CAF
Corporación Andina de Fomento

TRANSPORTE SIN FRONTERAS

Transporte internacional de carga por carretera
en la Comunidad Andina de Naciones

CAF

TRANSPORTE SIN FRONTERAS



Transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Situación actual y perspectivas

Título: ***Transporte sin fronteras.***
Transporte internacional de carga por carretera
en la Comunidad Andina de Naciones.
Situación actual y perspectivas.

ISBN: 980-340-181-5
Depósito legal: lf7432001382873

Este libro ha sido realizado por la Vicepresidencia de Infraestructura de la Corporación Andina de Fomento, con la colaboración de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)

SECRETARIA GENERAL

La elaboración del material y coordinación técnica de este estudio fue encomendada a la Universidad Politécnica de Valencia, España,

y contó con el soporte de un equipo técnico conformado según se detalla en la pág. 11.

Dirección y producción editorial:
Unidad de Publicaciones de la CAF
(Secretaría y Relaciones Externas)
Teléfono: (58 212) 209.2249
Fax: (58 212) 209.2211
Email: **mcalvo@caf.com**

© Corporación Andina de Fomento

En la realización de este libro participó de manera especial la Vicepresidencia de Estrategias de Desarrollo de la CAF, a través de su Dirección de Integración.

TRANSPORTE SIN FRONTERAS

Transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Situación actual y perspectivas

Presentación

Dentro de la agenda que definió la Corporación Andina de Fomento para colaborar con una mayor y más productiva inserción de sus países accionistas en la nueva economía global, ocupan lugar prioritario la dotación de infraestructura sostenible y el mejoramiento de la logística, dada la decisiva contribución que encierran estas áreas para el incremento de la competitividad y la integración.

Desde hace casi una década, la Corporación se sumó activamente y con una visión integral a la tarea de unir físicamente a la región latinoamericana, reservorio de una geografía que si bien por ser muy diversa crea ciertas barreras naturales, encierra al mismo tiempo enormes potencialidades. La incorporación de la CAF a esta tarea –a través de un plan de acción coherente y sustentable– se produjo en forma concertada y selectiva e incluyó su participación en varias iniciativas de alta importancia –en especial en los sectores del transporte, la energía y las telecomunicaciones–, con el fin de atraer la participación privada y las inversiones, en un marco de competitividad y sostenibilidad.

El rol catalítico de la CAF ha sido importante en la canalización de recursos destinados a la ejecución de diversos proyectos públicos y privados de infraestructura –esenciales para el desarrollo nacional y regional–, así como su apoyo a través de operaciones de cooperación técnica que han colaborado en la identificación de los proyectos prioritarios por parte de los gobiernos y propiciado la acción mancomunada en la infraestructura y logística.

En este contexto, un aporte de singular importancia lo constituye la realización –con el concurso de distinguidos profesionales e instituciones– de exhaustivos estudios contentivos de enfoques consistentes y planteamientos técnicos pragmáticos, destinados a contribuir a la eliminación de los "cuellos de botella" que suelen dificultar los avances en esta materia y que muchas veces no demandan mayores inversiones para ser solucionados, sino más bien voluntad política e interacción por parte de los gobiernos, trabajo mancomunado entre los sectores público y privado, y la participación de los actores directos que circulan por estos vasos comunicantes de la infraestructura, incluyendo empresas e instituciones.

El presente estudio: ***Transporte sin fronteras****, analiza la situación actual y las perspectivas del transporte internacional de carga por carretera en los países que integran la Comunidad Andina de Naciones, aunque también incluye la problemática del transporte interno por constituir el mayor volumen de actividad del sector. Por ser un tema de alta complejidad y trascendencia para el futuro de la competitividad de la región andina, no se pretende en este documento contar con todas las soluciones, sino cumplir el propósito de despertar un claro interés e imprimir un mayor dinamismo al*

sector, mediante el apoyo a propuestas técnicas y objetivas que conduzcan a negociaciones concretas para la armonización de normas y reglamentos, estándares técnicos y habilitación de recursos humanos, equipos y empresas relacionadas.

En búsqueda de una propuesta independiente y altamente calificada, dadas las dimensiones políticas, jurídicas, socioeconómicas y tecnológicas que este tema encierra y la complejidad que exhibe especialmente a nivel fronterizo, la CAF contrató a un grupo de consultores de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) –prestigiosa institución académica y pública de España, especializada en transporte y logística, y con varios centros en Latinoamérica– que trabajó conjuntamente con profesionales pertenecientes a los países andinos.

Mis agradecimientos a todos ellos por unir esfuerzos para trazar los términos de referencia, crear bases de datos, organizar la logística del estudio y realizar el trabajo de campo, siempre acompañados de la Secretaría General de la Comunidad Andina que desde el principio participó activamente en la temática conceptual. Resultó de gran apoyo la experiencia de la UPV en cuanto a la inserción de España en la Comunidad Europea, pues permitió ver las situaciones atinentes a nuestros países desde una perspectiva histórica, elemento que genera mayor credibilidad en las soluciones que se presentan y nos permite visualizar los problemas con el optimismo de quienes ya los superaron en el pasado.

Deseo hacer extensivo el reconocimiento no sólo a estos distinguidos profesionales, sino también a las personas, instituciones y empresas que aportaron datos y reflexiones en torno al tema, ya que sin su participación no podríamos haber arribado a la fase de divulgación de este estudio que sin duda es una gran contribución al desarrollo sostenible de los países de la región.

L. Enrique García
Presidente Ejecutivo
Corporación Andina de Fomento

Indice

1. Introducción ---------- 11
1.1 Objetivos del estudio ---------- 11
1.2 Estructura y contenido ---------- 13
1.3 Antecedentes ---------- 14

2. Análisis de la situación actual ---------- 15
2.1 Perspectiva logística ---------- 15
2.1.1 Transporte terrestre de mercancías en la Comunidad Andina ---------- 15
2.1.1.1 Identificación y estudio de la información disponible ---------- 15
2.1.1.2 Principales flujos de importación, exportación e internos ------- 15
2.1.1.3 Estructura de la cadena logística. Especificidades nacionales -- 32
2.1.1.4 Análisis de la evolución histórica de flujos y de las proyecciones disponibles ---------- 42
2.1.1.5 Transporte por carretera y por ferrocarril. Intermodalidad ----- 46
2.1.1.6 Comparación entre los países de la Comunidad Andina --------- 48
2.1.2 Infraestructura vial y de servicios para el transporte ---------- 49
2.1.2.1 La red vial en la Comunidad Andina ---------- 49
2.1.2.2 Características de la red (situación, orografía, velocidades admisibles, vehículos adecuados, intensidad de tráfico) ---------- 50
2.1.2.3 Red de alta capacidad y transporte internacional ---------- 56
2.1.2.4 Infraestructura ferroviaria ---------- 56
2.1.2.5 Servicios auxiliares (áreas de descanso, gasolineras) ---------- 59
2.1.2.6 Evolución de la red. Previsiones de futuro ---------- 61
2.1.2.7 Localización ---------- 66
2.1.3 Restricciones al transporte (peajes, aduanas, horarios, conducción) ---- 71
2.2 Perspectiva económica ---------- 76
2.2.1 El sector transporte en la Comunidad Andina ---------- 76
2.2.1.1 Transporte frente a producto interno bruto ---------- 76
2.2.1.2 Transporte frente a superficie y población ---------- 77
2.2.1.3 Inversiones realizadas ---------- 79
2.2.1.4 Población activa ---------- 79
2.2.2 Análisis comparativo por países ---------- 79
2.2.2.1 Por modos de transporte ---------- 79
2.2.2.2 Características técnicas del parque de vehículos ---------- 88
2.2.2.3 Parque de vehículos ---------- 89
2.2.2.4 Caracterización de la carga (valor, volumen, tipología, modalidad de transporte) ---------- 94
2.2.2.5 Estructura empresarial de las distintas actividades del transporte ---- 94
2.2.2.6 Estructura de costos de las empresas de transporte ---------- 100

2.3 Perspectiva jurídica ---------- 110
2.3.1 Reglamentación nacional. Análisis comparativo ---------- 110
2.3.1.1 Exigencias para instalar una empresa de transporte ---------- 110
2.3.1.2 Limitaciones a la concesión de permisos de transporte ---------- 111
2.3.1.3 Restricciones legales al transporte internacional ---------- 114
2.3.1.4 Responsabilidades de las empresas transportistas ---------- 115
2.3.1.5 El contrato de transporte ---------- 119
2.3.2 Mecanismos de apertura del transporte creados por la Comunidad Andina 121
2.3.2.1 Legislación existente ---------- 121
2.3.2.2 Nivel de conocimiento del marco jurídico ---------- 122
2.3.2.3 Nivel de cumplimiento del marco jurídico ---------- 122
2.3.2.4 Mecanismos para su cumplimiento efectivo ---------- 123
2.3.2.4.1 Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina ---------- 123
2.3.2.4.2 Secretaría General de la Comunidad Andina ---------- 124
2.3.2.4.3 Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre ---- 124
2.3.2.5 Apoyo gubernamental al sector transporte. Subsidios y exenciones -- 125
2.3.2.6 Tratamiento fiscal del sector transporte. Régimen impositivo -- 127
2.3.2.7 Regímenes de competencia nacional. Liberalización del sector -- 130
2.3.2.8 Regímenes de competencia a nivel internacional ---------- 131
2.3.2.9 Mecanismos de protección del mercado nacional ---------- 132
2.3.3 Acuerdos binacionales. Grado de cumplimiento ---------- 132
2.3.3.1 Convenio entre Ecuador y Perú sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves ---------- 132
2.3.3.2 Convenio de Tránsito Terrestre Transfronterizo Ecuador-Colombia - 132
2.4 Perspectiva desde el análisis de riesgos ---------- 133
2.4.1 Seguridad y riesgo económico ---------- 133
2.4.1.1 Identificación de factores de riesgo ---------- 133
2.4.1.2 Probabilidad de ocurrencia ---------- 135
2.4.1.3 Efectos y consecuencias ---------- 137
2.4.1.4 Medidas para evitar los factores y/o paliar consecuencias ------ 137
2.4.1.5 Pólizas nacionales y andinas de cobertura de riesgos: grado de cumplimiento ---------- 139
2.4.2 Seguridad y riesgo político ---------- 141
2.4.2.1 Identificación de factores de riesgo ---------- 141
2.4.2.2 Probabilidad de ocurrencia (frecuencia) ---------- 144
2.4.2.3 Efectos y consecuencias ---------- 146
2.4.2.4 Medidas para evitar los factores y/o paliar consecuencias ---------- 146

3. Impacto económico y social en las zonas fronterizas ---------- 148
3.1 Identificación de los puntos de tránsito fronterizo ---------- 148
3.1.1 Análisis de la Decisión 271 sobre pasos de frontera habilitados ---------- 148
3.1.2 Sistema de transbordo de mercancías en los distintos pasos de frontera --- 150
3.1.2.1 Frontera Colombia-Venezuela ---------- 151
3.1.2.2 Frontera Colombia-Ecuador ---------- 153
3.1.2.3 Frontera Ecuador-Perú ---------- 154
3.1.2.4 Frontera Bolivia-Perú ---------- 155
3.1.3 Identificación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) y funcionamiento de los mismos ---------- 156
3.1.4 Plan de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) -------- 157
3.2 Descripción de instalaciones en frontera ---------- 159
3.2.1 Instalaciones administrativas ---------- 159
3.2.1.1 Instalaciones administrativas en Bolivia ---------- 159
3.2.1.1.1 CENAF de Desaguadero ---------- 159
3.2.1.2 Instalaciones administrativas en Colombia ---------- 161
3.2.1.2.1 CENAF de Villa del Rosario ---------- 161
3.2.1.2.2 Punto fronterizo de Paraguachón ---------- 163
3.2.1.2.3 CENAF de Ipiales ---------- 164
3.2.1.3 Instalaciones administrativas en Ecuador ---------- 166
3.2.1.3.1 CENAF de Tulcán ---------- 166
3.2.1.3.2 Huaquillas ---------- 167
3.2.1.4 Instalaciones administrativas en Perú ---------- 169
3.2.1.4.1 CENAF de Aguas Verdes ---------- 169
3.2.1.4.2 CENAF de Desaguadero ---------- 170
3.2.1.5 Instalaciones administrativas en Venezuela ---------- 171
3.2.1.5.1 San Antonio del Táchira ---------- 171
3.2.1.5.2 Ureña ---------- 173
3.2.1.5.3 Paraguachón ---------- 174
3.2.2 Atención a las tripulaciones ---------- 174
3.2.3 Areas de transbordo ---------- 175
3.2.4 Depósitos ---------- 176
3.3 Generación de empleo directo e indirecto ---------- 179
3.4 Economías informales en torno a las zonas de integración fronteriza ---------- 182
3.5 Plataformas logísticas en zonas de integración fronteriza ---------- 187
3.5.1 Concepto de zonas de integración fronteriza ---------- 187
3.5.2 Tipología ---------- 190
3.5.3 Alternativa de emplazamiento ---------- 195
3.5.4 Modelos de gestión ---------- 196

4. Visión sociopolítica de la problemática ---------- 199
4.1 Organización administrativa ---------- 199
4.2 Estructura asociativa del transporte ---------- 213
4.2.1 Organización asociativa ---------- 213

4.2.2 Organización federativa ---- 215
4.2.3 Organizaciones internacionales ---- 216
4.2.4 Cámaras de comercio binacionales ---- 217
4.2.5 Asociaciones empresariales de carácter regional ---- 218
4.3 Estructura sindical ---- 219
4.3.1 Sindicatos más representativos ---- 219
4.3.2 Presencia sindical en el sector transporte ---- 220
4.3.3 Movimientos sindicales confederales ---- 221
4.4 Mesas de negociación colectiva ---- 221
4.4.1 Marco de negociación ---- 221
4.4.2 Ordenanzas laborales ---- 223
4.5 La posición de los autopatronos o conductores propietarios ---- 231

5. Nivel de cualificación en el transporte por carretera ---- 235
5.1 Formación profesional específica en el sector ---- 235
5.2 Formación en los distintos niveles jerárquicos de la empresa del transporte --- 236
5.3 La capacitación profesional ---- 238
5.4 Análisis comparado por países miembros ---- 240
5.5 Experiencia en España ---- 240
5.5.1 Introducción a la formación profesional ---- 240
5.5.2 La formación profesional inicial o reglada ---- 243
5.5.3 La formación profesional continua ---- 246
5.5.4 La formación profesional ocupacional ---- 247
5.5.5 Formación en los distintos niveles jerárquicos de la empresa del transporte ---- 248
5.5.5.1 Personal superior y técnico ---- 249
5.5.5.2 Personal de administración ---- 251
5.5.5.3 Personal de movimiento ---- 253
5.5.5.4 Personal de servicios auxiliares ---- 256
5.5.6 La capacitación profesional ---- 258

6. Análisis comparativo con otros procesos de integración (UE - MERCOSUR) ---- 261
6.1 Unión Europea ---- 261
6.1.1 Instituciones de la Unión Europea ---- 262
6.1.1.1 Parlamento Europeo ---- 262
6.1.1.2 Consejo de la Unión Europea ---- 263
6.1.1.3 Comisión Europea ---- 264
6.1.1.4 Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ---- 265
6.1.1.5 Tribunal de Cuentas Europeo ---- 266
6.1.1.6 Banco Europeo de Inversiones ---- 266
6.1.1.7 Comité Económico y Social ---- 266
6.1.1.8 Comité de las Regiones ---- 266
6.1.1.9 Defensor del Pueblo Europeo ---- 266
6.1.1.10 Sistema Europeo de Bancos Centrales ---- 267
6.1.2. Política común europea en el transporte ---- 267
6.1.2.1 Acceso a la profesión de transportista ---- 267
6.1.2.2 Condiciones sociales ---- 269
6.1.2.3 Acceso al mercado, libre prestación de servicios ---- 270
6.1.2.4 Otras cuestiones objeto de la política común de transportes por carretera ---- 272
6.1.2.5 Objetivos estratégicos de la UE en materia de transportes 2000-2005 276
6.2 MERCOSUR ---- 276
6.2.1 Estructura del MERCOSUR ---- 278
6.2.1.1 Consejo del Mercado Común ---- 278
6.2.1.2 Grupo Mercado Común ---- 278
6.2.1.3 Comisión Parlamentaria Conjunta ---- 281
6.2.1.4 Foro Consultivo Social ---- 281
6.2.1.5 Secretaría Administrativa del MERCOSUR ---- 282
6.2.2 Reglamentación sobre el transporte internacional de carga por carretera ---- 282
6.2.2.1 Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) ---- 282
6.2.2.2 Acceso a la profesión de transportista ---- 283
6.2.2.3 Otras normas relativas al transporte internacional y al tránsito aduanero ---- 384

7. Recomendaciones e implementación de acciones en el sector ---- 287
7.1 Consideraciones previas ---- 287
7.2 Aspectos institucionales ---- 288
7.2.1 Ausencia de una política común de transportes ---- 288
7.2.2 Escasez de inversión en materia de transportes ---- 289
7.2.3 Equilibrio en las políticas de liberalización ---- 290
7.2.4 La inseguridad de las tripulaciones y las mercancías ---- 291
7.2.5 Los problemas en las zonas de integración fronteriza ---- 291
7.3 Aspectos económicos ---- 291
7.3.1 La oferta y demanda de transportes ---- 292
7.3.2 La falta de infraestructura ---- 292
7.4 Política de transportes y las administraciones públicas ---- 293
7.4.1 Diferentes organizaciones administrativas en materia de transportes ---- 293
7.4.2 Diferencias normativas ---- 293
7.4.3 Falta de rigor en el cumplimiento de las normativas ---- 294
7.4.4 Escaso avance en materia de armonización técnica ---- 294
7.4.5 Plan de reconversión para el sector ---- 295
7.4.6 Elaboración de bases estadísticas ---- 295

7.4.7 Fomento de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs) de Transporte ---- 296
7.4.8 Exigencia relativa al número de vehículos propios o facturación propia que debe tener la empresa ---- 296
7.5 El sector transporte ---- 297
7.5.1 Necesidad de una mayor estructuración de los interlocutores empresariales y sociales ---- 297
7.5.2 La baja cualificación en sector del transporte de mercancías por carretera --- 298
7.6 Recomendaciones a corto plazo ---- 298
7.6.1 Cumplimiento de plazos en el otorgamiento del Permiso de Prestación de Servicios (PPS) ---- 299
7.6.2 Regulación del contrato de vinculación ---- 300
7.6.3 Servicios de inspección en frontera ---- 300
7.6.3.1 Armonización de horarios por parte de los servicios técnicos de inspección ---- 300
7.6.3.2 Armonización de estructuras administrativas de los servicios técnicos de inspección ---- 301
7.6.3.3 Establecimiento de un Plan Director de Infraestructuras de Inspección en Frontera ---- 301
7.6.4 Política de desarrollo fronterizo. Coordinación por parte de las instituciones andinas de los proyectos nacionales e internacionales ---- 302
7.7 Libro Blanco del Transporte ---- 302

Anexos ---- 305
Relación de personas entrevistadas ---- 307
Relación de entidades e instituciones contactadas para la realización del presente estudio ---- 313
Bibliografía ---- 317
- Libros, publicaciones y revistas ---- 317
- Notas de prensa y artículos ---- 321
- Direcciones de Internet ---- 322

Legislación ---- 327
Anexo estadístico ---- 337
Formación en España ---- 365
- Temario establecido por el Ministerio de Fomento para la obtención de la capacitación profesional ---- 365
- Formación profesional reglada. Técnico superior en gestión del transporte ---- 377
- Formación no reglada: postgrado y cursos específicos ---- 378

Abreviaturas ---- 383

Indice de tablas e ilustraciones ---- 387

Agradecimientos ---- 391

1. Introducción

1.1 Objetivos del estudio

La Corporación Andina de Fomento (CAF) decidió llevar a cabo un estudio sobre "La situación actual y las perspectivas del transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones", con el objeto de hacer un análisis completo de la situación en la que se encuentra este sector y abordar los problemas del tránsito en los principales pasos fronterizos.

El equipo de trabajo responsable de la realización del estudio estuvo conformado por cinco especialistas de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV):

Doctor Ingeniero Industrial Salvador Capuz Rizo (Codirector)
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Pedro Coca Castaño (Codirector)
Doctor Ingeniero Agrónomo Raúl Compés López
Ingeniero Industrial Raquel Escribano Alcaide
Ingeniero Industrial Miguel Caballero Andrés

Adicionalmente, se contó con la participación de los siguientes expertos nacionales de los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN):

Doctor Héctor Maldonado Lira (Coordinador en representación de la CAF)
Ingeniero José Vásquez Blacud (Bolivia)
Abogado Carlos H. Castrillón Trujillo (Colombia)
Licenciado Juan Francisco Ballén Mancero (Ecuador)
Licenciado José Arturo Alfaro Montoya (Perú)
Ingeniero Civil Francisco Barrios Rivas (Venezuela)
Economista Daniel Navas Gómez (Venezuela)

La naturaleza e intensidad de los problemas que aquejan al transporte internacional de carga por carretera entre los países andinos aconsejó realizar un trabajo de campo exhaustivo que permitió conocer en profundidad tanto lo que está ocurriendo en las capitales como en las fronteras, así como el punto de vista de los actores públicos y privados que participan e influyen en esta actividad. Este trabajo de campo se efectuó en dos períodos de tiempo, comprendidos entre el 5 de febrero y el 11 de marzo de 2000 y entre el 29 de marzo y el 29 de abril de 2000. Durante el mismo, se visitó:

a) Capitales: Bogotá, Caracas, La Paz, Lima y Quito.
b) Otras ciudades: Cúcuta (Colombia), Guayaquil (Ecuador), Machala (Ecuador), Maracaibo (Venezuela), San Cristóbal (Venezuela), Santa Cruz (Bolivia) y Valencia (Venezuela).
c) Fronteras:
   - Paraguachón-Maicao (Venezuela-Colombia)
   - San Antonio del Táchira-Ureña-Cúcuta (Venezuela-Colombia)
   - Ipiales-Tulcán (Colombia-Ecuador)

- Huaquillas-Aguas Verdes (Ecuador-Perú)
- Desaguadero (Perú-Bolivia).

En el conjunto de los países andinos, el equipo de trabajo ha mantenido un total de 96 reuniones con 267 interlocutores pertenecientes a los organismos de la Administración que tienen competencias en la aprobación y aplicación de las normas que inciden en la actividad de las empresas de transporte (infraestructura, comercio exterior, Cancillería, transporte terrestre, etc.); con las empresas de transporte mismas, sus asociaciones y federaciones; con los generadores de carga y las instituciones que representan o canalizan sus intereses, tales como cámaras de comercio y asociaciones de exportadores; y con agencias de aduanas.

En el trabajo de campo investigó las dificultades que encuentra la aplicación de la normativa andina sobre transporte internacional de carga por carretera, pero también todos aquellos factores que son susceptibles de convertirse en obstáculos tanto para el comercio intraregional como para el proceso de integración mismo, principalmente la dotación de infraestructuras y el funcionamiento de los servicios públicos de inspección y control en frontera (aduanas, sanidad, migración, etc), que en algunos casos pueden convertirse en barreras tanto o más costosas que las generadas por el sector del transporte mismo.

Los problemas del transporte internacional de carga por carretera en la CAN son la consecuencia de un conflicto que enfrenta a los sectores del transporte –en su totalidad o sólo a algunos de sus componentes– de algunos de sus países miembros y del que no están ausentes las respectivas administraciones públicas. La comprensión de las dificultades existentes para aceptar las consecuencias de la existencia de un mercado más abierto para la prestación de este servicio exige un análisis de las condiciones en las que se efectúa la competencia. Este análisis debe considerar explícitamente tanto el marco institucional que define sus reglas de juego como las características de los agentes que operan en ellos. El marco institucional para la prestación de servicios de transporte viene dado fundamentalmente por:

a) Las normas andinas sobre transporte y tránsito aduanero internacional y su aplicación.
b) Las normas nacionales sobre transporte y las que influyen en las características de las empresas que se dedican a esta actividad y en los costos que soportan, lo que incluye no sólo el precio de los factores de producción sino también sus derechos y obligaciones fiscales y sociales.
c) Los organismos públicos reguladores y encargados de aplicar normas, su constitución y funcionamiento, su coordinación interna y externa.

El funcionamiento del mercado andino de servicios de transporte internacional de carga por carretera depende, además, de:

a) El número y tamaño de las empresas, la antigüedad y capacidad de su parque automotor
b) La naturaleza jurídica y las estrategias de las empresas
c) Sus costos y los fletes que ofertan
d) Los intercambios comerciales bilaterales
e) El nivel de formación de los choferes y gerentes
f) Los niveles de seguridad en las carreteras.

1.2 Estructura y contenido

El trabajo se estructura en siete capítulos, un resumen ejecutivo y siete anexos.

El primer capítulo hace especial énfasis en el trabajo de campo que ha consistido en un conjunto de entrevistas mantenidas con 267 interlocutores procedentes tanto de las Administraciones como del sector privado (cargadores y transportistas) y de todos los Países Miembros de la CAN. Quedan igualmente reflejados los antecedentes existentes que han dado pie a la realización de este trabajo.

El segundo capítulo, el más extenso del informe, hace un repaso de la situación actual desde cuatro perspectivas distintas: la logística, la económica, la jurídica y desde el análisis de riesgos. En todos los puntos (salvo aquellos en que no ha sido posible conseguir información de algún país en concreto) se ha diferenciado la información relativa a cada país procurando hacer, como resumen, un cuadro comparativo de los cinco países.

Una de las mayores preocupaciones en el seno de la CAN, fruto de la cual nacen importantes líneas de actuación de la CAF, es la situación de las fronteras entre los cinco países. A ello se dedica el capítulo tercero haciendo una descripción de las instalaciones en frontera y de las economías, tanto formales como informales, que operan en estas zonas. Queda reflejada la situación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) así como de los Centros Binacionales (CEBAF) y su grado de desarrollo.

En el capítulo cuarto se presenta la visión sociopolítica de la problemática del transporte. Se describe la estructura administrativa en materia de transportes de los distintos países, así como la estructura asociativa desde la perspectiva tanto empresarial como social. Por último, se hace una especial referencia a los transportistas individuales y sus especificidades.

El capítulo quinto está dedicado, por completo, a la cualificación profesional en el sector del transporte por carretera estableciendo, como en capítulos anteriores, un comparativo entre los distintos países miembros. En este capítulo se incluye un punto en el que se aporta la experiencia española en esta materia.

El proceso de integración en la Comunidad Andina no es un proceso aislado. Discurre en paralelo a otros procesos de integración tanto en el continente americano como en otros lugares del mundo. El capítulo sexto se dedica a describir, con la intención de presentar referencias alternativas, los procesos de integración en el seno de la Unión Europea y en el MERCOSUR.

El capítulo séptimo recoge el fruto principal del trabajo y establece un conjunto de consideraciones y recomendaciones, dividiendo éstas en cuatro apartados. El capítulo concluye con una serie de propuestas que deben ser acometidas en el corto plazo y con una propuesta de contenidos en materia de transporte terrestre de carga para un hipotético Libro Blanco sobre la Política Común de Transportes en la Subregión Andina.

Para completar el informe hay incluidos varios anexos que recogen las instituciones visitadas, las personas entrevistadas, información bibliográfica y de prensa, relación de direcciones en Internet, relación de legislación consultada, información adicional sobre la formación profesional y abreviaturas utilizadas.

1.3 Antecedentes

El desarrollo de un eficaz y moderno transporte internacional de mercancías por carretera ha sido para la CAN, desde su nacimiento, una constante preocupación debido a su importancia para el impulso y desarrollo del comercio entre los distintos países miembros. En agosto de 1972, la CAN emitió la primera de las decisiones que versan sobre el transporte internacional, la Decisión 56 "Transporte Internacional por Carretera" que en noviembre de 1989 sería sustituida por la Decisión 257 "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera". Posteriormente, en octubre de 1990, se emitió la Decisión 271 "Sistema Andino de Carreteras" que establecía los cruces de frontera, así como los ejes viales que se consideran más recomendables para desarrollar el transporte internacional.

La entrada en pleno funcionamiento de la Zona de Libre Comercio entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela el 31 de enero de 1993, produjo un incremento considerable del intercambio comercial entre los distintos países, que era efectuado fundamentalmente utilizando el transporte terrestre por carretera, lo que favoreció su crecimiento. Esto impulsó a la CAN a realizar una modernización del marco normativo que permitiera regular adecuadamente el mercado del transporte y volver más dinámica la competencia; de esta forma surgió la Decisión 399 "Transporte Internacional de Mercancías por Carretera".

La Decisión 399, junto con las resoluciones 272 y 300 que, entre otras, la desarrollan y complementan, establece las condiciones para la libre prestación del servicio de transporte internacional de carga por carretera entre los países andinos, sin más restricciones que la prohibición del cabotaje. Considera que este servicio es "una ayuda eficaz" y "una herramienta valiosa" y que los principios que determinan su oferta son "la libertad de operación, el acceso al mercado, el trato nacional, la transparencia, la no discriminación, la igualdad de tratamiento legal, la libre competencia y la nación más favorecida" (art. 3).

Todo este desarrollo normativo en materia de transporte ha encontrado la oposición, más o menos declarada, de importantes sectores del transporte andino que debido a la falta de armonización de las políticas de transporte entre los distintos países, así como a la existencia de otros factores (inseguridad en las carreteras), ha llevado al incumplimiento de la Decisión 399. Este incumplimiento se ha producido, bien por intervención estatal a raíz de un conflicto con los transportistas de frontera (Resoluciones Interministeriales venezolanas imponiendo el transbordo en la frontera), por coacción de los gremios de transportistas fronterizos (Carchi y Nariño) y por falta de respuesta de las autoridades locales competentes en materia de transporte a la hora de la concesión de los Permisos de Prestación de Servicios.

Como una forma de contribuir a la solución de los mencionados problemas en pro del ideal común de la integración regional y el desarrollo sostenible de sus países accionistas, la CAF decidió realizar el presente estudio.

2. Análisis de la situación actual

2.1 Perspectiva logística

2.1.1 Transporte terrestre de mercancías en la CAN[1]

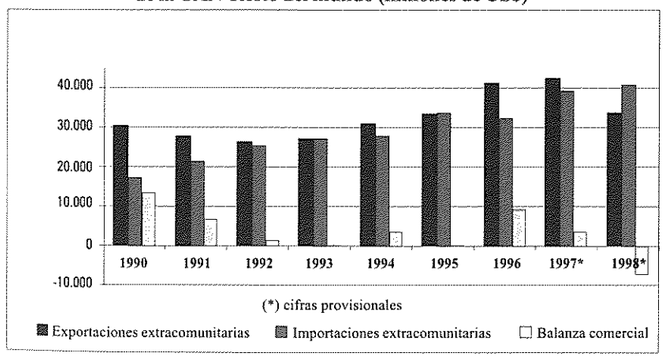
2.1.1.1 Identificación y estudio de la información disponible

La información obtenida para el desarrollo de este punto ha sido muy diversa y, en algunas ocasiones, contradictoria, sobre todo en lo que respecta a datos estadísticos sobre flujos comerciales, importaciones, exportaciones y balanzas comerciales. Esta ha sido la razón por la que los datos reflejados y analizados a continuación provienen, prácticamente en su totalidad, de la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones. Se ha adoptado este criterio puesto que se considera a la misma una fuente fiable y objetiva. Ello, unido al hecho de que se ha pretendido en todo momento unificar contenidos y evitar contradicciones, hace que se considere esta elección como la más adecuada desde todos los puntos de vista. En algunos casos se han encontrado dificultades para obtener informaciones concretas.

2.1.1.2 Principales flujos de importación, exportación e internos

El porcentaje de participación en los flujos comerciales intracomunitarios de unos países a otros no es precisamente homogéneo. Ello se debe a las diferencias existentes entre los mismos. Los principales exportadores en el seno de la CAN, en cuanto a volumen de comercio, son Colombia y Venezuela. Esto es generado, entre otras cosas, por el hecho de ser países con producción agrícola y manufacturera que, en gran medida, es complementaria entre ellos. El resto de los países, sin embargo, se caracteriza por su potencial minero y su gran riqueza de materias primas.

Ilustración 1: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de la CAN-Resto del mundo (millones de US$)



Como rasgos generales del comercio andino se puede destacar la tendencia al aumento del comercio intracomunitario experimentado en el período que comprende los años 1990 y 1995, estimado en un 29% de crecimiento promedio anual. El año 1996 rompió mínimamente la tendencia, ya que registró una pequeña disminución de un 1,5% en el comercio en el seno de la Comunidad. Se puede

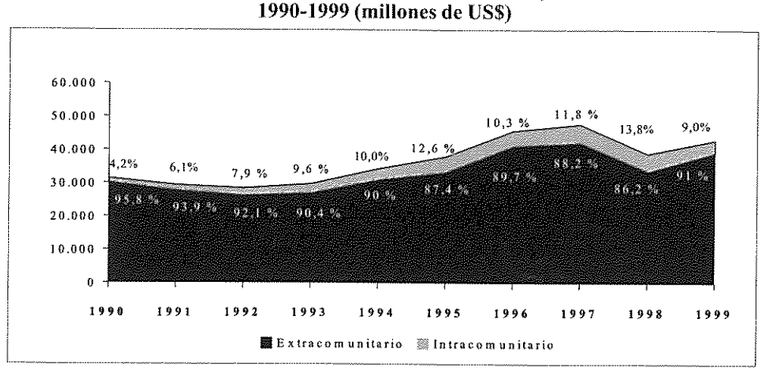
1. La Comunidad Andina de Naciones también se denomina, de una manera más simple, CAN. De aquí en adelante se denominará a la misma de uno u otro modo indistintamente.

Tabla 1: Exportaciones, importaciones y balanza comercial[2] de la CAN 1990-1998 (millones US$)

	Exportaciones Extracomunitarias	Importaciones Extracomunitarias	Balanza Comercial
1990	30.076	16.795	13.281
1991	27.615	21.112	6.504
1992	26.153	25.042	1.111
1993	26.872	26.754	118
1994	30.824	27.452	3.372
1995	33.102	33.440	-338
1996	40.807	32.107	8.700
1997	42.049	38.853	3.196
1998	33.485	40.501	-7.014

decir que las exportaciones intracomunitarias muestran una mejor tendencia que las exportaciones andinas al mundo, aun en épocas de recesión en el comercio internacional. Esto precisamente ha sido lo ocurrido entre los años 1996 y 1998, período en el que se produjo un aumento del comercio andino de aproximadamente un 6,5%, mientras las exportaciones andinas al mundo sufrían una recesión de un 8%. En 1998 se produjo una recesión tanto en las exportaciones intracomunitarias como en las exportaciones al resto del mundo, pero mientras las intracomunitarias reflejaban una disminución de un 5,2%, las internacionales representan un descenso del 18,9%. Comparando la evolución de las exportaciones intracomunitarias con el total de exportaciones, se obtiene un balance positivo.

Ilustración 2: Porcentaje y cifras de exportaciones intra y extracomunitarias 1990-1999 (millones de US$)



Los dos países con mayor volumen de exportaciones provenientes de la CAN son Colombia y Venezuela, con cifras de 1.634 millones de US$ al año en el caso de Colombia para 1999 y de 1.224 millones de US$ en el caso de Venezuela, en el mismo año (Tabla 2). Ecuador y Perú se sitúan en valores próximos a los 400 millones de US$ en 1999, Ecuador por encima y Perú por debajo. Bolivia es el país con la cifra más discreta de todos los países de la CAN, que oscila alrededor de 250 millones de US$ en los años 1998 y 1999.

2. Elaboración propia basándonos en datos del documento "Comunidad Andina: 30 Años en cifras de integración comercial". Lima, 19 de mayo de 1999. Sistema Subregional de Información Estadística. Decisión 115. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5-Estadística.

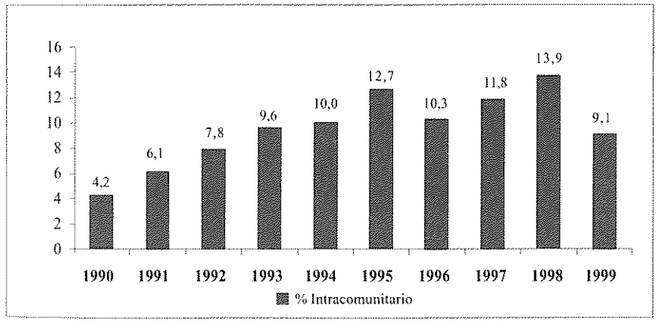
Tabla 2: Exportaciones extra e intracomunitarias[3] desde el año 1990 al año 1999

	Mundo	Total Extracomunitario	Países andinos						(%) Exportaciones Intracomunitarias
			Total	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	
1990	31.401	30.076	1.325	60	373	189	214	490	4,2
1991	29.412	27.615	1.797	82	778	204	254	478	6,1
1992	28.378	26.153	2.225	91	1.014	178	276	666	7,8
1993	29.740	26.872	2.868	120	1.139	295	269	1.045	9,6
1994	34.252	30.824	3.428	196	1.110	386	310	1.426	10,0
1995	37.903	33.102	4.801	218	1.937	359	405	1.882	12,7
1996	45.500	40.807	4.693	260	1.839	428	418	1.748	10,3
1997	47.677	42.049	5.628	251	2.115	636	515	2.111	11,8
1998	38.896	33.485	5.411	320	2.130	540	468	1.953	13,9
1999	43.208	39.269	3.939	293	1.634	445	347	1.220	9,1

La participación de las exportaciones intracomunitarias en relación a las exportaciones totales de todos los países miembros alcanzó en 1998 su mayor nivel con un 13,9%, valor que representa más del triple de la participación alcanzada en el año 1990, que supuso un 4,2%.

En cuanto a cifras totales de exportación de la CAN al mundo, cabe destacar que el volumen de exportaciones siguió una tendencia ascendente[4] desde el año 1992 hasta el año 1997, pasando de 28.378 a 47.677 millones de US$, lo que representa un incremento del 68%. Sin embargo en el año 1998 el volumen de comercio descendió hasta un valor de 38.896 millones de US$, lo que supuso una disminución muy considerable. En 1999 la cifra de exportaciones totales al mundo se recuperó hasta valores de 43.208 millones de US$ y la tendencia es optimista para los próximos años.

Ilustración 3: Porcentaje de participación del comercio intracomunitario en el total de las exportaciones (%)



Sin embargo, comparando el porcentaje de comercio intracomunitario con las exportaciones de la Comunidad Andina a EEUU, se observa claramente la posición de fuerza en la que se encuentra EEUU con respecto a la CAN (ver Ilustración 4). Mientras el comercio intracomunitario en el período comprendido entre el año 1990 y el año 1998 supone un 10,0% del total de las exportaciones al mundo, las exportaciones de la Comunidad Andina a EEUU, en el mismo período de tiempo, alcanzan el 42,3%. Ante estas cifras queda

3. Fuente: Documento "Comunidad Andina: 30 Años en cifras de integración comercial". Lima, 19 de mayo de 1999. Sistema Subregional de Información Estadística. Decisión 115. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5-Estadística.
4. La razón principal atribuible a este efecto es la creación de la Zona de Libre Comercio Andina, puesta en funcionamiento el 1 de febrero de 1993.

patente la importancia de EEUU en la economía y comercio de los países miembros de la CAN. El porcentaje de exportaciones de EEUU a la CAN representa sólo un 2% de sus exportaciones totales al mundo.

Ilustración 4: Comparación de las exportaciones intracomunitarias y de la CAN a EEUU (%)

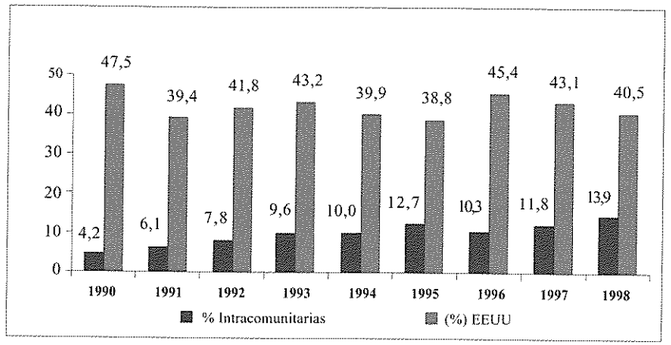


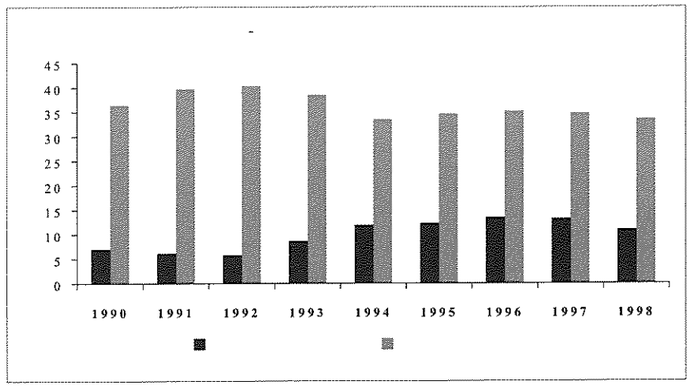
Tabla 3: Exportaciones dentro de la Comunidad Andina y de la CAN a EEUU[5] (millones de US$)

	Exportaciones intracomunitarias		Exportaciones a EEUU		Exportaciones
	millones de US$	(%) Intracomunit.	millones de US$	(%) EEUU	totales de la CAN
1990	1.325	4,2	14.907	47,5	31.401
1991	1.797	6,1	11.594	39,4	29.412
1992	2.225	7,8	11.886	41,8	28.378
1993	2.868	9,6	12.861	43,2	29.740
1994	3.428	10,0	13.661	39,9	34.252
1995	4.801	12,7	14.737	38,8	37.903
1996	4.693	10,3	20.744	45,4	45.500
1997	5.628	11,8	20.558	43,1	47.678
1998	5.411	13,9	15.718	40,5	38.896
90-98	32.176	10,0	136.666	42,3	323.160

Con las importaciones se plantea una situación similar. Mientras las importaciones intracomunitarias en el período 1990-1998 suponen un 10,6% del total de las mismas, las importaciones de la Comunidad desde EEUU alcanzan el 35,8%, lo que constituye una cifra muy superior a la que representa el comercio intracomunitario. Las importaciones de los EEUU se mantienen entre valores que oscilan entre el 33,5 y el 40,4%.

