículos fuera de los parámetros indica una falta de coordinación entre los países miembros y un uso inadecuado de los dispositivos de control disponibles. En el contexto del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), donde Jama y Sico son puntos críticos de conexión, esta situación afecta directamente la fluidez del tránsito internacional, reduce la previsibilidad de las rutas y contradice los principios de integración y coordinación regional.

Propuesta de acción: Refuerzo de la fiscalización en Paraguay para la prevención de camiones sobredimensionados sin los correspondientes permisos y habilitaciones

La propuesta de solución presentada fue consensuada entre los actores relevantes del sector público y privado con el objetivo de abordar el desafío relacionado con el tránsito de camiones sobredimensionados provenientes de Paraguay, que afectan la infraestructura y la seguridad en el Paso de Jama. Esta situación se origina debido a la falta de fiscalización efectiva en el punto de salida en Paraguay, lo que permite que camiones con modificaciones no declaradas transiten sin control adecuado. La solución propuesta se enfoca exclusivamente en la implementación de medidas de fiscalización más estrictas a la salida de Paraguay, específicamente por parte de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), antes de que los camiones ingresen al tránsito internacional hacia Argentina.

En este sentido, se propone implementar un sistema de fiscalización más riguroso con el objetivo de garantizar que los camiones que atraviesan las rutas hacia el Paso de Jama cumplan con las dimensiones establecidas en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) y otras normativas nacionales. Este sistema de control será liderado por DINATRAN, y se centrará en la verificación de las dimensiones reales de los vehículos en el momento de la salida del territorio paraguayo. Para esto se debe considerar:

- Refuerzo de la fiscalización por parte de DINATRAN: DINATRAN será el principal responsable de la fiscalización en los puntos de salida, asegurando que todos los vehículos que transiten hacia Argentina cumplan con los requisitos de dimensión y no presenten alteraciones no autorizadas. Además de la verificación técnica, se fortalecerá el control documental para asegurar que las especificaciones del vehículo coincidan con los datos registrados en los documentos de transporte, evitando discrepancias que puedan permitir el paso de vehículos fuera de los parámetros establecidos.
- Sanciones y control de reincidencias: Se establecerá un régimen de sanciones claras para los transportistas que intenten evadir los controles o circulen con vehículos sobredimensionados. Las sanciones incluirán multas, la prohibición de

continuar el tránsito hasta que el vehículo sea adecuadamente ajustado, y la posibilidad de retirar el permiso de circulación de los vehículos reincidentes. La aplicación rigurosa de estas sanciones será clave para prevenir la reincidencia de prácticas irregulares.

El fortalecimiento de la fiscalización por parte de DINATRAN y la aplicación de sanciones claras no solo aseguran el cumplimiento de las normativas, sino que también refuerzan el compromiso con la seguridad vial y el orden en el comercio internacional entre Paraguay y Argentina.

Plazo:



Involucrados:

- **Transporte:** Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

50. Imposibilidad de controlar sanitariamente el ingreso de productos en las fronteras

Proceso: Importación
Clasificación: Normativa/Procedimiento

Oportunidad de mejora: En Paraguay, el control sanitario de productos de origen animal es competencia del Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), conforme a las disposiciones higiénico-sanitarias establecidas para la importación de productos, subproductos y derivados de origen animal. El procedimiento implica la emisión previa de una autorización sanitaria basada en la evaluación documental de los requisitos exigidos, entre los cuales se encuentran: registro del importador (F-01), habilitación de infraestructura de almacenamiento, factura comercial, Certificado Sanitario oficial, Certificado de Origen, entre otros.

Aunque en la información publicada en el portal oficial del SENACSA se menciona que los productos de origen animal importados pueden ser sometidos a controles por Inspectores Veterinarios Oficiales (IVO) en los puestos de ingreso fronterizo, en la práctica no existe una presencia permanente de estos inspectores en todas las fronteras terrestres de Paraguay, sino únicamente en aquellas con mayor flujo de carga animal.

Según lo informado por representantes del SENACSA en las reuniones de mapeo en el marco de este proyecto, la verificación sanitaria en frontera se limita exclusivamente al ingreso de animales vivos y se realiza únicamente mediante notificación previa. Para los demás productos, el ingreso se produce sin gestión de riesgo ni inspección sanitaria en el punto fronterizo.

Como consecuencia, cargas que requieren verificación sanitaria pueden cruzar los puntos de ingreso sin inspección alguna, dirigiéndose directamente a la Aduana de destino (por ejemplo, en Asunción) para su desaduanamiento. En estos casos, si al momento de la inspección en destino la carga no cumple con los requisitos sanitarios y es rechazada, el procedimiento de retorno al punto fronterizo resulta complejo a nivel operacional y legal o pudiendo ser inviable, considerando que la carga ya se encuentra dentro del territorio nacional. A este punto se le adiciona otro factor de pérdida de control que es que SENACSA no dispone de un sistema de control de transporte interno que permita monitorear los movimientos de las cargas sanitariamente sensibles tras su ingreso.

Esta deficiencia configura una vulnerabilidad en el control sanitario de fronteras, incrementando el riesgo de ingreso de productos no conformes o contaminados al país. La falta de verificación en el punto de ingreso y la ausencia de un mecanismo de trazabilidad durante el transporte interno debilitan la capacidad de respuesta ante amenazas sanitarias, comprometen la bioseguridad nacional y exponen a Paraguay a riesgos innecesarios que podrían afectar tanto la salud pública como la sanidad animal y la confianza internacional en sus sistemas de control.

