



## PAGE 3: B. DATOS DE CONTACTO

**Q1: Datos del encuestado**

Nombre y apellidos	Javier GUTIERREZ RAMIREZ
Organización	Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)
Dirección de correo electrónico	de@sieca.int
Teléfono	50223681940

<b>Q2: País o territorio aduanero</b>	--- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL
---------------------------------------	--------------------------------

<b>Q3: Organización</b>	Otras (sírvese especificar) Organización Internacional
-------------------------	---

## PAGE 4: C. INFORMACIÓN SOBRE EL RELATO DE EXPERIENCIAS CONCRETAS

**Q4: Título del relato de experiencias concretas**

El Tránsito Internacional de Mercancías (TIM): logros y resultados en El Salvador

<b>Q5: Tema del relato de experiencias concretas</b>	Aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio y/o medidas de facilitación del comercio en general (por ejemplo, facilitación del comercio y el transporte)
--	---

**Q6: Resumen del relato de experiencias concretas**

El intercambio de bienes y servicios es un proceso complejo, que involucra actores económicos y autoridades del sector público con visiones diversas sobre los procedimientos necesarios relacionados al comercio (aduaneros, migratorios, sanitarios o fitosanitarios). Los procesos administrativos tienen un rol determinante que impacta en la eficiencia del tránsito internacional. Por décadas, la región centroamericana contó con un sistema transfronterizo desarticulado e inoperante. Esto cambió paulatinamente con la implementación del Transporte Internacional de Mercancías de Centroamérica (TIM), iniciativa que tuvo como objetivo la simplificación de documentos y procedimientos. Dentro de la región, El Salvador fue el país pionero en adherirse al TIM y sus beneficios en los volúmenes y crecimiento de exportaciones fueron notorios. Hoy, los envíos que están en tránsito son procesados bajo un sistema unificado, con la presentación de un Documento Único de Tránsito (DUT), el cual facilita el paso transfronterizo e impacta positivamente exportaciones y la economía regional.

<b>Q7: Asociado en la financiación</b>	Organización multilateral
--	---------------------------

<b>Q8: Tipo de proyecto/programa</b>	Regional
--------------------------------------	----------

**Q9: Su relato de experiencias concretas en forma de texto**

Tránsito internacional v su relación al comercio

## **Tránsito internacional y su relación al comercio**

El intercambio de bienes y servicios es un proceso complejo, que involucra actores económicos y autoridades del sector público con visiones diversas – a menudo contradictorias u opuestas - sobre los procedimientos relacionados al comercio (aduaneros, migratorios, sanitarios o fitosanitarios) necesarios para llevar a cabo dichas interacciones. Un factor clave, que en muchos casos es determinante de los resultados económicos posteriores, es el diseño de procesos administrativos. Dentro de éstos se resalta el impacto que tiene en el comercio regional, el tránsito internacional - entendido como el transporte por medio terrestre de bienes a través de países intermediarios para llegar al destino final.

En este contexto, los procesos administrativos de tránsito internacional varían dependiendo de la funcionalidad, madurez y eficiencia del régimen en un determinado país o región. Los sistemas de tránsito menos desarrollados pueden involucrar numerosas trabas administrativas, muchas veces innecesarias y desafortunadamente peligrosas para el crecimiento de envíos transfronterizos. Para ejemplificar lo anterior, las interacciones comerciales transfronterizas se ven sujetas a procedimientos y regulaciones que imponen costos económicos y de tiempo, o que atentan contra la integridad de las personas, por ejemplo, en el caso del comercio de alimentos perecederos.

En el caso de El Salvador, país que ocupa el centro del presente análisis, el tránsito terrestre en exportaciones centroamericanas representa un 96% del total y casi un tercio de las mismas se transportan en un país que no corresponde a su destino final, conocido como tercer país o país intermediario. Hasta años recientes, el tránsito internacional implicaba una serie de pasos redundantes como llenar formularios en papel, presentación de copias de formularios a varios oficiales, carga y descarga de camiones. Sin embargo, con la implementación del Tránsito Internacional de Mercancías (de ahora en adelante llamado TIM) se logró homogenizar procesos aduaneros, bajar la congestión fronteriza y reducir costos anexos.

### **Procesos aduaneros**

Las actividades comerciales transfronterizas, llevan consigo costos de transacción que generan un coste agregado que recae en las compañías importadoras y exportadoras, así como un tiempo adicional que afecta la eficiencia. No obstante, la existencia de resoluciones o dictámenes especiales, que tengan como objetivo agilizar el tránsito transfronterizo y su adecuada implementación, puede significar un beneficio al comercio internacional.

El ideal transitorio o al menos, la normativa internacional de sistemas transitorios funcionales, ha eliminado los costos intermediarios, facilitando que los flujos de mercancías pasen a través de terceros países sin que sean despachados por aduanas. Esto evita agregar cualquier costo regulatorio de importación. Asimismo, estos regímenes han minimizado la cantidad de operaciones desconectadas, unificando en un sólo paso el control transitorio, junto con la presentación de documentos electrónicos comunes y los requisitos fronterizos pertinentes.