5. Elaboración propia basándonos en las siguientes fuentes:
– Documento "Comunidad Andina: 30 Años en cifras de integración comercial". Lima, 19 de mayo de 1999. Sistema Subregional de Información Estadística. Decisión 115. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5-Estadística.
– Documento "Comunidad Andina-Estados Unidos. Comercio e Inversión. 1969-1998". Comunidad Andina-Secretaría General. 9 de octubre de 1998.

Ilustración 5: Comparación de las importaciones intracomunitarias y de las importaciones de la CAN desde EEUU (%)



Aunque en teoría deberían ser iguales, hay ligeras diferencias entre las exportaciones e importaciones intracomunitarias (Tablas 2 y 4), quizás porque las primeras se registran a su valor FOB y las segundas a su valor CIF o porque en el corte de cada año ciertas transacciones se registran en diciembre en el país exportador y en enero en el importador.

Tabla 4: Importaciones dentro de la Comunidad Andina y de la CAN desde EEUU[6] (millones de US$)

	Importaciones intracomunitarias		Importaciones de EEUU		Importaciones
	millones de US$	(%) Intracomunitarias	millones de US$	(%) EEUU	totales de la CAN
1990	1.285	7,1	6.583	36,4	18.080
1991	1.391	6,2	8.945	39,8	22.502
1992	1.551	5,8	10.736	40,4	26.593
1993	2.546	8,7	11.281	38,5	29.300
1994	3.717	11,9	10.446	33,5	31.169
1995	4.686	12,3	13.206	34,6	38.127
1996	5.005	13,5	13.057	35,2	37.112
1997	5.918	13,2	15.576	34,8	44.771
1998	5.071	11,0	15.462	33,5	45.572
90-98	31.170	10,6	105.293	35,8	293.226

Uno de los intercambios comerciales más importantes de toda la Comunidad Andina es el que protagonizan Venezuela y Colombia[7], una de las razones por las que se considera interesante comentar aspectos relevantes de los flujos comerciales existentes entre los mismos.

6. Elaboración propia basándonos en las siguientes fuentes:
–Documento "Comunidad Andina: 30 Años en cifras de integración comercial". Lima, 19 de mayo de 1999. Sistema Subregional de información Estadística. Decisión 115. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5-Estadística.
–Documento "Comunidad Andina-Estados Unidos. Comercio e Inversión. 1969-1998". Comunidad Andina-Secretaría General. 9 de octubre de 1998.

7.

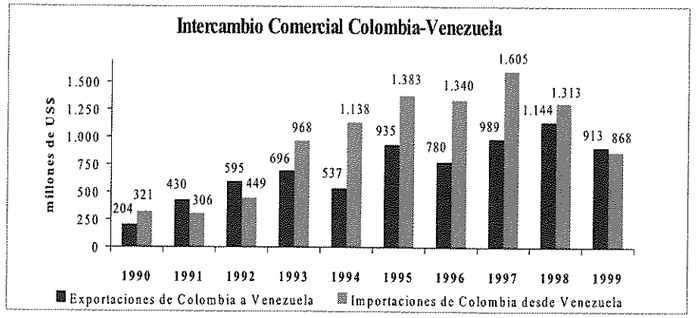
	Exportaciones de Colombia a Venezuela	Exportaciones de Venezuela a Colombia
Año 1998	53,7%	73,2%
Año 1999	55,9%	64,7%

Los porcentajes reflejan la importancia de las exportaciones al país vecino, respecto del total de sus exportaciones en el seno de la Comunidad Andina.

Desde el año 1990 hasta 1997 se produjo un aumento progresivo del intercambio comercial entre ambos países, siendo muy favorable la balanza comercial para Venezuela entre los años 1993 y 1998. En el año 1998 el intercambio comercial, binacional y regional entre estos países se ha visto afectado por la recesión económica sufrida. Algunas muestras de esto son la caída considerable de las cifras de intercambio respecto al año anterior. En 1999, y por primera vez en muchos años, Venezuela registra un balance negativo en lo que se refiere al intercambio comercial con Colombia. Esto es debido, fundamentalmente, a la recesión anteriormente comentada, así como a las controversias comerciales y a los obstáculos impuestos al transporte internacional, factores que tuvieron gran relevancia durante dicho año. Así mismo, también influyó la diferente devaluación de las monedas colombiana y venezolana. Durante dicho período la moneda venezolana apenas se devaluó, mientras que la colombiana sí lo hizo. Esto supuso precios más competitivos para los exportadores y transportistas colombianos, y consiguió acentuar aún más el problema. El peso colombiano se devaluó frente al bolívar en un 40% aproximadamente.

El porcentaje de las exportaciones venezolanas ha experimentado una caída, dado que en el período comprendido entre los años 1993 y 1998 suponía un 37,9% del comercio intracomunitario, y en el año 1999 este porcentaje se ha reducido hasta un 31,0%. Aún así, Venezuela sigue manteniendo un porcentaje muy destacable del total de las exportaciones de la Comunidad Andina.

Ilustración 6: Evolución del intercambio comercial[8] de Colombia y Venezuela. Años 1990-1999 (millones de US$)



Desde 1998 Venezuela ha sido afectada por la recesión económica, de igual modo que otros países de la Comunidad Andina. Esta situación ha incidido en el intercambio comercial binacional y regional provocando una caída considerable en 1999, situándose en un valor de intercambio comercial con Colombia próximo a los 1.782 millones de US$, tras haber atravesado una década de continuo crecimiento. En 1998, el intercambio fue de 2.573 millones de US$ aproximadamente. En el año 1999 Venezuela registró un déficit comercial con Colombia, situación que no se observaba desde los años 1991 y 1992.

Las importaciones provenientes de Colombia cayeron en un 20% en 1999, siendo los productos más afectados los procedentes del sector pecuario, petrolero, vidrio, los productos manufacturados y los materiales de transporte. Las importaciones no tradicionales sufrieron una caída del 7,2%. La variación negativa observada en el año 1999 en el comportamiento de las importaciones provenientes de Colombia es el resultado de la recesión económica, así como de las controversias comerciales y los obstáculos al transporte internacional, factores que estuvieron muy presentes durante dicho año. Sin embargo, según información del Ministerio de Producción y Comercio de Venezuela, el intercambio comercial entre Venezuela y Colombia reflejó un aumento en el primer trimestre del año 2000, donde el saldo favorable en la balanza comercial binacional lo sigue teniendo Colombia.

Por la frontera de **Venezuela con Colombia** las cifras de dinero manejadas correspondientes al comercio bilateral oscilaron alrededor de los 2.573 millones de US$ correspondientes al año 1998. El reparto corresponde a 1.429 millones de Venezuela a Colombia y 1.144 millones en sentido contrario. En el año 1999 las cifras se invierten, siendo el intercambio total de 1.702 millones de US$, de los que 913 corresponden a las exportaciones de Colombia a Venezuela y 789 a las de Venezuela hacia Colombia. Es uno de los intercambios comerciales más importantes puesto que supone un promedio de 44% del comercio intracomunitario. En cuanto a volumen[9], la circulación ascendió a más de 1,5 millones de toneladas de mercancías en promedio anual en el período de 1997 a 1999.

Tabla 5: Intercambio comercial entre Venezuela y Colombia. Años 1997-1999 (millones de US$)

	Exportaciones totales intracomunitarias	De Colombia a Venezuela	De Venezuela a Colombia	Intercambio total	% de intercambio respecto del intracomunitario
Año 1997	5.628	989	1.341	2.330	41
Año 1998	5.411	1.144	1.429	2.573	48
Año 1999	3.939	913	789	1.702	43

Sin embargo, comparando las exportaciones e importaciones de Colombia con EEUU y con Venezuela, se observa claramente la posición ventajosa de EEUU con respecto a Venezuela.

Tabla 6: Exportaciones e importaciones de Colombia con EEUU y Venezuela

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Venezuela			EEUU		Venezuela		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	2.793	41	204	3	6.765	1.960	35	321	6	5.589
1991	2.554	35	430	6	7.244	1.816	37	306	6	4.967
1992	2.534	36	595	8	7.072	2.548	38	449	7	6.686
1993	2.653	37	696	10	7.123	3.469	35	968	10	9.841
1994	2.897	34	537	6	8.408	3.757	32	1.138	10	11.856
1995	3.202	33	935	10	9.759	4.660	34	1.383	10	13.863
1996	4.087	39	780	7	10.562	5.164	36	1.340	9	14.355
1997	4.244	37	989	9	11.511	5.419	35	1.341	9	15.481
1998	4.013	37	1.144	11	10.790	4.671	32	1.429	10	14.678

8. Elaboración propia basándonos en el documento "Comunidad Andina: 30 Años en cifras de integración comercial". Lima, 19 de mayo de 1999. Sistema Subregional de Información Estadística. Decisión 115. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5-Estadística.

9. Fuente: "Flujos Comerciales Intracomunitarios por Modos de Transporte 1997-1999" realizado por la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Ilustración 7: Exportaciones de Colombia a EEUU y Venezuela (%)

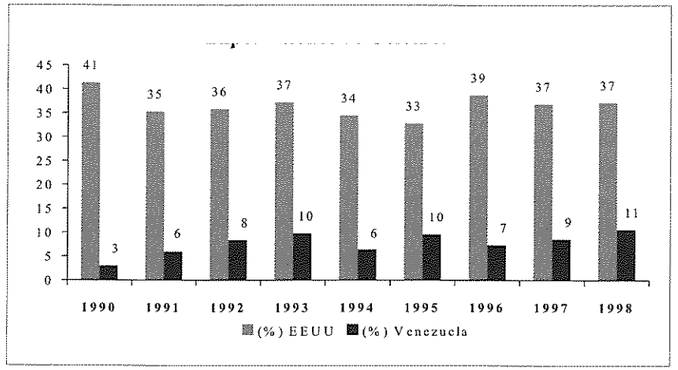
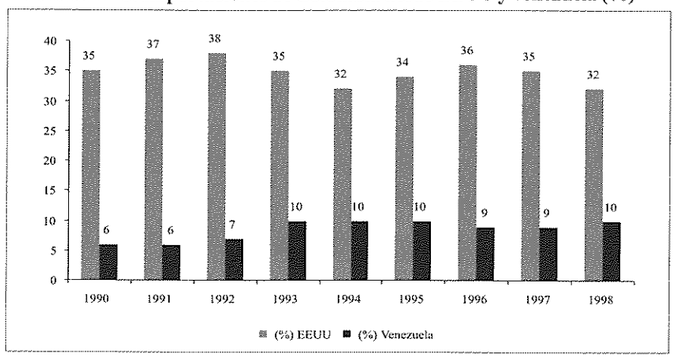


Ilustración 8: Importaciones de Colombia desde EEUU y Venezuela (%)



Con Venezuela ocurre prácticamente lo mismo. A pesar de ser Colombia su socio comercial intracomunitario más importante, comparándolo con las exportaciones a EEUU, el grado de importancia del mismo queda ensombrecido.

Tabla 7: Exportaciones e importaciones de Venezuela con Colombia y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Colombia			EEUU		Colombia		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	9.853	56	390	2	17.692	3.145	43	204	3	7.269
1991	6.835	45	306	2	15.190	5.188	47	430	4	11.046
1992	7.140	50	498	4	14.184	6.096	46	595	5	13.154
1993	7.955	51	910	6	15.459	5.544	48	696	6	11.640
1994	8.205	49	1.181	7	16.717	3.957	47	537	6	8.401
1995	8.460	49	1.422	8	17.238	5.035	45	935	8	11.254
1996	13.552	59	1.255	5	23.118	4.192	45	780	8	9.321
1997	12.474	55	1.341	6	22.886	6.045	43	989	7	14.102
1998	8.026	47	1.429	8	17.001	6.488	43	1.144	9	15.048

Ilustración 9: Exportaciones de Venezuela a EEUU y Colombia (%)

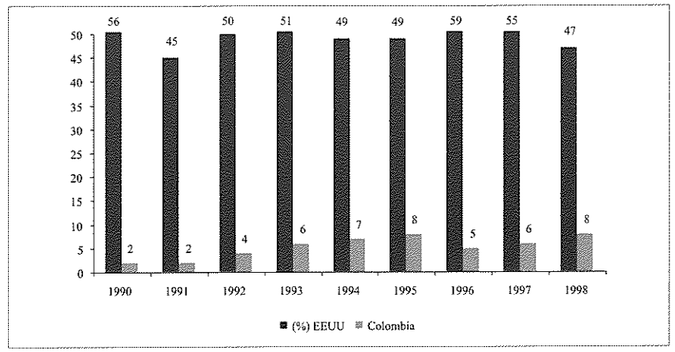
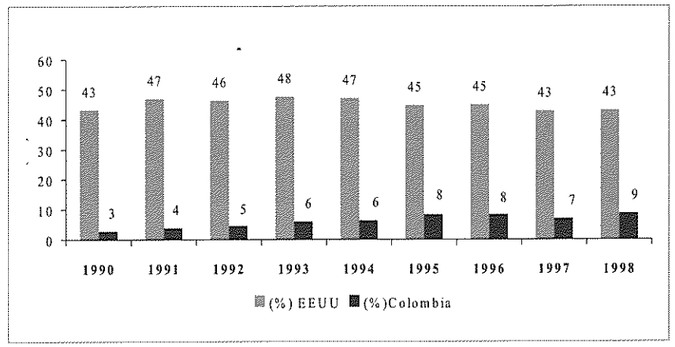


Ilustración 10: Importaciones de Venezuela desde EEUU y Colombia (%)



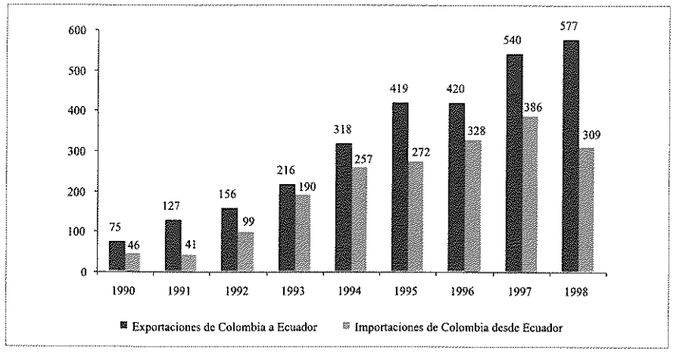
La frontera de **Colombia con Ecuador** registró en el año 1998 un volumen de intercambio de 886 millones de US$ (17% del comercio comunitario), de los cuales 577 millones de US$ corresponden a exportaciones de Colombia a Ecuador y 309 millones de US$ a importaciones. En 1999 se produjo una reducción tanto en las cifras globales de intercambio como en el porcentaje respecto del comercio global. Este se redujo a un 15%, mientras que las cifras de comercio global cayeron hasta un valor de 576 millones de US$, de los cuales 324 millones corresponden al comercio de Colombia a Ecuador y 252 al flujo en sentido inverso. Por esta frontera circularon más de 687 mil toneladas[10] de productos andinos, en promedio anual, durante el período 1997-1999.

Tabla 8: Intercambio comercial entre Colombia y Ecuador (millones de US$)

	Exportaciones totales intracomunitarias	De Colombia a Ecuador	De Ecuador a Colombia	Intercambio total	% de intercambio respecto del intracomunitario
Año 1997	5.628	540	386	926	16
Año 1998	5.411	577	309	886	16
Año 1999	3.939	324	252	576	15

10. Fuente: "Flujos Comerciales Intracomunitarios por Modos de Transporte 1997-1999" realizado por la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Ilustración 11: Intercambio comercial de Colombia con Ecuador (millones de US$)



El porcentaje de exportaciones e importaciones, respecto de las totales, que se dirige hacia Ecuador supone a Colombia una cifra muy pequeña, y más si es comparado con el volumen de negocio dirigido a EEUU.

Tabla 9: Exportaciones e importaciones de Colombia con Ecuador y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Ecuador			EEUU		Ecuador		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	2.793	41	75	1	6.765	1.960	35	46	1	5.589
1991	2.554	35	127	2	7.244	1.816	37	41	1	4.967
1992	2.534	36	156	2	7.072	2.548	38	99	1	6.686
1993	2.653	37	216	3	7.123	3.469	35	190	2	9.841
1994	2.897	34	318	4	8.408	3.757	32	257	2	11.856
1995	3.202	33	419	4	9.759	4.660	34	272	2	13.863
1996	4.087	39	420	4	10.562	5.164	36	328	2	14.355
1997	4.244	37	540	5	11.511	5.419	35	386	2	15.481
1998	4.013	37	577	5	10.790	4.671	32	309	2	14.678

Ilustración 12: Exportaciones de Colombia a EEUU y Ecuador (%)

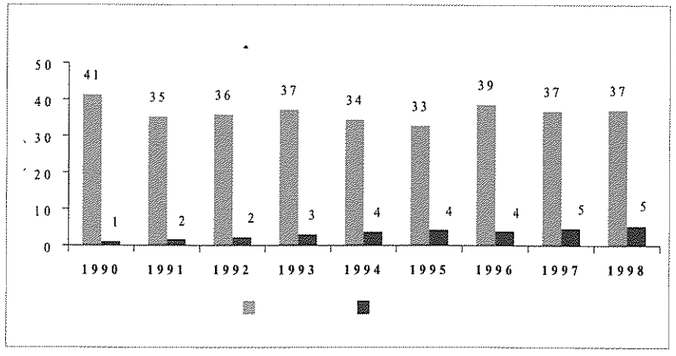


Ilustración 13: Importaciones de Colombia desde EEUU y Ecuador (%)

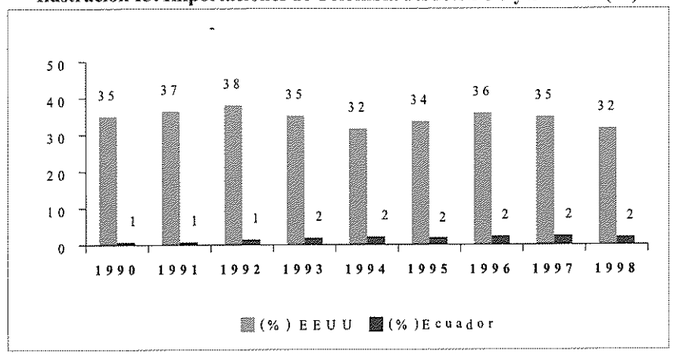


Tabla 10: Exportaciones e importaciones de Ecuador con Colombia y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Colombia			EEUU		Colombia		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	1.318	49	32	1	2.714	587	33	58	3	1.805
1991	1.384	49	32	1	2.851	751	31	95	4	2.399
1992	1.396	46	63	2	3.057	787	33	96	4	2.417
1993	1.381	45	147	5	3.062	810	32	100	4	2.553
1994	1.550	42	220	6	3.725	926	25	286	8	3.650
1995	1.832	42	252	6	4.361	1.290	31	401	10	4.193
1996	1.716	35	302	6	4.900	1.221	31	416	11	3.932
1997	1.998	38	356	7	5.264	1.515	31	511	10	4.955
1998	1.568	38	274	7	4.141	1.614	29	592	11	5.503

Ilustración 14: Exportaciones de Ecuador a Colombia y EEUU (%)

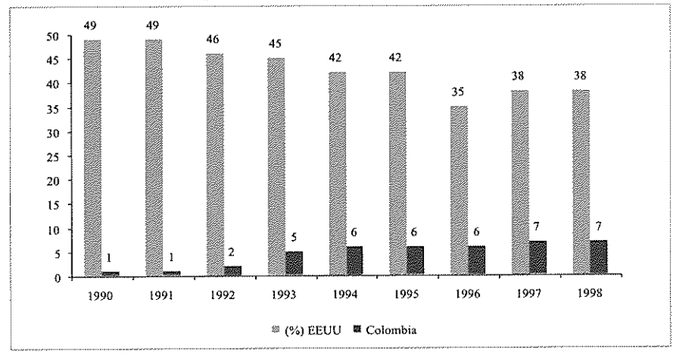
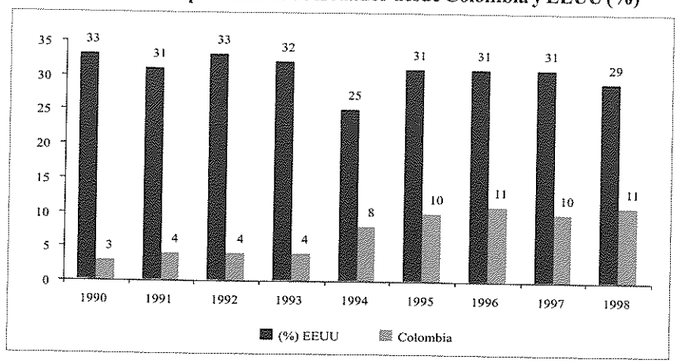


Ilustración 15: Importaciones de Ecuador desde Colombia y EEUU (%)

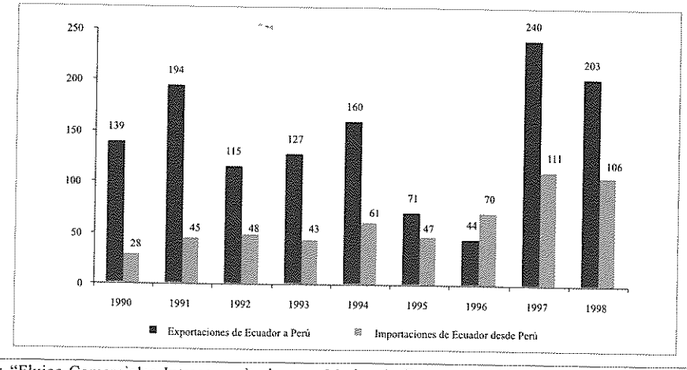


El flujo comercial entre **Ecuador y Perú** fue de 309 millones de US$ en 1998, representando un 6% del comercio intracomunitario, y de 263 millones de US$ en 1999. Por esta frontera[11] circularon más de 110 mil toneladas de productos andinos, en promedio anual, para el período que comprende los años 1997 y 1999.

Tabla 11: Comercio entre Ecuador y Perú en los años 1997 a 1999 (millones de US$)

	Exportaciones totales intracomunitarias	De Ecuador a Perú	De Perú a Ecuador	Intercambio total	% de intercambio respecto del intracomunitario
Año 1997	5.628	240	111	351	6
Año 1998	5.411	203	106	309	6
Año 1999	3.939	163	100	263	7

Ilustración 16: Intercambio comercial entre Ecuador y Perú (millones de US$)



11. Fuente: "Flujos Comerciales Intracomunitarios por Modos de Transporte 1997-1999" realizado por la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

El porcentaje de exportaciones e importaciones de Ecuador hacia Perú es muy pequeño comparándolo con el peso que tiene EEUU.

Tabla 12: Exportaciones e importaciones de Ecuador con Perú y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Perú			EEUU		Perú		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	1.318	49	138	5	2.714	587	33	29	2	1.805
1991	1.384	49	164	6	2.851	751	31	35	1	2.399
1992	1.396	46	101	3	3.057	787	33	33	1	2.417
1993	1.381	45	136	4	3.062	810	32	35	1	2.553
1994	1.550	42	155	4	3.725	926	25	51	1	3.650
1995	1.832	42	69	2	4.361	1.290	31	40	1	4.193
1996	1.716	35	49	1	4.900	1.221	31	42	1	3.932
1997	1.998	38	224	4	5.264	1.515	31	66	1	4.955
1998	1.568	38	201	5	4.141	1.614	29	98	2	5.503

Ilustración 17: Exportaciones de Ecuador a EEUU y Perú (%)

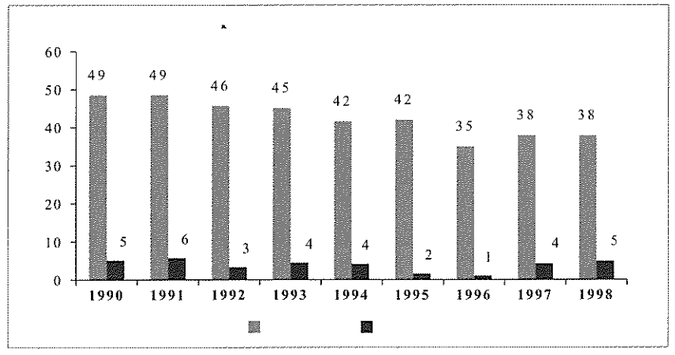
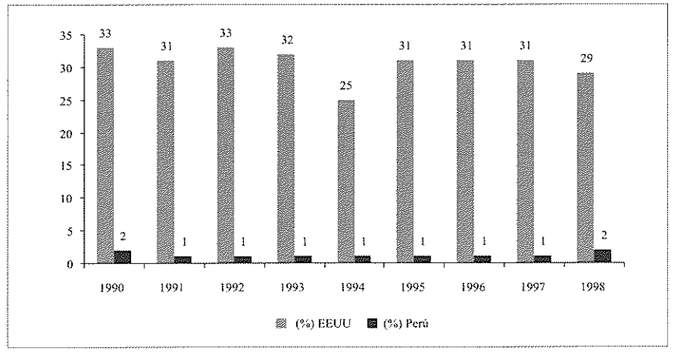


Ilustración 18: Importaciones de Ecuador desde EEUU y Perú (%)



Igualmente ocurre con Perú, donde es mucho mayor la importancia de EEUU que la de Ecuador tanto en importaciones como en exportaciones.

Tabla 13: Exportaciones e importaciones de Perú con Ecuador y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Ecuador			EEUU		Ecuador		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	758	23	28	1	3.313	737	28	139	5	2.634
1991	655	20	45	1	3.275	937	27	194	6	3.476
1992	704	21	48	1	3.360	1.037	27	115	3	3.790
1993	697	21	43	1	3.344	1.199	29	127	3	4.191
1994	704	16	61	1	4.361	1.575	28	160	3	5.629
1995	934	17	47	1	5.441	1.905	25	71	1	7.584
1996	1.155	20	70	1	5.835	2.025	26	44	1	7.775
1997	1.578	23	111	2	6.744	2.158	26	240	3	8.367
1998	1.808	32	106	2	5.640	2.176	27	203	3	8.098

Ilustración 19: Exportaciones de Perú a EEUU y Ecuador (%)

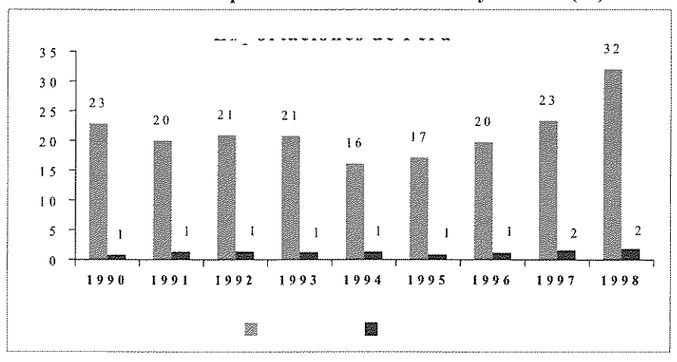
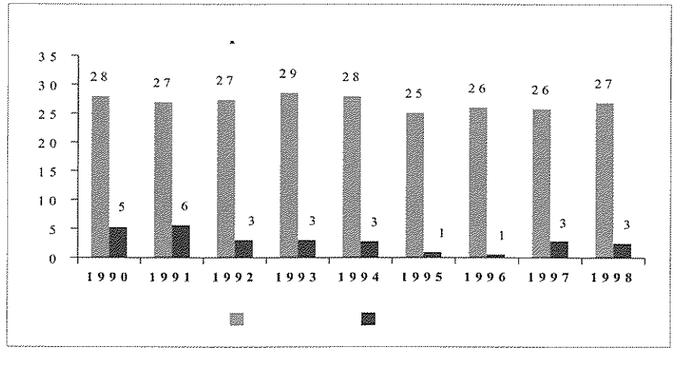


Ilustración 20: Importaciones de Perú desde EEUU y Ecuador (%)

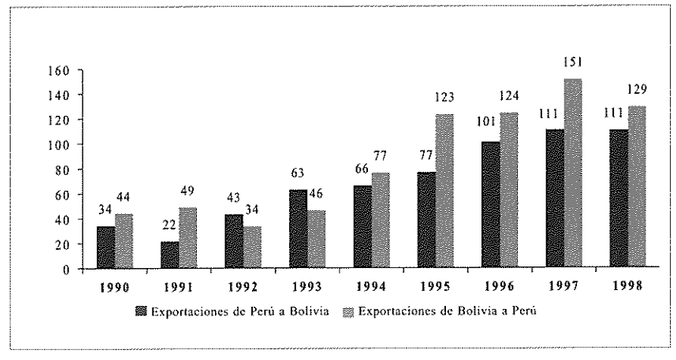


Perú y Bolivia intercambian productos por valor de 240 millones de US$ en el año 1998, y por valor de 158 millones en el año 1999. A pesar de la caída en valor, el porcentaje que representan respecto del comercio total es del 4% en ambos años. Perú reduce el valor de sus exportaciones hacia Bolivia en más de la mitad, pasando de 129 millones de US$ en 1998 a 58 millones en 1999. Sin embargo, Bolivia aumenta el valor de sus exportaciones pasando de 100 millones de US$ en 1998 a 110 millones en 1999. Por esta frontera[12] circularon más de 369 mil toneladas de productos, en promedio anual, durante los años 1997 y 1999.

Tabla 14: Comercio entre Perú y Bolivia de 1997 a 1999 (millones de US$)

	Exportaciones totales intracomunitarias	De Perú a Bolivia	De Bolivia a Perú	Intercambio total	% de intercambio respecto del intracomunitario
Año 1997	5.628	111	151	262	5
Año 1998	5.411	111	129	240	4
Año 1999	3.939	100	58	158	4

Ilustración 21: Intercambio comercial entre Perú y Bolivia. Años 1990-1998 (millones de US$)



La importancia relativa que tiene Bolivia en las exportaciones e importaciones de Perú es prácticamente despreciable. Sin embargo, la importancia que tiene Perú para Bolivia como país de paso con origen o destino en otros países de la CAN le confiere una relevancia nada desdeñable.

12. Fuente: "Flujos Comerciales Intracomunitarios por Modos de Transporte 1997-1999" realizado por la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Tabla 15: Exportaciones e importaciones de Perú con Bolivia y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Bolivia			EEUU		Bolivia		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	758	23	34	1	3.313	737	28	44	2	2.634
1991	655	20	22	1	3.275	937	27	49	1	3.476
1992	704	21	43	1	3.360	1.037	27	34	1	3.790
1993	697	21	63	2	3.344	1.199	29	46	1	4.191
1994	704	16	66	2	4.361	1.575	28	77	1	5.629
1995	934	17	77	1	5.441	1.905	25	123	2	7.584
1996	1.155	20	101	2	5.835	2.025	26	124	2	7.775
1997	1.578	23	111	2	6.744	2.158	26	151	2	8.367
1998	1.808	32	111	2	5.640	2.176	27	129	2	8.098

Ilustración 22: Exportaciones de Perú a Bolivia y EEUU (%)

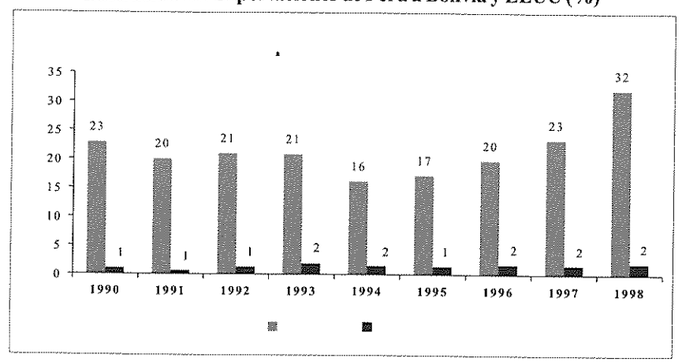
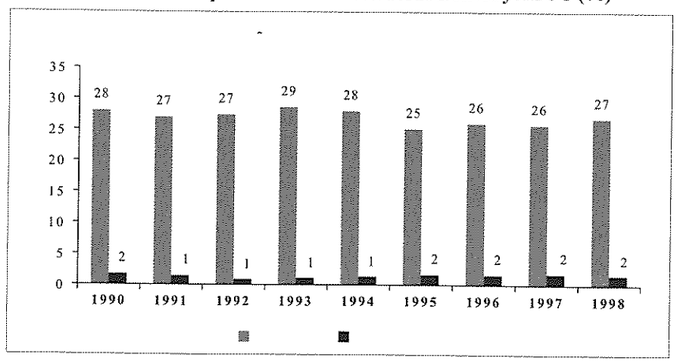


Ilustración 23: Importaciones de Perú desde Bolivia y EEUU (%)



Igual situación se tiene en el comercio de Bolivia con EEUU y Perú.

Tabla 16: Exportaciones e importaciones de Bolivia con Perú y EEUU

	Exportaciones					Importaciones				
	EEUU		Perú			EEUU		Perú		
	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales	millones US$	(%)	millones US$	(%)	Totales
1990	185	20	53	6	923	154	22	22	3	703
1991	166	20	47	6	851	253	26	21	2	992
1992	113	16	61	9	705	267	24	26	2	1.115
1993	174	23	75	10	751	259	22	54	5	1.177
1994	305	29	121	12	1.041	232	19	65	5	1.196
1995	310	27	142	12	1.138	317	22	77	5	1.434
1996	235	22	138	13	1.078	456	28	89	5	1.643
1997	264	21	159	12	1.272	439	23	97	5	1.892
1998	303	23	141	11	1.325	513	22	96	4	2.382

Ilustración 24: Exportaciones de Bolivia hacia Perú y EEUU (%)

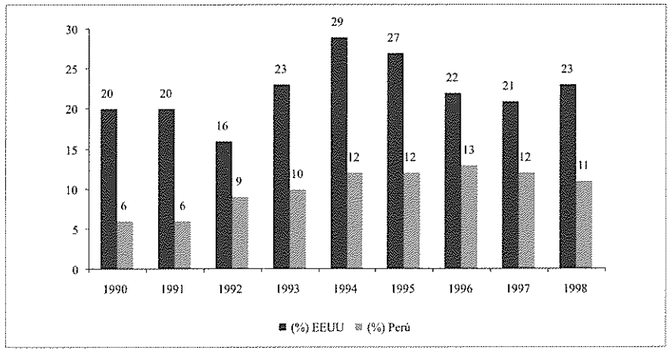
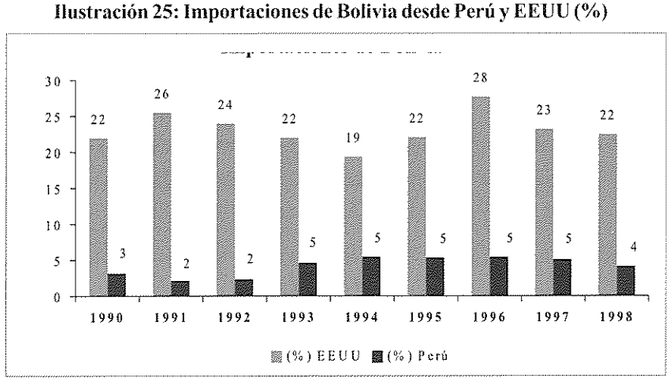


Ilustración 25: Importaciones de Bolivia desde Perú y EEUU (%)



En todos los países se dispone de datos de intercambio en función del valor, en US$, y en función del volumen, en toneladas. La correlación entre estos dos valores oscila considerablemente de unos países a otros. Esto es debido, entre otras cosas, a los distintos tipos de productos participantes en el intercambio entre los distintos países.

2.1.1.3 Estructura de la cadena logística. Especificidades nacionales

Una definición bastante amplia de logística es aquella que la califica como el conjunto de actividades de movimiento y almacenaje que facilitan el flujo de productos desde la adquisición de materias primas hasta el consumo de productos terminados, así como los flujos de información que genera el producto buscando el nivel adecuado de servicio al cliente a un precio razonable.

Un aspecto fundamental de la logística es la importancia de los costos logísticos sobre el valor añadido del producto. Cualquier movimiento, almacenaje o espera suponen un coste adicional sobre el producto, que le aleja de su nivel competitivo óptimo.

El grado de implantación de la logística en las empresas es diverso. Hasta hace poco, mientras no se hubo extendido el concepto de justo a tiempo, muchas empresas englobaban la actividad logística en el área de producción. Tras esto surgió la necesidad de crear una disciplina horizontal de logística que englobara aspectos tan dispares como la administración, producción y ventas.

El esquema de la actividad logística podría ser el que se muestra a continuación:

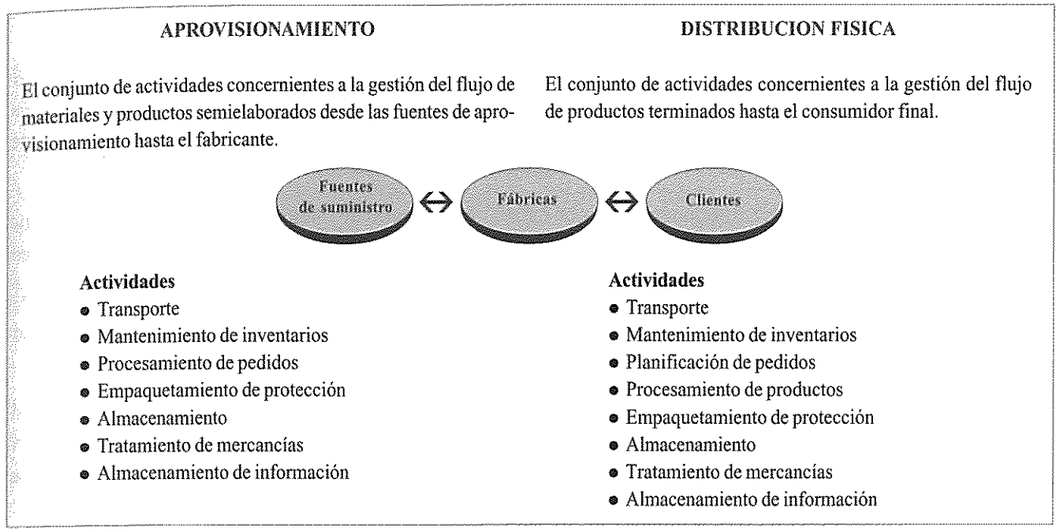
Ilustración 26: Esquema de la actividad logística en una empresa



La actividad logística en una empresa abarca desde el aprovisionamiento de materias primas y componentes hasta la distribución de productos terminados. Una muestra del alcance de la logística en la empresa podría ser el esquema propuesto por Ronald H. Ballou[13]:

13. Fuente: "Basic Business Logistics" de Ronald H. Ballou. Prentice-Hall International Editions. En versión española "Logística Empresarial" de ediciones Díaz Santos.

Ilustración 27: Esquema de la actividad logística empresarial



La logística empresarial incluye las actividades de aprovisionamiento y distribución, mientras que la logística industrial también abarca, además, la organización de la producción, los transportes interiores y el proceso productivo. Dentro del esquema del alcance logístico en la empresa se han enumerado una serie de actividades coincidentes, en algunos casos, en el área de aprovisionamiento y de distribución física.

La actividad de *transporte* es una de las más importantes tanto por su complejidad como por el peso específico de su costo sobre el costo logístico total. En función del tipo de mercancía (granel, componentes o productos terminados) se elige el modo de transporte más adecuado. El transporte adquiere cada vez una importancia mayor dentro del sistema de distribución, lo que implica un reto para las empresas transportistas que pueden verse obligadas a establecer alianzas comerciales y estratégicas para responder a los requerimientos del sistema.