Propuesta de acción: Implementación de un procedimiento normativo para la Declaración de Tránsito Sanitario por parte de SENACSA

Para solucionar el problema identificado, y conforme a los intercambios realizados entre el sector público y privado de Argentina y Paraguay presentes en la reunión, donde se presentaron ejemplos de controles de tránsito sanitario implementados por otros países, se propuso que el Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA) avance en el diseño e implementación de un procedimiento de declaración de tránsito sanitario. Este procedimiento deberá ser formalizado a través de la emisión de una normativa específica.

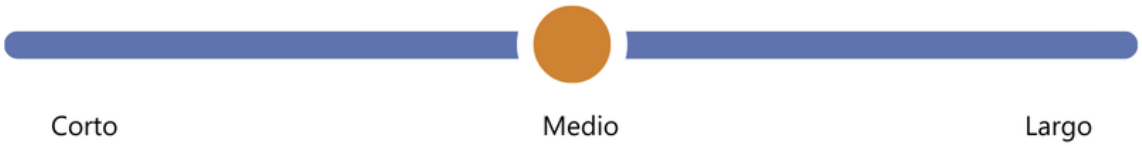
La normativa deberá contemplar los siguientes elementos esenciales:

- Gestión de riesgo y establecimiento de mecanismos de control documental y físico en los puntos de ingreso fronterizo, los cuales podrán implementarse de manera inmediata, diferida o coordinada con otras autoridades, según la naturaleza de las cargas y la infraestructura disponible.

- Obligatoriedad de la declaración de tránsito sanitario para todos los productos de origen animal al momento de su ingreso al territorio nacional, antes de su desaduanamiento definitivo.
- Determinación de las condiciones de transporte, los puntos de control intermedios y las obligaciones de trazabilidad, asegurando la continuidad del control sanitario hasta su verificación final en destino.
- Definición de las consecuencias legales de los incumplimientos, incluyendo la posibilidad de rechazos, decomisos o retornos de cargas, a fin de fortalecer la capacidad de gestión de riesgo y preservar la bioseguridad nacional.

Siguiendo con los compromisos asumidos por Paraguay en el marco del Artículo 2 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial de Comercio (OMC), se propone que SENACSA realice una consulta pública previa para garantizar la participación de las partes interesadas y otorgar la debida transparencia al proceso de elaboración de la normativa. Esta consulta permitirá identificar eventuales obstáculos operativos, fortalecer la legitimidad de la medida y facilitar su implementación efectiva.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Zoosanitario**: Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)

51. Imposibilidad sistémica de controlar sanitariamente cargas fraccionadas

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento/Normativa

Oportunidad de mejora: En Paraguay, el Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA) emite autorizaciones de importación que habilitan el ingreso de productos de origen animal en función del volumen total solicitado, sin distinguir si el envío se realizará en un solo embarque o en múltiples fracciones. Es decir, la autorización es única y ampara la totalidad de la carga autorizada, independientemente de su modalidad de ingreso.

Cuando una operación se ejecuta mediante embarques fraccionados, como, por ejemplo, a través del ingreso de varios camiones en días diferentes, el primer embarque activa

administrativamente la autorización. Sin embargo, las fracciones subsiguientes ingresan sin controles sanitarios individuales, ya sea documentales o presenciales en frontera. Esta situación, ya evidenciada en el desafío **"Imposibilidad de controlar sanitariamente el ingreso de productos en las fronteras"**, agrava las brechas existentes en la gestión de riesgo sanitario.

Como resultado SENACSA pierde la trazabilidad de las fracciones posteriores, quedando sin capacidad para verificar que los productos efectivamente corresponden a la autorización inicial otorgada, si todos ellos efectivamente ingresaron y la destinación de estos. Las inspecciones a posteriori en depósitos del importador también se ven limitadas, ya que la falta de información sobre el estado de completitud del embarque impide validar correctamente las existencias. Aunque la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT) sí registra los datos de cada embarque individual, esta información no se encuentra integrada ni es transmitida en tiempo real a SENACSA, generando una desconexión crítica entre los controles aduaneros y sanitarios.

Esta deficiencia compromete seriamente la integridad de los procesos de fiscalización, incrementa el riesgo de ingreso de productos no conformes y dificulta el cumplimiento efectivo de los requisitos sanitarios nacionales.

Propuesta de acción: Mecanismo de intercambio de información de embarques parcelados para cargas sanitarias

Para abordar la falta de control sobre embarques fraccionados amparados por una única autorización sanitaria, se propuso en la reunión del sector público y privado que el Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA) y Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT) avancen en el desarrollo de un mecanismo de intercambio de datos, con el fin de acceder en tiempo real a la información de ingreso de cada fracción de carga vinculada a una autorización vigente.

Este mecanismo deberá permitir la visualización de los movimientos aduaneros de cada embarque parcial, asociándolos directamente con la autorización sanitaria emitida por SENACSA. A la vez, deberá actualizar internamente el estado de cumplimiento de las importaciones fraccionadas, permitiendo a los inspectores sanitarios conocer qué porciones ya ingresaron y cuáles están pendientes.

Esta propuesta va a permitir fortalecer las acciones de verificación sanitaria en destino, mediante información consolidada que permita determinar si una carga está completa al momento de la inspección o si aún quedan fracciones por arribar. A la vez, será reducida la asimetría informativa entre ambas instituciones, asegurando un control coordinado

entre la autoridad aduanera y el servicio sanitario, sin necesidad de modificar la estructura actual de emisión de autorizaciones.