### **Antes y después del TIM**

El Tránsito Internacional de Mercancías de Centroamérica (TIM) aplica para los países de Centroamérica. Inspirado parcialmente en el modelo europeo, el TIM es un sistema de transporte digital para las gestiones relativas al manejo y control del tránsito de bienes. Este sistema incluye: la creación de un control fronterizo unificado; implementación tecnológica para interconectar las entidades en el proceso para el rastreo transitorio aduanero; una modernización del sistema mediante el cual se reemplazan los varios y distintos formularios para encapsular en uno sólo la información de múltiples agencias (entre ellas aduanas, migración, sanidad); y cooperación más fuerte entre las agencias regionales relacionadas. Uno de los resultados de dicho proceso es el Documento Único de Transporte (DUT), el cual, como su nombre lo indica es un solo documento electrónico, que es presentado en la aduana más cercana.

La implementación del TIM fue gradual, siendo El Salvador el primer país en adherirse. Los engorrosos procesos que hasta hace pocos años eran realizados diariamente fueron simplificados paulatinamente. Estos procedimientos incluyen la presentación de documentos físicos a las entidades aduanera competentes, como: declaración de tránsito, registros sanitarios y fitosanitarios, tarjetas de migración de entrada y de salida. Éstos debían de ser revisados en cada una de las fronteras donde pasara. Un caso emblemático que se puede citar es el cruce fronterizo entre El Salvador y Honduras, conocido como “El Amatillo”, en el cual se debían preparar 12 sets de copias de documentos. Esto evidencia un sistema desarticulado, con una falta de coordinación interinstitucional e internacional que entorpecía y desincentivaba las exportaciones a través de procesos obsoletos que desaprovechaban las ventajas tecnológicas.

Las actualizaciones realizadas en el sistema, han transformado el marco operatorio en donde la ventana electrónica permite la interacción simultánea y en un solo lugar. Esto en práctica funciona a través de un código de barras, que aparece en el DUT, que al ser escaneado, muestra la información completa y unificada a los oficiales aduaneros respectivos. Este beneficio es bien recibido por las compañías, que a través del sistema pueden obtener información

en tiempo real del transporte y el comercio, lo que a su vez facilita el control interno, hacia clientes y de inventario.  
Fases de implementación del TIM

El TIM entró en vigor de una forma progresiva durante el período del 2011 al 2013. En la primera fase cubrió los envíos terrestres del país y gradualmente, las rutas fiscales fueron incorporadas también. Las aduanas salvadoreñas hicieron obligatorio el uso del TIM en las rutas fiscales relevantes, siguiendo lo acordado y lo permitido por el TIM a nivel regional. Específicamente, el TIM fue implementado en San Bartolo, Comalapa y Santa Ana, las zonas libres de comercio y las zonas costeras aduaneras de Ajacutla. De igual forma las rutas internacionales que van a Guatemala, Honduras, Nicaragua por medio de los puntos de referencia El Poy, El Amatillo o Guasuale, fueron parte de esta primera fase.

Posteriormente, en una segunda etapa, el TIM amplió su alcance, extendiéndose hacia Nicaragua a través de El Espino y Las Manos; a Costa Rica y Panamá a través de El Amatillo, Guasale, Peñas Blancas y Pasos Canaos. Esta ampliación de rutas obedece a la adhesión de algunos países centroamericanos al nuevo sistema de tránsito. En la tercera y última etapa del TIM se incorporaron algunas rutas faltantes. Como régimen de tránsito, el TIM aplica a Centroamérica y México, así como al comercio hacia otras naciones como destino final, que transitan a través del territorio mesoamericano.

### **Transformaciones y resultados del TIM**

La simplificación de procedimientos de descargo aduanero disminuyen el tiempo de preparación de documentos y la agilización del proceso de revisión. Aunado a ello, el TIM facilitó los flujos de información de cada exportación, teniendo un mayor control del tiempo real de los envíos. Consecuentemente, esto llevó a una reducción significativa de costos de entrega de mercadería y en la reducción de costos comerciales en general. Estos beneficios se consiguieron a través de la interconexión de la participación de agencias fronterizas unificando en un solo control de descarga aduanera en cada frontera bilateral y del reemplazo progresivo hacia un solo formulario.

La implementación del TIM impactó positivamente la economía salvadoreña, este análisis económico utilizó como fuente primaria la Dirección General de Aduanas (DGA) del país. Posteriormente, para corroborar los datos, se verificaron las transacciones de exportación durante el período 2007-2013 por parte de la Superintendencia de Administración Aduanera (SAT) de Guatemala. Al comparar los datos provistos por ambas instituciones, se concluyó que la información coincide y se demuestran el impacto positivo del TIM en El Salvador. Por ejemplo, las reducciones de costos de entrega de mercadería modificaron el modus operandi, consiguiendo una reducción del 27% en los costos, esto condujo a que las exportaciones crecieran y alcanzaran US\$5.1 miles de millones en el 2013. De éstos un 45% de las exportaciones tienen como destino los países de la región.