El *mantenimiento de inventarios*, gestionado adecuadamente, permite abaratar los costos de inmovilizado y evitar la obsolescencia. Para ello deben adoptarse políticas de stocks y de almacenes adecuadas, tanto en número como en distribución geográfica. También son importantes los sistemas de información en tiempo real para la gestión de inventarios permanentes, y la utilización de criterios de entrada y salida de productos, como los sistemas LIFO, FIFO, NIFO[14], que tiene una gran importancia a la hora de valorar los inventarios.

El *procesamiento de pedidos* está muy relacionado con el departamento de compras, en el aprovisionamiento, y con el de ventas, en la distribución. Es aconsejable la retroalimentación entre los procesos de pedidos y la gestión de inventarios. Así mismo, es muy bene-

14. Last In First Out (LIFO), First In First Out (FIFO), Next In First Out (NIFO). Son sistemas que se emplean en distintas situaciones como circunstancias económicas de inflación, cambio de divisa en el caso de importaciones, etc.

ficioso definir tanto la normativa como la metodología para la confección de hojas de pedidos y así disponer de toda la información necesaria que todo pedido genera.

El *departamento de compras* colabora en el proceso de aprovisionamiento determinando los volúmenes a comprar, las fuentes de aprovisionamiento y el momento idóneo para realizar la compra, considerando aspectos como la estacionalidad en los precios de las materias primas, así como la disponibilidad de espacio para el acopio de las mismas.

En las organizaciones en las que existe un alto grado de integración entre logística y producción, la *planificación de productos* corre a cargo de ambos. Es necesaria la retroalimentación con los datos que proporciona distribución.

El *embalaje de protección* es la actividad que define el nivel de protección para cada componente o producto, así como el tratamiento de embalajes y su almacenamiento.

El *almacenamiento* es consecuencia directa de la información suministrada por gestión de inventarios y planificación de la producción. Se debe definir cuál es el espacio necesario, la ubicación idónea de los productos, en función de sus características y de la rotación. Además, debe diseñar los sistemas de carga y descarga para minimizar tiempos y asegurar la protección de las mercancías.

Tratamiento de mercancías, en cuanto a manipulación de las mismas. Los procesos pueden adquirir un elevado grado de automatización combinando autómatas con lectores ópticos. La confección de pedidos (picking) se ha convertido en una técnica con identidad propia.

El *almacenamiento de información*, es un aspecto fundamental en la logística. Deben definirse los procedimientos habituales de gestión de la información: circuitos, niveles de restricción y control, etc.

Especificidades nacionales en la Comunidad Andina de Naciones

En **Bolivia** la cadena logística, entendiéndola como logística desde los medios de producción hasta los centros de transformación e integrándose desde los servicios de aprovisionamiento de materias primas, transformación y comercialización, existe sólo para algunos de los productos comercializados. No es muy frecuente la utilización de servicios que apoyen las operaciones integradas. No es fácil negociar con un único operador logístico que se encargue de integrar los distintos medios de transporte, es más usual tener que negociar con varios. Son aislados los casos de empresas que posean sistemas de información y dispongan de mantenimiento de inventarios. En Bolivia no existe industria del papel, por lo que no hay gran oferta de embalajes. Tan sólo existen tres o cuatro empresas que son suministradoras de papel o cartón corrugado y sus accesorios, por lo que este aspecto de la demanda está cubierta.

Los sistemas de carga más empleados son los palets de madera, europaletas, montacargas y, en el mejor de los casos, grúas. En lo que se refiere al nivel de automatización en las industrias, se está experimentando un avance; un ejemplo concreto de esto es la incorporación de códigos de barras para el manejo y control de los productos. Para el acopio de materias primas, el pequeño productor recurre a los centros de apoyo, que son principalmente de iniciativa privada y están localizados en las cercanías de los principales lugares de cultivo.

En **Colombia** existe una gran disparidad y asimetría a nivel empresarial, por lo que pueden existir empresas de todo tipo y niveles. Algunas han logrado un verdadero desarrollo cognoscitivo que les permite desempeñar de una manera adecuada su objeto social, mientras que otras lo hacen sin recursos y con tecnología arcaica.

La *gestión logística* es, desde el punto de vista empresarial del sistema total, el medio por el cual se satisfacen las necesidades de los clientes a través de los proveedores, la producción en curso, y que se extiende hasta el marketing y la distribución física del producto acabado hacia el usuario final. En Colombia los costos logísticos[15] ascienden hasta un 60% del valor FOB[16] del producto, mientras que, en EEUU y en Europa estos gastos son considerablemente inferiores.

La *logística empresarial* trata de adecuar la oferta de la empresa a la demanda, en las mejores condiciones posibles. Se pretende optimizar los flujos dentro de la organización para obtener una ventaja competitiva a través de la reducción de costos y la mejora del servicio al cliente. En Colombia existen, aunque no es generalizado, conocimientos sobre logística y la necesidad de utilizar cada vez más este tipo de servicios logísticos a cargo de terceros y de utilizar esta herramienta dentro de la empresa, con los proveedores y con los clientes. Sin embargo, la falta de cultura exportadora existente en las empresas colombianas que, únicamente está ligada a índices financieros o contables, hace que se olvide o ignore la rentabilidad total de las inversiones destinadas a suplir las necesidades del mercado internacional.

La estructura logística en Colombia abarca los siguientes campos:

- Investigación de mercados
- Pronóstico de demanda
- Planificación de la ejecución logística
- Abastecimiento
- Producción
- Comercialización y distribución
- Entrega efectiva al consumidor del producto y evaluación del mismo.

El ciclo se inicia con el estudio de las necesidades de los clientes e intentando determinar la posible demanda. Los empresarios son conscientes de la necesidad de programar su abastecimiento y producción, en directa y armónica relación con su programa de ventas, establecido a través de una política que comienza con una investigación de mercados y la determinación de un pronóstico de demanda. En base a la información que arroja el estudio de mercado, las empresas colombianas se abastecen de insumos, equipos y repuestos, recursos financieros y las estructuras necesarias para producir lo que demanda el mercado.

15. No se cuenta con un estudio sobre el tema, pero se calcula que puede rondar alrededor de un 60% para materias primas. Para los productos de alto valor el porcentaje es sensiblemente inferior. Fuente: prensa especializada "atc". Octubre de 1999.
16. Cuando se habla de FOB (Free On Board) en realidad, y según Incoterms del año 2000, se está haciendo referencia a DDP (Duty Delivered Paid).

A partir de aquí, se realiza una planificación estratégica y se adoptan los métodos cuantitativos adecuados, como pueden ser "Justo a Tiempo, Kanban, ECR" para comprar, almacenar y procesar únicamente la cantidad de materia prima necesaria para lograr los bienes que demanda el mercado y que exigen los inventarios de seguridad para brindar confianza a los clientes y seguridad al mercado.

La *gestión logística de abastecimiento* es el área responsable del abastecimiento de materias primas. Un alto porcentaje del precio final del producto, alrededor de un 14%, depende de ello. Una gestión adecuada en este aspecto puede representar una ventaja competitiva.

A nivel de producción se trata de utilizar la maquinaria, equipos y repuestos, en el tiempo y capacidad que exige el mercado, sin generar más de lo estrictamente necesario, siempre buscando la menor cantidad de inventarios y costos indirectos de capital . El llamado negocio estratégico de los industriales colombianos consiste en evitar los costos indirectos de capital en producción bajando, si es necesario, el índice de utilización de las maquinarias, con tal de no generar stocks e inventario no programado en función de la demanda del mercado.

En cuanto a distribución, se busca igualmente la exactitud de los procesos logísticos, tratando de reducir al máximo los costos ocultos e indirectos (de capital y administrativos), de manera que el empaquetado, marcado, embalado, servicio portuario, almacenamiento, aduanas, bancos, documentos, etc., se realicen con la máxima economía de costos y eficiencia para agregar valor y satisfacer al cliente.

La *gestión logística de la distribución internacional,* se refiere al movimiento de producto terminado desde la fábrica del exportador hasta el local del importador, bajo condiciones de justo a tiempo y a un costo razonable. Se han desarrollado metodologías que ayudan al control de costos de cada uno de los distintos elementos[17] que forman parte de la distribución física para el control de costos y poder conseguir, finalmente, servicios eficientes y capaces de cumplir con las expectativas del cliente. A menudo en los países andinos, los costos de distribución resultan más preponderantes que los costos de producción y comercialización juntos. Por ello ha sido fundamental brindar una mayor atención al proceso de distribución dentro de la cadena logística.

Los costos de los servicios de distribución física, por lo general, dependen más de terceros que del exportador en sí, razón por la cual se debe incidir en la eficiencia y control de los mismos. La incidencia de este aspecto en los costos FOB del producto oscila entre un 5% en los productos de alto valor y un 60% en las materias primas. La gestión logística permite marcar el límite entre la rentabilidad y la competitividad como proceso para gestionar estratégicamente la obtención, movimiento y almacenamiento de las materias primas y de los productos terminados, buscando una rentabilidad máxima y dando cumplimiento a los requerimientos del cliente. Actualmente las empresas colombianas y los empresarios exportadores e importadores están optando por la contratación de operadores logísticos para la realización de sus operaciones principales, tales como el almacenamiento, transporte, control de inventarios, embalajes, etc. El operador logístico no sólo se limita a almacenar y distribuir sino que se integra en la cadena de distribución y ofrece ciertos servicios que le añaden valor a la carga, tales como la gestión y embalajes, incluso podrían intervenir en otros eslabones de la cadena proveedor-cliente, como podrían ser facturación y recaudación.

17. Entre otros, envase, embalaje, transporte, trámites, agencias, contratación de servicios logísticos, control de calidad de los servicios.

En la actualidad, los empresarios han comenzado a practicar esquemas de outsourcing y, a nivel de abastecimiento, se utilizan servicios de terceros, tales como compradores en el exterior; consolidadores en el exterior; navieras extranjeras o de bandera nacional, que transportan insumos o mercancías hasta los puertos colombianos; servicios portuarios en cualquiera de los cuatro puertos a cargo de las sociedades portuarias regionales[18]; y servicios portuarios que ofrecen algunas sociedades portuarias de rango menor. También se utilizan servicios de terceros como operadores logísticos, que cuentan con centros de distribución y realizan almacenamientos de todo tipo, crossdocking, gestión de distribución física, transportadores terrestres, bancos, sociedades de intermediación, etc.

En **Ecuador** la realización de un enfoque del comercio desde el punto de vista logístico es sumamente complicado, debido fundamentalmente a la deficiente estructura institucional del sector transporte, cuya administración cuenta a cargo del Estado, que se halla fragmentado por modo de transporte y sin coordinación práctica entre las autoridades responsables de este tema. Esta situación se ha manifestado en el incumplimiento manifiesto del Gobierno del Ecuador para poner en vigencia la Decisión 331/93, sobre "Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", debido a la incapacidad de nominar a un ente como "Organismo Nacional Competente" en esta materia. Sin embargo, y a pesar del antecedente antes expuesto, esto no implica que en el sector privado no se hayan desarrollado importantes estructuras y sistemas logísticos, especialmente de exportación, donde puede destacarse el caso de la banana, producto cuya comercialización y competitividad requiere de un soporte logístico eficiente, que debe desarrollar cada empresa exportadora.

Así, la logística de la banana se inicia con una detallada "Orden de Corte" donde se indican volúmenes y tipo de fruta, su corte, tratamiento, embalaje y transporte desde la finca hasta el muelle. En el mismo se realiza la calificación final previa al embarque, que generalmente se realiza en buques fletados. Los días de carga (lay-days) son estrictamente establecidos y se penalizan con altas multas por demoras o retrasos, que sólo son evitadas con una cuidadosa programación del embarque. La acción de fletar un buque debe hacerse en base a un Programa de Exportación, considerando tanto la necesidad de cosechar semanalmente la producción comprometida, dentro de los estándares de calidad exigidos, como la situación del mercado de frutas en los países de destino. Por otra parte, en los mercados internacionales objetivo debe también planificarse cuidadosamente las llegadas y establecer los volúmenes y ritmos de la descarga, conforme a la estiba y circuitos de frío de los que dispone el buque, ya que también se fijan "lay-days" en los puertos de destino, a la vez que también interesa comercialmente un nivel óptimo de fruta que no genere por falta de oferta un efecto "sustitución", a la vez que también debe evitarse que se saturen los mercados, con las consecuentes caídas de precios.

18. En Buenaventura (Pacífico) y en Santa Marta, Cartagena y Barranquilla (Atlántico).

El comercio de exportación por carretera desde **Perú** hacia Ecuador, Colombia o Venezuela se desarrolla en el marco de la normativa andina, mediante la contratación de una empresa de transporte internacional por parte del exportador peruano. La empresa de transporte, de acuerdo a la solicitud de servicio y al acuerdo de transporte pactado, envía sus vehículos a cargar al almacén del exportador. Posteriormente los vehículos son enviados hacia la frontera. Paralelamente, el exportador ha tenido que contratar los servicios de un Agente de Aduana que tenga oficinas y esté autorizado para operar en frontera. Si el servicio de transporte ha sido contratado bajo la modalidad de transporte directo, el mismo vehículo que carga la mercancía pasará la frontera, tras cumplir los trámites aduaneros correspondientes, y continuará viaje hacia el lugar de destino acordado entre el exportador y el transportista. Si el servicio ha sido contratado bajo la modalidad operativa de transbordo, el vehículo que carga la mercancía realizará el transbordo a vehículos ecuatorianos, colombianos o venezolanos, dependiendo del destino. Para la realización del mismo, el transportista suele utilizar bodegas, que pueden estar ubicadas en cualquier lado de la frontera. Este sistema sólo será alterado si el exportador ha decidido y contratado un transporte internacional de mercancías de tránsito aduanero internacional. En este caso el exportador realizará los trámites de exportación en la aduana que tenga jurisdicción, acordando el lugar donde se realizará el embarque. El transportista queda obligado a trasladar la mercancía, ya sea en un viaje directo o mediante transbordo, hasta el destino final indicado en la operación de tránsito con la finalidad de poner la mercancía a disposición de la aduana de destino que tenga jurisdicción sobre ese lugar.

El comercio de importación por vía de carretera desde Venezuela, Colombia o Ecuador hacia el Perú, se desarrolla también bajo el marco de la normativa andina, y se realiza utilizando el mismo mecanismo mencionado anteriormente, es decir, que el servicio puede realizarse en forma directa o con transbordo y los trámites de exportación e importación se realizan en las fronteras correspondientes, salvo que la mercancía viaje en régimen de tránsito aduanero internacional. En el proceso de importación existe sólo una variación, y ésta es la obligación de que toda la carga de importación ingrese a una terminal privada de almacenamiento, la misma que funciona como zona primaria aduanera. Esta se encuentra ubicada en Zarumilla.

En el comercio de exportación por vía de carretera desde Perú hacia Bolivia y debido a que ambos países pertenecen a la Comunidad Andina de Naciones y al Cono Sur[19], se pueden adoptar ambos procedimientos a la hora de realizar transporte de mercancías entre los mismos. Normalmente se utilizan las disposiciones del "Convenio de Transporte de los Países del Cono Sur". Esto se debe a la actitud de las autoridades de transporte y aduanas de Bolivia que, sin manifestarlo formalmente, imponen el uso de este convenio a los transportistas peruanos y bolivianos. En el marco del Cono Sur se establece que todas las mercancías viajan mediante tránsito aduanero internacional. La imposición de las autoridades de transportes y aduanas de Bolivia de que los transportistas utilicen el convenio del Cono Sur ha generado una serie de vicios y sobrecostos. Las empresas peruanas que no han podido obtener sus permisos de transporte del Cono Sur en Bolivia, recogen la carga

19. Ver apartado 6.2.2.1. Acuerdo de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre.

del exportador peruano entregándole documentos andinos, posteriormente se realiza un transbordo, en el lado peruano de Desaguadero, a vehículos bolivianos y la carga exportada proveniente de Perú ingresa a Bolivia documentada nuevamente por el transportista boliviano. El comercio de importación por carretera desde Bolivia hacia el Perú, se desarrolla normalmente también bajo el marco del Cono Sur. El exportador boliviano realiza los trámites de exportación en la zona aduanera estatal o privada que le corresponda, de acuerdo al lugar de embarque. Los vehículos llegan a frontera y registran su salida en el lado boliviano de Desaguadero. En el lado peruano los vehículos y la carga son obligados a ingresar a un terminal privado de almacenamiento para realizar los trámites aduaneros de importación. Tras esto, el vehículo puede continuar hacia su destino o puede transbordar a una unidad peruana dado que la carga ya se ha nacionalizado.

La cadena logística en **Venezuela** abarca la infraestructura y los servicios "de apoyo" a las cadenas productivas y de comercialización existentes en un país donde el sistema de transporte juega un papel fundamental porque es el que permite la "conexión" entre los distintos actores que conforman la cadena productiva o de comercialización. En la Ilustración 28 se muestra una simplificación de la cadena de comercialización, entendiendo que éstas normalmente son mucho más complejas y que van a depender fundamentalmente del tipo de mercancía o producto, de sus características tecnológicas y de los mercados, que a su vez determinan las políticas de inventarios y aprovisionamiento, los requerimientos de servicios de transporte y almacenamiento, etc. Las cadenas productivas o de comercialización pueden abarcar desde los productores primarios de materias primas hasta el consumidor final del producto terminado. En Venezuela, el Ministerio de Producción y Comercio es el encargado de promover los mecanismos de concertación entre los distintos entes gremiales representativos de todos los eslabones de una cadena productiva o de comercialización, a fin de optimizar la eficiencia productiva de la cadena mediante el logro de acuerdos entre sus integrantes. Es el caso de productos básicos como la leche y la carne, donde ha habido conflictos intrasectoriales, por motivo de las diferencias de los márgenes de ganancia de un eslabón a otro, o por las condiciones del mercado, que generan conflictos entre productores e importadores.

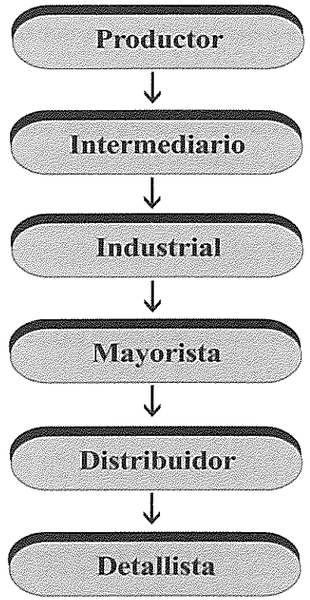
Es política del Ministerio de Producción y Comercio[20] desarrollar las siguientes cadenas productivas, con la participación activa de los entes representativos de los distintos eslabones que conforman cada cadena:

- Cadena Textil - Confección
- Cadena Pulpa, Papel, Cartón, y Artes Gráficas
- Cadena Oleofinas - Plástico
- Cadena de la Industria del Aluminio y sus sectores transformadores
- Cadena Automotriz

A nivel de cada cadena el MPC ha realizado y promovido estudios con participación de las instituciones, tanto del sector público como privado, para identificar los eslabones de cada

20. También denominado MPC.

Ilustración 28: Esquema general de una cadena de comercialización



cadena, los roles y su ubicación regional, los entes gremiales representativos de cada eslabón, los problemas y expectativas en cada uno de los eslabones, con el fin de formular estrategias y programas para resolver los problemas de infraestructura, servicios de almacenamiento y transporte, aduanas, financiamiento, información de mercados, etc.

Por Centros de Apoyo que integran la cadena logística se entiende y se incluye, fundamentalmente, a los centros de almacenamiento, coordinación y consolidación de carga, entre los que se destacan los siguientes:

- *Almacén,* localizados en áreas portuarias, centros aduaneros y ciudades principales: Caracas, Valencia, Barquisimeto, Maracaibo, San Antonio del Táchira-Ureña, Ciudad Guayana y Porlamar. Son propiedad de particulares.
- *Centros de acopio o mercados mayoristas,* que son parte de la infraestructura de comercialización y consolidación de productos agrícolas, localizados en los límites urbanos, en centros de producción o en centros regionales de comercialización. Entre estos últimos los principales son los de Barquisimeto, Valencia y Maracay.
- *Silos,* utilizados básicamente para el almacenamiento de cereales. Corresponden a silos del Estado en arrendamiento tanto a productores (36%) como a industrias agrarias (64%).
- *Depósitos lecheros,* utilizados por la industria láctea en el proceso de recolección de la producción lechera. Se encuentran estratégicamente localizados en las zonas de producción.
- *Centros aduaneros,* cuya finalidad es intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional de mercancías objeto de tráfico internacional, y de los medios de transporte que las conduzcan. El propósito es el de control, inspección, fiscalización y resguardo en materia aduanera. Las aduanas ubicadas en San Antonio del Táchira y Maracaibo, constituyen los principales centros aduaneros para el transporte internacional de carga por carretera.

Los servicios de transporte terrestre de carga son parte de la cadena logística y constituyen un factor de apoyo a las cadenas productivas y de comercialización. A su vez, el transporte cuenta con infraestructura y servicios de apoyo, los cuales mencionamos a continuación:

- Ensambladoras y distribuidoras de vehículos
- Fabricantes y distribuidores de partes y repuestos
- Talleres mecánicos y servicios adicionales
- Estaciones de servicio y expendio de combustibles y lubricantes
- Empresas de seguros

Sin embargo, hay una ausencia notable de centros de servicios destinados al transporte de carga donde se disponga de facilidades y equipos mínimos para atender el vehículo y al conductor en sus necesidades básicas o en alguna contingencia o emergencia que se presente en la ruta. Se detecta la necesidad de una red de centros de servicios al transporte de carga ubicados estratégicamente a lo largo de los principales corredores de transporte, que le ofrezcan al conductor la posibilidad de un estacionamiento que permita resguardar el vehículo y la carga y, a su vez, pernoctar.

A continuación se muestra una tabla comparativa con las distintas especificidades nacionales:

Tabla 17: Tabla comparativa de la estructura logística empresarial en los países de la CAN

Actividades logísticas	Bolivia	Colombia	Ecuador (caso de la banana)	Perú	Venezuela
Transporte	----	Su costo oscila entre 5% (productos de alto costo) y 60% (materia prima)	Perfectamente especificado y definido	----	----
Mantenimiento de inventarios	Muy poco implantado	----	Perfectamente especificado y definido	----	----
Procesamiento de pedidos	----	----	Perfectamente especificado y definido	----	----
Compras	----	Supone el 14% de precio final del producto		----	----
Planificación de productos	----	Planificación estratégica: - Just in Time - Kanban	"Orden de Corte" Se especifican volúmenes y tipo de fruta	----	----
Embalaje	Hay poca oferta de embalajes	Buscan la máxima economía de costos	Perfectamente especificado y definido	----	----
Almacenamiento	El pequeño productor utiliza Centros de Apoyo para acopio de materias primas	Buscan la máxima economía de costos	Perfectamente especificado y definido	Bodegas que facilitan la operación de transbordo	----
Manejo y automatización	En proceso de automatización. Empleo de códigos de barras	----	Perfectamente especificado y definido	----	----
Almacenamiento de información	Muy poco implantado	----	Perfectamente especificado y definido	----	----

2.1.1.4 Análisis de la evolución histórica de flujos y de las proyecciones disponibles

Todo proceso de integración atraviesa por diferentes etapas que se diferencian entre sí por el grado de profundidad de los compromisos que asumen sus países miembros. La Comunidad Andina de Naciones nació en 1969[21] con el Acuerdo de Cartagena como un organismo que pretendía la integración económica y social de sus países miembros. Los inicios de la Comunidad fueron lentos y difíciles y la integración económica era sólo un deseo de los países

21. El 26 de mayo de 1969 se firmó el Acuerdo de Cartagena.

integrantes. Durante las décadas de los 70 y de los 80 el comercio intracomunitario no tiene apenas importancia ni peso para los países miembros, puesto que supone tan sólo un 3% del total. En el año 1993 se establece en la CAN una **Zona de Libre Comercio**[22], cuyo único compromiso es la apertura recíproca de los mercados nacionales de los países miembros, que se consigue eliminando aranceles y restricciones al comercio. Esto supone una aceleración hacia el proceso de integración y una apreciable mejora en los porcentajes de intercambio intracomunitario[23] respecto de las exportaciones totales. En el año 1995 la CAN se convirtió en una **Unión Aduanera**[24], es decir, a la apertura interna se le añade la adopción de un arancel externo común para importaciones provenientes de los países no socios. Con el logro de esta unión también se impulsó el comercio intracomunitario alcanzándose el mayor porcentaje de la historia de la CAN, con un valor que rondaba el 14%, en el año 1998. Otra muestra de esto es el hecho de que el comercio interno aumentó de 1.329 millones de US$ en el año 1990 a 5.628 millones de US$ en el año 1997, es decir que se cuadruplicó el volumen de comercio intracomunitario. El próximo paso que se persigue es el perfeccionamiento de la Unión Aduanera actual y lograr transparencia y buen funcionamiento del mercado ampliado, para alcanzar, en un futuro no muy lejano, la condición de **Mercado Común**[25], en el que se agregaría a la liberación del comercio de bienes y servicios, la de los capitales y de la mano de obra.

La evolución del comercio intracomunitario y de las exportaciones al resto del mundo de la CAN desde el año 1969 hasta 1999 se muestra a continuación (ver Ilustración 29, pág. 44). Así mismo, puede apreciarse la importancia y evolución del comercio intracomunitario y extracomunitario durante este período de tiempo. Se observa un importante crecimiento de las exportaciones extracomunitarias y del comercio intracomunitario, en cuanto a valor[26]. La importancia relativa del comercio intracomunitario respecto del comercio total también evoluciona favorablemente en este período, pasando de un 1,9% en el año 1969 hasta un 13,8% en 1998.

Desde la implantación de la Zona de Libre Comercio (1993), y posteriormente con la Unión Aduanera imperfecta (1995), los resultados de comercio interno observados fueron muy positivos, con una tasa de crecimiento económico[27] promedio anual, durante el período que comprende los años 1990 y 1998, de casi el 20%. Sin embargo, el balance en el año 1999 fue bastante negativo, hubo una contracción del 4,8% del producto interno bruto de las economías y una caída de las exportaciones intracomunitarias de más del 25%. En cuanto a los signos de recuperación es importante destacar el hecho de que, a pesar de que 1999

22. Entra en pleno funcionamiento el 31 de enero de 1993 para Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela. Perú se incorporó en julio de1997.

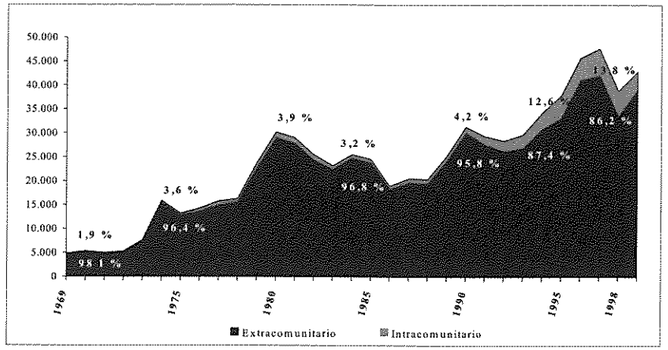
23.

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
4,2%	6,1%	7,9%	9,6%	10,0%	12,6%	10,3%	11,8%	13,8%	9,0%

(Porcentaje de exportaciones intracomunitarias respecto del total de las exportaciones)

24. El 26 de noviembre de 1994 se aprueba el arancel externo común (Decisión 370) y se pone en funcionamiento el 1° de febrero de 1995. Se constituyó una unión aduanera imperfecta.
25. Según declaraciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, ésta se ha planteado como objetivo conseguir un mercado común similar al de la Unión Europea en el año 2005. Ver el Acta de Lima del Consejo Presidencial Andino.
26. Se expresa en millones de US$.
27. Crecimiento económico referido al intercambio de bienes.

Ilustración 29: Evolución del comercio de la CAN. Años 1969-1999



fue un año muy negativo para las exportaciones, éstas han iniciado una recuperación a medida que transcurría el año, pasando de un 43% de caída, en el primer trimestre del año, a un 39% en el segundo, y alcanzando un 25% de caída en el tercero. Las previsiones para el año 2000 del conjunto de los 5 países miembros es de un crecimiento estimado en el 3% del PIB, que también se reflejaría en el crecimiento del comercio interior intracomunitario[28].

Durante los cuatro primeros meses de 2000, las exportaciones en el seno de la Comunidad han registrado un crecimiento de 24% respecto al mismo período del año anterior. Esto parece evidenciar signos de recuperación del comercio entre los países andinos, tras la tendencia negativa experimentada en 1999.

Expectativas de las exportaciones intracomunitarias para el año 2000

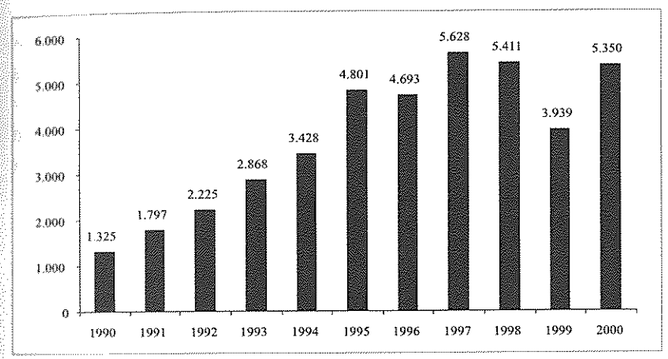
Las exportaciones intracomunitarias para el año 2000 está previsto que se recuperen hasta alcanzar los 5.350 millones de US$, cifra similar a la registrada en 1998 en el que se alcanzó la cifra de 5.347 millones de US$, dejando así atrás la depresión que se observó durante 1999. Estas cifras corresponden a proyecciones realizadas por la Secretaría General, basándose en las tendencias mostradas por el comercio intracomunitario mensual desde 1992 hasta diciembre de 1999. Dichos signos de recuperación se pudieron apreciar desde el segundo trimestre de 1999 y se reafirmaron con la información de exportaciones del primer cuatrimestre del año 2000. Durante dicho período las exportaciones en el seno de la CAN han aumentado un 24,4% respecto del mismo período del año 1999. En cuanto a la evolución de las exportaciones intracomunitarias de cada uno de los países miembros de la CAN, cabe destacar el hecho de que para todos la variación de exportaciones del año 2000 respecto del año 1999 ha sido positiva. El mayor porcentaje de aumento corresponde a Ecuador con un 62,8%, seguido de Colombia con un 25,2%. La variación de Perú alcanza el 19,6% y Venezuela registra un 15,3%. El país de la CAN con un aumento más discreto es Bolivia, que tan sólo registra un 3%.

28. Fuente: Resúmenes Ejecutivos de los Indicadores Mensuales de la Comunidad Andina. Secretaría General de la CAN.

Tabla 18: Comparación de las exportaciones intracomunitarias. Enero-abril de 1999 y enero-abril de 2000 (millones de US$)

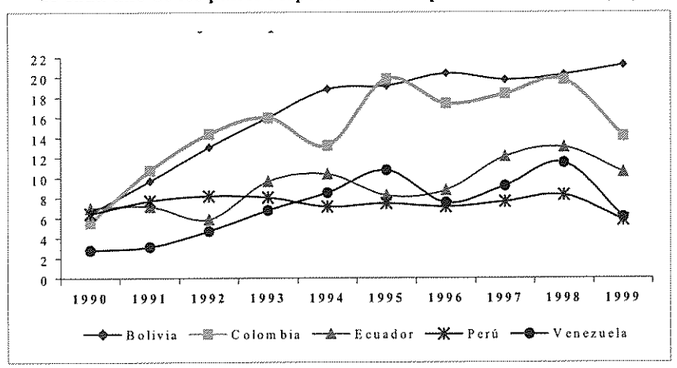
	Exportaciones intracomunitarias Enero-abril 1999	Exportaciones intracomunitarias Enero-abril 2000	Variación
Total intracomunitarias	1.089	1.355	24,4%
Bolivia	76	78	3,0%
Colombia	463	579	25,2%
Ecuador	122	199	62,8%
Perú	109	131	19,6%
Venezuela	319	368	15,3%

Ilustración 30: Perspectivas de crecimiento para el año 2000 (millones de US$)



Es interesante observar el efecto de mercado interior de cada uno de los países con respecto a la Comunidad Andina. Esto se puede evaluar observando el porcentaje de exportaciones intracomunitarias con respecto a sus exportaciones totales. En la siguiente gráfica se observa la evolución y tendencia de esta característica. Observando los porcentajes en un intervalo de 10 años (desde 1990 hasta 1999) se observa la tendencia creciente de Bolivia, Colombia y Ecuador. No se observa una tendencia tan clara de crecimiento en el caso de Venezuela y Perú, pero sí parece existir una propensión a mantenerse en niveles próximos a los registrados en los últimos diez años.

Ilustración 31: Evolución del porcentaje de exportaciones intracomunitarias de cada uno de los países respecto de sus exportaciones totales (%)



2.1.1.5 Transporte por carretera y por ferrocarril. Intermodalidad

Más de la mitad del comercio intracomunitario se realiza por carretera[29]. En las fronteras de los países vecinos esta proporción se ve incrementada de una manera considerable. El comercio en los pasos de frontera representa el 98% del transporte intracomunitario por carretera y un 55% del comercio intracomunitario total[30]. Las carreteras constituyen, por tanto, una de las vías de transporte más importante para el comercio intracomunitario. Debido al hecho de que no existe conexión férrea entre los diferentes países de la CAN, el transporte por ferrocarril apenas posee importancia en el flujo comercial intracomunitario. La vía marítima posee más importancia que el transporte por carretera para Perú, hablando en términos de valor de la carga, y una presencia destacable en el resto de los países. En función del volumen de la carga transportada, la importancia del transporte marítimo es aún más destacable. En cuanto al transporte aéreo, el alto costo del flete empleando este modo de transporte, hace que su utilización se reduzca a situaciones muy particulares.

La Comunidad Andina ha adoptado, por medio de las *Decisiones 331 y 393,* una normativa comunitaria que regula las operaciones de transporte multimodal en la subregión. Estas normas crean las condiciones jurídicas adecuadas para fomentar y estimular la oferta y prestación de los servicios de transporte multimodal. Para ello, se ha dispuesto la creación de un Registro de Operadores de Transporte Multimodal, que a la fecha ya se encuentra reglamentado por medio de la *Resolución 425.*

Los servicios intermodales en **Bolivia** se caracterizan por su poca disponibilidad y la ausencia de especialización. Sin embargo, recientemente se ha instituido legalmente en el país el transporte multimodal con la creación del Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional de la Conferencia de Ministros de Transporte de América del Sur.

Colombia posee la actividad de transporte multimodal perfectamente reglamentada. El esquema jurídico del transporte multimodal queda reflejado en el Art. 987 del Código de Comercio. Sin embargo, este modelo jurídico resulta escaso e impracticable para muchas empresas colombianas debido, fundamentalmente, a las asimetrías existentes entre los distintos modos de transporte. Existen múltiples alianzas estratégicas que permiten a un usuario contratar con una sola entidad los diferentes modos de transporte, pero bajo distintas responsabilidades, y no bajo responsabilidad única, tal y como exige el transporte multimodal.

En **Ecuador** la expansión del comercio internacional ha promovido, teóricamente, el planteamiento de desarrollo del transporte multimodal, sistema que está amparado en la Decisión 331 y 393 a nivel andino, pero que al aplicarse a Ecuador requiere de una Autoridad Nacional Competente que administre de forma global el transporte internacional de carga, superando la segmentación y falta de coordinación del sector. Este organismo no ha podido ser acreditado por Ecuador ante la CAN, lo que supone un retraso en la modernización del sector del transporte. Las cadenas de transporte multimodal fundamentales son "terrestre-marítima-terrestre", "terrestre-aérea-terrestre" y sus posibles combinaciones, siendo lamentablemente el transporte por carretera el que está menos desarrollado a nivel de infraestructura en el país, debido a la oposición de los camioneros de las zonas fronterizas de Colombia y Ecuador a la Decisión 399 de la CAN.

29. En función del valor de la carga transportada.
30. Fuente: Estudio "Flujos comerciales intra-Comunidad Andina por vías de transporte y principales pasos de frontera a nivel de la CAN" de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

En Ecuador, debido a la falta de aplicación del tránsito internacional de mercancías, no se ha desarrollado el concepto de "Intermodalidad" en el comercio binacional, a pesar de ser Ecuador el puerto natural de la zona agrícola del norte de Perú. Bajo este concepto, Ecuador debe convertirse en la vía de salida natural de las exportaciones agrícolas del Norte del Perú, particularmente a través de Puerto Bolívar, terminal que tiene una permanente oferta de servicio naviero "reefer" para la exportación de bananas, que bien podría ser utilizada durante la "temporada baja" de esta fruta. Lamentablemente, este concepto no es aplicable corrientemente, debido a la falta de vigencia de la Decisión 327 sobre "Tránsito Aduanero Internacional", esquema mediante el cual es posible desde Ecuador la internación temporal en Perú de un contenedor o furgón refrigerado para, una vez cargado en Perú, salir en tránsito directo, vía puerto ecuatoriano, a los mercados internacionales.

En **Perú** la mayor cantidad de carga de exportación e importación utiliza servicios intermodales. Los sistemas intermodales de exportación son normalmente carretero/marítimo o carretero/aéreo, y los de importación son marítimo/carretero o aéreo/carretero. Esta intermodalidad se explica porque los grandes volúmenes de carga ingresan por el Puerto o el Aeropuerto ubicados en el Callao. Sólo a nivel de la CAN o del Cono Sur existe la posibilidad de utilizar una vía unimodal, esto es, todo por carretera. Con relación a la intermodalidad en el Perú, debe señalarse que los marcos legales y operativos de los distintos medios de transporte han sido elaborados sin analizar su necesaria complementación.

Los movimientos intermodales en **Venezuela** son casi inexistentes para la carga nacional por la marcada preponderancia de las carreteras y del transporte por camión. Prácticamente, la intermodalidad sólo se da en el caso de la carga internacional en los puertos y aeropuertos. El cabotaje y la carga aérea doméstica representan cantidades muy limitadas. La intermodalidad también se presenta en la carga ferroviaria, donde algunos contenedores que entran a Puerto Cabello se movilizan por ferrocarril hasta Barquisimeto, donde realizan los trámites de aduana.

Bolivia posee, principalmente, dos redes de transporte férreo, empleadas fundamentalmente para el transporte de soya, la Occidental, que prácticamente no se utiliza, y la Oriental, que es la que proporciona servicios al sector exportador y de pasajeros. Uno de los principales problemas que se presentan es el hecho de que el transporte férreo hacia el Pacífico ha sido prácticamente suspendido, lo que resulta perjudicial tanto para la exportación como para la importación.

En lo referente al transporte por ferrocarril, **Colombia** no posee una infraestructura ferroviaria importante, la cual acusa precariedad y se encuentra en proceso de recuperación, aunque bastante atrasado, según la información suministrada por el Ministerio de Transporte. Las toneladas movilizadas por año con este tipo de transporte oscilan alrededor de 21 millones.

El transporte férreo en **Ecuador** está a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP), que preside el Consejo Nacional de Ferrocarriles del Estado (CNFE), sector donde existe una sola empresa estatal (ENFE), que está en vías de privatizarse, que opera con una vía férrea y equipos obsoletos y que, por su trazado, sólo presta servicios turísticos.

En el transporte ferroviario **Perú** sólo cuenta con un ferrocarril Central que une Lima con el centro del país y un ferrocarril al Sur que une Arequipa con las Ciudades de Cuzco y Puno. En este sentido, Perú no cuenta con conexión ferroviaria con Ecuador. En el caso de Bolivia, el ferrocarril del Sur peruano llega hasta la ciudad de Puno, mientras que el ferrocarril boliviano llega a la ciudad de Guaqui; la conexión entre ambos servicios se realiza por vía lacustre, cruzando el lago Titicaca. Este servicio intermodal resulta ineficiente porque los puertos involucrados no cuentan con las facilidades necesarias para la movilización de carga suelta; así mismo los barcos de vapor que se utilizan son antiguos e inapropiados para un movimiento comercial intenso. Adicionalmente, las vías ferroviarias presentan un problema técnico de complementación, debido a que tienen anchos diferentes.

En **Venezuela** el Plan Nacional de Ferrocarriles está compuesto por cinco redes ferroviarias con diferentes grados de utilización y acabado, a lo largo del territorio nacional. En total existen 2.360 kilómetros incluidos en el plan de construcción, de los cuales 50 kilómetros están en construcción y 500 ya están en servicio.

2.1.1.6 Comparación entre los países de la Comunidad Andina

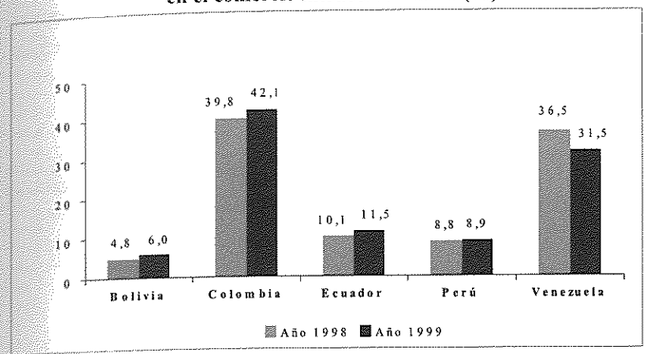
Los países miembros de la Comunidad en sus operaciones de transporte internacional de carga por carretera en el seno de la CAN deben acogerse al marco normativo andino. Sin embargo, Perú y Bolivia, además de integrantes de la CAN han suscrito el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de Cono Sur, por lo que sus intercambios comerciales pueden acogerse a las normas andinas o a las que establece dicho acuerdo, según les resulte más conveniente. Esto constituye un punto de divergencia respecto a la normativa y a las condiciones de realización del transporte internacional para los distintos países.