La implementación de este mecanismo no requiere necesariamente una nueva normativa, pero sí puede requerir un acuerdo interinstitucional SENACSA–DNIT que defina los protocolos de interoperabilidad, resguardo de datos y responsabilidad funcional de cada organismo.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)
- **Control Zoosanitario**: Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA)

52. Colocación de precinto sin iniciar tránsito adiciona costos y demoras en el transporte

Proceso: Importación
Clasificación: Procedimiento

Oportunidad de mejora: En el contexto del tránsito nacional desde las fronteras hacia puertos en el interior de Paraguay, el precinto electrónico es un dispositivo de seguridad que permite monitorear en tiempo real la integridad de las cargas en el recorrido. Al colocarse el precinto, normalmente se considera iniciado el tránsito, lo que implica que el vehículo debe trasladarse de forma ininterrumpida hasta su punto de destino, respetando las rutas y plazos aduaneros establecidos.

Sin embargo, fue identificado por el sector privado que existen situaciones en las que el precinto es colocado sin que se dé el inicio formal del tránsito en el sistema de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios de Paraguay (DNIT). Esta situación sucede con camiones que salen de la frontera de Foz de Iguaçu donde existe presencia de servidores de la aduana, así como las empresas responsables por la colocación del precinto en Multilog. Esta situación ocurre, a entender del sector privado, para descongestionar el puerto sin embargo como el inicio del tránsito no se da en el sistema, el transportista ingresa al territorio paraguayo, pero se queda en la frontera en un recinto aduanero hasta el

siguiente día hábil en que se inicie sistémicamente el tránsito, teniendo un impacto mayor los fines de semana. Este tipo de situaciones dejan en evidencia una discrepancia en el accionar respecto a lo previsto en normativa.

Propuesta de acción: Estandarización del procedimiento de colocación de precintos electrónicos e inicio de tránsito

En las operaciones de tránsito nacional desde las fronteras hacia puertos en el interior de Paraguay, el precinto electrónico representa un mecanismo clave de trazabilidad, al permitir el monitoreo en tiempo real de la carga. Sin embargo, se ha identificado que en puntos específicos como Foz de Iguaçu, donde confluyen la presencia de servidores aduaneros y empresas habilitadas para la colocación de precintos (como en el recinto de Multilog), persiste una práctica operativa que vulnera la lógica del control integrado: la colocación del precinto sin el registro inmediato del inicio del tránsito en el Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas (SOFIA) de la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT).

Los representantes del sector público y privado propusieron que sea realizado y formalizado un procedimiento estandarizado que vincule de manera obligatoria la colocación del precinto electrónico con el inicio inmediato y validado del tránsito en el sistema SOFIA. Esta estandarización debe incorporarse en la revisión normativa actualmente en curso sobre el funcionamiento del Sistema de Seguimiento Vehicular (SSV), estableciendo que la colocación del precinto solo podrá realizarse si existe disponibilidad de un funcionario aduanero para registrar el inicio del tránsito de forma simultánea y trazable.

Para ello, se requiere definir un protocolo claro que indique que toda colocación de precinto deberá realizarse en presencia del servidor responsable, quien validará físicamente el dispositivo, registrará su número en el sistema y ejecutará el inicio del tránsito con una marca de tiempo oficial. Esta secuencia deberá quedar registrada en SOFIA, vinculando el precinto, el transporte y la destinación aduanera, asegurando la consistencia de los datos y la trazabilidad documental. Asimismo, se propone que el sistema incorpore alertas o bloqueos automáticos si se detecta una colocación de precinto sin inicio inmediato de tránsito.

Adicionalmente, se propuso que sea establecida una coordinación efectiva entre las empresas colocadoras de precintos y la DNIT, garantizando que las operaciones se programen únicamente cuando existe plena disponibilidad de ambas partes. En los días no hábiles o fines de semana, se recomienda establecer un esquema de guardias operativas o turnos programados que eviten la acumulación de unidades en frontera.

Esta medida permitirá evitar interrupciones prolongadas en el flujo logístico, reducir costos asociados y reforzar la percepción de confiabilidad del sistema de control.

La implementación de esta solución permitirá eliminar los desvíos operativos actualmente observados, asegurar la correspondencia entre el hecho físico (colocación del precinto) y el registro legal (inicio del tránsito), y garantizar que los mecanismos de control electrónico funcionen bajo un modelo integrado, verificable y eficiente. Esto contribuirá a la modernización del control de tránsito en Paraguay, en línea con los estándares de trazabilidad digital y prevenir la existencia de prácticas inadecuadas en las futuras fronteras paraguayas en el Corredor Bioceánico de Capricornio.

Plazo:



Involucrados:

- **Aduana:** Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

53. DINAVISA sin posibilidad de control en fronteras

Proceso: Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: La Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) es el organismo del gobierno paraguayo encargado del control sanitario de productos destinados a la salud, como medicamentos, cosméticos, alimentos y productos médicos. Su función es garantizar que dichos productos cumplan con los estándares de calidad, seguridad y eficacia exigidos, siendo responsable de emitir registros sanitarios y autorizaciones previas de importación. A pesar de ejercer un control documental sobre el ingreso de estos productos al país, la DINAVISA no cuenta con competencia legal ni previsión normativa para operar físicamente en las fronteras.