La modernización que trajo el TIM impactó el crecimiento de las exportaciones que utilizan este régimen, que han aumentado un 2.7% más que las exportaciones que utilizan procesos estándares de tránsito. Otro de los efectos del TIM en el plano comercial, es el incremento de exportaciones que realizaron las compañías, lo que se evidencia en la cantidad de envíos realizados. Entrando a detalles, aproximadamente 2 mil 300 exportadores realizaron más de 400 mil envíos para vender 3 mil 277 productos a casi 9 mil 300 compradores en el 2013. Uno de los hallazgos encontrados a resaltar es que los beneficios registrados en las exportaciones han sido heterogéneos, ya que los bienes percederos, se han visto más favorecidos. En cuanto a las exportaciones realizadas en el 2013, el 26% del total de valor de exportación fueron canalizadas a través del TIM y el 28% de las transacciones en exportación.

### **Conclusiones**

Dentro del comercio internacional, las actividades transfronterizas implican costos de transacción, que afectan el coste de las compañías involucradas, así como el incremento de tiempos que aletarga los procesos. Sin embargo, provisiones especiales que tengan como meta agilizar el tránsito transfronterizo, pueden ser de gran beneficio al hacer eficiente el comercio internacional. El TIM muestra que, con su implementación y tomando como caso de estudio El Salvador en el año 2013, las exportaciones crecieron significativamente y los envíos terrestres experimentaron menos trabas aduaneras. Esto fue el resultado de la unificación de documentos y simplificación de proceso de despacho. La evidencia muestra que los requisitos administrativos, así como los procedimientos excesivos son un obstáculo al comercio; la reducción de los mismos tiene efectos inmediatos en las exportaciones, una prueba de ello son los efectos de la implementación del TIM en El Salvador en el año 2013.

**Q10: Enseñanzas extraídas**

El Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) es una de las iniciativas implementadas más recientes que ha traído mayores beneficios a Centroamérica, como queda evidenciado en el caso de estudio de El Salvador. De esto se pueden resaltar las siguientes lecciones aprendidas:

Como punto de partida, la creación del TIM fue inspirada parcialmente por los procesos de tránsito fronterizo de la Unión Europea. Un primer punto a resaltar es la buena y adecuada adaptación de procesos desarrollados en otros contextos al ámbito regional. Esto, que a primera vista parece simple, es una pieza clave para el desarrollo de cualquier propuesta, debido a que el copiar un modelo extranjero sin contextualizarlo puede representar el fracaso del mismo.

Un segundo elemento es la comprensión a nivel regional de la necesidad de transformar mediante una reingeniería un sistema desarticulado e inoperante. Esto llevó a que los países de la región cooperaran entre sí de manera más fuerte, específicamente entre las agencias involucradas en el tránsito comercial. Esta cooperación logró el intercambio de información, una parte fundamental para la consolidación del TIM.

Como tercer factor, destaca la utilización de la tecnología para la simplificación de procedimientos y documentos. Esto permitió interconectar a las distintas entidades dentro del proceso de rastreo aduanero. Asimismo, la modernización tecnológica dio paso al reemplazo de múltiples formularios, dentro de ellos: aduanas, migración, registros sanitarios y fitosanitarios, al Documento Único de Transporte (DUT).

Un cuarto determinante fue la gradualidad con que se implementó el TIM. Esto es importante considerarlo ya que, especialmente en países en vías de desarrollo, es importante asegurar que se cuenta con el conocimiento o tecnología necesaria para llevar a cabo transformaciones de gran envergadura. En el caso de El Salvador, la implementación se hizo en el período de 2011-2013 y se realizó en tres fases distintas, incorporando rutas paulatinamente. Esto permitió el fortalecimiento de instituciones y tecnificación de oficiales para poder adoptar los cambios en los procedimientos aplicados y garantizar.

Finalmente, se puede afirmar que los componentes anteriormente mencionados fueron exitosos. Esto se comprueba con la reducción del 27% en los costos de entrega de órdenes, que condujo a que las exportaciones crecieran y alcanzaran US\$5.1 millones en el 2013. De éstos, un 45% de las exportaciones tienen como destino los países de la región. De igual forma, el crecimiento de las exportaciones que utilizaron el TIM se vieron beneficiadas en un 2.7% más que las exportaciones que utilizan procesos estándares de tránsito. Y en el 2013 se registró que aproximadamente 2 mil 300 exportadores realizaron más de 400 mil envíos para vender 3 mil 277 productos a casi 9 mil 300 compradores.

---