Un modo de cotejar la participación en el comercio intracomunitario de los distintos países componentes de la CAN es aquel que consiste en comparar el porcentaje de exportaciones de los países integrantes respecto del total del comercio intracomunitario. En la siguiente gráfica se contemplan dos grandes bloques, uno en el que se incluirían aquellos países con un gran peso e importancia[31] (Colombia y Venezuela) y el otro que se compondría de aquellos cuya influencia es algo menor (Ecuador, Perú y Bolivia).

Otro punto de equiparación entre países podría ser aquel que se refiere al porcentaje de exportaciones intracomunitarias de cada uno de los países respecto del total de sus propias exportaciones. Mediante este parámetro se aprecia la importancia que tiene la CAN para cada país y el grado de dependencia que pueden tener los países con la CAN. Como se

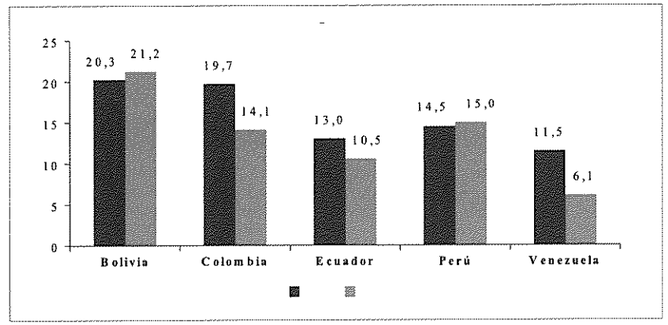
31. Únicamente en función de los millones de US$ que representan en el comercio intracomunitario.

Ilustración 32: Participación de cada uno de los países en el comercio intracomunitario (%)



puede apreciar, los países con mayor porcentaje de exportaciones intracomunitarias y, por lo tanto, más vinculados a la CAN son Bolivia y Colombia, que rondan el 20% de sus exportaciones totales, en el año 1998. En el año 1999 Bolivia mantiene la cifra, aumentando hasta un 21,2%, mientras que Colombia desciende hasta un 14,1%. Venezuela y Ecuador, poseen un porcentaje que se halla por encima del 10% en el año 1998, mientras que en el año 1999, Ecuador se mantiene por encima y Venezuela desciende hasta un 6%. Y, por último, se encuentra Perú, cuyo porcentaje oscila entre el 14-15%, más concretamente alcanza el 14,5% en 1998 y el 15,0% en 1999.

Ilustración 33: Porcentaje de exportaciones intracomunitarias respecto del total de sus exportaciones (%)



Por último, comentar que todos los países, excepto Perú, utilizan mayoritariamente el transporte por carretera[32]. En Perú, sin embargo, tiene mayor importancia el transporte marítimo, debido a la particular distribución de la población y de las empresas productoras, que se encuentran muy concentradas en Lima.

2.1.2 Infraestructura vial y de servicios para el transporte

2.1.2.1 La red vial en la Comunidad Andina

El conjunto de los cinco países de la Comunidad Andina de Naciones cuenta con una red vial compuesta por un total de más de 379.000 km, de los que aproximadamente un 16% se encuentran asfaltados (cerca de 61.000 km).

32. Si se efectúa la comparación en función del valor de la carga transportada.

En la siguiente tabla se puede observar una comparación entre las longitudes de las redes viales asfaltadas de los diferentes países de la CAN. Se han utilizado como ratios de comparación el número de kilómetros de carreteras por superficie del país y por número de habitantes.

Tabla 19: Tabla comparativa de la Red Vial[33]

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (x 1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada / 1.000 km² superficie	Red vial asfaltada / 1.000 habitantes
Bolivia	2.933	1.099	8.329	2,7	0,4
Colombia	13.620	1.142	42.321	11,9	0,3
Ecuador	5.184	271	12.646	19,2	0,4
Perú	10.051	1.285	25.662	7,8	0,4
Venezuela	29.954	917	24.170	32,7	1,2
CAN	**61.742**	**4.714**	**113.128**	**13,1**	**0,5**
España[1]	*163.273*	*504*	*39.694*	*323,8*	*4,1*

De esta tabla se constata que el país con una longitud de red vial asfaltada mayor es Venezuela, obteniendo también los mejores valores en los dos ratios de comparación con niveles muy superiores a los obtenidos por los demás países de la Comunidad Andina de Naciones y a la media del conjunto de dichos países.

Por último, cabe señalar que existe una diferente clasificación de las carreteras entre los distintos países de la Comunidad Andina de Naciones, lo que dificulta la comparación entre ellos.

2.1.2.2 Características de la red (situación, orografía, velocidades admisibles, vehículos adecuados, intensidad de tráfico)

Bolivia

El sistema de carreteras de Bolivia se clasifica en tres grupos de vías atendiendo a su importancia y nivel de servicio: red fundamental, complementaria y vecinal. Su desarrollo se ha localizado en la región sudoeste, en la zona de la cordillera o próxima a ella. En el Norte y el Este ha habido muy poco desarrollo. Atendiendo al tipo de superficie de rodadura, la clasificación sería con pavimento, grava y de tierra.

33. Fuente: Datos Bolivia y Ecuador obtenidos de la página web de la Corporación Andina de Fomento (1996). Perú: Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Oficina General de Métodos y Sistemas (1998). Venezuela: Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Dirección General Sectorial de Vialidad Terrestre. Dirección de Planificación y Presupuesto (1992). España: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (1998). (1) Se han considerado las autovías, autopistas y carreteras principales. Elaboración propia.

Tabla 20: Clasificación de la Red Vial Boliviana[34]

Clasificación Administrativa	Tipo de superficie de rodadura						Total	
	Pavimento		Ripio		Tierra			
	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%
Fundamental	2.409	4,5	4.027	7,6	1.166	2,2	7.602	14,3
Complementaria	304	0,6	3.529	6,6	2.258	4,2	6.091	11,5
Vecinal	220	0,4	8.824	16,6	30.416	57,2	39.460	74,2
Total	2.933	5,5	16.380	30,8	33.840	63,6	53.153	100

Escasamente el 5,5% de toda la red se encuentra pavimentada, lo que supone el 31,7% de la red fundamental. El 94,5% restante está compuesto de un altísimo porcentaje (63,6%) de red con superficie de tierra y el resto de ripio (30,8%) (ver apartado 2.1.2.7. Localización).

Entre las carreteras pavimentadas se encuentra La Paz-Santa Cruz, que conecta además a las ciudades de Oruro y Cochabamba. Esta carretera tiene ramales pavimentados hasta Yotaú y hasta el Lago Titicaca y Cotapata.

Se puede realizar otra clasificación atendiendo al control y gestión de las vías:

Tabla 21: Clasificación según tipo de la Red Boliviana

Sistema vial nacional		
Tipo de Red	**Longitud (km)**	**%**
Red Fundamental (SNC)	10.401	19,6
Red Departamental (Prefecturas y Municipios)	42.762	80,4
Total	53.153	100,0

La nueva Red Fundamental, representa casi el 20% de la totalidad de la red vial boliviana. Comprende 17 rutas que atraviesan el territorio integrando las capitales de departamentos entre sí, regiones geográficas de importancia económica y vinculando el sistema vial nacional con medios de comunicación intermodal con los países vecinos. Esta Red Fundamental, se compone de 2.877 kilómetros pavimentados (28%), 4.379 kilómetros de ripio (42%) y 3.145 kilómetros de tierra (30%).

La gestión y control de la Red Fundamental depende del Servicio Nacional de Caminos (SNC), entidad dependiente del Ministerio de Desarrollo Económico y el Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil. En lo que respecta al estado de conservación, la Red Fundamental presenta la siguiente situación[35]: un 17% en buen estado, un 48% aceptable; el 20% en mal estado y en estado pésimo un 15%.

34. Fuente: página web de la Corporación Andina de Fomento (1996). Elaboración propia.
35. Datos no contrastados, facilitados por la consultoría local de CAF.

La Red Departamental depende de las Prefecturas Departamentales y la Red Vecinal de las Alcaldías Provinciales. La conservación de la Red Departamental en términos generales es bastante deficiente, debido sobre todo a su escaso mantenimiento.

La Superintendencia de Transportes cumple las funciones de regulación de las actividades del transporte en todas sus formas.

Colombia

La red vial colombiana, se encuentra compuesta por troncales que se desarrollan de sur a norte tales como la Troncal de Occidente, la Central (río Magdalena) y la Central del Norte; y transversales que atraviesan el país de oriente a occidente tales como el Eje Cafetero de Antioquia, Caldas, Quindío y Risaralda. La mayor parte de la red vial se localiza en la región andina (centro y occidente del país).

Tabla 22: Clasificación de la Red Vial Colombiana

Sistema vial nacional		
Entidad gestora de la red vial	**Longitud (km)**	**%**
INVIAS (Instituto Nacional de Vías)	16.500	14,5
Departamentos	70.000	61,7
Municipios	27.000	23,8
Total	113.500	100,0

Según datos obtenidos del Ministerio de Transporte-Dirección de Planeación, Colombia posee aproximadamente 16.500 kilómetros de vías troncales, a cargo de la Nación por medio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), 70.000 kilómetros aproximadamente a cargo de los departamentos y 27.000 kilómetros a cargo de los municipios, con un total aproximado de 113.500 kilómetros. Aproximadamente, el 12% de las vías se encuentran pavimentadas.

La red vial se caracteriza por una variada y quebrada topografía en la región Andina, sur occidental y Santanderes (ver apartado 2.1.2.7 Localización).

En general se puede afirmar que hay poca densidad de tráfico, excepto en aquellas vías que se encuentran pavimentadas, en las que sí existe cierta concentración de vehículos.

Ecuador

La red vial ecuatoriana[36] se encuentra integrada por una red nacional y una provincial. La red nacional está compuesta por la red primaria y la secundaria, y aglutina los caminos que registran un mayor tráfico de vehículos. Estos comunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica. La red provincial esta constituida por la red terciaria y vecinal. La red terciaria conecta las cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la red nacional. La red vecinal está constituida por los caminos vecinales, de un reducido tráfico.

36. Fuente: página web de la Corporación Andina de Fomento (1996). Elaboración propia.

El sistema vial ecuatoriano se encuentra estructurado en tres ejes longitudinales y cuatro ejes transversales. Los ejes que atraviesan Ecuador de norte a sur son:

Tabla 23: Clasificación de la Red Vial Ecuatoriana

Tipo de red	Tipo de camino	Longitud (km)	%
Nacional	Primario	5.609	13,0
	Secundario	3.876	9,0
Provincial	Terciario	11.106	25,7
	Vecinal	22.154	51,3
	Local	452	1,0
Total	Total	43.197	100,0

- De Mataje, en la frontera con Colombia, hasta Huaquillas, en la frontera con Perú. La longitud aproximada de esta vía es de 860 km, de los cuales falta concluir un tramo de apenas 70 km entre Mataje y Borbón.
- Desde Rumichaca, en la frontera con Colombia, hasta Huaquillas, en la frontera con Perú. Su longitud es de 1.080 km. Existen tramos alternos en las provincias del Carchi, Imbabura, Pichincha y Loja.
- El eje que conecta El Conejo, Lago Agrio, Tena, Puyo, Macas, Méndez, Zumba. Atraviesa la región amazónica y su longitud es de 940 km, de los que 60 están en proyecto, concretamente en el tramo Miazhizumba.

Los ejes transversales que recorren Ecuador son:

- Esmeraldas-Quito-Puerto Putumayo, con una longitud de 690 km
- Salinas-Guayaquil-Riobamba-Puyo, con 512 km de longitud
- Guayaquil-Cuenca-Puerto Moreno, que cuenta con 531 km de longitud
- Puerto Bolívar-Loja-Zamora, que se extiende una longitud de 314 km

El 12% de la red vial se encuentra pavimentada y el 57% con superficie de rodadura afirmada; sin embargo, el porcentaje restante esta constituido por caminos de tierra en precarias condiciones. Los caminos terciarios y vecinales son fundamentalmente caminos de tierra (ver apartado 2.1.2.7. Localización).

La señalización vial es deficiente, debido a la dicotomía en la administración del transporte terrestre; la vialidad se encuentra a cargo del Ministerio de Obras Públicas, mientras que los aspectos del tránsito están a cargo del Consejo Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre.

Perú

La red vial peruana está formada por tres tipos de vías distintas, la nacional, departamental y vecinal. A su vez, estos tres tipos de vías se pueden clasificar atendiendo al tipo de superficie de rodadura en cuatro: asfaltada, afirmada, sin afirmar y trocha.

Tabla 24: Clasificación de la Red Vial Peruana[37]

Clasificación administrativa	Tipo superficie de rodadura								Total	
	Asfaltada		Afirmada		Sin afirmar		Trocha			
	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%
Nacional	7.095	9,4	6.494	8,6	2.701	3,6	447	0,6	16.737	22,1
Departamental	989	1,3	4.267	5,6	5.705	7,5	3.469	4,6	14.430	19,1
Vecinal	873	1,2	3.009	4,0	7.862	10,4	32.814	43,3	44.558	58,8
Total	8.957	11,8	13.770	18,2	16.268	21,5	36.730	48,5	75.725	100

La red vial nacional se encuentra administrada por el Gobierno Central, la red departamental es administrada conjuntamente por el Gobierno Central, Gobiernos Regionales y Municipales. Por último, las carreteras vecinales son administradas por los Gobiernos Municipales.

Como se puede constatar por los datos de la tabla anterior, solamente el 11,8% de la red vial peruana se encontraba asfaltada en el año 1997, siendo el porcentaje de red con superficie de rodadura de trocha de casi el 50% del total, debido sobre todo al alto porcentaje de red vecinal (que supone el 58,8% del total de la red vial peruana) que tiene este tipo de superficie (en la red vecinal supone 73,6% del total de dicha red) (ver apartado 2.1.2.7 Localización).

Las velocidades máximas admitidas varían dependiendo del tipo de vehículo entre los 35 a 65 kilómetros por hora en aquellas vías que pasan por centros poblados y los 65 a 100 kilómetros por hora en las vías libres.

Venezuela

La red vial venezolana se compone de cuatro tipos de carreteras según la clasificación basada en el documento "Nomenclatura y Características Físicas de la Red de Carreteras de Venezuela", publicación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de noviembre de 1979. Estos cuatro tipos de carreteras son:

- Troncal: carreteras interestatales que siguen una ruta continua
- Local: carreteras cuyo servicio tiene alcance estatal
- Ramal: carreteras que intercomunican centros poblados de menor importancia y proveen el acceso de éstos a las carreteras principales
- Subramal: carreteras que proveen el acceso a explotaciones y cumplen con la finalidad de incorporar al país las regiones más aisladas.

37. Fuente: Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. Oficina General de Métodos y Sistemas (1997). Elaboración propia.

Está compuesta de un total de 93.471,5 km (datos de 1992) distribuidos de la siguiente forma:

Tabla 25: Clasificación de la Red Vial Venezolana[38]

Clasificación administrativa	Tipo superficie de rodadura						Total	
	Asfalto		Granzón		Tierra			
	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%	Longitud (km)	%
Troncal	10.603	11,3	181	0,2	925	1,0	11.709	12,5
Local	8.009	8,6	1.530	1,6	1.079	1,2	10.618	11,4
Ramal	7.502	8,0	9.573	10,2	4.517	4,8	21.592	23,1
Subramal	3.840	4,1	15.084	16,1	30.629	32,8	49.553	53,0
Total	29.954	32,0	26.368	28,2	37.150	39,7	93.472	100,0

La red vial se encuentra mucho más densamente desarrollada en la parte norte del país. Esta característica es reflejo de la concentración de la población y de la actividad económica en la región centro norte costera. Hacia el sur, en Los Llanos y hacia la cuenca de los ríos Orinoco y Apure, la red vial se vuelve menos densa.

El sistema de autopistas venezolano no conforma una red continua, exceptuando la Autopista Regional del Centro que une Caracas con Valencia y Puerto Cabello (ver apartado 2.1.2.7 Localización).

Otra característica de la red es la ausencia de alternativas viales que permitan evitar el conflicto que crea el tráfico interurbano de paso por algunas ciudades importantes como Caracas, Valencia, Barquisimeto y Barcelona. Esto incrementa la congestión y aumenta significativamente los tiempos y costos de transporte.

Las velocidades admisibles en carreteras son de 70 km/h (diurno) y 50 km/h (nocturno). En autopistas la velocidad máxima asciende a 90 km/h en el canal izquierdo o de velocidad rápida, y 70 km/h en el canal derecho o de circulación lenta (Artículo 254 del Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre).

Las normas COVENIN[39] establecen los requisitos que deben de cumplir los vehículos de carga para poder circular por la red vial venezolana, estableciendo las dimensiones y límites de peso.

El responsable de todo lo concerniente a las vías terrestres de comunicación, circulación, tránsito y transporte terrestre es el Ministerio de Infraestructura (hasta diciembre de 1999, Ministerio de Transporte y Comunicaciones).

38. Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Dirección General Sectorial de Vialidad Terrestre. Dirección de Planificación y Presupuesto (1992). Elaboración propia.
39. Comisión Venezolana de Normas Industriales.

2.1.2.3 Red de alta capacidad y transporte internacional

Como parte de la Decisión 271 "Sistema Andino de Carreteras", se establece por acción conjunta de todos los países miembros, un Sistema Andino de Carreteras, cuyos principales objetivos son (Art. 1):

- Vincular a los países miembros lo más directamente posible, por medio de unas carreteras que permitan un paso expedito, seguro y económico
- Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional
- Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros
- Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina

El Sistema Andino queda conformado por tres tipos de ejes viales (Art. 2):

- Ejes Troncales: Los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre los Países Miembros, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar el transporte de personas y el intercambio comercial andino
- Ejes Interregionales: Los que sirven de enlace de los Ejes Troncales con las redes viales de los demás países de América Latina
- Ejes Complementarios: Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los Ejes Troncales.

En los artículos 3, 4 y 5 se enumeran las distintas vías que componen estos ejes del Sistema Andino de Carreteras. Independientemente de las enumeradas en estos artículos, no hay restricción para que los países miembros establezcan otros tramos (Art. 6).

Esta Decisión declara también como de interés subregional la construcción y mejoramiento de los Ejes Troncales, así como su mantenimiento para facilitar la transitabilidad por parte de personas y mercancías.

2.1.2.4 Infraestructura ferroviaria

La red ferroviaria en el conjunto de la Comunidad Andina de Naciones está muy poco desarrollada, alcanzando escasamente los 10.000 km.

Bolivia

El sistema ferroviario boliviano, se encuentra compuesto por 3.702 kilómetros de los cuales 2.960 kilómetros están en servicio, estando el resto en servicio suspendido.

Este sistema es administrado por el sector privado según contratos suscritos por el Estado Boliviano con la empresa "Cruz Blanca" que, a su vez, cedió la concesión de la red Oriental a la empresa Ferrocarriles del Oriente S.A. (FCOSA) y la red Andina a la empresa Ferrocarril Andino S.A. (FCASA).

Tabla 26: Red Ferroviaria Boliviana

	FCASA	FCOSA	Total	%
km en servicio	923,5	1.182	2.105,5	56,8
km en servicio limitado	793,0	62	855,0	23,1
km en servicio suspendido	542,6	182	724,6	19,6
km desvinculados	16,8	0	16,8	0,5
Total	**2.275,9**	**1.426**	**3.701,9**	**100,0**

El Estado mantiene la propiedad de todas las vías e instalaciones fijas, además de percibir las tasas impositivas por la concesión, licencia y el alquiler del material rodante. Por su parte, la empresa adjudicataria se compromete a administrar los servicios de acuerdo a las necesidades estipuladas en el contrato, satisfaciendo las regulaciones de la Superintendencia de Transportes.

En el año 1997, FCASA transportó un total de 653.859 toneladas, mientras que FCOSA transportó 897.024 toneladas.

Las velocidades comerciales están sujetas a la topografía. Bajo esas condiciones, en las dos redes ferroviarias, el promedio de velocidad del transporte de carga es de 35 kilómetros por hora.

Colombia

La infraestructura ferroviaria en Colombia se encuentra con un acusado estado de precariedad, y su recuperación está bastante atrasada.

La infraestructura ferroviaria se compone de la Red del Atlántico con una longitud de 1.484 kilómetros distribuidos de la siguiente forma:

- Bello-Santa Marta: 964 kilómetros
- Bello-Puerto Berrío: 187 kilómetros
- Bogotá-Belencito: 257 kilómetros
- La Caro-Lenguazaque: 76 kilómetros

En Colombia la empresa Ferrovías es la encargada de la infraestructura ferroviaria. La comercialización se hace por medio de Sociedad Transportadora Ferroviaria S.A. No obstante, han existido múltiples problemas de orden administrativo, comercial y jurídico que han rezagado este importante modo de transporte en Colombia.

Uno de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo es buscar hacer del ferrocarril un sistema de transporte eficiente, confiable, seguro y de bajo costo, de manera que sea competitivo con el modo carretero. Para lograr este objetivo se van a invertir una serie de recursos orientados a cubrir el desarrollo del programa de rehabilitación de la red férrea a través del sistema de concesiones. Dicho programa comprende el mantenimiento de 240 km a través del sector público y 1.237 km con los recursos del sector privado.

Ecuador

La infraestructura ferroviaria en el Ecuador está dentro de la jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas –MOP– que preside en Consejo Nacional de Ferrocarriles, como órgano de políticas y que opera a través de una empresa estatal de ferrocarriles del Estado –ENFE–, constituyéndose en un modo de transporte que se halla orientado al comercio interno y no tiene red alguna para servir al comercio con Colombia o Perú. Adicionalmente, hay que indicar que ENFE tiene una infraestructura totalmente obsoleta, tanto en materia de equipos como de ferrovías, y que actualmente sólo opera parcialmente (394 km de 965 km), prestando un servicio básicamente turístico y de escasa utilidad para el transporte de carga.

La ruta recorrida de norte a sur por los ferrocarriles ecuatorianos es la que parte de San Lorenzo, en la provincia de Esmeraldas, hasta Cuenca. Además, también existe otra ruta desde Quito hasta Guayaquil, pero con un tramo que debe ser rehabilitado.

Perú

La red ferroviaria peruana se encuentra en manos de tres empresas privadas: ENAFER S.A., Ferrocarril Huancayo-Huancavelica y Southern Perú Limited.

Perú cuenta con un ferrocarril Central que une Lima con el centro del país y un ferrocarril Sur que une Arequipa con las ciudades de Cuzco y Puno. No cuenta con conexión ferroviaria con el Ecuador.

Durante el año 1998, el sistema ferroviario transportó un total de 6.326 toneladas de carga con unos ingresos de 65,9 millones de nuevos soles. En la siguiente tabla se muestra la evolución de la carga e ingresos transportados por este modo desde el año 1991 al 1998:

Tabla 27: Red Ferroviaria Peruana[40]

Empresa	Línea Principal (km)	Línea Secundaria (km)	Total (km)
ENAFER, S.A.	1.515	126	1.641
Ferrocarril Huancayo-Huancavelica	129	5	134
Southern Peru Limited	213	27	240
Total	**1.857**	**159**	**2.015**

Tabla 28: Evolución[41] de la carga y de los ingresos del transporte ferroviario peruano

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Carga (toneladas)	5.813	5.743	6.095	6.090	6.133	6.680	6.226	6.326
Ingresos (miles de soles)	27.884	26.885	31.549	54.635	58.934	63.063	64.903	65.858

40. Fuente: Empresas Ferroviarias Peruanas. Elaboración: Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de Perú.
41. Fuente: Empresas Ferroviarias Peruanas. Elaboración: Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de Perú.

Venezuela

El Plan Nacional de Ferrocarriles, FERROCAR, está integrado por cinco sistemas con diferentes grados de utilización y acabado.

Sistema Central, constituido por dos rutas:
- Caracas-Cúa
- Cúa-Turmero-Valencia-Puerto Cabello

Con una longitud total de 200 km, de los que se encuentran en construcción 50 km correspondientes al primer tramo. No existe ningún kilómetro en servicio.

Sistema Centro-Occidental, constituido por cinco rutas:
- Puerto Cabello-Morón-Yaritagua-Barquisimeto
- Yaritagua-Acarigua
- Acarigua-Turén
- Morón-Riecito
- Riecito-Coro

Con una longitud total de 460 km, se encuentran en servicio 260 km correspondientes a las rutas 1, 2 y 4. No hay ningún kilómetro en construcción.

Sistema Sur-Occidental, constituido por dos rutas:
- Acarigua-Guanare-Barinas-Sto. Domingo
- Barquisimeto-Carora-El Vigía-La Fría y ramal a La Ceiba

Con una longitud total de 600 km no tiene ningún kilómetro en servicio ni en construcción.

Sistema Llano Oriental, constituido por una ruta:
- Turmero-San Juan-El Sombrero-Valle de La Pascua-Zaraza-Anaco-Maturín

Tiene una longitud de 600 km, pero no tiene ningún kilómetro en servicio ni en construcción.

Sistema Sur Oriental, constituido por tres rutas:
- Ciudad Piar-Ciudad Guayana
- Ciudad Guayana-El Pao
- Ciudad Guayana-Maturín-Guacarapo

Con una longitud de 500 kilómetros, de los que existen en servicio 240 kilómetros correspondientes a las rutas 1 y 2.
En total existen 50 kilómetros en construcción y 500 en servicio de una longitud total de 2.360 kilómetros.

2.1.2.5 Servicios auxiliares (áreas de descanso, gasolineras)

Bolivia

No existe legislación específica sobre áreas de descanso para conductores por parte del Viceministerio de Transportes de Bolivia.

Colombia

Existen una serie de áreas de descanso y estaciones de servicio ubicadas a lo largo de todas las vías del país, muy especialmente en las redes troncales, la mayoría de ellas costeadas por el sector privado.

Las empresas de transporte han desarrollado con propietarios particulares un programa denominado puestos de control carretero, donde se cuenta con un servicio de chequeo, control del tránsito de mercancías y áreas de descanso (hotel, aparcamiento, etc.) que permiten a los tripulantes disfrutar de servicios auxiliares.

Ecuador

En el Ecuador se está empezando a desarrollar el concepto de "servicios auxiliares" como elementos complementarios al desarrollo de la infraestructura vial, requisitos que han sido incluidos en los contratos de concesión de vías que se están suscribiendo en el país.

Los concesionarios deben prestar los siguientes servicios en cada estación de peaje:

- Servicio mecánico: con al menos un camión grúa y una camioneta con equipo para atención mecánica y de rescate.
- Servicio médico: una ambulancia con capacidad para cuatro camillas, con un mínimo de dos camillas totalmente equipadas.
- Servicio de comunicación: un servicio de teléfono público y fax, sistema de computación en red con la oficina central, postes SOS situados cada cinco kilómetros a lo largo de la carretera.
- Servicio de vigilancia policial: dos patrullas de vigilancia dotadas de vehículo equipado con radio comunicación, sirena, y parlante, la dotación en personal de cada vehículo será de dos vigilantes.
- Seguro de accidentes de vehículos de los usuarios operativo durante las veinticuatro horas del día.

La vigencia de estos contratos de concesión se ha iniciado en el año 2000, motivo por el cual aún no están prestándose todos estos servicios auxiliares, que estarán operativos en el 2001.

Perú

No existe legislación específica sobre áreas de descanso para conductores por parte del Ministerio de Transporte de Perú.

Venezuela

Es competencia de la Dirección de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Vialidad (Ministerio de Infraestructura) aprobar las propuestas de particulares de abrir áreas de servicios de comida y restaurantes en los laterales de autopistas y carreteras. Fundamentalmente lo que hace es estudiar los conflictos de tránsito que pueda generar un desarrollo propuesto y recomendar las soluciones para mitigar su impacto en el ámbito de la circulación vial. Internamente, el Ministerio de Infraestructura ha estudiado y planteado normas que deben regir la ubicación y diseño de áreas de servicios en autopistas y carreteras, aunque no existe una resolución oficial que regule la materia a nivel nacional.

La ausencia de normas a nivel nacional, ha determinado que algunas gobernaciones hayan tratado de llenar ese vacío legal, estableciendo sus propias normativas, en virtud de que la administración y mantenimiento de las carreteras es una competencia exclusiva de los estados, según la Ley Orgánica de Descentralización de Competencias, ratificada por la nueva Constitución de diciembre de 1999.

En el caso de las estaciones de servicio de combustibles, es competencia del Ministerio de Energía y Minas el estudio y la aprobación de la ubicación en carreteras de estaciones expendedoras de combustibles, previa aprobación del Ministerio de Infraestructura de que el proyecto específico no va a incidir en el desempeño de la normal circulación vial.

No existe un programa de desarrollo de áreas de servicio y de descanso destinado al transporte de carga. En el pasado lo hubo por iniciativa del sector privado, de la empresa Seguros Progreso, que estableció toda una red de servicios al transportista que incluía sitios para pernoctar. Esta red fue desmantelada a raíz de la quiebra, intervención oficial y posterior desaparición de la empresa.

2.1.2.6 Evolución de la red. Previsiones de futuro

Bolivia

De acuerdo con el Plan Maestro de Transporte Terrestre que ha tomado como año base el 1996, se tiene previsto un programa de inversiones en la Red Fundamental, consistente en el mejoramiento, reconstrucción y construcción de nuevos tramos viales. El plan tiene previsto invertir hasta el año 2018 un total de 1.511 millones de US$ dedicando 131 millones de US$ a la construcción de puentes, 1.163 millones de US$ para la Red no pavimentada y 217 millones de US$ para la Red pavimentada.

Colombia

En el Plan Nacional de Desarrollo 1998-2002, se enumeran las distintas actuaciones que el gobierno de Colombia tiene previsto poner en marcha en el tema de las infraestructuras viales.

En la **Red Primaria,** se buscará mejorar la capacidad de operación de las vías, incluyendo los accesos a los puertos marítimos, debido fundamentalmente a que la mayor parte del comercio exterior se moviliza a través del transporte marítimo.

Se impulsará una cultura de mantenimiento de la infraestructura a cargo del INVIAS, continuando con la ejecución de los proyectos de construcción ya iniciados.

En lo que respecta a la expansión de la red primaria, se continuará con el programa de construcción de vías mediante el sistema de concesiones (ver en este mismo punto, Programa de concesiones viales), involucrando la inversión del sector privado. Se estima que para el año 2002 se tendrán en concesión 3.815 kilómetros.

Para la **Red Secundaria y Terciaria**, se tienen como principales objetivos culminar el proceso de descentralización de la red Terciaria para los departamentos y la rehabilitación y mantenimiento de la red vial que aún se encuentra a cargo de la nación.

La financiación de las inversiones en estos programas se podrá complementar con recursos del Fondo Nacional de Regalías, con impuestos que gravan el precio de la gasolina, recursos propios de los entes territoriales y, eventualmente, con recursos provenientes de concesiones viales regionales.

Programa de concesiones viales

El desarrollo de infraestructuras viales a través de concesiones se inició en Colombia en 1994. Desde entonces, se han suscrito un total de 15 contratos para la construcción de aproximadamente 457 kilómetros, la rehabilitación de 1.493 kilómetros y el mantenimiento de 2.534. De estos proyectos, 13 pertenecen a la primera generación de concesiones y 2 a la segunda generación.

En el siguiente gráfico se ve tanto la evolución de la inversión[42] pública como privada en carreteras.

Ilustración 34: Inversión en infraestructuras públicas y privadas en Colombia (millones de pesos/año 1998)

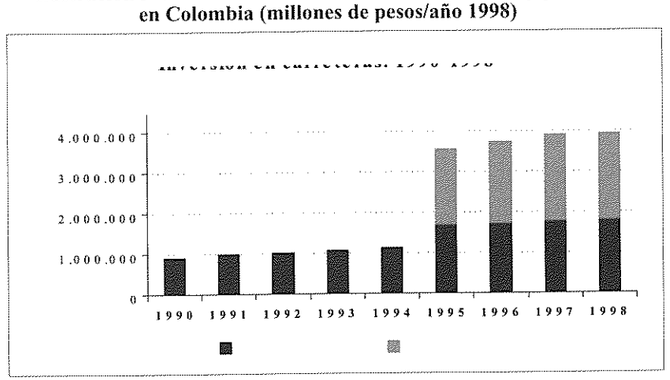
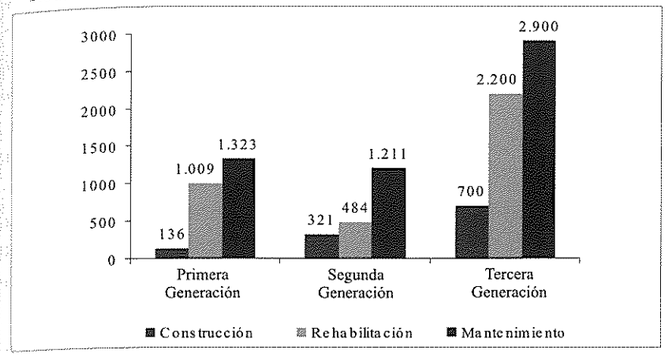


Tabla 29: Inversión pública y privada en infraestructuras en Colombia (millones de pesos/año 1998)

	Inversión Pública	Inversión Privada
Año 1990	930.464	-
Año 1991	993.216	-
Año 1992	1.033.342	-
Año 1993	1.089.039	-
Año 1994	1.152.312	-
Año 1995	1.697.165	1.889.879
Año 1996	1.732.056	2.008.531
Año 1997	1.788.175	2.149.780
Año 1998	1.796.043	2.166.434

42. Elaboración y fuente: Departamento Nacional de Planeación. Colombia.

Ilustración 35: Evolución de las concesiones viales en Colombia (km)



Está en marcha una tercera generación de concesiones viales, que comprende un total de 8 proyectos. Estos proyectos están enfocados al mantenimiento y rehabilitación de las carreteras existentes.

En el siguiente gráfico se observa la distribución[43] de los kilómetros construidos, rehabilitados y en mantenimiento en las generaciones de concesiones.

Ecuador

Recientemente en Ecuador han concluido dos consultorías al amparo de un Convenio denominado ATN/MT/5877 y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), cuyos objetivos son:

- "Estudio de Demanda para la Red Vial Primaria del Ecuador".
- "Estudios para el Desarrollo del Programa de Concesiones, Fortalecimiento Institucional y Desarrollo del Marco Legal y Regulatorio".

Los resultados de estas consultorías permitirán definir el programa que el Ecuador ejecutará en el tema de concesiones.

El Ministerio de Obras Públicas se encuentra desarrollando el "Plan Maestro de Vialidad" que tiene una cobertura de red vial primaria y secundaria. El resultado de este plan será un programa de inversiones del Ministerio para recuperar la Red Vial Fundamental.

Perú

Después de los problemas surgidos por el fenómeno de El Niño, se inició la completa rehabilitación de los tramos que fueron destruidos. Esta fase consideró la reposición y mejora de las características que tenían las carreteras antes de sufrir estos daños. Las reconstrucciones se han realizado teniendo en cuenta una vida útil de 20 años para las carreteras, y de 50 años para las estructuras.

Para el desarrollo de carreteras se implementó un programa de emergencia de 2 años, destinado a devolver las condiciones mínimas de transitabilidad de las vías mediante la ejecución de obras de rehabilitación y mantenimiento en tramos críticos. Paralelamente se formuló un plan de mediano plazo (1995-2005) que ha servido de marco para el desarrollo de la infraestructura con el objeto de rehabilitar los principales ejes troncales de la red vial nacional y diseñar un Programa de Desarrollo de Caminos Rurales.

43. Elaboración y fuente: Departamento Nacional de Planeación. Colombia.

Para implementar dicho plan, se iniciaron gestiones de financiamiento con organismos multilaterales, lográndose un crédito de 210 millones de US$ que sirvió para rehabilitar 2.758 kilómetros, principalmente en la Carretera Panamericana y la Carretera Central. Así mismo, con la participación del Banco Mundial y otras agencias internacionales, se logró financiamiento por 402 millones de US$ para la rehabilitación de 1.872 kilómetros de vías, el aeropuerto Jorge Chávez y el sistema ferroviario. Se ha logrado ampliar la participación del apoyo de bancos y organismos internacionales de crédito para continuar la rehabilitación de las carreteras Olmos-Corral Quemado como una vía de comunicación entre la costa norte y el norte de la zona de selva, permitiendo la interconexión bimodal con las Ciudades de Iquitos (Perú) y Manaos (Brasil), así como Ilo-Desaguadero dando un paso fundamental para la consecución del corredor interoceánico sudamericano Santos-Matarani. En total los créditos concertados alcanzan los 1.589 millones de US$ que, sumados a los recursos del Tesoro Público, ascienden a 2.457 millones de US$.

Complementariamente se esta gestionando préstamos adicionales por 778 millones de US$ para continuar el mejoramiento de las vías, especialmente carreteras de selva que involucran la construcción de 842 km, así como obras en el área de Lima. En el año 2000 se continuó con el Programa de Concesiones en el sector transportes. Se tiene programada la ejecución de importantes obras como cuatro autopistas, siete vías alternativas y algunas carreteras de carácter departamental. Este programa tiene como meta, articular más de 6.000 kilómetros de vías asfaltadas. La puesta en marcha de este programa se inició con los tramos carreteros Lima-Pativilca y Lima-Canta, que involucra el mejoramiento de 410 km y una inversión de 135 millones de US$.

Venezuela

El plan de inversiones públicas para el año 2000 representa un cambio fundamental en el comportamiento del Estado durante los últimos 15 años. Existe una decidida disposición a recuperar el papel del Estado en la creación de infraestructuras fundamentales para cubrir necesidades públicas gravemente desatendidas durante los últimos años, cuya carencia ha deteriorado profundamente la calidad de vida de la población venezolana.

Plan Ferroviario-Vial y Equipamiento Urbano

El plan nacional de infraestructura vial y equipamiento urbano se enmarca dentro del plan nacional de equidad territorial, el cual se basa en el desarrollo de los tres ejes de descentralización.

Este plan está compuesto por:

- El Plan Ferroviario Nacional, el cual incluye la rehabilitación del sistema centro occidental, el tramo Guanta-Naricual, la conclusión del proyecto Caracas-Tuy Medio y el inicio de los nuevos desarrollos que conformarán la red de ferrocarriles nacional.
- El Plan de Vialidad Nacional, que incluye la reparación y construcción de puentes, carreteras nacionales y nuevos tramos de autopistas.
- Vialidad Urbana.
- Equipamiento urbano, que incluye entre otros proyectos aquellos dirigidos a las obras médico-asistenciales, educacionales, culturales, deportivas, etc.

El Plan Ferroviario Nacional, está constituido por cinco sistemas a ser terminados en el largo plazo y son: el sistema occidental, el sistema centro-occidental, el sistema oriental y el sistema central. Todos ellos interconectarán tanto con la red nacional de autopistas como con el eje fluvial Orinoco-Apure y los puertos del país.

Como un complemento a una política de desarrollo de transporte multimodal, la red ferroviaria se complementará, a través de una acción continua con la construcción y mejoramiento de la red vial del país, y adicionalmente se proseguirá con el programa para la recuperación de los puentes y carreteras nacionales.

En el área de vialidad y equipamiento urbano, se espera acometer diversas obras de importancia en diferentes ciudades del país, tendentes a mejorar su imagen, su dinámica de crecimiento espacial y económico.

Asimismo, se contempla en materia de transporte masivo urbano, el inicio o continuación de un conjunto de obras en importantes ciudades del país.

Plan Especial de Infraestructura Vial para el Estado Vargas

Como respuesta a la catástrofe registrada en diciembre de 1999 en el estado Vargas, el Ejecutivo Nacional elaboró un Plan de Reordenamiento Territorial con lineamientos que apuntan al impulso del turismo y la agricultura en esta entidad federal. En consecuencia, la Autoridad Unica de la zona, ha adelantado acciones concretas como la ejecución de obras de infraestructura prioritarias, revisión del puerto, aeropuerto y el diseño de un programa de reconstrucción coordinada, de la infraestructura vial y de servicios básicos necesarios para el desarrollo económico y social de la zona.