Según lo dispuesto en la Resolución MERCOSUR/GMC N.º 29/2007, que establece la nómina oficial de organismos autorizados para operar en puntos de control integrados, únicamente el Ministerio de Salud Pública (MINSAL) figura como autoridad sanitaria habilitada en Paraguay. DINAVISA no está contemplada en esta normativa, lo que le impide ejercer control directo en frontera, incluso en situaciones de riesgo sanitario

inminente. En la práctica, esto significa que DINAVISA no puede realizar inspecciones físicas ni aplicar medidas correctivas inmediatas en el punto de ingreso, aunque posteriormente detecte riesgos o irregularidades en las cargas.

Esta limitación normativa representa un riesgo concreto para la seguridad sanitaria nacional, especialmente considerando el crecimiento esperado del flujo de mercancías a través del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC). La falta de presencia técnica especializada en frontera compromete la capacidad de Paraguay de garantizar controles efectivos en productos sensibles, como medicamentos y alimentos.

Dado que la futura Área de Control Integrado (ACI) de Porto Murtinho–Carmelo Peralta aún se encuentra en fase de definición administrativa y operativa, la ausencia de habilitación legal de DINAVISA para actuar directamente en frontera constituye una laguna crítica que debe ser considerada para asegurar un control sanitario eficaz y proteger la salud pública en el nuevo paso internacional.

Propuesta de acción: Verificar la pertinencia de la presencia física de DINAVISA en fronteras

La falta de habilitación legal que impide a la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) ejercer control físico en puntos fronterizos constituye una limitación para la vigilancia sanitaria del Paraguay, especialmente ante el aumento previsto del tránsito comercial en el Corredor Bioceánico de Capricornio. Esta situación debilita la capacidad del país de actuar de forma preventiva ante riesgos sanitarios vinculados a productos sensibles, como medicamentos, alimentos y productos médicos, en el momento de su ingreso al territorio nacional.

En este contexto, se consensuó entre el sector público y privado la necesidad de que el Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC), espacio en el que participan instituciones como la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT) y otros organismos competentes, analice la pertinencia de habilitar la presencia física de DINAVISA en los pasos fronterizos donde circulan productos sujetos a su control. Esta evaluación permitiría establecer, de forma coordinada y con base normativa, los escenarios en los que la actuación directa de DINAVISA es técnicamente necesaria.

Con ello, se busca fortalecer los controles sanitarios en frontera, garantizar respuestas inmediatas ante potenciales riesgos y mejorar la capacidad del Paraguay de cumplir con sus compromisos internacionales en materia de salud pública y facilitación del comercio.

Plazo:



Involucrados:

- **Comité de Coordinación institucional:** Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC)
- **Salud:** Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA)
- **Aduana**: Dirección Nacional de Ingresos Tributarios (DNIT)

54. Limitación del potencial comercial del CBC por restricción de puertos de importación del Capítulo 3808

Proceso: Importación
Clasificación: Normativa

Oportunidad de mejora: Dado que la producción agropecuaria constituye un componente central en las matrices productivas de los países vinculados por el Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), resulta fundamental que la planificación del Corredor contemple condiciones específicas para el transporte y control de estos productos, así como de los insumos estratégicos asociados, tales como los agroquímicos. Garantizar una infraestructura y procedimientos adaptados a estos flujos es clave para la competitividad y sostenibilidad del intercambio regional.

No obstante, se observó que en Paraguay existen normativas que imponen ciertas restricciones específicas para el ingreso y despacho de productos comprendidos en la partida arancelaria 3808 de la Nomenclatura Común del Mercado Común del Sur (NCM), que incluye plaguicidas y productos afines. Estas regulaciones establecen que el ingreso sólo puede realizarse a través de puertos públicos administrados por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), conforme al siguiente detalle normativo:

Aduana	Modalidad	Norma
Villeta	Fluvial	Decreto N.º 856/2013
Pilar	Fluvial	Decreto N.º 1195/2014

Ciudad del Este	Terrestre	Nota DIG SENAVE N.º 001/2013
Encarnación	Terrestre	Nota DIG SENAVE N.º 001/2013
Puerto José Falcón	Terrestre	Nota DIG SENAVE N.º 001/2013
Zona Franca Trans Trade	Terrestre	EXP15000074022U
Aeropuerto Guaraní	Aéreo	Nota DIG SENAVE N.º 001/2013

Estas disposiciones no contemplan la habilitación de nuevos puntos de ingreso, lo cual representa una limitación concreta para el trazado operativo del CBC. Actualmente tanto Pozo Hondo como Carmelo Peralta no se encuentran habilitados para el transporte de carga, pero la falta de previsión de revisión de esa normativa y de incorporación de nuevos puertos puede tornarse un desafío en un futuro cercano.

Además, el sector privado ha identificado que varios de los puntos de ingreso habilitados carecen de la infraestructura mínima necesaria para el tratamiento seguro de este tipo de mercancías. Se reportan deficiencias como la inexistencia de depósitos especializados, falta de sectorización en los estacionamientos, y ausencia de condiciones adecuadas para el cumplimiento de los requerimientos de seguridad establecidos en el Compendio de Agroquímicos[17] que incluye la Resolución SENAVE N.º 560/2013 y el Decreto N.º 856/2013. Esto no solo pone en riesgo la correcta manipulación de productos peligrosos, sino que impide la adopción de prácticas logísticas eficientes.

En este contexto, las normativas vigentes imponen una restricción que no se justifica técnicamente si no están acompañadas de condiciones adecuadas para el manejo de estos productos. Al limitar la libertad de los importadores de elegir puntos con mejores condiciones operativas y de control, se reduce la competitividad logística del país y se compromete la eficiencia del Corredor en el segmento vinculado a la producción agroindustrial.

Propuesta de acción: Revisión normativa para eliminar restricciones a los productos de la partida 3808

Dada la relevancia de los insumos agroquímicos en el comercio agroindustrial del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC), resulta prioritario revisar las disposiciones

[17] El Compendio de Agroquímicos del Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) de Paraguay reúne todas las resoluciones y decretos relacionados con este tipo de mercancía. La Resolución SENAVE N.º 560/2013 se encuentra en la página 472 y el Decreto N.º 856/2013 en la página 86.

normativas que restringen su ingreso a un número limitado de puertos administrados por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) en Paraguay. Estas restricciones establecidas por normas específicas, no se fundamentan en criterios técnicos actualizados ni reflejan la evolución de las capacidades logísticas del país. En ausencia de un marco regulatorio más flexible y adaptado, se limita innecesariamente la operatividad del CBC y se obstaculiza la integración regional prevista para su desarrollo.

Como resultado del trabajo conjunto entre representantes del sector público y privado presentes en la reunión bilateral, se propone una revisión normativa integral de las disposiciones que limitan el ingreso de productos comprendidos en la partida 3808 (plaguicidas y productos afines) exclusivamente a puntos operados por la ANNP, con el objetivo de que los puertos definidos respondan a criterios técnicos y condiciones reales de seguridad, y no por tipo de administración. Se propuso que el sector privado participe de forma activa de esta revisión, pudiendo ser a partir de consultas públicas sobre las nuevas normativas.

El proceso de revisión deberá contemplar:

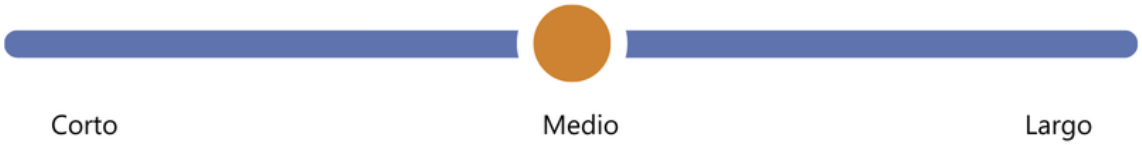
- Una evaluación técnica de los puntos actualmente habilitados, identificando su capacidad real para el manejo seguro de mercancías peligrosas conforme a la Resolución SENAVE N.º 560/2013 y el Decreto N.º 856/2013;
- La definición de criterios técnicos y objetivos para la habilitación de nuevos puntos de ingreso, incluyendo pasos estratégicos como Pozo Hondo y Carmelo Peralta, actualmente fuera del circuito operativo;
- El establecimiento de procedimientos sistemáticos de fiscalización y control periódico que aseguren el cumplimiento de los estándares requeridos sin obstaculizar la facilitación del comercio.

Por otra parte, como se mencionó en la solución **"Requisitos para el diseño del ACI de Pozo Hondo–Misión La Paz"**, siendo que el Área de Control Integrado (ACI) para la frontera Misión la Paz–Pozo Hondo no está diseñado aún, es relevante que se considere un sector para el tratamiento y depósito de carga peligrosa de tamaño adecuado y con evacuación necesaria así como decantación de la carga, como consta en el "Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR", establecido por la Decisión CMC N.º 15/2019 en lo que refiere a las directrices sobre la infraestructura necesaria para el manejo seguro de estas mercancías.

La adopción de esta propuesta permitirá adecuar el marco normativo a la evolución del CBC, promoviendo mayor eficiencia logística, eliminando restricciones normativas sin justificación técnica, y favoreciendo el uso de infraestructuras más seguras y

técnicamente preparadas. Además, representa una oportunidad concreta para anticipar desafíos futuros vinculados al diseño del ACI en Pozo Hondo–Misión La Paz, garantizando desde su concepción un espacio destinado al tratamiento y depósito seguro de mercancías peligrosas.

Plazo:



Involucrados:

- **Control Fitosanitario/Madera:** Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)
- **Gestión Portuaria** Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)

ANEXOS

ANEXO I
Instrucciones de uso de la herramienta Power BI

Con el objetivo de facilitar el acceso a las informaciones que se encuentran en el presente Informe, se elaboró un panel interactivo en Power BI que ofrece una visualización dinámica y estructurada del diagnóstico completo presentado en el informe.

Al abrir el enlace, la página de inicio presenta ocho botones principales que permiten navegar entre las secciones:

- **Oportunidades de mejora y Acciones-Totales**
- **Estadísticas–Totales**
- **Oportunidades de mejora y Acciones–Multilaterales**
- **Estadísticas-Multilaterales**
- **Oportunidades de mejora y Acciones-Bilaterales**
- **Estadísticas-Bilaterales**
- **Oportunidades de mejora y Acciones-Nacionales**
- **Estadísticas-Nacionales**

La primera sección presenta una visión consolidada de las oportunidades de mejora y sus respectivas acciones totales. El panel se encuentra dividido en dos partes: a la izquierda (en color naranja), se visualizan las oportunidades; a la derecha (en color azul), las acciones correspondientes. Ambos lados disponen de filtros que permiten facilitar la búsqueda por palabras clave, procesos, países, plazos, clasificación y actores involucrados. También es posible filtrar por título del desafío o solución, institución responsable y tipo de actor participante, como por ejemplo, las aduanas, lo que permite identificar las autoridades aduaneras de cada país.