2.1.2.7 Localización

Red vial de Bolivia

Ilustración 36: Mapa[44] de la red vial de Bolivia



Tabla 30: Situación de la red vial boliviana respecto de la CAN y de España

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada/1.000 km2 superficie	Red vial asfaltada/1.000 habitantes
Bolivia	2.933	1.099	8.329	2,7	0,4
CAN	61.742	4.714	113.128	13,1	0,5
España	163.273	504	39.694	323,8	4,1

44. Fuente: Corporación Andina de Fomento.

Ilustración 37: Mapa[45] de la red vial de Colombia



Tabla 31: Situación de la red vial colombiana respecto de la CAN y de España

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada/1.000 km2 superficie	Red vial asfaltada/1.000 habitantes
Colombia	13.620	1.142	42.321	11,9	0,3
CAN	61.742	4.714	113.128	13,1	0,5
España	163.273	504	39.694	323,8	4,1

45. Fuente: Corporación Andina de Fomento.

Ilustración 38: Mapa[46] de la red vial de Ecuador



Tabla 32: Situación de la red vial ecuatoriana respecto de la CAN y de España

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada/1.000 km2 superficie	Red vial asfaltada/1.000 habitantes
Ecuador	5.184	271	12.646	19,2	0,4
CAN	61.742	4.714	113.128	13,1	0,5
España	163.273	504	39.694	323,8	4,1

46. Fuente: Corporación Andina de Fomento.

Ilustración 39: Mapa[47] de la red vial de Perú

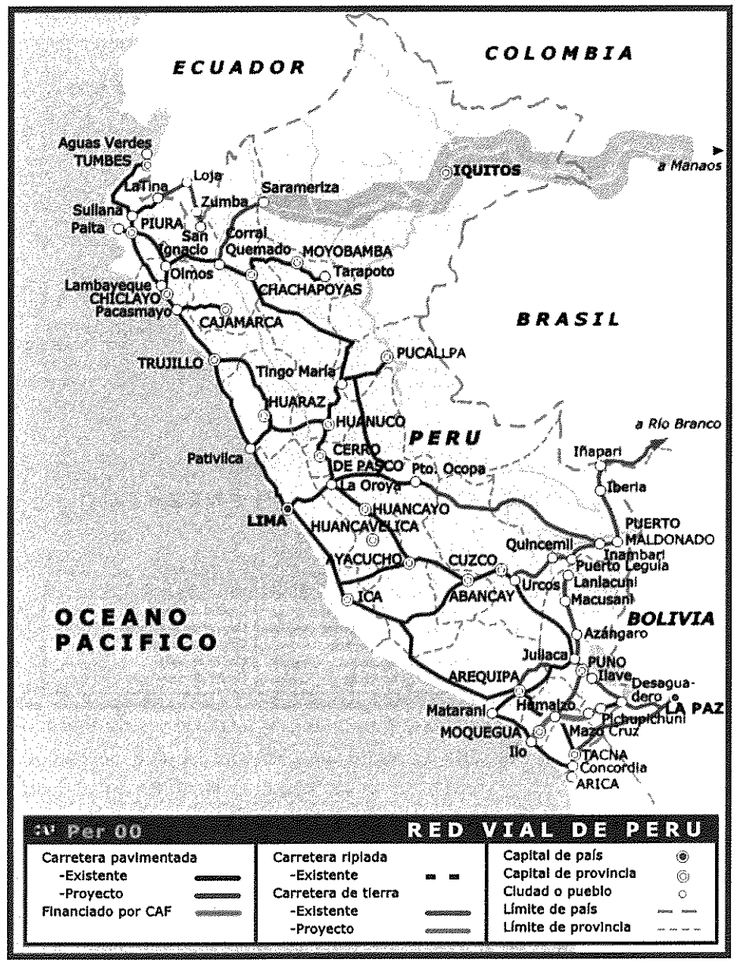


Tabla 33: Situación de la red vial peruana respecto de la CAN y de España

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada/1.000 km2 superficie	Red vial asfaltada/1.000 habitantes
Perú	10.051	1.285	25.662	7,8	0,4
CAN	61.742	4.714	113.128	13,1	0,5
España	163.273	504	39.694	323,8	4,1

47. Fuente: Corporación Andina de Fomento.

Ilustración 40: Mapa[48] de la red vial de Venezuela



Tabla 34: Situación de la red vial venezolana respecto de la CAN y de España

	Red vial asfaltada (km)	Superficie (1.000 km²)	Población (x 1.000 habitantes)	Red vial asfaltada/1.000 km2 superficie	Red vial asfaltada/1.000 habitantes
Venezuela	29.954	917	24.170	32,7	1,2
CAN	61.742	4.714	113.128	13,1	0,5
España	163.273	504	39.694	323,8	4,1

48. Fuente: Corporación Andina de Fomento.

2.1.3 Restricciones al transporte (peajes, aduanas, horarios, conducción)

Bolivia

No está legislado en Bolivia el uso de los tacógrafos. Los horarios de conducción y descanso tampoco están regulados a través de normas específicas. La jornada y horario de trabajo, así como las jornadas nocturnas y extraordinarias están reguladas por la Ley General de Trabajo.

Colombia

Tiempos de Conducción y Descanso

No se encuentran regulados para el transporte terrestre automotor de carga. No existen normas especiales de transporte que regulen este aspecto y por lo tanto, se sujeta a la legislación laboral general. Los únicos sectores intervenidos en este aspecto son el de pasajeros y el aéreo. En general, se abusa del horario, ampliando la jornada laboral de tripulantes tanto por parte de ellos mismos como por parte de sus empleadores, llegando a cumplir tiempo de conducción hasta de 12 horas, sin descansos definidos, sin programa de reposición de energías, sin exámenes previos a la operación de transporte, etc. Actualmente se comienzan a desarrollar algunos programas de salud ocupacionales y manejo de riesgos, que permitirán a la luz de la Ley 336 de 1996 y Decreto 1554 de 1998, mejorar este importante aspecto.

Tacógrafos

Su instalación es opcional y sólo un reducido número de equipos nuevos cuenta con estos dispositivos. Sólo las empresas que tienen un programa de gestión de flota y salud ocupacional de los conductores, hacen uso de los mismos y los aplican al sistema de control de riesgos.

Velocidades permitidas

Para el transporte terrestre automotor de carga, no existen restricciones de velocidad diferentes a las velocidades permitidas para los usuarios de las vías en general.

Circulación Feriados

En Colombia la circulación en feriados y domingos se encuentra restringida para el transporte de carga pesado, en las entradas y salidas de las principales ciudades y corredores viales más importantes, entre las 12:00 y 20:00 horas. La Resolución 408 de 1991 regula este aspecto.

Aduanas

La DIAN, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, se encuentra regida por un sinnúmero de normas, que recientemente fueron resumidas en un estatuto único, que ha entrado a regir el 1º de junio de 2000, conocido como el Decreto 2.685 de 1999.

El nuevo estatuto de aduanas comprende los regímenes de exportaciones, importaciones y tránsito aduanero.

En Colombia la DIAN tiene una serie de controles aduaneros diseminados en todas las infraestructuras del país, tales como aeropuertos, puertos, fronteras terrestres, ferrocarriles, etc., que se clasifican en aduanas de origen, destino, paso y salida.

La Dirección General de Aduanas cuenta con personal administrativo, operaciones, control fiscal, liquidaciones y Policía Fiscal Aduanera para control, procedimientos e incautaciones. En las fronteras tiene ubicado personal en los CENAF y además en cada una de las ciudades principales del país.

Para la atención al usuario de servicios aduaneros, la DIAN viene adelantando el programa Siglo XXI y como parte del mismo ha creado centros de servicios aduaneros (CESA), que disponen de un programa sistematizado conocido como ALTEX para realizar trámites con los principales exportadores.

Ecuador

Tacógrafos y tiempos de conducción

En este país no hay nada regulado sobre horarios de conducción y tacógrafos. Como en el caso colombiano, se suele superar ampliamente la jornada laboral fijada, sobre todo en el caso de los conductores que cobran por viaje.

Circulación en días feriados

Con relación a los controles oficiales para circulación en días feriados, estos son excepcionales y normalmente no implican restricciones especiales a la circulación de vehículos pesados. En lo relativo al control de velocidades máximas permitidas, éste varía según las vías y corre a cargo de la Policía Nacional –a través del Grupo de Tránsito– y de la Comisión de Tránsito del Guayas –CTG– en dicha provincia.

Aduanas

La aduana en Ecuador opera a través de una entidad denominada Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), entidad que incorpora en su Directorio a representantes del sector privado, característica que tiene el propósito fundamental de despolitizar este organismo y administrarlo en forma eficiente a través de una Gerencia General y nueve Gerencias de Distrito.

Para el transporte internacional terrestre, la CAE ha asignado las Gerencias Distrito de Tulcán, Huaquillas y Macará, que operan actualmente sin interconexión al sistema electrónico central, con sede en Guayaquil, para procesamiento y transmisión de información.

En la frontera con Colombia, luego del paso de frontera de Rumichaca existe un puesto de control interior en la localidad de Mascarilla, Provincia de Imbabura. En la frontera con Perú, tras el paso de frontera de Huaquillas, existe un puesto de control interior en la localidad de Chacras, provincia de El Oro.

Perú

Tiempos de conducción y tacógrafos

La normativa nacional vigente no establece ninguna precisión en el caso del transporte de carga, no así en el de pasajeros. El tacógrafo no se utiliza en el transporte de carga y pasajeros.

Circulación en días feriados

La circulación de los vehículos tanto en feriados como en días normales puede ser restringida por el tipo de vía o la zona por la que ésta pasa, existiendo vías o zonas donde no se permite el paso de vehículos pesados.

Venezuela

Tiempos de conducción y tacógrafos

La jornada de trabajo se encuentra regulada por la Ley Orgánica del Trabajo, la cual establece en su artículo 328: "La jornada de trabajo en el transporte terrestre se establecerá preferentemente en la convención colectiva o por resolución conjunta de los Ministerios de los ramos del trabajo y de transporte y comunicaciones". Lo previsto en esta disposición quedó normado a través del artículo 28 de la Ley de Tránsito Terrestre que establece que el Reglamento regulará el tiempo de conducción y descanso, así como la presencia de más de una persona habilitada para la conducción del vehículo en rutas interurbanas. De acuerdo con el artículo 323 del Reglamento, se establece como jornada máxima de conducción ocho horas continuas, donde por cada tres horas de conducción corresponderá media hora de descanso, siendo obligatoria la presencia del chofer de relevo.

El Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre (SETRA) tiene en preparación una resolución que obliga al uso del tacógrafo, que se estima entrará en vigor próximamente.

Peajes

En la actualidad en Venezuela los peajes se han constituido en uno de los principales costos a los que tiene que hacer frente el transportista. Han proliferado en todo tipo de vías, la mayoría de las veces establecidas o concesionados por los Estados. Su fin es recaudar dinero para posteriormente ser empleado en el mantenimiento de la vialidad, pero la realidad dista de esto.

Actualmente, el 17% de la red vial pavimentada venezolana tiene peajes, de los que el 79% son una concesión privada y el resto está en manos de la administración pública.

Circulación en días feriados

El SETRA establece las normas que restringen la circulación de vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a los 3.500 kg durante los días normales y feriados, horarios y vías afectadas. Estas normas están en permanente revisión y actualización[49].

49. La última actualización corresponde al 17/03/2000.

Aduanas

Las tareas aduaneras en Venezuela son llevadas a cabo por el Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT).

La fiscalización aduanera de las operaciones de transporte internacional entre Venezuela y Colombia se realiza en los cruces de frontera de Paraguachón y Puente Internacional de San Antonio-Cúcuta. En Paraguachón, el control aduanero lo realiza la aduana de Maracaibo, estando situado físicamente tanto en Maracaibo como en Guarero.

En San Antonio-Cúcuta, la administración aduanera está muy cerca del cruce de frontera, y la edificación donde opera fue declarada Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF), operando conjuntamente con otros servicios de control del transporte internacional. Paralelamente a la aduana de San Antonio, existen las aduanas subalternas de Ureña y Boca de Grita, que también constituyen sitios de cruce de frontera del transporte internacional, aunque no están previstos en la Decisión 271.

El SENIAT está afinando todos los aspectos organizativos dentro del decreto Nº 594, que dicta el Reglamento de Reorganización del SENIAT. En su artículo 16 se define las atribuciones de la Intendencia Nacional de Aduanas, enunciando los proyectos a realizar a corto plazo:

- Modernización en las aduanas
- Simplificación de trámites administrativos
- Automatización de las Aduanas
- Cambios a nivel de funcionarios y Gerentes de Aduanas
- Aprobación del Reglamento de Aduanas
- Transparencia de los Regímenes Aduaneros Especiales (ATPA y Draw Back)

A continuación se muestra una tabla comparativa de las restricciones en los distintos países:

Tabla 35: Tabla comparativa de las restricciones al transporte de los países[50] de la CAN

	Tiempos de conducción y descanso	Uso del tacógrafo	Velocidad	Circulación en días feriados	Organismo encargado de las Aduanas
BO	La Jornada Laboral queda establecida por la *Ley General del Trabajo (Art. 35-38). No se establece jornada laboral máxima*	No legislado	.....	.....	Aduana Nacional de Bolivia
CO	No legislado para transporte terrestre automotor de carga. Se ajusta al *Código Sustantivo del Trabajo*	Es opcional. Muy pocos lo utilizan	No existen normas específicas para el transporte de carga	Restringido para vehículos pesados entre las 12 y 20 h. Resolución 408 de 1991	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
EC	No legislado para transporte terrestre automotor de carga. Se ajusta a la legislación laboral general	No legislado	En función de las vías	No existe restricción para camiones pesados	Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE)
PE	No está especificado para el transporte de carga. Se ajusta a la legislación laboral general que especifica una jornada laboral de 8 h	No se considera en uso	.....	Existen vías con acceso restringido para vehículos pesados	Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú (ADUANAS)
VE	Jornada laboral de 8 horas, según Ley Orgánica del Trabajo	Resolución pendiente de aprobación	.....	Existe restricción para vehículos de peso mayor a los 3.500 kg	Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT)

50. Se ha empleado la siguiente nomenclatura: BO: Bolivia; CO: Colombia; EC: Ecuador; PE: Perú; VE: Venezuela.

2.2 Perspectiva económica

2.2.1 El sector transporte en la Comunidad Andina

2.2.1.1 Transporte frente a producto interno bruto

Bolivia

El porcentaje de participación del sector transporte en el producto interno bruto[51] correspondió, según estimaciones realizadas por el Instituto Nacional de Estadística de Bolivia, a un 8,21% en 1997 y a un 7,77% en el año 1998. Es importante destacar el hecho de que los porcentajes son muy elevados por la simple razón de que las estimaciones realizadas al respecto no incluyen sólo el sector transporte, sino también lo referente a almacenamiento y comunicaciones.

En cuanto a cifras concretas expresadas en millones de US$ corrientes, el producto interno bruto del año 1997 fue de 7.967 millones, de los cuales 654,1 millones correspondieron al transporte. En 1998 el producto interno bruto rondó los 8.575 millones, de los que 666,3 correspondían al sector transporte.

Colombia

Según el DNP[52], la participación del transporte dentro del Producto Interno Bruto fue de un 6,14% en promedio anual en el período comprendido entre 1970 y 1979, y con tendencia al crecimiento. Esto se manifiesta en el hecho de que mientras que en el período comprendido entre 1950 y 1978, el PIB tiene una tasa anual promedio de crecimiento de un 5,2%, el crecimiento del sector transporte es del 6,1%, lo que representa un crecimiento mayor. En el tercer trimestre del 1997 el porcentaje del sector transporte en el PIB alcanzó el 7,14%, según un informe del DANE[53]. En estas condiciones el transporte se convirtió en un sector líder de la economía nacional.

Traducido a cifras, el sector transporte ascendió a 6.850 millones de US$ corrientes de un PIB que, en total, alcanzó los 95.925 millones de US$ en el año 1997.

Ecuador

La participación del transporte de Ecuador en el producto interno bruto fue del 6,2% en 1997, del 6,3% en 1998 y del 6,1% del 1999.

En cifras, la participación del sector transporte en el año 1997 alcanzó a 1.225 millones de US$, de un total de 19.760 millones de US$ corrientes de PIB. En el año 1998, el transporte representó 1.242 millones de US$ de los 19.710 millones de US$ del PIB.

51. También denominado PIB.
52. Departamento Nacional de Planeación de Colombia.
53. Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia.

Perú

El transporte ha representado en los años 1997 y 1998 el 7,4% del producto interno bruto.

Más concretamente, en el año 1997 el PIB de Perú ascendía a 65.173 millones de US$ corrientes, de los que 4.823 millones de US$ correspondían al sector transporte. En 1998, el PIB alcanzó el valor de 66.942 millones de US$ corrientes, de los cuales 4.954 pertenecían al sector transporte.

Venezuela

En Venezuela, el porcentaje de transporte[54] en el PIB fue de un 5,1% en el año 1997 y de un 5,9% en el año 1998, lo que equivale en cifras a unos 4.998 millones US$ corrientes en el año 1997 y a unos 5.832,9 millones US$ corrientes en el año 1998.

La comparación de todos los países queda plasmada en la siguiente tabla:

Tabla 36: Comparación entre los países de los porcentajes y las cantidades dedicadas al sector transporte

		PIB (US$)	Transporte (% del PIB)	Transporte (millones US$)
Bolivia	**1997**	7.967	8,2%	654
	1998	8.575	7,8%	666
Colombia	**1997**	95.925	7,1%	6.850
	1998	98.039	-	-
Ecuador	**1997**	19.760	6,2%	1.225
	1998	19.710	6,3%	1.242
Perú	**1997**	65.173	7,4%	4.823
	1998	66.942	7,4%	4.954
Venezuela	**1997**	98.003	5,1%	4.998
	1998	98.863	5,9%	5.833

2.2.1.2 Transporte frente a superficie y población

Bolivia
Superficie: 1.098.581 km²
Población[55]: 7,95 millones de habitantes (año 1998)
Transporte: 666,3 millones de US$ (año 1998)
Transporte frente a superficie: *606,5 US$/km²*
Transporte frente a población: *83,8 US$/habitante*

Colombia
Superficie: 1.141.748 km²
Población: 40,767 millones de habitantes

54. Transporte y comunicaciones.
55. Dato correspondiente a 1998 para todos los países, excepto Colombia, en la que los datos corresponden a 1997.

Transporte: 6.850 millones de US$ (año 1997)
Transporte frente a superficie: *5.999,6 US$/km²*
Transporte frente a población: *168,3 US$/habitante*

Ecuador
Superficie: 270.670 km²
Población: 12,158 millones de habitantes
Transporte: 1.242 millones de US$
Transporte frente a superficie: *4.588,6 US$/km²*
Transporte frente a población: *102,2 US$/habitante*

Perú
Superficie: 1.285.215 km²
Población: 24,787 millones de habitantes
Transporte: 4.954 millones de US$
Transporte frente a superficie: *3.854,6 US$/km²*
Transporte frente a población: *199,9 US$/habitante*

Venezuela
Superficie: 916.700 km²
Población: 23,211 millones de habitantes
Transporte: 5.832,9 millones de US$
Transporte frente a superficie: *6.362,9 US$/km²*
Transporte frente a población: *251,3 US$/habitante*

Comparando los indicadores calculados de todos los países de la Comunidad Andina se obtiene la siguiente tabla[56]:

Tabla 37: Tabla comparativa de los indicadores de transporte respecto de superficie y de población

	Transporte frente a superficie (US$/Km2)	Transporte frente a población (US$/habitantes)
Bolivia	606,5	83,8
Colombia	5.999,6	168,3
Ecuador	4.588,6	102,2
Perú	3.854,6	199,9
Venezuela	6.362,9	251,3

El país con mayor importancia del transporte, comparándolo con la superficie y población del mismo es Venezuela. El que refleja un menor valor, con diferencia, es Bolivia.

56. Algunos de los valores en que nos hemos basado son cifras provisionales.
Fuente: Comunidad Andina, Secretaría General, Programa de Armonización Cuentas Nacionales (Decisión 114).
Elaboración: Comunidad Andina, Secretaría General, Proyecto 5.2.5. Estadística.

2.2.1.3 Inversiones realizadas

Ante la imposibilidad de encontrar información desagregada sobre este capítulo se ha solicitado ésta directamente a la Comunidad Andina de Naciones. Aun así ha sido imposible la obtención de la misma, dado que no existe base estadística disponible.

2.2.1.4 Población activa

Ante la imposibilidad de encontrar información desagregada sobre este capítulo se ha solicitado ésta directamente a la Comunidad Andina de Naciones. Aun así ha sido imposible la obtención de la misma, dado que no existe base estadística disponible.

2.2.2 Análisis comparativo por países

2.2.2.1 Por modos de transporte[57]

En el período comprendido entre 1997-1999, y en términos de valor de la mercancía transportada, el transporte por carretera fue el modo de transporte más importante para las exportaciones intracomunitarias, con un promedio de 50% del valor total exportado hacia la Comunidad Andina. En cambio, a nivel de volumen en toneladas, el transporte marítimo se constituyó como el modo más utilizado, registrando en promedio el 56% de las ventas intracomunitarias, y desplazando así al transporte por carretera a un valor que ronda el 33%, en promedio.

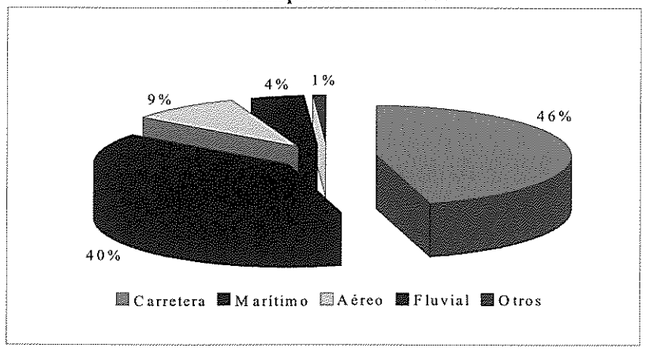
Tabla 38: Estructura de las exportaciones intracomunitarias por modo de transporte

	Distribución en términos de valor[58]			Distribución en términos de volumen[59]		
MODOS	**1997**	**1998**	**1999**	**1997**	**1998**	**1999**
Marítimo	36,4%	35,5%	39,9%	49,2%	61,9%	55,3%
Carretera	51,3%	52,8%	45,6%	36,2%	30,6%	32,6%
Aéreo	5,8%	7,9%	9,2%	0,3%	0,3%	0,3%
Ferroviario	0,5%	0,3%	0,7%	1,0%	0,8%	1,3%
Multimodal	0,1%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%
Fluvial	5,9%	2,9%	4,5%	11,7%	5,1%	9,6%

57. Para la realización de este apartado se ha utilizado el informe estadístico "Flujos Comerciales Intracomunitarios por modos de Transporte 1997-1999" realizado por la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Así mismo han sido consultados los documentos "Flujos Comerciales intra-Comunidad Andina por Vías de Transporte y principales Pasos de Frontera", realizado también por la Secretaría General de la Comunidad Andina (SG/di 97, 14 de agosto de 1998) y "Comunidad Andina: 30 años en cifras de integración comercial" (Lima 19 de mayo de 1999), preparada por el proyecto 5.2.5. Diseño, Desarrollo y Administración de la Información Estadística de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Las cifras que aparecen en los mismos no siempre coinciden entre sí.
58. Cuando se habla de términos de valor, se hace referencia a US$.
59. Cuando se habla de términos de volumen, se hace referencia a toneladas.

Durante 1999, de los casi 4 mil millones de US$ de comercio intracomunitario, el 46% se realizó por carretera (1.819 millones de US$), el 40% por vía marítima (1.593 millones de US$), el 9% vía aérea (367 millones de US$) y el 4% fluvial (178 millones de US$). El restante 1% correspondió a los otros modos de transporte.

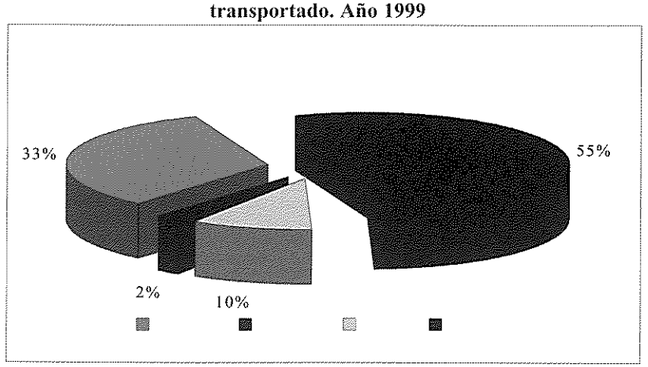
Ilustración 41: Reparto modal en función del valor de lo transportado. Año 1999



Por su parte, de los 7,5 millones de toneladas registradas en 1999, el 55% corresponde a transporte marítimo (4 millones de toneladas), el 33% se transportó por carretera (2,4 millones de toneladas) y el 10% mediante transporte fluvial (0,7 millones de toneladas). El restante 2% corresponde a los otros modos de transporte. Cabe señalar que la estructura del volumen en toneladas no registra los barriles de petróleo y derivados exportados por Venezuela a los países andinos, lo cual supondría, si éstos estuvieran incluidos, una mayor participación del transporte marítimo.

En el transporte por carretera la evolución en los tres últimos años, en términos de valor en US$, partió de un 51% en el año 1997, pasando por un 53% en el año 1998, hasta alcanzar un 46% en el año 1999.

Ilustración 42: Reparto modal en función del volumen transportado. Año 1999



En cuanto a la importancia del transporte por carretera en los tres últimos años, cabe destacar el hecho de que supuso un segundo lugar para Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, y un primer lugar para Bolivia.

Para obtener un mayor grado de detalle en el intercambio comercial por modo de transporte[60] realizado en el seno de la CAN se ha procedido a realizar un análisis pormenorizado para cada uno de los países.

Bolivia

Durante el período 1997-1999, y en función del valor de lo transportado, las exportaciones hacia la Comunidad Andina se realizaron en un 59% por carretera, un 17% por vía aérea, un 15% por transporte fluvial y el 9% restante por ferrocarril.

En cuanto a las importaciones bolivianas procedentes de la Comunidad Andina en el mismo período, el 95% de las mismas ingresaron al territorio boliviano por carretera, el 3% lo hicieron por vía aérea y el 2% restante se realizó con transporte ferroviario.

Desde *Bolivia hacia Colombia* las exportaciones alcanzaron el 45% por carretera, el 43% lo hizo con transporte fluvial, el 11% mediante ferrocarril y algo más del 1% a través del transporte aéreo. Por su parte, las importaciones provenientes de Bolivia ingresaron en un 84% de los casos por carretera, el 14% por vía aérea y algo más del 1% mediante ferrocarril.

Las exportaciones bolivianas *hacia Ecuador* en promedio para los tres años analizados, se realizaron en un 58% por transporte aéreo, un 34% por carretera y casi el 6% por ferrocarril. Sin embargo, las importaciones ingresaron a Bolivia mayoritariamente por carretera, alcanzando el 68%, y por transporte aéreo, que supuso el 31%.

Hacia Perú las exportaciones se realizaron en su mayoría por carretera, suponiendo más del 88%, el 7% se efectuó mediante ferrocarril y sólo un 4% por vía aérea. Igualmente sucedió con las importaciones, donde el 90% de las mismas procedentes de Perú ingresaron por carretera y el 9% por transporte aéreo.

Las exportaciones bolivianas *hacia Venezuela* se realizaron con un porcentaje del 71% por carretera, un 19% con transporte aéreo y casi el 2% con transporte ferroviario. En el caso de las importaciones, el transporte por carretera alcanzó el 84%, algo más del 9% el transporte aéreo y el resto correspondió a transporte por ferrocarril.

Colombia

Durante el período de 1997 a 1999, las exportaciones colombianas en el seno de la CAN, en cuanto a valor de las mismas, se realizaron en un 55% por carretera, en un 35% por transporte marítimo y en un 10% por transporte aéreo.

60. El modo de transporte se registra en el momento en el que los bienes cruzan la frontera aduanera de cada país. Cuando se habla de exportaciones se hace referencia al modo por el que salen los productos. En el caso de las importaciones corresponde al modo por el que ingresan en la frontera aduanera del país en cuestión. Esta es la razón que explica que Perú le exporte a Bolivia por modo marítimo o de que Venezuela le exporte a Ecuador por modo fluvial.

Las importaciones durante el mismo período se realizaron en un 60% por carretera, un 33% mediante transporte marítimo, un 6% por vía aérea y un 1% con otros modos.

Las exportaciones colombianas *hacia Bolivia* se realizaron en un 82% de los casos por vía marítima, y el 18% restante con transporte aéreo. Por su parte, las importaciones colombianas desde Bolivia fueron en un 95% de los casos realizadas mediante transporte marítimo y en un 4% con transporte aéreo, el 1% restante correspondió a las modalidades de carretera y multimodal.

Las exportaciones colombianas *hacia Ecuador* entre 1997 y 1999, se realizaron en un 63% por carretera, un 25% con transporte marítimo y el 12% por vía aérea. Las importaciones colombianas desde Ecuador fueron en un 83% por carretera, 12% por vía marítima y el 5% con transporte aéreo.

Las exportaciones colombianas *hacia Perú* se realizaron, en un 90% por mar, un 9% con transporte aéreo y el 1% restante por carretera, transporte multimodal y fluvial. Por su parte, las importaciones que realiza Colombia desde Perú ingresaron en un 75% por transporte marítimo, un 20% con transporte aéreo, un 3% por vías navegables y el resto, un 2%, transporte multimodal y otros modos.

Las exportaciones colombianas *hacia Venezuela* se realizaron en un 77% por carretera, un 14% mediante transporte marítimo y un 9% con transporte aéreo. En cuanto a las importaciones que realizó Colombia desde Venezuela, un 62% se realizó por carretera, un 31% con transporte marítimo, un 6% transporte aéreo y el resto, un 1%, por vías navegables, correo, ferroviario, multimodal, instalaciones fijas y otros modos.

Perú

Las exportaciones peruanas hacia la Comunidad Andina durante los años de 1997 a 1999, se realizaron en un 58% por transporte marítimo, un 29% por carretera, un 12% con transporte aéreo y el 1% por vía fluvial.

Por el lado de las importaciones que realizó Perú desde la Comunidad Andina, el 86% de sus compras ingresaron por transporte marítimo, el 7% por carretera, el 5% por transporte aéreo, el 1% por ferrocarril y el 1% restante por otros modos.

Las exportaciones peruanas *hacia Bolivia* se realizaron en un 83% por carretera, el 9% por transporte marítimo y el 8% por transporte aéreo. Las importaciones que realizó Perú desde Bolivia ingresaron en un 84% por carretera, 12% por transporte ferroviario y el 3% por transporte aéreo. Sólo en un 1% de los casos se emplearon otros modos.

Las exportaciones peruanas *hacia Colombia* se realizaron en un 75% por transporte marítimo, un 20% por vía aérea, un 3% fluvial y cerca del 2% por carretera. Las importaciones que realiza Perú desde Colombia ingresaron en un 93% con transporte marítimo y el 7% mediante transporte aéreo.

Las exportaciones peruanas *hacia Ecuador* se realizaron en un 51% con transporte marítimo, un 39% por carretera y un 10% con transporte aéreo. Las importaciones que realiza Perú desde Ecuador, ingresaron en un 88% mediante transporte marítimo, un 7% por carretera y un 4% a través de transporte aéreo.

Las exportaciones peruanas *hacia Venezuela* se realizaron en un 93% por transporte marítimo y el resto por transporte aéreo. Por otro lado, las importaciones que realizó Perú desde Venezuela en los tres años analizados ingresaron en un 96% mediante transporte marítimo, un 3% con transporte aéreo y un 1% por otros modos.

Venezuela

Las exportaciones venezolanas hacia la Comunidad Andina durante el período que abarca de 1997 a 1999 se realizaron en un 48% por carretera, un 39% con transporte marítimo, un 10% mediante transporte fluvial y el 3% restante por vía aérea.

Las importaciones de la Comunidad Andina en el mismo período, se realizaron en un 62% por carretera, un 29% por transporte marítimo y el 9% restante por vía aérea.

Las exportaciones venezolanas *hacia Bolivia* se realizaron en más del 77% por mar, y el resto mediante transporte aéreo. Las importaciones desde Bolivia, ingresaron en más del 88% por vía marítima y el resto por vía aérea.

Las exportaciones venezolanas *hacia Colombia* se realizaron en un 69% por carretera, un 19% con transporte marítimo, un 9% por vía fluvial y un 3% por vía aérea. De otro lado, las importaciones que realizó Venezuela desde Colombia, ingresaron en un 73% por carretera, 17% con transporte marítimo y el 10% con transporte aéreo.

Las exportaciones venezolanas *hacia Ecuador* se realizaron en un 79% con transporte marítimo, un 16% por vía fluvial, un 1% por carretera y un 3% con transporte aéreo. Por su parte, las importaciones que realizó Venezuela desde Ecuador, ingresaron en un 85% por vía marítima, un 10% con transporte aéreo y un 5% por carretera.

Las exportaciones venezolanas *hacia Perú* se realizaron en un 86% mediante transporte marítimo, un 11% por vía fluvial y un 2% aérea. Las importaciones ingresaron en un 93% por vía marítima y el 7% restante por vía aérea.

A continuación se muestra una tabla resumen de la estructura da las exportaciones en función del modo de transporte, y según el país de origen y de destino:

Tabla 39: Reparto modal[61] en función del valor de lo transportado. Años 1997-1999

País Exportador	Modos de transporte	País de destino (%) Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Total (%)
Bolivia	Carretera		45	34	88	71	59
	Fluvial		43	0	0	0	15
	Ferrocarril		11	6	7	2	9
	Aéreo		1	58	4	19	17
	Otros		0	2	1	8	0
Colombia	Carretera	0		63	1	77	55
	Marítimo	82		25	90	14	35
	Aéreo	18		12	9	9	10
Ecuador	Carretera	68	83		7	5	48
	Marítimo	0	12		88	85	47
	Aéreo	31	5		4	10	5
Perú	Carretera	83	2	39		0	29
	Marítimo	9	75	51		93	58
	Aéreo	8	20	10		7	12
	Fluvial	0	3	0		0	1
Venezuela	Carretera	0	69	1	2		48
	Marítimo	77	19	79	86		39
	Aéreo	23	3	3	2		3
	Fluvial	0	9	16	11		10
CAN	Carretera	95	60	42	7	62	53
	Ferroviario	2	0	0	1	0	1
	Marítimo	0	33	40	86	29	38
	Aéreo	3	6	14	5	9	7
	Fluvial	0	0	0	0	0	0
	Otros	0	1	4	1	0	1

61. Los datos reflejados en la tabla provienen prácticamente en su totalidad de la Oficina de Estadística de la Secretaría General de la CAN, excepto en el caso de Ecuador en el que, a causa de no poseer datos de comercio exterior por modo de transporte, se ha optado por asumir las cifras de importación de sus productos registradas por los países socios como cifras de exportación, razón por la cual las cifras referentes a dicho país deberán ser tomadas con cierta cautela. Las fuentes de información de los distintos países son: Bolivia: Instituto Nacional de Estadística (INE); Colombia: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE); Perú: Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS); Venezuela: Oficina Central de Estadística e Informática (OCEI).

Tabla 40: Exportaciones intracomunitarias por modo de transporte en función del valor. Año 1999

País exportador	Modos de transporte	País de destino (millones de US$) Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Comunidad Andina	Comunidad Andina (%)
Bolivia	Carretera		56,1	6,0	68,4	12,2	142,6	48,7
	Ferrocarril		22,5	1,0	1,2	2,0	26,7	9,1
	Aéreo		0,4	64,4	5,8	1,9	72,6	24,8
	Fluvial		47,9	0,0	0,0	3,2	51,1	17,4
	Total		**126,9**	**71,4**	**75,4**	**19,3**	**293,0**	**100,0**
Colombia	Carretera	0,0		197,6	0,0	687,7	885,3	54,2
	Marítimo	32,5		84,1	323,3	140,8	580,8	35,6
	Aéreo	7,2		42,0	33,8	83,6	166,5	10,2
	Correo	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Multimodal	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Instalaciones fijas	0,0		0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
	Fluvial	0,0		0,0	0,1	0,8	0,9	0,0
	Total	**39,7**		**323,9**	**357,2**	**912,8**	**1.633,7**	**100,0**
Ecuador*	Carretera	5,6	207,3		13,1	3,5	229,5	45,1
	Marítimo	0,0	39,8		160,9	46,5	247,1	48,5
	Ferrocarril	0,0	0,1		0,0	0,0	0,1	0,0
	Aéreo	1,3	14,4		6,8	4,9	27,5	5,4
	Multimodal	0,0	0,6		0,0	0,0	0,6	0,1
	Otros modos	0,1	0,2		4,2	0,0	4,5	0,9
	Total	**6,9**	**262,4**		**185,1**	**54,8**	**509,3**	**100,0**
Perú	Carretera	83,6	2,1	14,2		0,1	99,9	28,8
	Marítimo	10,5	79,8	31,0		83,4	204,7	59,0
	Aéreo	6,1	18,9	5,4		8,8	39,2	11,3
	Fluvial	0,0	3,2	0,0		0,0	3,2	0,9
	Otros modos	0,1	0,0	0,0		0,0	0,1	0,0
	Total	**100,2**	**104,0**	**50,7**		**92,3**	**347,2**	**100,0**
Venezuela	Carretera	0,0	469,8	1,6	0,1		471,5	38.6
	Marítimo**	0,9	197,0	110,3	255,3		563,5	46,2
	Aéreo	0,6	48,3	7,3	6,6		62,8	5,1
	Fluvial	0,0	73,7	25,3	23,6		122,6	10,0
	Total	**1,5**	**788,8**	**144,5**	**285,6**		**1.220,3**	**100,0**
CAN	Carretera	89,2	735,2	219,4	81,6	703,4	1.828,8	45,7
	Marítimo	44,0	316,5	225,5	739,4	270,7	1.596,1	39,9
	Ferroviario	0,0	22,6	1,0	1,2	2,0	26,9	0,7
	Aéreo	15,2	82,1	119,2	53,1	99,1	368,6	9,2
	Multimodal	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0
	Instalaciones fijas	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0
	Fluvial	0,0	124,9	25,3	23,7	3,9	177,9	4,4
	Otros modos	0,2	0,2	0,0	4,2	0,0	4,5	0,1
	Total	**148,6**	**1.282,1**	**590,5**	**903,3**	**1.079,2**	**4.003,5**	**100,0**

* Datos no disponibles, por lo que se han asumido como tales las importaciones que registran el resto de los países miembros procedentes del Ecuador.

** Excluye datos sobre aceites de petróleo (crudo y derivados) y de minerales de hierro y sus concentrados, de fuente del Ministerio de Energía y Minas.

Tabla 41: Exportaciones intracomunitarias por modo de transporte en función del volumen. Año 1999

País exportador	Modos de transporte	País de destino (miles de toneladas) Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	Comunidad Andina	Comunidad Andina
Bolivia	Carretera		205,9	22,5	156,0	18,9	403,3	59,2
	Ferrocarril		83,1	5,6	2,1	6,1	96,9	14,2
	Aéreo		0,0	0,1	1,0	0,1	1,2	0,2
	Fluvial		173,9	0,0	0,0	6,0	179,9	26,4
	Total		**462,9**	**28,2**	**159,1**	**31,1**	**681,3**	**100,0**
Colombia	Carretera	0,0		197,2	0,0	644,0	841,2	30,2
	Marítimo	24,4		81,9	1.546,1	278,3	1.930,7	69,3
	Aéreo	0,3		2,9	2,3	6,1	11,6	0,4
	Correo	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Multimodal	0,0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Instalaciones fijas	0,0		0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	Fluvial	0,0		0,0	0,1	3,1	3,2	0,0
	Total	**24,7**		**282,0**	**1.548,5**	**931,5**	**2.786,7**	**100,0**
Ecuador*	Carretera	2,6	384,0		22,5	4,0	413,1	27,4
	Marítimo	0,0	28,3		968,7	35,3	1.032,3	68,4
	Ferrocarril	0,0	0,4		0,0	0,0	0,4	0,0
	Aéreo	0,2	1,1		0,5	0,6	2,4	0,2
	Multimodal	0,0	0,3		0,0	0,0	0,3	0,0
	Otros modos	0,0	0,6		60,9	0,0	61,5	4,1
	Total	**2,8**	**414,7**		**1.052,6**	**39,9**	**1.510,1**	**100,0**
Perú	Carretera	141,5	1,4	31,3		0,0	174,2	36,1
	Marítimo	8,5	121,9	69,5		91,2	291,2	60,3
	Aéreo	0,5	1,1	0,3		0,6	2,4	0,5
	Fluvial	0,0	14,9	0,0		0,0	14,9	3,1
	Otros modos	0,1	0,0	0,0		0,0	0,1	0,0
	Total	**150,6**	**139,3**	**101,1**		**91,8**	**482,8**	**100,0**
Venezuela	Carretera	0,0	597,3	1,2	1,0		599,5	29,9
	Marítimo**	0,6	362,1	79,0	434,7		876,4	43,8
	Aéreo	0,0	7,2	0,2	0,2		7,6	0,4
	Fluvial	0,0	269,1	115,8	134,5		519,4	25,9
	Total	**0,6**	**1.235,7**	**196,3**	**570,4**		**2.002,9**	**100,0**
CAN	Carretera	144,1	1.188,6	252,2	179,5	666,9	2.431,3	32,6
	Marítimo	33,5	512,3	230,5	2.949,4	404,8	4.130,5	55,3
	Ferroviario	0,0	83,5	5,6	2,1	6,1	97,3	1,3
	Aéreo	1,0	9,4	3,5	4,0	7,4	25,3	0,3
	Multimodal	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
	Instalaciones fijas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Fluvial	0,0	457,9	115,8	134,6	9,1	717,4	9,6
	Otros modos	0,1	0,6	0,0	60,9	0,0	61,6	0,8
	Total	**178,7**	**2.252,7**	**607,5**	**3.330,6**	**1.094,3**	**7.463,7**	**100,0**

* Datos no disponibles, por lo que se han asumido como tales las importaciones que registran el resto de los países miembros procedentes del Ecuador.