Por otro lado, al hacer clic en el título de una oportunidad de mejora o de una acción, se despliega su descripción completa y todas sus especificaciones. Tanto las matrices como los filtros del panel son dinámicos, lo que facilita la navegación y mejora la experiencia del usuario. Para aplicar varios filtros al mismo tiempo, basta con mantener presionada la tecla “Ctrl” mientras se seleccionan las distintas opciones. Por ejemplo, se puede filtrar por una clasificación como “Procedimiento”, elegir un actor responsable, como ARCA–Aduana de Argentina, y agregar un filtro de plazo, como “corto”, todo en simultáneo. Esta funcionalidad permite explorar de forma integrada los desafíos y sus soluciones vinculadas.

La segunda página de la herramienta presenta las estadísticas correspondientes. Para eso, se incluyeron filtros y gráficos que permiten visualizar los siguientes elementos:

- Distribución de oportunidades de mejora por clasificación, proceso y país
- Cantidad de acciones por tipo
- Tipos de actores involucrados en las acciones
- Soluciones por plazo y por institución responsable

Las próximas secciones presentan los datos por capítulo, siendo estos acciones multilaterales, bilaterales y nacionales. Es importante destacar que el filtro en color naranja, correspondiente al país, indica el país al que la oportunidad de mejora afecta. En las acciones nacionales, en azul, el país señalado se refiere a la responsabilidad por su implementación o al capítulo del informe en el que se encuadra dicho conjunto de desafíos y solución.

Esta herramienta fue diseñada como complemento del informe, con el objetivo de facilitar el análisis conjunto de los desafíos y soluciones identificados por los sectores público y privado. Su propósito es apoyar el seguimiento de los avances, la planificación estratégica y la toma de decisiones en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Adicionalmente, se preparó un video explicativo que muestra cómo utilizar el tablero paso a paso. El enlace al video se encuentra disponible en el siguiente enlace:

- Enlace: https://youtu.be/IJ5i_Bgl_74

ANEXO II
Organismos, Asociaciones y Empresas participantes del proyecto

Argentina

- Asociaciones
    - AAACI - Asociación Argentina De Agentes De Carga Internacional
    - Agencia de operativa de Comercio Exterior
    - ATACI - Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional
    - CAJUTAC - Cámara Jujeña de Transporte Automotor de Cargas
    - CAC - Cámara Argentina de Comercio y Servicios
    - Cámara de Comercio Exterior de Jujuy
    - CATAMP - Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos
    - CATARA - Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina
    - CELADI - Cámara Empresaria de Larga Distancia
    - CDA - Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina
    - FADEEAC - Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas
    - FEBAP - Federación Económica Brasil, Argentina y Paraguay
    - UIA - Unión Industrial Argentina
    - UIPBA - Unión Industrial de la provincia de Buenos Aires

- Empresas
    - ADMITRANS SRL
    - Aduana News
    - Agropecuaria Los Blancos SRL
    - Assekuransa Compañía de Seguros SA
    - Balut Hermanos SRL
    - CST Cargo SAS
    - Cooperativa de Tabacaleros de Jujuy Ltda
    - Defiba Servicios Portuarios SA
    - El global
    - Emilio Terzi SA
    - Empresas TAHAN
    - Expreso Magnone
    - FPT - Fundación Profesional para el Transporte
    - ServiComInt
    - GELFIX SA
    - Gomez Roco

- Grupo Dinámica Carat
- INTERJAMA SRL
- ISA - Independent Ship Agents
- Estudio Le Pont
- Mamayucca
- María Bower Propiedades
- MERCURE SRL
- Mondel Logística SA
- NB Group
- Palpetrol SRL
- PAE - Pan American Energy
- Canal 7
- R. Neto SA
- Red Latinoamericana De Mujeres Aduaneras
- Rio Iguazú SRL
- S&S Comercio Exterior
- TCI - Trust Cargo International
- TFP - Transporte y Logística internacional
- Transporte Petrovalle SAT
- Transportelli
- Transportes Reinoso
- Transportes Universales S.A.
- Traslucom SRL
- Tsingshan MIning Development
- Wega
- UCASAL - Universidad Católica de Salta

- Órganos Públicos

  - Administración de Zonas Francas
  - ARCA - Agencia de Recaudación y Control Aduanero
  - CNRT - Comisión Nacional de Regulación del Transporte
  - Comisión Nacional de Fronteras de la Jefatura de Gabinete de Ministros
  - Comisión Nacional de Regulación del Transporte
  - Concejo Deliberante Orán Salta
  - Consejo del Corredor Bioceánico - Provincia de Jujuy
  - Dirección de Asistencia a Víctimas de Trata de Salta
  - Dirección Nacional de Migraciones de Argentina
  - Gendarmería Nacional de Argentina
  - Gobierno de Jujuy
  - Ministerio de la Producción - Provincia de Salta
  - Ministerio de Salud de la Nación
  - Ministerio de Seguridad de Argentina
  - MRECIC - Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercios Internacional y Culto de Argentina
  - Municipalidad de La Quiaca

- Municipalidad de San Salvador de Jujuy
- Parques Industriales - Provincia de Salta
- ProSalta
- Relaciones Internacionales - Provincia de Salta
- Sanidad y Frontera de Argentina
- Secretaría de Obras Públicas
- Secretaria de Transporte
- SENASA - Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria
- Subsecretaría de Política Industrial
- Vialidad Nacional

Brasil

- Asociaciones

  - ABIQUIM - Asociación Brasileña de la Industria Química
  - ABRAEC - Asociación Brasileña de Empresas de Transporte Internacional Expreso de Cargas.
  - ABTI - Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales
  - ACIFI - Asociación Comercial y Empresarial de Foz do Iguaçu
  - ADETRANS - Asociación de Despachantes, Exportadores y Transportistas de Jaguarão y Río Branco
  - APRA BR - Asociación de Operadores de Recintos Aduaneros de Zona Secundaria de Brasil
  - CODETRI - Consejo de Desarrollo Trinacional del Iguaçu
  - FEADUANEIROS - Federación Nacional de Despachantes de Aduana
  - OAB - Orden de Abogados de Brasil
  - SDAERGS -Sindicato de Despachantes de Aduana de Rio Grande do Sul
  - SINDASP -Sindicato de Despachantes de Aduana del Estado de São Paulo
  - SINDIFOZ - Sindicato de los Servidores Públicos Municipales de la Región de la Foz del Río Itajaí
  - SINDILEITE - Sindicato de la Industria Láctea del Estado de Goiás
  - Sociedad Civil

- Empresas

  - Agencia de Despachos Raposo S/C Ltda
  - Agencia Lang
  - Alliage SA
  - Aluizio Pires
  - Ambipar Logistics
  - Atrade International
  - Atrhol
  - Autónomo
  - BARTOLONI

- Binacional
- Bizi Água de Coco
- Blumenau Iluminação
- Brasil Multivias
- Brasiliense
- Bringer Air Cargo
- CA Consultoría Internacional
- Carbono Química
- Cargoman
- Coim Brasil
- CONEX
- Coomercsur
- Cooperativa Transportes de Carga Farol
- Cootranscau
- Cualidad Assessoria
- DB Schenker
- Deloitte
- DMS Broker
- Drcomex solucoes
- DSV
- E-IT Technologies
- EHB Consultoria e Servicos
- Emergent Cold Latam
- Empresarial
- ES RAMOS
- EXACTA
- Expresso Hercules
- FC Cargo
- FedEx
- Fg translog
- Fiorde
- FJC LOG TRANSPORTES
- Flex
- FRADVA
- GETT Tecnologia
- GRU AIRPORT
- Grupo Bertol
- Helibras
- HG Comex
- HI Aplicações Químicas Especiais
- Huawei
- Imetame
- Interlink Transportes Internacionais
- IVECO
- Jacomel Transportes
- LCT do Brasil

- LETSARA
- Logwell
- Marimex
- MASTERSHIPPING
- Minerva Foods
- Multicargo
- Multilog
- Parafix
- Phinia
- PM Logística
- Porto Seco Sul de Minas
- PTP Gruop
- Puratos
- Quinta Roda Soluções Logística
- Santino
- SB Despachos
- Serpa Comércio Exterior Ltda
- Siemens
- Simas Assessoria
- Solae do Brasil Ind. e Com. de Alimentos Ltda.
- SONDA
- Squadra
- Sucupira Consultores
- Sul Atlântico Brasil Transportes
- Suzano
- Syensqo
- Tate and Lyle
- Termomecanica
- Transportes Cordenonsi
- TTMS TECH
- TWA
- UNIGEL
- Unimercosul
- UPF
- Vale
- VPM Logística
- Wilson & Sons
- ZF Automotive Brasil Ltda
- NAPI Trinacional (Fundación Araucaria - UNIOESTE)

- Órganos Públicos

  - UNICAMP - Universidad Nacional de Campinas
  - UNILA - Universidad Federal de la Integración Latino-Americana
  - ANTT - Agencia Nacional de Transportes Terrestres
  - ANVISA - Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria

- Fundación Araucária
- MAPA - Ministério de Agricultura y Pecuaria
- Ministerio de Planificación y Presupuesto.
- MRE - Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil
- PF - Policia Federal
- Prefectura de Foz do Iguaçu
- PRF - Policía Rodoviaria Federal
- RFB - Receita Federal de Brasil
- SEJUSP - Secretaría de Estado de Justicia y Seguridad Pública.
- SEMADESC - Secretaría de Medio Ambiente, Desarrollo, Ciencia, Tecnología e Innovación
- SENASP - Secretaría Nacional de Seguridad Pública
- SERPRO - Servicio Federal de Procesamiento de Datos

Chile

- Asociaciones
    - AGETICH - Asociación Gremial del Transporte Internacional de Carga de Chile
    - AII - Asociación de Industriales de Iquique y el Tamarugal
    - AIA - Asociación de Industriales de Antofagasta
    - Asociacion Gremial Dueños de Camiones Tarapaca
    - CADUANERA - Cámara Aduanera de Chile A.G.
    - CCBC - Cámara Chileno Brasileña de Comercio
    - CCAHT - Cámara de Comercio de Alto Hospicio y el Tamarugal
    - Cámara de Industria de Alto Hospicio AG
    - SONAPESCA - Sociedad Nacional de Pesca

- Empresas
    - A-serv spa
    - AFA TORRES
    - AGATA
    - AGEA A.G.
    - Agencia de Aduanas Juan Gatuca Yesurun y cia. LTDA
    - Agencia de Aduanas Miriam Olivares Irribarren
    - ALCL Foreign Trade Ltda.
    - Altos del norte
    - Ambylog
    - Anagena
    - Aport
    - Artrans
    - Asgremutrans
    - ATI