** Excluye datos sobre aceites de petróleo (crudo y derivados) y de minerales de hierro y sus concentrados, de fuente del Ministerio de Energía y Minas.

A continuación se va a realizar un análisis de los modos de transporte utilizados en los principales pasos de frontera intracomunitarios debido a que los flujos comerciales por carretera tuvieron más importancia en los pasos fronterizos de los países miembros de la CAN. El valor de comercio registrado por los pasos de frontera durante los años 1997, 1998 y 1999 alcanzó los 7.292 millones de US$, lo que supone el 97% del comercio por carretera total y el 49% del comercio intracomunitario total.

Tabla 42: Exportaciones intracomunitarias por pasos de frontera (millones de US$)

Pasos de frontera	1997	1998	1999	1997-1999
Bolivia a Perú	143	120	68	331
Colombia a Ecuador	353	360	198	911
Colombia a Venezuela	802	847	688	2.337
Ecuador a Colombia	323	259	198	780
Ecuador a Perú	5	11	13	29
Perú a Bolivia	92	91	84	267
Perú a Ecuador	64	34	14	112
Venezuela a Colombia	982	1.073	470	2.525
Total	**2.764**	**2.795**	**1.733**	**7.292**

La frontera de *Colombia con Venezuela*, durante el período 1997-1999, registró un intercambio comercial de 4.862 millones de US$, que supuso el 65% de las exportaciones intracomunitarias por carretera, de los cuales 2.337 millones de US$ van de Colombia hacia Venezuela y 2.525 millones de Venezuela hacia Colombia. En cuanto a volumen, la circulación ascendió a más de 1,5 millones de toneladas de mercancías en promedio anual en el período de 1997 a 1999.

En la frontera de *Colombia con Ecuador* se realizó un intercambio comercial por valor de 1.691 millones de US$, representando el 23% de las exportaciones intracomunitarias por carretera. De estas cifras, 911 millones se dirigieron de Colombia hacia el Ecuador y 780 millones en sentido contrario. Por esta frontera circularon más de 687 mil toneladas de productos andinos en promedio anual durante el período analizado.

En la frontera de *Ecuador con Perú* circularon entre 1997 y 1999, en ambos sentidos, 141 millones de US$, representando únicamente el 2% de las exportaciones intracomunitarias por carretera. De éstos, 29 millones se dirigieron del Ecuador hacia el Perú y 112 millones del Perú hacia el Ecuador. Por esta frontera circularon más de 110 mil toneladas de productos andinos en promedio anual para el período analizado.

En la frontera de *Perú con Bolivia* se intercambiaron productos durante los tres años analizados por 598 millones de US$, lo que significó el 8% de las exportaciones intracomunitarias por carretera, de los cuales 267 millones fueron productos peruanos destinados a Bolivia y 331 millones fueron productos bolivianos que ingresaron al Perú. Por esta frontera circularon más de 369 mil toneladas de productos en promedio anual durante los años 1997 y 1999.

2.2.2.2 Características técnicas del parque de vehículos

Tabla 43: Tabla comparativa de dimensiones y pesos máximos autorizados del parque de vehículos de los países miembros de la CAN

Dimensiones	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela
Ancho Camión	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m	2,6 m
Alto Camión	4,1 m	4,1 m	4,1 m	4,1 m	4,1 m
Largo camión rígido (1, 2, 3 ejes traseros)	11,5 m (con 2 ejes) 12,2 m (con 3 ejes)	9,2 m (1 eje) 11 m (con 2 ejes) 11,5 m (2 ejes delanteros y 2 traseros)	12 m	12,3 m (2 ejes) 13,2 m (3 o 4 ejes)	11,5 m (con 1 eje) 12,2 m (con 2 ejes)
Largo tractocamión + semirremolque (1, 2, 3 ejes tras.)	18 m	18 m	17 m 18 m (3S2 y 3S3)	20,5 m	17,5 m
Largo semirremolque	.....	9 m (1 eje) 12,3 m (2 ejes) 13 m (3 ejes)	9 m (1 eje) 12,3 m (2 ejes) 13 m (3 ejes)	14 m	13,25 m
Largo remolque	.....	9 m	10 m	10 m	10m
Largo camión + remolque	20,5 m	18,3 m	18,3 m	23 m	21 m
Largo tracto camión + semirremolque + remolque	.....	.....	18,3 m	.....	.....
Ancho de vehículos especiales	.....	.....	.....	.....	.....
Alto de vehículos especiales	.....	.....	.....	.....	.....
Largo de vehículos especiales	.....	.....	21 m	.....	21 m (nodriza)
Separación para ejes compuestos	mínimo 1,2 m máximo 2,4 m	eje doble: 1,1 a 1,6m eje triple: 2 a 3,2 m	mínimo 1,2 m máximo 1,6 m	eje doble 1,2 a 2,4 eje triple 2,4 a 3,6	mínimo 1,2 m máximo 3 m
Pesos	**Bolivia**	**Colombia**	**Ecuador**	**Perú**	**Venezuela**
Eje trasero simple rodado (2r)	7 t	6 t	6 t	7 t	6 t
Eje trasero simple rodado doble (4r)	11 t	11 t	12 t	11 t	13 t
Eje trasero doble rodado simple (4r)	.....	11 t	12 t	14 t	12 t
Eje trasero doble rodado simple y doble (6r)	.....	17 t	.....	16 t	16 t
Eje trasero doble rodado doble (8r)	18 t	22 t	20 t	18 t	20 t
Eje trasero triple rodado simple (6r)	.....	.....	.....	.....	18 t
Eje trasero triple 1 rodado simple y 2 dobles (10r)	.....	.....	.....	23 t	21 t
Eje trasero triple 3 rodados dobles (12r)	25 t	24 t	24 t	25 t	27 t
Peso bruto total admitido	45 t	52 t	46 t	48 t	48 t
Tolerancias de pesos	500 kg	.....	.....	Simple(2r) 350 kg Simple(4r) 550 kg Doble tándem: • (6r) 750kg • (8r) 900kg Triple tandem (10r) y (12r) 1250 kg	1000 kg para cualquiera de los ejes sin modificar su peso bruto
Relación potencia-peso	.....	.....	8 hp/t y 6,5 hp/t	6,5 hp/t	.....

Las características técnicas fundamentales del parque de vehículos se muestran en la siguiente tabla.

Las dimensiones máximas de ancho y alto de un camión son valores coincidentes en todos los países miembros de la Comunidad y corresponden a 2,6 metros, para el ancho, y a 4,1 metros para el alto. Es, por lo tanto, un punto en el que existe armonización. No se puede decir lo mismo respecto a la dimensión que nos queda por evaluar, es decir, la correspondiente al largo máximo permitido de un camión, puesto que de unos países a otros varía considerablemente. Para camiones de un eje trasero el largo máximo oscila desde 9,2 metros, en Colombia, pasando por los 11,5 metros en Venezuela hasta los 12 metros en Ecuador. Lo mismo ocurre con los camiones de dos y tres ejes, en los que la dimensión de largo máximo autorizado también oscila de unos países a otros; por ejemplo, en el caso de camiones de dos ejes las longitudes máximas permitidas pueden oscilar desde 11 metros en Colombia hasta 12,3 en Perú. Y en el caso de camiones de tres ejes el intervalo va desde 12 metros en Ecuador hasta 13,2 metros en Perú. El largo del tractocamión y del semirremolque también es una dimensión no armonizada en los países de la CAN. Esta dimensión máxima autorizada es de 17 metros en Ecuador[62], 17,5 metros en Venezuela, 18 metros en Bolivia y Colombia y de 20,5 metros en Perú. Como se puede apreciar, las diferencias son muy considerables.

El largo del semirremolque también constituye un punto de no coincidencia puesto que puede oscilar desde un valor de 9 metros en Colombia y Ecuador, hasta un valor de 14 metros en Perú. El último punto de discrepancia, y uno de los fundamentales, lo constituye el Peso Bruto Total Admitido. Las diferencias observadas en este punto son abismales entre unos países y otros. El valor más pequeño de todos los pesos máximos admitidos es el que corresponde a Bolivia con 45 toneladas. El siguiente es el de Ecuador, cuyo límite máximo corresponde a 46 toneladas. Perú y Venezuela establecen como peso máximo 48 toneladas. El mayor límite máximo de entre todos los países es el marcado por Colombia, en el que la ley fija un máximo de 52 toneladas. Este es sin duda uno de los puntos que deberán negociarse hasta obtener un consenso y una voluntad de armonización por parte de los países de la Comunidad Andina de Naciones.

2.2.2.3 Parque de vehículos

Bolivia

La evolución de unidades[63] del parque automotor boliviano en la década de los noventa, para servicio público y particular, se muestra en la tabla 44 (página siguiente).

El parque automotor boliviano se caracteriza por ser muy antiguo, lo que es una característica nada deseable. Además, como norma general, el parque automotor carece de los seguros necesarios para efectuar el transporte de carga[64].

62. Excepto vehículos 3S2 y 3S3 cuya longitud máxima autorizada de tractocamión y semirremolque 18 m.
63. Datos suministrado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) del gobierno boliviano.
64. Según declaraciones de la Cámara de Exportadores de la Paz (CAMEX).

Tabla 44: Parque automotor de carga boliviano

	Transporte Particular	Transporte Público	Total
Año 1990	12.907	17.836	30.743
Año 1991	14.790	18.891	33.681
Año 1992	16.856	20.342	37.198
Año 1993	18.608	22.090	40.698
Año 1994	20.483	23.465	43.948
Año 1995	22.286	25.308	47.594
Año 1996	23.591	27.129	50.720
Año 1997	24.471	28.245	52.716
Año 1998	24.547	28.292	52.839

Colombia

Los datos[65] del parque automotor colombiano son confeccionados por el Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Transporte de Carga por Carretera[66]. El parque automotor[67] registrado el 31 de diciembre de 1998 es de 139.702 vehículos de carga, de los cuales el 55,7% corresponde al servicio público y el 44,3% al privado.

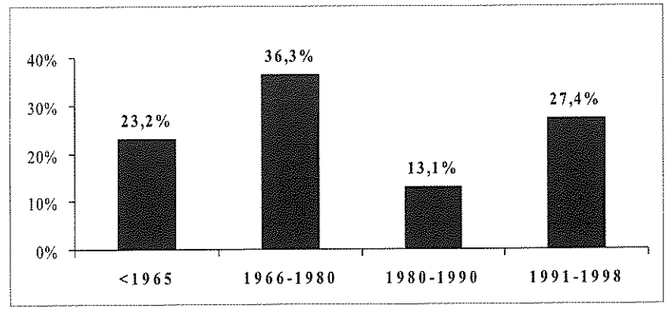
Tabla 45: Distribución del parque automotor colombiano de vehículos de carga

	Particular		Público		Total	
Tipo de vehículo	**Cantidad**	**%**	**Cantidad**	**%**	**Cantidad**	**%**
Camión sencillo de dos ejes (C2)	58.954	95,3	50.798	65,3	109.752	78,6
Camión doble troque (C3)	1.779	2,9	7.651	9,8	9.430	6,8
Camión rígido 4 ejes (C4)	10	0,0	168	0,2	178	0,1
Tractocamión con cabezote de dos ejes (C2S)	190	0,3	543	0,7	733	0,5
Tractocamión con cabezote de tres ejes (C3S)	943	1,5	18.666	24,0	19.609	14,0
Cantidad Total	61.876	100,0	77.826	100,0	139.702	100,0
Porcentaje	**44,3%**		**55,7%**		**100,0%**	

En lo referente a la edad del parque automotor colombiano, hay que decir que el 23,2% de los vehículos es anterior al año 1965, el 36,3% son modelos adquiridos entre 1966 y 1980. Un 13,1% de los vehículos corresponden al período 1980-1990 y el 27,4% corresponden a los vehículos más actuales, es decir, a los que fueron fabricados entre 1991 y 1998. La edad promedio[68] del parque automotor colombiano es de 21 años, siendo los vehículos rígidos de dos ejes los de mayor edad, con 23 años, y los tractocamiones los que tienen la menor edad, con 14 años.

65. Datos extraídos del informe "Situación Actual de Oferta del Parque Automotor" realizado por el Ministerio de Transporte de la República de Colombia.
66. Fruto de la implementación de la Resolución Nº1202 del 24 de abril de 1998 se creó el Registro Nacional de Transporte de Carga por Carretera y se generó un censo con numerosos datos referentes al tema, entre los que se encuentra el parque automotor colombiano.
67. Se registran todos los vehículos de servicio público o privado con capacidad superior a 2 toneladas.
68. Datos correspondientes al 31 de diciembre de 1998.

Ilustración 43: Edad del parque automotor de carga colombiano



La capacidad ofrecida por el parque automotor hace referencia a la cantidad de toneladas que pueden transportar los vehículos de transporte de carga. En la siguiente tabla se refleja la capacidad de carga en función del tipo de vehículo.

Tabla 46: Capacidad de carga en toneladas ofrecida por el parque automotor colombiano

Tipo de vehículo	Particular	Público	Capacidad Total	% de Capacidad
Camión sencillo de dos ejes (C2)	358.398	372.114	730.512	47,7
Camión doble troque (C3)	33.554	138.472	172.026	11,2
Camión rígido 4 ejes (C4)	275	3.416	3.691	0,2
Tractocamión con cabezote de dos ejes (C2S)	3.088	8.177	11.265	0,7
Tractocamión con cabezote de tres ejes (C3S)	30.318	584.100	614.418	40,2
Capacidad Total (toneladas)	425.633	1.106.279	1.531.912	100,0

Los camiones rígidos de dos ejes ofrecen un 47,7% de la capacidad total, las tractomulas un 40,9% y los vehículos rígidos de tres y cuatro ejes (C3, C4) el 11,4%. Tomando como referencia la clase de servicio, la capacidad de carga corresponde en un 72% al servicio público y en 28% al privado. En el servicio particular, el camión sencillo supone un 84% de la capacidad instalada, los vehículos rígidos de tres y cuatro ejes un 8% y las tractomulas sólo un 8%. En el parque automotor de servicio público se presenta una distribución más equilibrada, de 34% para camiones sencillos, 53% para tractocamiones y 13% los vehículos rígidos de 3 y 4 ejes.

En el año 1997 se transportaron un total de 89,4 millones de toneladas de carga, y se realizaron unos 854 mil viajes, incluyendo viajes con carga, vacíos y de contenedores. El porcentaje de los viajes que se realizaron en vacío alcanza el 21%.

Tabla 47: Porcentaje de viajes vacíos en Colombia en función del tipo de vehículo

Tipo de vehículo	Toneladas	Viajes	Toneladas por viaje	% viajes vacío
Camión sencillo de dos ejes (C2)	21.993.626,8	4.796.353	4,6	22,0
Camión doble troque (C3)	8.706.656,7	843.148	10,3	18,0
Camión rígido 4 ejes (C4)	1.820.705,1	170.418	10,7	15,0
Tractocamión con cabezote de dos ejes (C2S)	1.754.105,3	135.161	13,0	18,0
Tractocamión con cabezote de tres ejes (C3S)	55.124.903,2	2.596.681	21,2	21,5
Capacidad Total (toneladas)	89.399.997,1	8.541.761	10,5	21,0

Ecuador

No se dispone de información específica sobre el parque automotor. La única información disponible es la que hace referencia al número de organizaciones existentes en cada provincia y el número total de vehículos que registran las mismas.

Tabla 48: Listado de organizaciones y Nº de vehículos de transporte de carga pesada en Ecuador

Provincia	Nº Organizaciones	Vehículos	Provincia	Nº Organizaciones	Vehículos
Azuay	21	175	Imbabura	8	78
Bolívar	1	2	Loja	4	90
Carchi	15	172	Los Ríos	3	66
Chimborazo	4	57	Manabí	9	187
Cotopaxi	7	76	Pichincha	30	177
El Oro	17	228	Sucumbios	1	11
Esmeraldas	4	53	Tungurahua	4	40
Guayas	2	26			

Perú

La evolución de unidades del parque automotor peruano[69], así como las previsiones para el año 2005, se muestra a continuación.

Tabla 49: Evolución del parque automotor peruano

	Camión	Remolcador	Remolque y semirremolque
Año 1993	68.357	6.414	7.281
Año 1994	71.312	7.359	8.091
Año 1995	79.046	8.950	9.002
Año 1996	83.084	9.936	10.119
Año 1997	85.869	10.452	10.842
Año 1998	91.380	11.423	11.827
Previsión 2005	112.885	17.601	16.737

69. Datos suministrados por el Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción del Perú. Dirección General de Circulación Terrestre. Superintendencia Nacional de Registros Públicos.

Venezuela

El parque automotor de carga en Venezuela es muy heterogéneo, con vehículos desde 0,5 toneladas hasta unidades con un peso superior a las 45 toneladas, y con una gran variedad de marcas y modelos. El número de unidades[70] correspondientes al parque automotor de carga venezolano fue de 444.514 unidades en el año 1998 y de 443.432 en el año 1999. La clasificación de los vehículos de carga establecida por el SETRA, y las unidades de cada tipo son las siguientes:

Tabla 50: Parque automotor venezolano en los años 1998 y 1999

	Año 1998	Año 1999
Camiones Pick-Panel	231.734	231.170
Remolques	42.485	42.582
Semirremolques	170.295	169.880
Total	444.514	443.632

Dentro de la categoría de camiones pick-panel están incluidos los distintos tipos de camiones y las unidades tractoras, siendo la distribución por tipo de vehículo (según el número de ejes) la que se muestra a continuación:

- Camiones de 2 Ejes → 83 %
- Camiones de 3 Ejes → 10 %
- Camiones de más de 3 Ejes → 7 %

La edad del parque venezolano es muy elevada. Muchas de las unidades han superado los 10 años, que es la vida estipulada por las ensambladoras como económicamente útil para un vehículo de carga. Es, por lo tanto, un parque obsoleto. Una característica nada positiva del parque automotor venezolano es el hecho de que el porcentaje de vehículos livianos en el flujo total de la carga oscila entre el 30 y el 40% del total. Esto refleja que no se están utilizando los vehículos adecuados para efectuar el transporte de la carga. En algunas encuestas se han detectado proporciones de hasta el 60% de utilización de vehículos livianos para efectuar transporte en recorridos que oscilan de 280 a 450 kilómetros.

Otro problema detectado es el alto porcentaje de camiones vacíos en el flujo de vehículos, con una proporción que oscila entre el 26 y el 38% respecto del total nacional, lo que supone entre un 50 y un 80% de viajes de retorno vacíos[71]. Esto es ocasionado, en la mayoría de los casos, por la precaria estructura comercial que les impide o dificulta la obtención de cargas de retorno. Esto incrementa inevitablemente los costos del transporte. Los transportistas individuales concentran la mayor parte del parque de menor capacidad, hasta 20 tonela-

70. Dato proporcionado por el Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre (SETRA). Debe destacarse el hecho de que, debido al sistema de registro empleado, estos datos no son muy fiables y pueden diferir mucho de la realidad.
71. Datos sin contrastar suministrados por el consultor local de CAF.

das, que representa el 83% del parque automotor del país (camiones de 2 ejes), tal y como se ha indicado anteriormente.

2.2.2.4 Caracterización de la carga (valor, volumen, tipología, modalidad de transporte)

Ante la imposibilidad de encontrar información relativa a la caracterización de la carga y tras consultar diversas fuentes de los distintos países miembros de la CAN se ha optado por clasificar y caracterizar la carga en función del sector de origen de la misma, en parte porque da una idea del tipo de carga y del diferente modo de transporte que requiere, y además por la carencia de información existente para clasificarla siguiendo otros criterios. Aun así, tan sólo ha sido posible realizar una vaga caracterización de uno de los países de la Comunidad Andina de Naciones, Colombia.

Colombia

Los sectores de origen considerados para confeccionar la caracterización son el agrícola, el manufacturero, el minero y el pecuario, y los datos corresponden al año 1997.

A continuación se muestran datos[72] referentes a las toneladas de productos, según sector, que son transportados por carretera. También se indica la proporción de cada uno de los sectores respecto del total.

Tabla 51: Sectores de origen de la carga transportada a nivel nacional en Colombia

Sector	Miles de Toneladas	Total viajes	Toneladas por viaje	%
Agrícola	18.125,6	1.374.811,0	13,2	20,3
Manufacturero	47.923,9	3.565.056,0	13,4	53,6
Minero	13.913,3	745.117,0	18,7	15,6
Pecuario	4.228,3	569.868,0	7,4	4,7
Otros	5.209,0	477.187,0	10,9	5,8
Total	89.400,1	6.732.039,0	13,3	100,0

2.2.2.5 Estructura empresarial de las distintas actividades del transporte

Bolivia

En este país la estructura empresarial dominante es la de las empresas propietarias de sus vehículos así como las cooperativas. Se trata de un sector excesivamente castigado por la recesión económica, lo que ha propiciado la existencia de un exceso de capacidad de carga en el país. Esto, unido a la gran informalidad, ha llevado a una caída importante en el precio de los fletes.

72. Información obtenida del informe "Situación actual de oferta del parque automotor" elaborado por el Ministerio de Transporte de la República de Colombia.

Colombia

Para el transporte terrestre automotor de carga existen aproximadamente 1.100 empresas de transporte habilitadas, que deben cumplir con unos requisitos organizativos, técnicos, de seguridad y financieros, según establece la normativa colombiana[73]. El sector del transporte es considerado estratégico por el Estado debido a su importancia para la exportación de bienes y servicios del país. Este se encuentra dominado por las coordinadoras de carga, empresas cuya función principal es la de consolidar cargas y organizar las operaciones de transporte contando, para ello, con un pequeño porcentaje de flota propia. Sus necesidades las cubren mediante pequeños transportistas a los que afilian para darles la carga. Por otro lado, existe un gran número de autopatronos o individualidades en actitud recelosa frente a las grandes coordinadoras de carga.

En Colombia, más del 90% de los equipos de transporte pertenecen a propietarios independientes que poseen entre uno y cinco unidades de transporte. Hay una excesiva oferta de capacidad de carga y muy atomizada. Estos, para la realización de la prestación del servicio público de transporte, recurren a empresas legalmente constituidas, con las cuales convienen un flete y acuerdan un servicio de ejecución del contrato de transporte realizado entre la empresa y el usuario, dentro de los parámetros y controles establecidos por la empresa de transporte.

Los propietarios independientes de vehículos requieren de la empresa para la comercialización, control y financiación del servicio, pues sólo ella está legitimada para la contratación. Por regla general el propietario independiente carece de infraestructura administrativa y logística y prácticamente sólo vende su capacidad transportadora.

Existe una situación de inseguridad en el país[74], ante la cual el sector ha intentado poner los medios necesarios[75] para seguir realizando su trabajo, llegando a crearse un "Manual de Administración de Riesgos"[76].

Para el transporte aéreo y marítimo de carga lo habitual en Colombia son las agencias de carga, que trabajan con tarifas libres o establecidas.

Para la realización de transporte internacional en el seno de la CAN las empresas transportistas necesitan estar en posesión del Certificado de Idoneidad, con el que se les permite realizar el transporte nacional de mercancías, y del Permiso de Prestación de Servicios (PPS). Dicho permiso debe ser concedido a la empresa por cada uno de los países de la CAN en los que se quiera realizar el transporte internacional. El PPS se concede a las empresas transportistas y no a los vehículos. Los vehículos habilitados para el transporte internacional deben estar vinculados a una empresa que posea el PPS y, a su vez, estar en posesión de un permiso de habilitación del vehículo. A continuación se muestra la concesión de PPS por parte de Venezuela a empresas transportistas colombianas[77].

73. La normativa aplicable es la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1554 de 1998. Sin embargo, en la actualidad existe un vacío, ya que éste fue aplazado por el Decreto 2146 de 1999.
74. Guerrilla y hampa común.
75. Algunos de los medios empleados son el control vía satélite, convoyes con escolta, puestos de control.
76. Realizado por Defencarga.
77. Fuente: Servicio Autónomo de Transporte Terrestre. Elaboración propia.

Tabla 52: Nº de empresas transportistas colombianas habilitadas para realizar transporte internacional en Venezuela

P.P.S. otorgados hasta el año 1999		P.P.S. vigentes a diciembre de 1999	
Nº de empresas	**Nº de vehículos[78]**	**Nº de empresas**	**Nº de vehículos**
71	7.127	53	6.501

Tabla 53: Distribución de las empresas colombianas habilitadas para el transporte internacional en Venezuela[79]

Tamaño de la flota	Nº de empresas	% de empresas	Nº de vehículos	% de vehículos
1 a 10	11	20,8	60	0,9
11 a 20	7	13,2	112	1,7
21 a 50	16	30,2	584	9,0
51 a 100	8	15,1	614	9,4
101 a 200	4	7,5	664	10,2
Más de 201	7	13,2	4.467	68,7
Total	**53**	**100,0**	**6.501**	**100,0**

Tabla 54: Evolución de la concesión de los permisos de transporte internacional a las empresas colombianas en Venezuela[80]

Evolución de los otorgamientos de P.P.S.		
Año 1991	5	9,4 %
Año 1992	7	13,2 %
Año 1993	9	17,0 %
Año 1994	5	9,4 %
Año 1995	5	9,4 %
Año 1996	3	5,7 %
Año 1997	1	1,9 %
Año 1998	11	20,8 %
Año 1999	7	13,2 %
Total	**53**	**100,0 %**

Ecuador

El sector está constituido fundamentalmente por cooperativas y, en menor medida, por empresas propietarias de sus vehículos, existiendo muy pocas coordinadoras de cargas. Las cooperativas se encuentran agrupadas en asociaciones, y poseen una gran capacidad para influir en las decisiones políticas y, por lo tanto, paralizar todas aquellas medidas tendentes a

78. Los vehículos son propios y afiliados
79. Fuente: Servicio Autónomo de Transporte Terrestre. Elaboración propia.
80. Fuente: Servicio Autónomo de Transporte Terrestre. Elaboración propia.

abrir el mercado del transporte internacional a las empresas de transporte extranjeras. El modo más habitual de materializar esto es obstaculizando o demorando la concesión de permisos de prestación de servicio a las mismas.

También hay que destacar la presencia de importantes empresas del transporte[81], operando con flotas de su propiedad, con capacidad para realizar operaciones internacionales de transporte con sus propios medios.

Perú

El sector del transporte en Perú está muy deteriorado debido a la fuerte recesión económica sufrida, así como por las medidas desreguladoras aplicadas por el gobierno. Existe un alto porcentaje de informalidad, lo que ha redundado en una caída importante en los precios de los fletes.

Venezuela

El sector empresarial está representado por empresas y asociaciones, que normalmente se hacen miembros de las cámaras de transporte y del Consejo Nacional de Transporte o Consetransporte. En este sector se concentra la mayor parte del parque de vehículos de gran capacidad (> 20 ton-45 ton).

El sector social está conformado por las cooperativas, sindicatos y transportistas individuales. En este sector se concentra la mayor parte del parque de vehículos de menor capacidad. Más del 90 % de la oferta de transporte del país, en su mayor parte conformada por vehículos de menor capacidad, está compuesta por transportistas individuales o pertenecientes a una cooperativa, afiliados o no al sector organizado.

Un tipo de empresa de transporte que se ha venido conformando en el país, por los cambios estructurales y tecnológicos del mercado, y que ha inducido a nuevas formas de organización empresarial son las llamadas empresas comercializadoras de carga. Están constituidas por un líder conocedor del mercado, que puede ser propietario o no de unidades, y que ofrece una organización con soporte logístico, administrativo y gerencial, y que mediante convenios afilia empresas y transportistas individuales. Un ejemplo es Transporte Saet, que comenzó siendo una empresa transportista, llegó a ser la más importante del país, y hoy día es una comercializadora de carga. Se encarga de traspasar los vehículos a los conductores, mediante convenios les presta apoyo logístico, incluyendo la marca distintiva de la empresa, y les asegura carga con regularidad.

Las empresas suelen estar constituidas por uno o más socios, propietarios o no de vehículos. Estos pueden disponer de vehículos afiliados propiedad de transportistas individuales, los que pueden ser dueños de uno o más vehículos, con la finalidad de incrementar la oferta y mejorar las condiciones de contratación. Por su parte, los transportistas individuales que afilian sus vehículos a empresas constituidas, lo hacen para asegurar participación en el mercado y apoyo de tipo administrativo en los trámites para pagar impuestos y seguros,

81. Por ejemplo, la empresa de transporte MAMUT ANDINO.

por cuanto la escala o tamaño permite obtener ahorros importantes cuando se trata de adquirir, por ejemplo, pólizas de seguros. En las empresas de transporte se concentra la mayor parte del parque de vehículos de carga de mayor capacidad (> 30 - 40 ton), independientemente del tamaño de la empresa en cuanto al número de vehículos disponibles. Hay empresas que tienen un solo vehículo, que por ser de gran capacidad y posiblemente especializado para un tipo específico de producto, obligó a su propietario a constituirse en empresa para acceder al mercado, por cuanto los grandes usuarios, por las características de sus productos, prefieren tratar con personas jurídicas, es decir, empresas constituidas; es el caso, por ejemplo, del transporte de combustibles (gasolina, diesel y gas) y de productos siderúrgicos.

En Venezuela no existe una clasificación de las empresas de transporte según el tamaño de la flota propia o afiliada. Las estadísticas, tanto oficiales como privadas, son muy débiles. Inclusive, el Consejo Nacional de Transporte –Consetransporte– que es el organismo cúpula de representación del sector empresarial no dispone de información del número de unidades pertenecientes a cada uno de sus miembros.

El sector de transporte de cargas por carretera se encuentra totalmente en manos de capital privado, con una fuerte penetración de las empresas coordinadoras de cargas de capital colombiano[82]. Se caracteriza por ser caro, de baja calidad y muy ineficiente[83]. Posee una estructura altamente competitiva, que por una inadecuada gestión política y por el asociacionismo gremial, en teoría, se ha tornado en estructura monopolística, en la que existen barreras a la entrada y se carece de competencia[84]. Existe un elevado número de individualidades e informalidad. A continuación se muestran datos del número de empresas habilitadas para el transporte nacional de mercancías[85], es decir, que están en posesión del Certificado de Idoneidad (C.I.).

En cuanto a la actividad del transporte, cabe destacar el hecho de que los transportistas individuales constituyen más del 80% de la oferta de transporte total venezolana. No tienen organización ni estructura gerencial y, con el propósito de asegurar carga con cierta frecuencia, recurren a la figura de la afiliación a empresas organizadas que sí disponen de cierta estructura gerencial. La afiliación les permite obtener cierto apoyo logístico y administrativo, como es estacionamiento de las unidades, en algunos casos mantenimiento, acceder a repuestos y el pago de seguros a más bajo costo. Sin embargo, en períodos de elevada demanda, los transportistas individuales afiliados abandonan las empresas o aplican la llamada triangulación de carga, prestando el servicio al mejor postor, con lo cual le crean dificultades a las empresas a las que están afiliados y a los mismos usuarios. En el proceso de afiliación, la negociación la dirige la empresa transportista, que exige por gastos de administración y gestión entre un 5% y 10% del monto de la facturación.

82. Esto es debido a la legislación tan permisiva adoptada por el gobierno venezolano en materia de asentamiento de empresas con capital extranjero. Las trabas son prácticamente inexistentes. Esta es la razón por la que las empresas transportistas colombianas se han establecido en Venezuela y, en mayor medida, tras adoptarse la medida del transbordo en frontera. Según artículo de prensa de "Veneconomía" (mayo 99), las 8 mayores empresas de transporte venezolanas tienen vinculados 124 vehículos colombianos, mientras que las 8 mayores empresas transportistas colombianas poseen 1.009 unidades de carga con matricula venezolana.
83. Definición del sector extraida del informe "La creación de políticas de promoción de la eficiencia y la equidad en el sector del transporte terrestre de mercancías en Venezuela", elaborado por Procompentencia (1999).
84. En muchos casos, los transportistas de gremios o asociaciones fijan precios y se reparten rutas.
85. Fuente: Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre-SETRA. Elaboración propia.

Tabla 55: Número de certificados de idoneidad otorgados en Venezuela hasta el año 1999

C.I. otorgados hasta el año 1999		C.I. vigentes a diciembre de 1999	
Nº de empresas	**Nº de vehículos[86]**	**Nº de empresas**	**Nº de vehículos**
134	7.233	88	6.257

Tabla 56: Número de certificados de idoneidad venezolanos en función del tamaño de empresa

Tamaño de la flota	Nº de empresas	% de empresas	Nº de vehículos	% de vehículos
1 a 10	17	19,3	104	1,7
11 a 20	15	17,0	220	3,5
21 a 50	23	26,1	721	11,5
51 a 100	13	14,8	1.012	16,2
101 a 200	12	13,6	1.415	22,6
Más de 201	8	9,1	2.785	44,5
Total	**88**	**100,0**	**6.257**	**100,0**

Tabla 57: Evolución de la concesión de los certificados de idoneidad en Venezuela

Evolución de los otorgamientos de P.P.S.		
Hasta 1989	5	5,6%
Año 1990	1	1,1%
Año 1991	1	1,1%
Año 1992	2	2,2%
Año 1993	14	16,9%
Año 1994	4	4,5%
Año 1995	9	10,1%
Año 1996	15	16,9%
Año 1997	7	7,9%
Año 1998	17	19,1%
Año 1999	13	14,6%
Total	**88**	**100,0 %**

El transportista individual, como forma de operar en el mercado, tiende a desaparecer debido a lo ineficiente de su desempeño, dado que dispone de una flota con un alto nivel de obsolescencia de los vehículos, los que habitualmente superan con creces la edad promedio de vida útil que oscila alrededor de 10 años. El mantenimiento en ese nivel de deterioro es muy costoso y la reposición del parque es difícil por los altos costos de adquisición y por las exigentes condiciones de financiamiento.

86. Los vehículos son propios y afiliados.

2.2.2.6 Estructura de costos de las empresas de transporte

En este punto se ha tratado de generar en la medida de lo posible un modelo estándar de costo de un vehículo tipo gandola, tractocamión o trailer.

A la hora de realizar este estudio de costos, se han establecido los siguientes tipos de costos:

Tabla 58: Tipos de costos del vehículo

	Fijos	Variables
Directos	Costos de estructura del camión	Costos de utilización
Indirectos	Costos de gestión y funcionamiento	Costos de gestión y funcionamiento

Los costos de estructura, son los costos fijos debidos directamente al camión, incluyendo en los mismos el salario del conductor, seguros, amortización, gastos financieros, impuestos, etc.

Los costos de utilización son los costos variables directos que se producen para mover el camión. Dependen de la distancia y del tipo del camión, y corresponden a los gastos de combustible, neumáticos, mantenimiento y dietas.

Además de los anteriores, existen otros costos en los que incurre una empresa propietaria de vehículos por la administración y gestión, que son los costos indirectos. Estos costos de gestión y funcionamiento de la empresa de transporte deben ser imputados a los vehículos.

Se ha utilizado como moneda el US$ para todos los países para facilitar la comparación entre los mismos. Así mismo se ha incluido una estructura de costos para una empresa española con el fin de propiciar la comparación con los otros países de la Comunidad.

Por último, cabe señalar la dificultad de conseguir información lo suficientemente homogénea en cada uno de los países de la CAN para lograr realizar una comparación efectiva entre los distintos costos. Los datos del presente estudio de costos han sido en su mayoría obtenidos de distintas empresas de carga, no siendo fruto de una encuesta a nivel nacional por lo que deben ser tomados con la suficiente cautela.

Bolivia

Para el cálculo de los costos de operación de un vehículo de 45 toneladas (carga útil de 30 toneladas) se ha partido de los siguientes datos:

Tabla 59: Ficha de datos para vehículo boliviano

Kilómetros anuales recorridos[87]	**30.000**		
Precio combustible (US$/litro)	0,52		
Consumo combustible por 100 km (litros)	100		
Valor compra cabeza tractora (US$)	105.000		
Valor compra semirremolque (US$)	21.500		
Valor residual (%)	20		
Vida útil (años)	10		
Período de financiación (años)	5		
Capital a financiar (%)	80		
Tasa de interés (%)	17		
	Cantidad	**km cambio**	**Precio (US$)**
Neumáticos	22	30.000	260
Lubricantes	26	4.000	2
Costo anual del chófer (US$/año)	6.000		
Dietas o viáticos (US$/día)	5		
Costo anual en seguros (US$/año)	1.700		
Costo anual en impuestos (US$/año)	500		
Costo anual en peajes (US$/año)	900		

La aplicación de estos datos da como resultado los costos que se resumen en la tabla 60, resultando un costo directo total de 1,89 US$ por kilómetro:

Tabla 60: Costos desglosados del vehículo de carga boliviano

Costos de Transporte en Bolivia		
km recorridos	30.000	
Costos de Utilización	**Anuales**	**Por km**
combustible	15.600	0,52
neumáticos	5.720	0,19
mantenimiento[88]	5.850	0,20
peajes	900	0,03
viáticos	1.000	0,03
Total Costos Util.	29.070	0,97
Costos de Estructura	**Anuales**	**Por km**
Personal	6.000	0,20
Seguros	1.700	0,06
Impuestos	500	0,02
Amortización	10.120	0,34
Gastos financieros	9.165	0,31
Total Costos Estructura	27.485	0,92
Total	**56.555**	**1,89**

87. El bajo nivel de kilómetros anuales recorridos es debido a la sobreoferta de transporte por carretera existente en el país.
88. En este concepto se han estimado los siguientes costos: Reparaciones, limpieza, etc (5.000 US$); lubricantes con un costo de 2 US$/l, una duración media de 4000 km, siendo la capacidad total del vehículo de 26 litros, lo que suma un total de 390 US$; filtros de aceite, diesel y aire (250 US$) y baterías (200 US$), lo que supone un costo por este concepto de 5.850 US$ al año.

Colombia

El Ministerio de Transporte, a través de la Subdirección de Transporte de Carga y por medio del Grupo de Estudios, ha desarrollado una metodología con el fin de calcular el costo que ocasiona el desplazamiento de un vehículo de carga por las vías nacionales y en condiciones normales de funcionamiento.

Los datos utilizados para la realización de este punto han sido extraídos del informe "Estructura de costos de operación vehicular para transporte de carga[89]" del Ministerio de Transporte de la República de Colombia (publicado en agosto de 1999), siendo la información correspondiente al mes de febrero de 1999.

De acuerdo con el mismo estudio, se ha estimado que el recorrido medio efectuado en un mes es de 5.000 kilómetros[90] (60.000 kilómetros por año).

En la siguiente tabla se muestra, para cada uno de los principales tipos de vehículos existentes en Colombia, el costo en US$ por kilómetro.

Tabla 61: Colombia. Costo en US$ por kilómetro

	Camión sencillo	Camión doble troque	Tractocamión
Combustibles	0,14	0,12	0,21
Llantas	0,06	0,09	0,15
Lubricantes	0,01	0,01	0,02
Filtros	0,01	0,01	0,02
Mantenimiento y reparaciones	0,08	0,10	0,11
Lavado y engrase	0,00	0,01	0,01
Imprevistos	0,01	0,02	0,02
Seguros	0,03	0,06	0,09
Salarios	0,08	0,08	0,08
Parqueadero	0,01	0,01	0,01
Impuesto de rodamiento	0,00	0,00	0,00
Recuperación del capital	0,05	0,10	0,18
Gastos de administración	0,03	0,04	0,08
Total	**0,50**	**0,65**	**0,98**

En la tabla siguiente se ha calculado el porcentaje que representa cada uno de los costos considerados sobre el costo total por kilómetro, destacando en el caso del tractocamión como los más importantes los referidos al combustible (18,6%) y la amortización del capital (19,7%).

89. Se han transformado los costos de moneda, pasando de pesos a US$. Para ello se ha estimado que un dólar equivale a 1.800 pesos colombianos.
90. Para estimar esto nos hemos guiado por el punto 4 del estudio, en el que se establecen los siguientes valores: la velocidad promedio en 30 km/h, las horas laborales al mes en 288 y el tiempo de carga y descarga en 12 horas por recorrido. Considerando un recorrido de unos 500 kilómetros (Buenaventura-Bogotá),se obtiene que las horas por recorrido son 16,8 que, añadidas a las de carga y descarga, hacen un total de 28,8 horas. Si en un mes las horas laborables son 288, se deduce que el número de recorridos al mes será 10. Luego, el número de kilómetros recorridos al mes será de 5.000 aproximadamente.

Tabla 62: Colombia. Porcentaje de los distintos costos

	Camión sencillo	Camión doble troque	Tractocamión
Peajes	10,13 %	8,90 %	6,12 %
Combustibles	24,27 %	15,37 %	18,60 %
Llantas	9,61 %	11,70 %	12,96 %
Lubricantes	1,54 %	1,77 %	1,46 %
Filtros	0,89 %	1,36 %	1,47 %
Mantenimiento y reparaciones	13,07 %	12,45 %	9,20 %
Lavado y engrase	0,84 %	0,68 %	0,62 %
Imprevistos	1,95 %	2,10 %	1,93 %
Seguros	5,37 %	9,06 %	9,92 %
Salarios	14,85 %	12,17 %	8,25 %
Parqueadero	2,56 %	2,10 %	1,42 %
Impuesto de rodamiento	0,03 %	0,04 %	0,06 %
Recuperación del capital	9,07 %	15,79 %	19,70 %
Gastos de administración	5,82 %	6,51 %	8,30 %
Total	**100,00 %**	**100,00 %**	**100,00 %**

Ecuador

Para el cálculo de los costos de operación de un vehículo tractocamión y plataforma se ha partido de los siguientes datos, obtenidos de una empresa de transporte internacional de carga ecuatoriana:

Tabla 63: Ficha de datos para vehículo ecuatoriano

Kilómetros Anuales Recorridos	**87.120**		
Viajes año promedio	132		
Precio combustible (US$/galón)	0,32		
Consumo combustible (galón/km)	0,25		
Valor compra cabeza tractora (US$)	110.000		
Valor compra semirremolque (US$)	25.000		
Valor residual (%)	20		
Vida útil (años)	10		
Período de financiación (años)	5		
Capital a financiar (%)	80		
Tasa de interés (%)	17		
	Cantidad	**km cambio**	**Costo unitario (US$)**
Neumáticos	22	60.000	476
Lubricante motor	11	6.000	7,26
Lubricante caja	6	40.000	3,61
Lubricante transmisión	5	40.000	5,89
Lubricante dirección	1	100.000	3,12
Costo anual del chofer[91] ($/año)	2.512		
Dietas o viáticos (US$/día)	2,8		
Costo anual en seguros (%)	5 % del valor del vehículo		
Costo anual en peajes[92] ($/año)	554		

91. Se han considerado 2 choferes.
92. Supuesto viaje Quito-Guayaquil.

A partir de los datos contenidos en la anterior tabla, se ha podido generar otra en la que para la cantidad anual de kilómetros recorridos se han calculado los costos de utilización del vehículo así como los costos de estructura directamente imputables al mismo. El resultado obtenido ha sido unos costos directos para un vehículo tractocamión (más plataforma) de 0,71 US$ por kilómetro, desglosados de la siguiente manera:

Tabla 64: Costos desglosados del vehículo de carga ecuatoriano

Costos de Transporte en Ecuador		
km recorridos	87.120	
Costos de Utilización	**Anuales**	**Por km**
combustible	7.022	0,08
neumáticos	15.205	0,17
mantenimiento[93]	7.580	0,09
peajes	554	0,01
viáticos	1.120	0,01
Total Costos Utilización	31.481	0,36
Costos de Estructura	**Anuales**	**Por km**
Personal	2.512	0,03
Seguros	8.305	0,10
Impuestos	1.395	0,02
Amortización	10.800	0,12
Gastos financieros	9.781	0,11
Total Costos Estructura	32.794	0,38
Total	**64.275**	**0,74**

Perú

Para el cálculo de los costos de operación de un vehículo tractocamión y semirremolque, con un peso máximo autorizado de 48 toneladas, se ha partido de los siguientes datos, obtenidos de una empresa de transporte de carga peruana:

93. Se ha considerado el costo de mantenimiento básico (3 % anual del valor del vehículo: 4050 US$), garajes (121,44US$); lavado (403,2 US$); engrasado (80,64 $); filtros de aire, aceite, combustible, agua, dirección y racor (596,64 US$); baterías (294,84 US$); lubricantes de motor, dirección, caja y transmisión (1072,8 US$) y provisión para reparaciones (se supone dos grandes reparaciones a lo largo de su vida útil con un costo estimado de 4800 US$ cada una, por lo que esta provisión es de 960 US$/año).

Tabla 65: Ficha de datos para vehículo peruano

Kilómetros Anuales Recorridos[94]	57.600		
Viajes año promedio	36		
Precio combustible (US$/litro)	0,44		
Consumo combustible por 100 km (litros)	60		
Valor compra cabeza tractora (US$)	150.000		
Valor compra semirremolque (US$)	20.000		
Valor residual (%)	20		
Vida útil (años)	15		
Período de financiación (años)	5		
Capital a financiar (%)	80		
Tasa de interés (%)	17		
	Cantidad	**km cambio**	**Costo unitario (US$)**
Neumáticos dirección	2	40.000	265
Neumáticos tracción	8	60.000	425
Neumáticos semirremolque	12	80.000	325
	Cantidad (galones)	**Días cambio**	**Costo unitario (US$)**
Lubricante motor	10	45	6,1
Lubricante caja	3,5	180	2,43
Aceite de corona	10	270	6,4
Aceite de cubos	2	270	8,5
Costo anual del chofer[94] ($/año)	6.210		
Dietas o viáticos (US$/día)	15		
Costo anual en seguros[95] (%)	4.900		
Costo anual en peajes[96] ($/año)	2.016		

A partir de los datos contenidos en la anterior tabla, se ha podido generar otra en la que para la cantidad anual de kilómetros recorridos se han calculado los costos de utilización del vehículo así como los costos de estructura directamente imputables al mismo. El resultado obtenido ha sido de unos costos directos para un vehículo tractocamión (más plataforma) de 1,19 US$ por kilómetro, desglosados de la siguiente manera:

94. Se estima una distancia promedio por viaje de 800 km de ida y otros tantos de vuelta, debido a que es la distancia media entre Lima y las principales ciudades de origen o destino de carga (Trujillo y Arequipa). Además, se ha supuesto que la duración del viaje (ida y vuelta) es de un total de 4 días, teniendo en cuenta que se realizan una media de 3 viajes completos al mes, esto supone 12 días al mes de viaje a los que hay que agregar 10 días al mes en las labores de carga, descarga y obtención de nuevas cargas.
95. Póliza con cobertura a todo riesgo (3.750 US$) y más póliza de responsabilidad civil (1.150 US$).
96. En el viaje supuesto existen una media de 14 peajes con un costo medio de 4 US$ por peaje.

Tabla 66: Costos desglosados del vehículo de carga peruano

Costos de Transporte en Perú		
Km recorridos	57.600	
Costos de Utilización	**Anuales**	**Por km**
combustible	15.130	0,26
neumáticos	6.835	0,12
mantenimiento[97]	9.000	0,16
peajes	2.016	0,04
viáticos	3.000	0,05
Total Costos Utilización	35.982	0,62
Costos de Estructura	**Anuales**	**Por km**
Personal	6.210	0,11
Seguros	4.900	0,09
Impuestos	0	0,00
Amortización	9.067	0,16
Gastos financieros	12.317	0,21
Total Costos Estructura	32.494	0,56
Total	**68.476**	**1,19**

Al respecto debe mencionarse que los precios demandados por la ejecución de los transportes son muy bajos, de manera que a las empresas transportistas no les permite obtener la rentabilidad necesaria para reinvertir en el mantenimiento de su flota ni en desarrollo empresarial.

Venezuela

El cuadro siguiente muestra la información de costos de operación del transporte[98] de mercancías para los cuatro vehículos de carga que más circulan por el territorio nacional venezolano.

Tabla 67: Venezuela. Costos[99] en US$ por kilómetro

	Camión liviano gasolina	Camión liviano diesel	Camión mediano 2 ejes	Camión pesado 3 ejes	Camión articulado
Combustible	0,052	0,017	0,022	0,042	0,060
Lubricantes	0,003	0,002	0,002	0,002	0,003
Neumáticos	0,027	0,027	0,018	0,100	0,137
Tripulación	0,317	0,317	0,353	0,565	0,672
Retención de la carga	0,007	0,007	0,017	0,062	0,124
Mantenimiento	0,071	0,071	0,078	0,211	0,367
Depreciación	0,034	0,034	0,036	0,047	0,095
Interés	0,039	0,039	0,051	0,089	0,153
Costos indirectos	0,006	0,006	0,007	0,008	0,020
Total Costos de Operación	**0,56**	**0,52**	**0,58**	**1,13**	**1,63**

97. Se ha estimado un costo anual de 9.000 US$ en concepto de mantenimiento del tractocamión y el semirremolque. Se incluyen los mantenimientos preventivos y correctivos de los vehículos.
98. Esta información corresponde a un estudio realizado por la empresa Ingeniería TRAVI C.A. en el año 1998 y fue el producto de la preparación y procesamiento de una base de datos a partir de la metodología del modelo HDM-VOC del Banco Mundial, que permite relacionar las características de la vialidad con los costos de operación de los vehículos. Los resultados de ese estudio, por ser de reciente realización, constituyen una referencia válida.
99. Valores referidos al año 1998. Se ha realizado la conversión de bolívares US$ = 547 Bs.

Estos costos de operación[100] son representativos de vehículos de carga que circulan por carreteras de 2 canales (1 por sentido), en terrenos ondulados con pendientes entre 4% y 12%, con muy altos volúmenes diarios de vehículos livianos y camiones en relación a la propia capacidad de la vía, con desarrollo urbanos laterales y circulación de peatones, todo lo cual implica una fuerte congestión del tráfico y, en consecuencia, largos tiempos de viaje.

La importancia relativa de cada variable que conforma la estructura de costos se puede observar en el siguiente cuadro:

Tabla 68: Venezuela. Importancia de los costos en las operaciones de transporte

	Camión liviano gasolina	Camión liviano diesel	Camión mediano 2 ejes	Camión pesado 3 ejes	Camión articulado
Combustible	9,3%	3,2%	3,8%	3,8%	3,7%
Lubricantes	0,5%	0,3%	0,4%	0,2%	0,2%
Neumáticos	4,9%	5,3%	3,0%	8,9%	8,4%
Tripulación	57,0%	61,0%	60,4%	50,2%	41,2%
Retención de la carga	1,3%	1,4%	2,8%	5,5%	7,6%
Mantenimiento	12,7%	13,6%	13,4%	18,7%	22,5%
Depreciación	6,1%	6,5%	6,2%	4,1%	5,8%
Interés	7,0 %	7,5%	8,8%	7,9%	9,4%
Costos indirectos	1,1%	1,2%	1,1%	0,7%	1,2%
Total	**100,0 %**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

España

Los datos utilizados para la realización de esta estructura de costos han sido obtenidos del Observatorio de Costos. Este nace como fruto de las reuniones del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales asociaciones representativas de las empresas cargadoras.

El objetivo de este Observatorio es el de servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías por carretera (transportistas, cargadores y operadores de transporte), en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y convenios que suscriban; nunca su objetivo será el marcar tarifas.

La estructura de costos ha sido consensuada entre los equipos técnicos del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME), sobre la base de un estudio de los costos reales que genera la explotación de un vehículo de transporte por carretera.

100. La estructura de variables que maneja el modelo HDM-VOC, no incluye los costos por concepto de seguros, impuestos y peajes, que incrementan los costos de operación.

Tabla 69: Ficha de datos para vehículo de carga español

Kilómetros anuales recorridos	**120.000**		
Precio combustible (US$/litro)	0,59[101]		
Consumo combustible por 100 km (litros)	38,5		
Valor compra cabeza tractora (US$)	83.020		
Valor compra semirremolque (US$)	28.000		
Valor residual (%)	20		
Vida útil (años)	6		
Valor residual semirremolque (US$)	15		
Vida útil semirremolque (años)	8		
Período de financiación (años)	5		
Capital a financiar (%)	70		
Tasa de interés (%)	5,949[102]		
	Cantidad	**km cambio**	**Precio (US$)**
Neumáticos	12	135.000	383
Mantenimiento y reparaciones[103]	3.521		
Costo anual del chófer (US$)	19.436		
Dietas o viáticos (US$/día)	47,8		
Costo anual en seguros[104] (US$)	4.939		
Costo anual fiscales[105] (US$)	668		

101. Precio medio de surtidor en enero de 2000 según el Ministerio de Industria y Energía fue de 0,62 US$/l, sobre el que se aplica un descuento de 0,03 US$/l y del IVA.
102. EURIBOR a 1 año (media enero de 2000: 3,949%) más dos puntos.
103. Estimado 0,02 US$/km en costo de reparaciones.
104. Consta de los siguientes seguros:
   - Responsabilidad civil obligatoria, responsabilidad civil voluntaria ilimitada, defensa y reclamación de daños en la cabeza tractora (1631,04 US$) y en el semirremolque (465,3 US$).
   - Accidente del conductor (69,27 US$) con las siguientes coberturas: 28863,61 US$ en caso de fallecimiento, 28863,61 US$ en caso de invalidez y 2886,36 para gastos médicos.
   - Retirada de carnet de conducción (75,05 US$) con una cobertura de 750,5 US$.
   - Seguro de mercancías (386,77 US$) para una cobertura de 46181,77 US$.
   - Responsabilidad civil de la mercancía (219,36 US$) con una cobertura de hasta 288636,06 US$.
   - Cobertura de daños propios (todo riesgo) (2092,61 US$) con una franquicia de 2886,36 US$.
105. Se han considerado los siguientes costos (datos de 1999, actualizados con un IPC interanual de 2,9%): Visados (21 US$), Inspección Técnica de Vehículos (59,4 US$), Impuesto Actividades Económicas (284,53 US$), Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (276,22 US$) y Revisión tacógrafo (26,73 US$).

El resultado obtenido es el siguiente[106]:

Tabla 70: Costos desglosados del vehículo de carga español

Costos de Transporte en España		
km recorridos	120.000	
Costos de Utilización	**Anuales**	**Por km**
combustible	23.612	0,20
neumáticos	4.089	0,03
mantenimiento	3.521	0,03
peajes		0,00
viáticos	9.562	0,08
Total Costos Utilización	40.784	0,34
Costos de Estructura	**Anuales**	**Por km**
Personal	19.436	0,16
Seguros	4.939	0,04
Impuestos	668	0,01
Amortización	14.044	0,12
Gastos financieros	2.070	0,02
Total Costos Estructura	41.157	0,34
Total	**81.941**	**0,68**

Comparando todos los países entre sí se obtiene la siguiente tabla de costos directos por kilómetro (US$/km):

Tabla 71: Comparación de costos directos de los distintos países

	Bolivia	**Ecuador**	**Perú**	**Colombia**	**Venezuela**	**España**
Total Costos Directos	**1,89**	**0,74**	**1,19**	**0,90**	**1,61**	**0,68**
• Costos Estructura Vehículo	0,92	0,38	0,56	0,35	0,92	0,34
Sueldos Choferes	0,20	0,03	0,11	0,08	0,67	0,16
Seguro, Matrícula, Depreciación,	0,06	0,10	0,09	0,09		0,04
Amortización	0,34	0,12	0,16	0,18	0,10	0,12
Impuestos	0,02	0,02		0,00		0,01
Gastos Financieros	0,31	0,11	0,21		0,15	0,02
• Costos Utilización Vehículo	0,97	0,36	0,62	0,55	0,69	0,34
Combustibles	0,52	0,08	0,26	0,21	0,06	0,20
Gastos Neumáticos	0,19	0,17	0,12	0,15	0,14	0,03
Mantenimiento en General	0,20	0,09	0,16	0,19	0,37	0,03
Otros Costos					0,12	
Peajes y Viáticos	0,06	0,02	0,09			0,08

106. Costos en US$: se ha tomado como tasa de cambio la media enero-junio de 2000 de la cotización del dólar frente al euro (0,9605 euros por dólar), facilitada por el Banco de España.

2.3 Perspectiva Jurídica

2.3.1 Reglamentación nacional. Análisis comparativo

2.3.1.1 Exigencias para instalar una empresa de transporte

Existen muy diferentes exigencias dependiendo de los países que conforman la CAN a la hora de instalar una empresa de transporte de carga por carretera.

Fundamentalmente el nivel de exigencia varía dependiendo de la existencia en el país de una Ley de Transporte o no. En el caso de su no existencia la exigencia se limita a lo que dicta el Código de Comercio para cualquier empresa, independientemente de la actividad económica a la que se va a dedicar.

La situación actual en cada uno de los países es la siguiente:

Bolivia

Toda empresa que realice transporte debe estar inscrita en el Servicio Nacional de Registro de Comercio del Viceministerio de Industria y Comercio Nacional. Adicionalmente se exige que se inscriba en el Registro de Automotores de la Unidad de Transporte Terrestre. En este caso es necesario que la empresa posea al menos un vehículo.

En el caso de las cooperativas de transporte deben de estar inscritas en el Instituto Nacional de Cooperativas del Ministerio de Trabajo para posteriormente registrarse en el Registro de Automotores de la Unidad de Transporte Terrestre.

También se puede ser empresa de transporte bajo la denominación de Recolector de Carga, para lo que se requiere las mismas inscripciones que en el caso de una empresa normal de transporte.

Colombia

Los requisitos para la instalación de una empresa de transporte están normados por la Ley 336 de 1996 y su Decreto Reglamentario 1.554 de 1998, si bien este último decreto aplazó su vigencia hasta el 8 de febrero del año 2001, por el Decreto 2.146 de 2000. Esto produjo una especie de limbo, precariedad o incertidumbre jurídica en todo lo relativo a la concesión por parte del Estado de la habilitación del transporte que es la que permite operar a nivel nacional.

En cuanto a las exigencias, la ley colombiana es la más estricta en la concesión del permiso de instalación de una empresa de transporte al exigir requisitos tanto de organización como técnicos y de seguridad. Sin embargo, a la hora de imponer un número mínimo de vehículos propios es bastante permisiva exigiendo un porcentaje bajo (1%) de vehículos propios sobre los vehículos vinculados, con un mínimo de un vehículo propio por empresa.

Ecuador

La constitución de una cooperativa o empresa de transporte en Ecuador está regulada por la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT) (Art. 145) y su Reglamento (Art. 253), que disponen que la Superintendencia de Compañías y la Dirección Nacional de Cooperativas soliciten, como requisito para tramitar la conformación de este tipo de entidades, un informe favorable del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT).

La concesión de esta autorización está condicionada si a juicio del CNTTT "la demanda del servicio propuesto en la respectiva zona de influencia lo justifique". En síntesis, el Estado Ecuatoriano interviene para regular la competencia dentro de este sector.

Perú

Está aprobada la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Nº 27181) de fecha 8 de octubre de 1999. No obstante, están pendientes de aprobación los reglamentos de la misma, en especial el Reglamento Nacional de Administración de Transporte que es el que marca las pautas de diseño y operación de los registros en los que se deben inscribir todos los servicios de mercancías, así como las disposiciones generales.

Las disposiciones legales actuales y vigentes no tienen exigencia alguna (tipo de empresa, capital social, flota, etc.) para la conformación y autorización de empresas de transporte nacional. Sólo se prevé que la persona que se encuentra interesada en realizar servicios de transporte de carga en ámbito nacional esté constituida como persona jurídica en cualquiera de sus formas previstas por la ley de sociedades (desde empresas individuales a sociedades anónimas).

La legislación vigente no establece de forma expresa exigencia alguna sobre la actividad económica que debe tener la empresa que solicita la autorización como empresa de transporte. Sin embargo, la autoridad de transporte ha exigido que, en la minuta de constitución de la empresa, se coloque la actividad de transporte como actividad principal, sin limitar otras que pudiesen ser de interés para la empresa solicitante.

Venezuela

No existe Ley del Transporte Terrestre; hay un anteproyecto desde hace 2 años pero no está aprobado. Para la creación de una empresa de transporte terrestre, los requisitos están fijados en el Código de Comercio. La carencia de normas legales específicas ha ocasionado que las autoridades enfoquen el transporte de carga por carretera como un problema de tránsito y de circulación vial.

2.3.1.2 Limitaciones a la concesión de permisos de transporte

No existen actualmente limitaciones legales en los diferentes países de la Comunidad Andina de Naciones para la concesión de permisos de transporte, salvo en el caso de un país: Ecuador.

En **Bolivia** no existen trabas a la concesión de permisos, pues la Constitución boliviana garantiza que "cualquier ciudadano puede dedicarse a cualquier actividad lícita". En el caso del Convenio de los Países del Cono Sur, sí se exige que el 51% del capital de la empresa

Tabla 72: Cuadro comparativo de los requisitos necesarios para instalar una empresa de transporte en los distintos países

	Exigencias para instalar una empresa de transporte
Bolivia	*Para Empresas Transportistas o Recolectores de Carga:* • Inscripción en el Servicio Nacional de Registro de Comercio del Viceministerio de Industria y Comercio. • Inscripción en el Registro de Automotores de la Unidad de Transporte Terrestre. Requisito: flota ⊕ 1camión. *Para Cooperativas:* • Inscripción en el Instituto Nacional de Cooperativas del Ministerio de Trabajo. • Inscripción en el Registro de Automotores de la Unidad de Transporte Terrestre.
Colombia	Ley 336/1996 y D. Reglamentario 1554/1998 (aplazado hasta el 8/2/2001 por el Decreto 2146/2000). *Número de vehículos propios♦ como mínimo el 1% de todos los vehículos vinculados a la empresa.* **Requisitos organizacionales** • Nombre o razón social inscrita en Cámara Comercio. • Indicación domicilio principal y oficinas. • Relación personal contratado (administrativo, técnico y operativo) acreditando nivel profesional. • Relación sedes operativas y talleres de mantenimiento. • Relación certificada de los contratos celebrados con todos los conductores de vehículos vinculados a la empresa. • Relación certificada de los contratos de vinculación. • Acreditar los distintivos de la empresa. • Afiliación a un programa de Seguridad Social, riesgos profesionales y fondo de pensiones. • Manuales de funciones, procedimientos y selección del recurso humano. • Programa de salud ocupacional. • Reglamento de trabajo, higiene y seguridad industrial. • Archivo de hojas de vida de los conductores. • Copia contratos de trabajo de los conductores. **Requisitos técnicos** • Acreditar estructura organizacional de empresa y anexar organigrama. • Acreditar preparación y experiencia del personal administrativo. • Programa capacitación de conductores aprobado por MTC. • Acreditar avances técnicos. • Acreditar propiedad parque automotor (se exige 1% de vehículos propios sobre los vehículos vinculados). • Relación de vehículos vinculados. • Acreditar existencia de áreas de parqueo como propietaria, arrendataria o usuaria. **Requisitos de seguridad** • Programa de revisión y mantenimiento de vehículos propios y vinculados. • Ficha técnica por vehículo. • Programa de servicios complementarios a los equipos y conductores. • Poseer mecanismos de protección exigidos por las ley para los tripulantes, carga y medio ambiente. • Poseer sistemas para comunicación y control de vehículos en carretera. • Cumplir con todas las exigencias legales para el transporte de mercancías peligrosas. • Planes de contingencia para resolver imprevistos. *(sigue en página siguiente)*
Ecuador	Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT art.145) y su Reglamento (art. 253) Requisitos para concesión de permisos de Operación: • Constitución Jurídica. • Informe favorable del CNTTT.
Perú	Aprobada la *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre* pero no el Reglamento Nacional de Administración del Transporte, por lo que los requisitos para instalar una empresa de transporte vienen definidos por la *Ley de Sociedades*. • No existe exigencia alguna en cuanto a conformación y autorización de las empresas transportistas. • Unico requisito♦ persona interesada en realizar los servicios de transporte a nivel nacional esté constituida como persona jurídica.
Venezuela	No existe *Ley de Transporte Terrestre.* Las exigencias son las mismas para cualquier empresa de carácter mercantil. Los requisitos para cualquier tipo de sociedad: • Presentación documento constitutivo y de los estatutos sociales ante el Registro Mercantil. *Para la constitución definitiva de las empresas:* • En el caso de sociedades por acciones y compañías anónimas, será necesario suscribir la totalidad del capital social y entrada en caja por cada accionista de la 5 parte de las acciones suscritas por él. • Las compañías de responsabilidad limitada no podrán constituirse con un capital menor de veinte mil ni mayor de dos millones de bolívares.
España (U.E.)	Orden del 24 de agosto de 1999 "Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de Autorizaciones de Transporte de Mercancías por Carretera". 1. *Requisitos de acceso a la profesión,* en aplicación de la Directiva Comunitaria 96/ 26, que fue modificada en algunos aspectos por la Directiva 98/76. Se exige: • Capacitación profesional, acreditando determinados conocimientos mediante pruebas y expedición de un certificado personal. • Honorabilidad, es decir, no estar inmerso en procedimientos penales ni haber sido condenado ni reincidente por infracciones muy graves en materia de transportes. • Capacidad económica. Se requiere disponer de recursos financieros suficientes, en capital social y reservas, según la directiva comunitaria, materializada en España con el Real Decreto 1830/1999 de 3 de diciembre. Se exige: • Al transportista♦ 9.000 euros, por el primer vehículo. 5.000 euros por cada vehículo adicional al primero. • Al operador de transporte♦ 60.000 euros. 2. *Requisitos de acceso al mercado* • Capacidad profesional, honorabilidad y capacidad económica. • Requisitos de nacionalidad. • Cumplimiento de obligaciones fiscales. • Cumplimiento de obligaciones sociales y laborales. • Condiciones específicas para algunas actividades. • Inscripción al Registro General de Transportistas y de Actividades Complementarias del Ministerio de Fomento del Estado Español. 3. *Autorizaciones administrativas habilitantes para el ejercicio del transporte* • Se deben cumplir todos los requisitos de acceso al sector y de acceso al mercado. • Autorizaciones de operador de transporte. Para la obtención de nuevas tarjetas de transporte se exige estar en posesión de, además del capital correspondiente: • Tres vehículos pesados de ámbito nacional de antigüedad no superior a dos años. • Dos vehículos pesados de ámbito local de antigüedad no superior a seis años. • Un vehículo ligero con antigüedad no superior a seis años.

esté en manos de bolivianos, exigencia que no existe en el caso de las empresas de la Comunidad Andina de Naciones.

En **Colombia,** no existe ninguna legislación que limite la creación de nuevas empresas de transporte ya que la Constitución garantiza la libertad de empresa. A pesar de ello, y debido a la proliferación de empresas de transporte que ha generado un exceso de oferta, se han ido aumentando las exigencias para su concesión.

En **Ecuador** la concesión de los "Permisos de Operación" a empresas o cooperativas de transporte se rige por las disposiciones de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (Art. 23, literal l) y su Reglamento (Art. 14, literal h) que conceden esta capacidad al CNTTT. Actualmente, por resolución de este organismo con fecha 15 de febrero de 1999, desde abril de 1999 se suspendió la concesión de este tipo de autorizaciones –excepto para transporte escolar– debido a un "exceso de oferta de servicio". Esta disposición está vigente hasta abril de 2001.

En **Perú** uno de los fundamentos de la nueva Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre es el libre acceso al mercado, por lo que no hay limitación a la concesión de permisos de actividad.

En **Venezuela,** no existen barreras de entrada para ofertar servicios de transporte de carga. Cualquier persona natural, por el mero hecho de disponer de un camión y de la licencia adecuada para su conducción, puede realizar esta actividad. Aunque hay que señalar que en casos específicos y sólo para control y vigilancia del tránsito, son necesarios unos permisos especiales de circulación para:

- El transporte de cargas indivisibles, sobredimensionadas y/o con sobrepeso
- El transporte de vehículos sobre vehículos
- El transporte de maquinaria sobre vehículos
- El transporte de alimentos perecederos, agua, combustibles y medicamentos durante los sábados, domingos y feriados
- La circulación de vehículos con cargas en Régimen de Admisión Temporal.

2.3.1.3 Restricciones legales al transporte internacional

La única restricción legal existente en el transporte internacional a nivel de toda la CAN es la del cabotaje. Se define cabotaje como actividad de transporte en tramos nacionales realizada por un transportista extranjero aprovechando la estadía en el país. Así, en la Decisión 399, artículo 11 se especifica claramente que *"El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros"*

Otras restricciones legales existentes al transporte internacional son las establecidas para el transporte de carga en general, que tienen que ver fundamentalmente con el tránsito y la circulación vial, referidas a la tipología de los vehículos, límites de peso, horarios y permisos de circulación.

En la reglamentación en estudio de la nueva Ley General de Aduanas de Bolivia, está previsto exigir una capacidad de arrastre mínima al transportador internacional por carretera (Art. 54 de la Ley General de Aduanas).

Además de estas restricciones comunes a todos los países está la restricción unilateral establecida por el Gobierno venezolano, referida al transbordo de cargas en fronteras, mediante la Resolución Interministerial de 12 de mayo de 1999. Esta resolución fue complementada por dos resoluciones interministeriales más de fechas 14 de mayo y 15 de junio de 1999, así como por una instrumentación procedimental del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de fecha 13 de julio de 1999, mediante la cual se establecían los procedimientos para el transbordo en frontera de las mercancías procedentes del exterior, en vehículos venezolanos habilitados para el transporte internacional de carga por carretera. Así mismo se designaban las cargas exceptuadas de los procedimientos de transbordo.

2.3.1.4 Responsabilidades de las empresas transportistas

Las responsabilidades adquiridas por las empresas de transporte en el ejercicio de su actividad están definidas en los Códigos de Comercio de cada uno de los países.

Bolivia

Las responsabilidades de los transportistas las define el Código de Comercio. La sección III del citado código hace referencia al transporte de cosas y a las obligaciones y responsabilidades que surgen de esta acción.

El artículo 947 establece y limita la responsabilidad del transportista, siendo éste responsable de las cosas o mercancías entregadas para su transporte, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario en el lugar, forma y tiempo estipulado en la carta de transporte, guía o conocimiento de embarque.

La exoneración de responsabilidad sólo se producirá en los casos en los que las mercancías estén mal embaladas, la mercancía esté en estado de descomposición o el embalaje fuera insuficiente. Debe indicarse dicha situación en la carta de porte o en la guía y, de este modo, toda la responsabilidad pasa del transportistas al remitente.

Cuando el transporte se efectúe entre varios transportistas, todos responden de forma solidaria por la ejecución del contrato, siempre que se haya hecho constar la intervención sucesiva de varios transportistas. Sin embargo, cada uno de los transportistas intermedios es responsable de los daños ocurridos durante el recorrido a su cargo. El transportista que indemnice el daño que es responsabilidad de otro transportista se subroga en las acciones que contra éste existan por causa de este daño. Si fueran varios los culpables, se prorrateará entre ellos con relación al tramo a su cargo, exceptuando a aquellos que prueben que en su recorrido no ocurrió nada.

Colombia

El Código de Comercio es el que señala las responsabilidades de los transportadores. Se

define como transportador a quien realmente ejecuta o se hace cargo de la ejecución de transporte o parte de éste.

Según el artículo 982 del citado código, el transportador está obligado a recibir las mercancías, conducirlas y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presuponen en buen estado, salvo constancia de caso contrario.

El transportador puede encargar la conducción, en todo o en parte, a terceros, pero siempre bajo su responsabilidad, y sin que ello modifique las condiciones del contrato (Art. 984 del Código de Comercio).

Cuando la empresa no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga control efectivo sobre el mismo (es decir que no tenga la facultad de utilizarlo y designar el personal que lo opera, directamente y sin intervención del propietario), el propietario, la empresa que lo contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones del transporte (Art. 991 del Código de Comercio).

En el caso de existencia de transportadores sucesivos, se entenderá que todos los que intervengan en la operación de transporte son solidariamente responsables con el cumplimiento en su integridad de la misma. Así mismo cada uno de los transportadores será responsable de los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado, sin perjuicio de lo anteriormente señalado (Art. 986 del Código de Comercio).

El transportador tiene el deber, siempre que el gobierno lo exija, de tomar un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte (Art. 994 del Código de Comercio).

La responsabilidad del transportador sobre pérdida total o parcial de la cosa transportada, de su avería y del retardo de la entrega, comienza desde el momento de la recepción de la misma o desde que ha decidido hacerse cargo de ella. Esta responsabilidad cesará cuando sea entregada a su destinatario en el sitio convenido y según marca el código. También cesará su responsabilidad cuando transcurrido el término de cinco días contados a partir del de la entrega o aviso de entrega sin que el interesado se haya presentado a retirarla o recibirla (Art. 1030 del Código de Comercio).

Las obligaciones del transportador son:

- Recibir los objetos en el lugar y tiempo convenido y extender la correspondiente carta de porte, guía o conocimiento del embarque.
- Iniciar y concluir el transporte dentro del plazo estipulado precisamente por la ruta establecida en el contrato, salvo casos de fuerza mayor.
- Realizar el viaje en la fecha convenida y si no hubiera día señalado, lo antes posible, con la máxima diligencia.
- Cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que la reciba hasta su entrega al destinatario.
- Entregar las mercancías al poseedor de la carta de porte, de la guía o del documento respectivo.
- Pagar en caso de retraso que le sea imputable la indemnización acordada y, si no se hubiera pactado al respecto, el perjuicio que hubiera causado al remitente, que será determinada por peritos.
- Entregar las mercancías pesadas, contadas y medidas de acuerdo a la carta de porte o guía, a no ser que estuvieran acondicionadas en cajones, fardos, barriles u otros, caso en el cual la entrega se hará sin daños exteriores de embalaje.
- Pagar las pérdidas o averías que estuvieran a su cargo con arreglo al precio declarado de las mercancías o, en su defecto, a juicio de los peritos.
- Responder al remitente o al destinatario de los daños y perjuicios provenientes de su responsabilidad contractual.

Los derechos del transportista serán:

- Cobrar la mitad del valor del porte convenido, si por negligencia o culpa del remitente o cargador no se verificara el viaje.
- Percibir el total del porte convenido, si por negligencia o culpa del remitente no se efectuara el viaje, siempre que hubiera sido destinado un vehículo al exclusivo objeto de realizar dicho viaje, descontándose si se hubiese aprovechado para el transporte de otra carga.
- Exigir al destinatario la recepción de las mercancías que se encuentre en buen estado, siempre que, separadas de las averiadas, no sufran disminución en su valor.
- Retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte.
- Dejar en depósito judicial las mercancías, previo reconocimiento de su estado por los peritos, cuando el lugar donde hacer la entrega no se encuentre el destinatario o si estándolo rehusaran recibirlas.

El transportista responderá de la pérdida total o parcial de la mercancía transportada. Las indemnizaciones por pérdida total o parcial, atendiendo al artículo 1031 del Código de Comercio colombiano son las que se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 73: Colombia. Indemnizaciones por pérdida total o parcial de la mercancía transportada

Declaró mercancía valor costo en origen	V.D.[107] + 25%V.D. (L.C.[108])
No declaró valor	80%Valor mercancía en destino
Declaró mayor valor	80%Valor mercancía en destino
Declaró menor valor	V.D. + 25%V.D. (L.C.)
Pacto del 75%	75%V.D.

En caso de darse una situación de culpa grave o dolo: indemnización plena y sin limitación. En caso de retardo, la compensación será según lo pactado o según lo probado judicialmente. Los límites contractuales establecen responsabilidad de hasta el 75% del valor declarado. Si se da la situación de falso valor declarado u omisión sólo se responde por el 80% del valor probado de la mercancía. Las indemnizaciones por daño o avería[109], atendiendo a los artículos 1028, 1031 y 1032 del Código de Comercio colombiano son las que se muestran en la siguiente tabla:

107. Valor Declarado de la mercancía en lugar de origen, impuestos, seguros, fletes, embalajes.
108. Lucro Cesante.
109. Se debe dar la reclamación oportuna y examen conjunto de la mercancía.

Tabla 74: Colombia. Indemnizaciones por daño o avería

Declaró valor costo en origen	V.D. (Mercancía averiada) + 25%
Declaró menor valor	V.D. (Mercancía averiada) + 25%
No declaró valor	80% (Valor mercancía averiada) en destino
Declaró mayor valor	80% (Valor mercancía averiada) en destino

Ecuador

En Ecuador la responsabilidad de las empresas transportistas en lo referente a "Responsabilidad Civil" está regulado por la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (Art. 140) y su Reglamento (Art. 251), en tanto que respecto del cumplimiento del contrato, rigen las disposiciones del Código de Comercio, Título V "Del Transporte". En la LTTT no existe disposición alguna respecto de las obligaciones contractuales.

Se denomina porteador al que contrae la obligación de conducir. Cargador, remitente o consignante al que, por cuenta propia o ajena, encarga la conducción. Se llama consignatario a la persona a quien se envían las mercaderías (Art. 205 del Código de Comercio).

El porteador tiene la obligación de recibir las mercaderías en el tiempo y lugar convenidos, así como cargarlas correctamente, emprender y concluir el viaje en plazo y por la ruta señalada en el contrato. La violación de lo anteriormente señalado impone al porteador la responsabilidad sobre todos los daños o perjuicios ocasionados (Art. 228 del Código de Comercio).

Es también responsable de cualquier infracción de las leyes, ordenanzas y reglamentos que cometiere, tanto en el curso del viaje, como en la entrada al lugar del destino de las mercaderías (Art. 233 del Código de Comercio).

En el caso de que el porteador encargue el transporte a un tercero, el porteador que primitivamente tomó la obligación de conducir, conserva su carácter de porteador respecto del cargador con quien ha tratado, y toma el carácter de cargador respecto del que efectivamente haga la conducción de mercaderías (Art. 206 del Código de Comercio).

El porteador está obligado a la custodia y conservación de las mercancías (Art. 235 del Código de Comercio).

La responsabilidad del porteador empieza en el momento en que las mercaderías quedan a su disposición o la de sus dependientes, y concluye con la entrega hecha a satisfacción del consignatario (Art. 236. del Código de Comercio).

La responsabilidad por pérdidas, desfalco o averías, se extingue (Art. 248 del Código de Comercio):

- Por la recepción de las mercaderías y el pago del porte, salvo que se haya efectuado reserva.
- Si el consignatario recibe bultos que muestren señales evidentes de faltas o averías y no protestase en dicho momento.
- Si no efectúa reclamación sobre sustracción o daño al abrir los bultos en el término de las 24 horas siguientes a su recepción.

- Transcurridos 6 meses en las expediciones realizadas dentro del territorio nacional y un año en el caso de las dirigidas al extranjero.

Perú

La legislación nacional existente actualmente resulta obsoleta en esta materia. Esto es debido a que el Código de Comercio trata el transporte terrestre haciendo alusión específica al ferroviario e indica que el transportista será responsable por el valor total del flete. Por otra parte, las disposiciones del Ministerio de Transportes a nivel nacional, si bien se refieren a la posibilidad de que el transportista se responsabilice por el valor total del embarque, no establecen límites, bases ni procedimientos al respecto. Se espera que con la nueva Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre se empiece a normar de manera más clara sobre responsabilidad civil y penal de las empresas de transporte.

Venezuela

El porteador (el encargado de efectuar o hacer efectuar el transporte) tiene responsabilidad sobre la carga transportada desde el mismo momento en que las mercancías quedan a su disposición o a la de su dependiente (Artículo 172 del Código de Comercio). Concluye con la recepción de las mercancías por parte del destinatario, el pago del porte y gastos, teniendo el destinatario cinco días para reclamar pérdidas parciales o averías que no hubieran podido reconocerse en el acto de entrega. También prescribe a los seis meses en el caso de expediciones hechas dentro del territorio nacional y de un año en el caso de las dirigidas a territorios extranjeros (Art. 185 del Código de Comercio).

Existe también responsabilidad sobre los hechos de sus dependientes, así como de los de todos los porteadores subsiguientes o intermediarios o cualquier otra persona a quien confíe la ejecución del transporte (Art. 169 del Código de Comercio).

El porteador tiene obligación de hacer sin demora la expedición de los objetos entregados por el remitente (Artículo 163 del Código de Comercio) y realizar la entrega sin retardo una vez llegados a su lugar de destino (Art. 180 del Código de Comercio).

Cualquier pérdida y avería que sufran los objetos así como posibles retardos en su transporte también serán responsabilidad de los porteadores, respondiendo en el caso de las pérdidas o averías por el valor declarado. Sólo se eximen de dicha responsabilidad a menos que la pérdida o avería sea fruto de un caso fortuito o de fuerza mayor, o por vicio de los objetos o por su naturaleza, o por hecho del remitente o de su consignatario (Art. 173 y 174 del Código de Comercio).

2.3.1.5 El contrato de transporte

Bolivia

No hay reglamentación nacional sobre el contrato de transporte. Se aplican los aprobados en el seno de la Comunidad Andina o el Cono Sur.

Colombia

El Código de Comercio, establece en sus artículos 981 y siguientes la reglamentación relativa al contrato de transporte.

El contrato de transporte según la legislación colombiana es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y a entregar éstas al destinatario (Art. 981 del Código de Comercio). Las partes del contrato de transporte son el transportador y el remitente; será parte el destinatario cuando acepte el respectivo contrato (Art. 1008 del Código de Comercio). Todas las acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte prescriben en dos años (Art. 993 del Código de Comercio).