- Camanchaca SA
- CamiónGO
- Carner Arauco
- Casinos River
- Ceo Group SPA
- CircularTec - Centro Tecnológico Economía Circular
- Claymore
- ComexVal SpA
- Consorcio C&G SPA
- Corpesca SA
- Corporación Tarapacá
- CyC Networld Ltda
- Dreamside
- Empresa Portuaria de Antofagasta
- Empresa Portuaria Iquique
- Empresas Tucapel
- Enel Chile SA
- Exportadora e Importadora Turken SA
- Fransal Chile Spa
- Global Trucks Logistics Spa
- Golden Omega
- Guano Rojo Punta Gruesa
- Importadora KB SpA
- INCOMEC
- Innovambiente
- ITIQ - Instituto Tecnológico Iquique
- J&C COMEX LTDA
- Logística STARB SPA
- Maersk
- MALU SPA
- Medlog MSC
- Minería y Metalurgia Tarapacá Spa
- Museo Corbeta Esmeralda
- NEW CONSULTING
- Opción EC
- PTI Turismo Costero - Programa Territorial Integrado
- Radiadores Ricardo
- Sercabol
- Servicios integrales TM
- SERVIPREF Aridos SPA
- Sociedad Concesionaria Aeropuerto Diego Aracena SA
- Sodexo
- Surire Tour
- Todo Vapor
- Trade Point
- Transporte Los Primos

  - Transportes Bretti
  - Transportes JyG logistics ltda
  - Transportes Bello e Hijos Ltda
  - Universidad Adolfo Ibáñez
  - World Survey Services SA
  - ZOFRI - Zona Franca de Iquique

- Órganos Públicos

  - Universidad de Valparaíso
  - SNA - Servicio Nacional de Aduanas
  - Carabineros de Chile
  - Comisión Turismo Foros Corredor Bioceánico Vial Capricornio
  - CORFO - Corporación de Fomento de la Producción de Antofagasta
  - Gobierno Regional de Antofagasta
  - Ministerio de Salud
  - Ministerio del Interior y Seguridad Pública do Chile
  - MINREL - Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile
  - Municipalidad de Iquique
  - ODEPA - Oficina de Estudios y Políticas Agrarias
  - PDI - Policía de Investigaciones de Chile
  - ProChile
  - SAG - Servicio Agrícola y Ganadero
  - SENATUR - Secretaría Nacional de Turismo
  - SUBREI -Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales
  - URAI - Unidad Regional Asuntos Internacionales de Antofagasta

Paraguay

- Asociaciones

  - CAPATIT - Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre
  - CAPECO - Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas
  - CAPEX - Cámara Paraguaya de Exportadores
  - CATAPY - Centro de Agentes de Transportes Aduaneros del Paraguay
  - CATERPPA - Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados de Paraguay
  - CCPB - Cámara de Comercio Paraguay Brasil
  - CEPALI - Cámara de Empresas Paraguayas de la Alimentación
  - CIP - Centro de Importadores del Paraguay
  - UIP - Unión Industrial Paraguaya
- Empresas

  - Aeromar Internacional

- Agencia Avalos
- Agencia Barreto T y Asociados SA
- Agencia Benitez
- Despachante de Aduanas
- Agencia Mendoza
- Agencia Sallustro
- ALGESA - Almacenes Generales SA
- Agritrans
- Alfa Trading
- Allianz Global
- Ancla Paraguay SRL
- Andes Logistics
- Autónomo
- Bento y Asociados
- Britez Acosta y Asociados
- Bullpar Logística
- Chortizer
- Conosur & Asociados SRL
- Cooperativa Fernheim Ltda
- Despacho de Aduana Agencia YCET
- DHL
- Empresas Tahan
- Estudio Aduanero Andrada Nogués
- Exim Cargo
- Expresso Hércules
- FB Despachos
- FedEx
- FEPASA - Ferrocarriles del Paraguay
- Fernheim
- Frutika
- FUELPAR SA
- IESC - Improving Economies for Stronger Communities
- Importadora Paraná
- Integral Trading SA
- JP Despachos Aduaneros
- Lar Paraguay
- Logística y Transporte San Miguel
- Los Trigales
- Cooperativa Manduvira Ltda
- Mendoza Morlis
- Metalurgica Vera
- PAYCO - Paraguay Agricultural Corporation SA
- Parimpacto Asesoria Empresarial
- Pluscargo Paraguay SA
- Portillo & Asociados
- Proactif Care SA

- PYASO Consultores
- Rosaleda SA
- SARCOM SA
- Screening Solution
- SODRU Paraguay
- Transporte Grupo de Servicio Logístico del Paraguay
- Transred SA
- Vargas & Asoc

- Órganos Públicos

  - ANNP - Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay
  - Consulado de Paraguay en Salta
  - DINATRAN - Dirección Nacional de Transporte de Paraguay
  - DINAVISA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
  - Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay
  - DNIT - Aduana de Paraguay
  - MIC - Ministerio de Industria y Comercio
  - MRE - Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay
  - SENACSA - Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Animal
  - SENAVE - Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas

Procomex

Aliança Pró Modernização Logística de Comércio Exterior

Instituto Aliança Procomex
www.procomex.org.br

PLAN MAESTRO REGIONAL DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO
DEL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

Estudio de Facilitación del Comercio y Procesos Transfronterizos

Procesos de Exportación, Importación y Tránsito

Informe final

PROYECTO LIDERADO POR

COORDINADOR TÉCNICO Y FINANCIERO

BID

ENTIDAD EJECUTORA

Firma consultora

Procomex

CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

NOVIEMBRE 2025

corredorbioceanico.org

Las opiniones expresadas en esta obra son exclusivamente de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del BID, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.