Ecuador

Para el transporte interno no existe la costumbre de un contrato escrito, siendo la práctica un contrato verbal. Sin embargo, todo lo referente al contrato de transporte se encuentra legislado en el Título V del Código de Comercio.

Se define transporte como un contrato en virtud del cual uno se obliga, por cierto precio, a conducir de un lugar a otro, mercaderías ajenas, y a entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas (Art. 205 del Código de Comercio).

El documento que las partes otorgan para acreditar la existencia y las condiciones del contrato y la entrega de las mercancías al porteador se denomina carta de porte (Art. 211 del Código de Comercio). En dicho documento se establece el nombre, apellidos y domicilio del cargador, porteador y consignatario, así como la naturaleza, cantidad y marca de los objetos remitidos, lugar de entrega, plazo para efectuar la operación, precio y la indemnización a cargo del porteador por retardo. El cargador en ningún caso podrá hacer responsable a el porteador de pérdidas o averías de efectos no contenidos en la carta de porte, ni pretender que tenían una calidad superior a la anunciada (Art. 212 del Código de Comercio).

En la Sección III del Título V se enumeran todas las obligaciones y derechos del cargador (Art. 217 - 227). Las obligaciones y derechos del porteador se encuentran establecidos en la Sección IV del mismo título (Art. 228 - 249) (ver apartado 2.3.1.4. Responsabilidades de las empresas transportistas).

Finalmente conviene indicar que para el transporte internacional se utiliza la "Carta de Porte", en los términos establecidos en la normativa comunitaria andina, Decisión 399 y su Reglamento expedido mediante Resolución 300 de la Secretaría General de la CAN.

Perú

En la normativa nacional vigente no existen disposiciones especificas sobre el contrato de transporte.

Venezuela

El Código de Comercio en el Título VI, Libro Primero, artículos 154 a 199, establece las condiciones que deben regir el contrato de transporte que tiene lugar entre particulares.

El contrato de transporte tiene lugar entre el expedidor o remitente, que da la orden de transporte, y el empresario que se encarga de hacerlo efectuar en su nombre y por cuenta de otro, o bien entre uno de ellos y el porteador que se encarga de efectuarlo (Art. 154 del Código de Comercio).

En el Código de Comercio se establece también la información que debe tener la Carta de Porte (Art. 156). En este documento debe incluirse:

- El nombre, apellidos y domicilio del cargador o remitente, porteador y consignatario
- La naturaleza, peso, medida o cantidad de los objetos remitidos
- Lugar de destino
- Plazo en que ha de efectuarse el transporte
- Precio del porte
- Indemnización a cargo del porteador de retardo

También están establecidas las obligaciones de cargador (Art. 158) y del porteador, las condiciones en que el contrato es rescindible (Art. 160) o resuelto por causa de fuerza mayor (Art. 161), situaciones en que el porteador es responsable de las pérdidas o averías sufridas, o del retardo en el transporte (ver apartado 2.3.1.4. Responsabilidades de las empresas transportistas).

2.3.2 Mecanismos de apertura del transporte creados por la Comunidad Andina

2.3.2.1 Legislación existente

La legislación existente en el marco de la Comunidad Andina de Naciones en materia de transporte internacional de mercancías por carretera está compuesta por una serie de decisiones que a continuación se enumeran:

- Decisión 271: Sistema Andino de Carreteras
- Decisión 277: Modificación de la Decisión 271 "Sistema Andino de Carreteras"
- Decisión 290: Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera
- Decisión 331: Transporte Multimodal
- Decisión 393: Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal"
- Decisión 399: Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257
- Decisión 434: Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)
- Decisión 467: Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los Transportistas Autorizados del Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

Existen otras decisiones que, si bien no se circunscriben al transporte internacional de mercancías por carretera, sí regulan una serie de conceptos que afectan al transporte:

- Decisión 439: Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina.
- Decisión 477: Tránsito Aduanero Internacional (sustitutoria de la 327).

Además de estas decisiones, existen toda una serie de resoluciones relativas al transporte internacional de mercancías por carretera, siendo las más importantes:

- Resolución 300: Reglamento de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera).
- Resolución 272: Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación.

Está previsto crear una norma comunitaria que regule el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, así como un proyecto sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos.

2.3.2.2 Nivel de conocimiento del marco jurídico

Se ha podido constatar que en las capitales e importantes centros productores de los distintos países de la Comunidad Andina de Naciones y en las empresas legalmente constituidas con su certificado de idoneidad existe un nivel de conocimiento de la normativa andina referida al transporte superior al existente en las zonas de frontera.

En estas zonas fronterizas, con excepción de los líderes políticos, económicos y sindicales, se apreció un desconocimiento general del sentido y alcance de lo que supone la Comunidad Andina de Naciones, no existiendo un fuerte arraigo de la idea de una entidad andina supranacional, lo que lleva a que primen los problemas nacionales, locales y fronterizos sobre las normas andinas.

2.3.2.3 Nivel de cumplimiento del marco jurídico

Las empresas andinas que se encuentran autorizadas para transporte internacional por carretera en la Comunidad Andina de Naciones cumplen con los requisitos formales necesarios para la obtención del certificado de idoneidad, permiso de prestación de servicios y habilitación de unidades tractoras y de carga.

Pero hechos como las resoluciones interministeriales del gobierno venezolano imponiendo el transbordo obligatorio, la tardanza y arbitrariedad en el otorgamiento de los permisos de prestación de servicios por parte de algunos países, las actuaciones de determinados gremios y asociaciones imponiendo un transbordo forzoso como la ACC (Asociación de Camioneros Colombianos) en Ipiales y anteriormente la Asociación de Transporte Pesado del Carchi en Tulcán, han llevado a un precario nivel de cumplimiento de la decisión 399 y sus reglamentos.

Existe un clima de desconfianza jurídica casi generalizada y unas permanentes acciones de hecho que denotan un bajo cumplimiento normativo.

Se podría afirmar que actualmente en dos de las cuatro fronteras intracomunitarias no se cumple lo dispuesto en la Decisión 399, impidiéndose el transporte internacional por carretera (Venezuela-Colombia y Colombia-Ecuador).

En otra de las fronteras, en concreto la de Perú-Bolivia, la posibilidad de acogerse a otro marco normativo, Convenio de Transporte del Cono Sur, hace que las normas andinas sean poco o nada utilizadas, sobre todo por parte de las empresas bolivianas.

2.3.2.4 Mecanismos para su cumplimiento efectivo

Dentro del proceso de integración andina, existen dos órganos fundamentales para el seguimiento y posterior sanción en caso de incumplimiento de las Decisiones Andinas, el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y la Secretaría General de la Comunidad Andina. En el caso del transporte internacional por carretera existe además otro órgano que, si bien su labor fundamental es la de apoyar y asesorar a la Secretaría General, se ha considerado importante su descripción, el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre.

2.3.2.4.1 Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina

El Acuerdo de Cartagena atribuye la función jurisdiccional dentro del proceso de integración al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. Por otro lado, encarga a la Secretaría General la investigación administrativa de determinación de la responsabilidad de los Estados por incumplimiento y la vigilancia de la coherencia del ordenamiento jurídico andino.

El Tribunal de Justicia es creado el 28 de mayo de 1979 mediante un tratado suscrito por los cinco países miembros; posteriormente es modificado dicho tratado mediante el llamado Protocolo de Cochabamba de fecha 28 de mayo de 1996.

El tratado de creación del Tribunal de Justicia, establece, en su primera parte, el Ordenamiento Jurídico Andino, compuesto por:

- Acuerdo de Cartagena, sus protocolos e instrumentos adicionales
- Tratado de creación del Tribunal de Justicia
- Decisiones de la Comisión
- Resoluciones de la Secretaría General

Este tratado, adicionalmente establece las características supranacionales de las normas comunitarias que son de aplicación directa y de efecto inmediato, no requiriendo ratificación por parte de los parlamentos nacionales para surtir efecto. Las normas comunitarias entran en vigencia a partir de su fecha de publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

El Tribunal de Justicia se encuentra integrado por cinco magistrados, uno por cada país miembro, con posibilidad de una reelección, y designados por un período de seis años. Su sede se encuentra en Quito. Las competencias que posee el Tribunal se resumen en tres acciones: la de nulidad, la de incumplimiento y la de interpretación prejudicial. La acción de nulidad le permite al Tribunal declarar la nulidad de ciertas decisiones de la Comisión y de las Resolu-

ciones de la Secretaría General dictadas con violación de las normas que constituyen el ordenamiento jurídico de la CAN. La acción de incumplimiento consiste en una reclamación contra un país miembro que incumple sus obligaciones. Previamente a presentar esta acción de incumplimiento, deberá surtirse los trámites previstos ante la Secretaría General en la fase precontenciosa. Para asegurar la aplicación uniforme de las normas andinas en la CAN, existe el mecanismo de interpretación prejudicial, mediante el cual los jueces nacionales que conozcan de un proceso en el que deba aplicarse alguna de las normas del ordenamiento jurídico andino, deben solicitar obligatoriamente la interpretación del Tribunal Andino de Justicia acerca del contenido y alcance de dichas normas.

2.3.2.4.2 Secretaría General de la Comunidad Andina

El Acuerdo de Cartagena atribuye la función de órgano ejecutivo de la Comunidad Andina de Naciones a la Secretaría General. Entre sus principales funciones, definidas por la Decisión 409 "Reglamento de la Secretaría General de la Comunidad Andina", se encuentran:

- *Velar por la aplicación de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina y determinar, de oficio o a petición de parte, los casos en los que exista incumplimiento de dicho ordenamiento* (literal a) art. 11)
- *Expedir las Resoluciones, Propuestas, Laudos Arbitrales y demás actos de la Secretaría General* (literal b), art.11)
- *Determinar, de oficio o a petición de parte, si una medida adoptada por cualquier País Miembro constituye gravamen o restricción* (literal d), art. 11)
- *Dirimir controversias entre particulares, mediante arbitraje, en la forma prevista en el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena* (literal v) art. 11)
- *Ejercer las demás funciones y atribuciones que le asigne el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina* (literal x) art. 11)

2.3.2.4.3 Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre

Se trata de un comité de carácter técnico, creado mediante la Decisión 434, y que se compone de las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País miembro (Art. 1). El CAATT tiene entre sus funciones, establecidas por la Decisión anteriormente citada, las siguientes:

- *Apoyar a la Comisión y a la Secretaría General en la tarea de velar por la aplicación de las Decisiones que regulan el transporte internacional por carretera* (literal a) art. 3)
- *Recomendar y proponer a los organismos nacionales soluciones a los problemas que se presentan en el transporte internacional por carretera* (literal b) art. 3)
- *Evaluar el cumplimiento de las normas subregionales y sus reglamentos, así como los acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales relacionados con la materia* (literal c) art. 3).

- *Propiciar el cumplimiento y la armonización por parte de los Países Miembros de los compromisos asumidos en los foros internacionales* (literal d) art. 3).

De todas formas, las opiniones y acuerdos que adopte este Comité, no comprometen necesariamente al País Miembro (Art. 2).

2.3.2.5 Apoyo gubernamental al sector transporte. Subsidios y exenciones

Actualmente no existe apoyo gubernamental al sector del transporte en forma de subsidios y exenciones en dos de los cinco países de la Comunidad Andina de Naciones (Venezuela, y Bolivia). En los otros tres países existen algunos subsidios y exenciones, los cuales se citan a continuación.

Colombia

El transporte colombiano, al tener la consideración de servicio público esencial, se desenvuelve dentro de un marco tributario especial que le permite gozar de prerrogativas, entre las cuales se destacan las siguientes:

Retención en la fuente:

A la empresa de transporte se le hace una retención en la fuente (pago anticipado de impuesto) a una tasa mucho menor que el resto de los sectores económicos. Sólo se le descuenta el 1% sobre el valor total facturado por la empresa transportadora al usuario del servicio público de transporte, lo cual se distribuye entre la empresa transportadora y el propietario del equipo, en caso de prestarse el servicio en equipos que no sean propiedad de la empresa.

No obstante lo anterior, el Gobierno Nacional por medio de la DIAN, pretende cobrar la retención en la fuente en forma total a la empresa de transporte bajo el argumento de que sólo ella está autorizada para prestar el servicio.

Impuesto de Timbre:

El transporte como servicio público goza de exención de este impuesto, tal como lo consagra el artículo 530 del estatuto tributario.

El sector Cooperativo:

Goza en Colombia todo el sector cooperativo de un tratamiento fiscal especialísimo, por tratarse de un programa de economía solidaria, de tal manera que sus utilidades no son gravadas en la forma que se le hace a los otros sectores comerciales.

Impuesto de Industria y Comercio:

Se trata de un impuesto de carácter local, en el cual todas las municipalidades y distritos han tenido un especial cuidado de no gravar al transporte de la misma manera que a otros sectores económicos. En efecto, cualquier empresa de transporte de servicio público que haga uso de

la infraestructura de un municipio, es gravada con un descuento aproximado del 50% en relación con el transporte privado.

Impuesto al Valor Agregado (IVA):

El servicio de transporte público en Colombia se encuentra exento de IVA, por tratarse de un servicio público esencial.

Impuesto de Rodamiento:

El transporte público goza de beneficios, al tener una diferencia tarifaria del 50% con respecto a los vehículos particulares, en el municipio donde esté matriculado el automotor.

Ecuador

La actividad de transporte en Ecuador, en todas sus modalidades se encuentra exenta del pago del IVA.

Siendo la forma predominante de organización del sector transporte en el Ecuador las cooperativas de transporte, debe indicarse que el Estado estimula este tipo de entidades mediante la "Ley de Cooperativas" (1966), que dispone un conjunto de facilidades para ellas, entre las que destacan los beneficios concedidos en el Título X: "Beneficios y Sanciones":

- Exención del impuesto de timbres y papel sellado en varios trámites;
- Exención del impuesto a las primas en el caso de cooperativas de seguros;
- Exención de todo tipo de impuestos en contrato de compraventa de inmuebles;
- Preferencia –en igualdad de condiciones– en licitaciones estatales;
- Liberación de impuestos a las importaciones,
- Exención de impuestos a la exportación; y
- Preferencia en la expropiación de tierras.

En el caso específico del Transporte Terrestre, además de las facilidades fiscales, la LTTT dispone una matriculación anual obligatoria, excepto "a los vehículos de propiedad de conductores profesionales manejados por éstos y destinados al servicio público, a razón de un vehículo por cada titular, cuya matriculación se hará cada 4 años."

Adicionalmente, cabe indicar que el Estado incluye a dos representantes del sector del transporte en el máximo organismo conformado en la LTTT: el CNTTT, que lo integran el Presidente de la Federación Nacional de Transporte Pesado y el Secretario General de la Federación Nacional de Chóferes Profesionales del Ecuador, no estando representados en el mismo ni el Ministerio de Comercio Exterior, ni las Cámaras de la Producción en representación del sector privado exportador o importador, ni tampoco de las empresas de transporte internacional, agrupadas en ANDINATIC.

Perú

El transporte de carga que realiza servicios internacionales, así como los servicios complementarios necesarios para llevar a cabo dicho transporte (siempre que se realicen en la zona primaria de aduanas) están exonerados del Impuesto General de Ventas (Apéndice II del Texto Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, 14 de abril de 1999).

2.3.2.6 Tratamiento fiscal del sector transporte. Régimen impositivo

Bolivia

El transporte por carretera se encuentra gravado por los siguientes impuestos:

- Impuesto al valor agregado (IVA): se calcula sobre el precio neto de prestación de servicios o de cualquier otra prestación, consignado en la factura, nota fiscal o documento equivalente. La tasa es del 13%.
- Impuesto a las transacciones: las personas naturales y jurídicas, por el ejercicio en el territorio boliviano, del comercio, industria, servicios o cualquier otra actividad (lucrativa o no), están sujetos a este impuesto; se trata de un 3% de los ingresos brutos devengados en el período fiscal.
- Impuesto sobre las utilidades de las empresas: este impuesto afecta a las empresas tanto públicas como privadas, sea cual sea su naturaleza. Se aplica sobre las utilidades resultantes de los estados financieros al cierre de la gestión anual, siendo la tasa el 25% de la utilidad neta imponible.
- Impuesto al régimen complementario al IVA: todos los empleadores del sector público o privado, cuando paguen a sus dependientes, deberán proceder a la retención de la alícuota del 13% previo a las deducciones establecidas para el efecto.

Colombia

El transporte terrestre automotor de carga como servicio público tiene un tratamiento fiscal y régimen impositivo especial.

A nivel municipal, se grava a la actividad transportadora en el llamado impuesto de industria y comercio, por el valor bruto facturado por servicio de transporte cuyas operaciones se originen en la municipalidad que cobra el tributo. Es un impuesto de carácter territorial por el uso de la infraestructura local. Este impuesto es más favorable a transportadores públicos que a otros sectores económicos. El sector transportador cooperativo generalmente es exonerado de este impuesto, según criterio de cada municipalidad.

A nivel nacional, el transporte es gravado por las utilidades que obtiene al final de cada ejercicio (1 año) como a cualquier empresario nacional, pero para el efecto se le aplica una retención en la fuente al transportador equivalente al 1% sobre el valor facturado y como tal se beneficia de un flujo de caja, pues a otros sectores económicos, la retención en la fuente es mayor (ver apartado 2.3.2.5. Apoyo gubernamental).

Ecuador

La tributación del sector transporte en el Ecuador se resume a continuación en los siguientes términos:

De conformidad con la legislación tributaria vigente, las actividades económicas están suje-

tas a los siguientes tributos: Impuesto a la Renta, Impuesto al Valor Agregado (IVA: 12%) e Impuesto a la Circulación de Capitales (ICC: 0,8%), estando la actividad de transporte, en todas sus modalidades, exenta del pago del IVA.

La recaudación del Impuesto a la Renta se realiza mediante una retención en la fuente del 1% sobre el valor de la factura, en tanto que el ICC se retiene al actuar la banca como agente de retención del 0,8% al realizar los pagos de cheques o transferencias bancarias correspondientes.

Adicionalmente, existe la Ley 004 de 1988 que establece un "Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre", basado en el valor de los vehículos según marcas y modelos. Sin embargo, esta misma ley establece las siguientes excepciones (artículo 6, apartado g):

Están exentos del pago de este impuesto los siguientes vehículos: "*Los de propiedad de choferes profesionales, manejados por éstos y destinados al servicio público, a razón de un solo vehículo por cada titular.*"

En el artículo 7 de la citada ley se establecen rebajas a los siguientes vehículos: "Los de servicio público, de transporte de personas y/o carga, no contemplados en el literal del artículo anterior, tendrán una rebaja del 80% del impuesto causado".

Con relación al pago de aranceles en Importación de Vehículos, de conformidad con el Decreto-Ley Nº 03 y la Ley Nº 13 de 1992, así como la Ley Nº 36 de 1993 y su Reglamento, el CNTTT tiene potestad para establecer anualmente un cupo de importaciones exentas del pago de aranceles (40%) y otros tributos (FODIN[110]: 1%, FONIN[111]: 2% y Tasa de Servicios: 1%). Si bien la exención inicialmente incluía al IVA: (10% en importaciones en 1993), esta salvedad fue eliminada por la última reforma tributaria.

Perú

En el Perú, el sector de transporte está gravado por los mismos impuestos que cualquier otra empresa. Estos impuestos son:

- Impuesto General de Ventas (IGV): es el 18% del valor de la venta realizada.
- Impuesto de la renta: 30% sobre la renta neta (renta bruta[112] menos gastos necesarios para producirla y mantener su fuente).
- Impuesto a los activos fijos: 1,25% sobre el valor en libros de los activos fijos (vigente hasta el 31 de diciembre de 1999).

Venezuela

El sistema impositivo en Venezuela es administrado por el Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT). Toda ganancia obtenida por las empresas como resultado de sus actividades en Venezuela son susceptibles del pago de impuestos. Los principales impuestos son:

- Impuesto sobre la renta. La tasa máxima es del 34%.
- Impuesto al valor agregado. Se aplica a los bienes raíces, y a la venta y prestación de servicios adquiridos por el consumidor. La tasa es del 14,5%.
- Impuesto sobre activos empresariales. Este impuesto lo debe pagar toda persona jurídica o natural comerciante sujeta al impuesto sobre la renta, sobre el valor de los activos tangibles e intangibles de su propiedad, situados en el país o reputados como tales, que durante el ejercicio anual tributario correspondiente a dicho impuesto, estén incorporados a la producción de enriquecimientos provenientes de actividades comerciales, industriales, o de explotación de minas e hidrocarburos y actividades conexas. El impuesto corresponde al 1% del promedio simple de los activos correspondientes al año tributario correspondiente. El período preoperativo y los dos primeros años de operación están

110. Fondo para el Desarrollo de la Infancia y la Niñez.
111. Fondo para el Instituto Nacional del Niño y la Familia.
112. Renta bruta es el conjunto de ingresos afectos al impuesto que se obtenga en el ejercicio gravable.

Tabla 75: Cuadro resumen tratamiento fiscal del sector transporte

	Tratamiento fiscal del sector transporte
Bolivia	• IVA del 13 • *Impuesto de transacciones:* 3% de los ingresos brutos devengados en el período fiscal • *Impuesto sobre las utilidades de las empresas:* se aplica sobre las utilidades obtenidas en la gestión anual, siendo la base imponible para la liquidación y pago de la tasa del 25% (utilidad neta imponible) • *Impuesto al régimen complementario al IVA:* la empresa, cuando pague a sus empleados, deberá proceder a la retención de la alícuota del 13 % previo a las deducciones establecidas al efecto.
Colombia	• *Impuesto de industria y comercio:* impuesto local por el uso de la infraestructura • *Impuesto de rodamiento* • *Impuesto de retención en la fuente:* se retiene el % sobre el valor total facturado.
Ecuador	• *Impuesto de la Renta:* se realiza con una retención en la fuente del 1% sobre lo facturado • *Impuesto a la Circulación de Capitales:* retención del 0,8% al realizar los pagos de cheques o transferencias correspondientes • *Impuesto a los Vehículos motorizados de transporte terrestre:* basado en el valor del vehículo según marca o modelo exonerados de su pago los chóferes profesionales propietarios de un único vehículo, los demás vehículos de servicio público tienen una rebaja del 80%.
Perú	• *Impuesto General de Ventas (IGV):* 18%. El transporte internacional está exonerado de su pago • *Impuesto de la renta:* 30% sobre la renta neta (renta bruta menos gastos necesarios para producirla y mantener su fuente) • *Impuesto de los activos fijos:* 1,25% sobre el valor en libros de los activos fijos.
Venezuela	• *Impuesto sobre la renta:* tasa máxima del 34% • *Impuesto a las ventas:* 15,5% • *Impuesto activos empresariales:* 1% del promedio simple de los activos correspondientes al año tributario.

exceptuados del pago de este impuesto. El impuesto sobre la renta puede ser deducido en el pago por este impuesto.

2.3.2.7 Regímenes de competencia nacional. Liberalización del sector

Bolivia

El Decreto Supremo Nº 21060 de 29 de agosto de 1985, establecía en el apartado c) del artículo 4 *"la libertad irrestrictiva de esta actividad autorizándose, a cualquier persona natural o jurídica, dedicarse a esta actividad, quedando abolido el monopolio. Las tarifas se establecerán por acuerdo entre usuarios y transportistas"*.

Este Decreto fue complementado después por el Decreto Supremo Nº 21660, el cual establece en su artículo 177 que *"ninguna autoridad, gremio o sindicato podrá establecer limitación o condicionante alguno a su libre desempeño. No se permitirá por consiguiente, la limitación de rutas, ni modalidad alguna de reserva o privilegio territorial o sectorial de carga"*.

Nos encontramos por lo tanto ante un sector totalmente liberalizado, sin barreras de entrada, ni fijación de rutas, tarifas, etc., sujeto únicamente a la ley de la oferta y la demanda.

Colombia

Si tenemos en cuenta que el transporte Colombiano se cataloga como un servicio público esencial, intervenido por el Estado, con exigencia de unos requisitos mínimos para la creación de una empresa de transporte, son los mismos empresarios quienes encuentran sus limitaciones en las exigencias que a veces no pueden cumplir, bien por falta del capital mínimo, bien por carencia de una infraestructura acorde con las exigencias legales, etc. La intervención por el Estado abarca todos los aspectos tarifarios, organizacionales, financieros, técnicos, etc.

El precio del transporte se conforma por un flete (se le paga al dueño del equipo), regulado por el Ministerio de Transporte, y adicionalmente un valor por concepto de intermediación que lo recibe la empresa de transporte. De acuerdo con la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en su capítulo 7 (artículo 29) se establecen los criterios para fijar las tarifas. En dicho artículo se dispone que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte debe formular y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte. En su artículo 30, se señala que las autoridades competentes elaborarán los estudios de costos que sirvan de base para el establecimiento de las tarifas.

Ecuador

El Consejo Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre ha intervenido el sector, imponiendo una suspensión desde 1999 hasta el 2001 en la concesión de Permisos de Operación a nuevas empresas y/o cooperativas, debido a un exceso de oferta.

Para la carga existe un "libre mercado", aunque el indicador del nivel de fletes lo establece la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador.

Perú

Al igual que ocurre en Bolivia nos encontramos con un sector con un alto grado de liberalización. Actualmente no existen barreras de entrada distintas a las dispuestas para cualquier otra empresa, sea cual sea su actividad económica. La formación de los precios del transporte están sometidos íntegramente a la ley de la oferta y la demanda (Decreto legislativo Nº 642 publicado el 27 de junio de 1991).

Venezuela

En Venezuela no existen, teóricamente, barreras legales o formales que impidan la entrada en el mercado del transporte. Esto llevaría a suponer que se ha formado una estructura altamente competitiva pero, por el contrario, se observa un mercado con fuertes distorsiones, con barreras informales a la entrada establecidas por organizaciones y asociaciones de transportistas que restringen la libre competencia y la libre entrada a esta actividad. Esto crea un mercado altamente ineficiente, costoso y caracterizado por una baja calidad y confianza que ofrecen los servicios.

Por otro lado, no existe ningún tipo de regulación y control por parte del sector oficial en cuanto a la fijación de las tarifas que rigen los servicios de transporte de carga por carretera. Estas se negocian directamente entre usuarios y prestatarios.

2.3.2.8 Regímenes de competencia a nivel internacional

La Secretaría General de la Comunidad Andina ha velado por la libre competencia estableciendo decisiones tendentes a corregir o prevenir las distorsiones generadas por prácticas restrictivas a la libre competencia (Decisión 285).

También en la Decisión 399 se recoge en el artículo 204 que "los países miembros establecerán las normas necesarias para que la prestación de servicios por parte de los transportistas autorizados se realice en igualdad de condiciones en el mercado". Además en sus artículos 15 y 16, señala que un transportista autorizado con un permiso de prestación de servicios no podrá recibir en el país que lo haya obtenido un trato menos favorable que los transportistas autorizados locales o de un tercer país. Por último, en el artículo 18 se señala que "un transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial".

2.3.2.9 Mecanismos de protección del mercado nacional

Estos mecanismos se están dando fundamentalmente en tres países, Colombia, Ecuador y Venezuela. En el caso de Colombia, esta protección no está reglada por el Estado ni es fruto de la actuación de ningún organismo del mismo, sino que es el resultado del cierre de

la frontera por parte de un gremio de transportistas (ACC) para defender su mercado frente al transporte ecuatoriano.

En Venezuela, se ha reglamentado por parte del gobierno una normativa que impone el transbordo en la frontera de toda mercancía que viaje en vehículos de carga no venezolanos.

En Ecuador no se están cumpliendo por parte del CNTTT los plazos establecidos para la concesión de los permisos de prestación de servicios. Esta institución, a solicitud de la Federación Nacional de Transporte Pesado, llegó en 1997 a revocar los permisos de prestación de servicios a las empresas colombianas.

2.3.3 Acuerdos binacionales. Grado de cumplimiento

2.3.3.1 Convenio entre Ecuador y Perú sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves

Este convenio entró en vigor en el año 1999 y tiene por objeto básicamente:

- Regular y facilitar el tránsito de personas, vehículos privados, el tránsito de vehículos de transporte de pasajeros y carga, el tránsito fluvial, marítimo y aéreo.
- Simplificar y uniformar los documentos y trámites.

El ámbito de aplicación de dicho convenio es la zona comprendida por las provincias ecuatorianas de El Oro, Loja y Zamora-Chinchipe, y los departamentos peruanos de Tumbes, Piura y Cajamarca. Las partes podrán ampliar de común acuerdo dicho ámbito.

No es posible evaluar totalmente dicho acuerdo debido a su relativamente corta existencia.

2.3.3.2 Convenio de Tránsito Terrestre Transfronterizo Ecuador-Colombia

Puesto en marcha en septiembre de 1993, establecía una Zona de Integración Fronteriza que comprendía las provincias ecuatorianas de Esmeraldas, Carchi, Imbabura, Sucumbíos y Napo, y los departamentos colombianos de Nariño, Putumayo y Cauca. Existe la posibilidad de incorporar nuevas provincias o departamentos.

Los puntos de paso de frontera son el puente internacional de Rumichaca, los puentes internacionales sobre los ríos San Miguel y Mataje (cuando estén en servicio) y los que posteriormente habiliten las dos partes.

No se cumple dicho convenio por la obligación de llevar a cabo transbordo, tanto en el caso de pasajeros como de carga.

2.4 Perspectiva desde el análisis de riesgos

2.4.1 Seguridad y riesgo económico

2.4.1.1 Identificación de factores de riesgo

Por riesgo económico se entiende el estado de inseguridad generado por la acción de delincuentes comunes o hampa organizada y que repercute sobre el sector del transporte en pérdidas económicas considerables, tanto por robo de mercancías como de unidades vehiculares.

En **Bolivia** y **Perú** no existe el problema de la delincuencia organizada dirigida al asalto de los vehículos de transporte de mercancías; en cualquier caso y si existe alguna acción al respecto, se trata de casos puntuales y a muy pequeña escala provocados por el hambre y necesidad sufrida por grupos de personas aisladas, como puede ser el caso concreto de los alrededores de Lima en el que la única intencionalidad de las sustracciones suele ser el robo a pequeña escala de la mercancía para el consumo propio.

Los problemas económicos en **Colombia** y **Venezuela** han generado la formación de bandas de delincuencia especializadas en el hurto o robo de vehículos destinados al transporte, lo que ha llevado a que el ejercicio de esta profesión se haya convertido en una actividad arriesgada. En el caso de **Ecuador** este problema se presenta muy localizado en su zona costera, sobre todo en los alrededores de la ciudad de Guayaquil.

Las técnicas normalmente empleadas por las bandas de delincuentes para ejercer la piratería se basan en alguna o varias de las técnicas siguientes: complicidad con los conductores, suplantación de la autoridad local existente, mediante supuestos pasajeros en la vía, por ejemplo simulando averías de los automóviles, etc. Se trata, pues, de delincuencia organizada que cuenta con métodos para la rápida comercialización de la mercancías, una vez se ha cometido el asalto.

La estructura básica es un cabecilla que da las órdenes y una serie de estamentos inferiores que ejecutan la acción, entre los que se encuentran:

- *conductores,* encargados de trasladar el camión robado;
- *un grupo de asalto,* encargado de la materialización del mismo;
- *bodegas,* en las que depositar la mercancía sustraída;
- *distribuidores,* para las ventas posteriores y
- *compradores* de la mercancía robada.

Los medios de los que disponen para la ejecución de los asaltos son fundamentalmente vehículos, armas, sistemas de comunicación, depósitos, locales comerciales, etc.

El sistema de carreteras venezolano, al igual que el colombiano, puede definirse como inseguro. Existen algunos tramos de carreteras en los que por su complejidad, es necesario

disminuir la velocidad del vehículo, como ocurre en las curvas pronunciadas y los estrechamientos del camino, facilitando los asaltos a los vehículos. Esto, unido a la falta de mantenimiento generalizada que sufre la red vial, es una causa favorecedora del aumento de la inseguridad en las carreteras.

Si al decorado anteriormente descrito le añadimos el ingrediente de la deficiente conexión existente entre los distintos cuerpos policiales encargados de velar por la seguridad en las carreteras, no se consigue otra cosa más que abonar el caldo de cultivo que favorezca el auge de la delincuencia en las carreteras . Esto es motivado, en parte, por la falta de presupuesto del Estado dirigido hacia este sector. Además, es patente la poca presencia de cualquier tipo de autoridad policial en las carreteras, por lo que la falta de respuestas ante las emergencias que puedan surgir en las carreteras es una consecuencia predecible.

Por otro lado, la estructura empresarial y organizativa del transporte venezolano tampoco posee unas condiciones muy adecuadas para combatir la situación. Las unidades de transporte se caracterizan por la ausencia de sistemas de seguridad. El sistema de selección de chóferes es inadecuado, dándose en algunas situaciones el caso de colaboración entre chóferes, empleados de empresas de transporte, con las bandas de delincuentes, facilitándoles información para la ejecución de los asaltos, entre otras cuestiones.

En Venezuela cualquier persona que adquiere un camión puede ejercer la profesión de transportista. No existe control por parte del Estado y esto genera cierto recelo por parte de las empresas generadoras de carga, que no tienen garantías ni seguridad en la persona o empresa de transporte a quien le confían la carga.

El ataque se suele realizar por parte de dos o tres personas, llamados pegadores. El modo de actuar usual es amenazando con armas de fuego, si se trata de delincuentes comunes, o persuadiendo al chófer a descender del vehículo para luego notificarle que es un robo, cuando se trata de falsos policías. Una vez que se han apoderado de la gandola, se revisa la carga y se le entrega el vehículo a un jockey, que no es otra cosa que un experto en el manejo de vehículos pesados. Este se encarga de trasladarlo a un galpón o almacén. Una vez en el galpón, el colocador recibe la mercancía y se encarga de situarla en distintas empresas mayoristas o minoristas. A estas empresas se las conoce como aguantadoras y también están incurriendo en un delito, al aprovecharse de mercancía robada. Entre el 80 y 90% de los vehículos asaltados son devueltos en las siguientes 24 ó 48 horas. Es importante señalar también la existencia de infiltrados de estos grupos en las empresas generadoras de carga, sobre todo en los departamentos de logística y tráfico, así como en los cuerpos policiales.

2.4.1.2 Probabilidad de ocurrencia

Colombia

La tendencia de la piratería en Colombia ha experimentado un aumento espectacular en los últimos años. Entre 1976 y 1987, el número de casos de piratería se mantuvo constante y con un valor que rondaba los 200 incidentes al año; incluso en los años 1986 y 1987 este valor descendió hasta tasa cercana a los 113 casos. A partir de esta fecha la piratería comenzó su ascenso imparable. En el año 1991 se registraron un total de 525 casos. Desde este año hasta el año 1999 la cifra de asaltos prácticamente se ha multiplicado por 7. La evolución de los asaltos por parte de los piratas desde 1995 hasta 1998 ha sido espectacular, pasando de 1.952 casos en 1995 a 3.205 casos en 1998.

En 1999 se alcanzó una cifra de 3.429 asaltos, con una tasa de 8 asaltos por cada 100 mil habitantes y un promedio diario de 9 asaltos. Se trata de cifras preocupantes. En los primeros meses del año 2000 se registra un pequeño descenso respecto del año anterior. Más concretamente, se trata de una disminución del 15% en enero y de una reducción del 26% en febrero. Sin embargo, las proyecciones[113] para el año 2000 son de un total de 3.943 casos de piratería con un valor en pérdidas que ronde los 155.760 millones de pesos, es decir, unos 79,63 millones de US$.

Tabla 76: Colombia. Evolución de los asaltos a los vehículos de transporte

Año	Número de casos	Variación relativa respecto del año anterior	Promedio al mes	Promedio a la semana	Promedio al día	Costo de la sustraído (millones de pesos)	Variación relativa respecto del año anterior
1995	1.952	-	163	36	5	68.993	-
1996	2.350	20%	196	45	6	93.090	35%
1997	2.939	25%	245	57	8	105.000	13%
1998	3.204	9%	267	62	9	120.000	14%
1999	3.429	7%	286	66	9	132.000	10%

Las pérdidas por piratería terrestre, en los últimos 9 años, son las que a continuación se indican.

Tabla 77: Colombia. Pérdidas por piratería terrestre

	Valor pérdidas (millones de pesos)	Valor pérdidas (millones de US$)
1991	12.350	6,3
1992	28.670	14,7
1993	48.000	24,5
1994	96.000	49,1
1995	110.400	56,4
1996	124.000	63,4
1997	130.000	66,5
1998	115.883	59,2
1999	159.000	81,3

Nota: la equivalencia se ha calculado con US$ corrientes de 1999.

113. Estimado por promedios de variación relativa del 15%. Calculado aplicando el índice de devaluación estimado por la oficina de Planeación del Ministerio de Defensa Nacional.

Cabe destacar el hecho que durante el año 1999 se recuperó un 11% del total robado mediante estas acciones de piratería, lo que demuestra el esfuerzo que está realizando el Estado Colombiano para erradicar estas acciones.

Venezuela

Según un reciente estudio de la Agencia Nacional de Seguridad, Venezuela se situó entre los países más violentos del mundo, siendo superada en el ámbito andino por Colombia.

Durante el año 1999, Venezuela ocupó el sexto lugar entre las naciones con mayor número de muertes por agresión. El promedio mundial se sitúa en 9,09 casos por cada 100 mil habitantes. Los seis primeros puestos quedaron de la siguiente manera:

1°) *Colombia* con 71,47 casos por cada 100 mil habitantes.

2°) Sudáfrica con 35,22 casos por cada 100 mil habitantes.

3°) México con 32,44 casos por cada 100 mil habitantes.

4°) Brasil con 30,18 casos por cada 100 mil habitantes.

5°) Rusia con 30,07 casos por cada 100 mil habitantes.

6°) *Venezuela* con 25,12 casos por cada 100 mil habitantes.

A pesar de estos niveles de violencia, Venezuela ocupa un lugar discreto en cuanto a número de delitos denunciados. Se sitúa en la posición 45 del mundo con 956 casos denunciados por cada 100 mil habitantes, mientras que el promedio mundial es de 2276 casos denunciados. La tendencia observada es que a mayor violencia, menor es el número de denuncias ante las autoridades. Tampoco se observa una mejora en la aplicación de la justicia, pues sólo se procesan el 32% de los casos notificados a las autoridades, mientras que el promedio mundial se sitúa entre el 70 y 80%.

Las cifras proporcionadas por el Cuerpo Técnico de Policía Judicial y Consetransporte referentes a las pérdidas por actividades delictivas en el sector transporte son las que a continuación se detallan. Las pérdidas por asaltos en 1998 rondan los 5.000 millones de bolívares, que equivalen a unos 8,5 millones de US$. En 1999 la cifra se situó alrededor de los 7.000 millones de bolívares, que equivale a unos 12 millones de US$. El incremento de la cifra de asaltos en el año 1999 respecto de 1998 es, aproximadamente, de un 40%.

En el período comprendido entre enero y abril de 2000 el número de camiones robados asciende a 128, lo que ha generado unas pérdidas de 3.000 millones de bolívares, que equivale a unos 5 millones de US$. Esto supone un 40% de todo lo que se robó en 1999.

Sólo en el mes de marzo de 2000 se contabilizó el robo de 35 gandolas, lo que supuso pérdidas de 1.500 millones de bolívares, es decir unos 2,5 millones de US$.

La zona preferida por los asaltantes de gandolas para sus operaciones es la zona central del país. La razón es la existencia de grandes zonas industriales y, como consecuencia de ello, un gran número de gandolas que transitan esas carreteras diariamente. Entre los estados más afectados están Aragua y Carabobo, que son importantes zonas industriales, el Estado Lara, caracterizado por las agroindustrias, y Puerto Cabello, que es el principal puerto marítimo del país y maneja más del 80% de la carga de importación-exportación. De todos modos, este fenómeno se ha extendido a todas las demás regiones del país, siendo frecuentes también los asaltos en la zona oriental así como en el área metropolitana de Caracas.

Entre las vías más problemáticas para los conductores se encuentran:
- Autopista y carretera Caracas-La Guaira
- Autopista Guarenas-Guatire
- Autopista Regional del Centro
- Carretera de Chivacoa

De los 35 atracos cometidos durante el mes de marzo, 12 se cometieron en las vías de Aragua, 8 en Carabobo y 5 en el estado Lara.

La mercancía más cotizada por las bandas de asaltantes es la leche en polvo, los quesos, la harina, el azúcar, los licores, especialmente el whisky, el tabaco, los cauchos, los electrodomésticos y los artículos para el hogar como pañales, dentífricos y desinfectantes.

2.4.1.3 Efectos y consecuencias

Colombia

Las acciones delictivas provocan en Colombia el mismo efecto que el comentado para Venezuela. Sin embargo, en Colombia la importancia relativa de esto es compartida por la acción de las guerrillas, que también roban mercancías, aunque no con la finalidad de su comercialización posterior sino más bien para el consumo propio, o hacen pagar ciertas cantidades de dinero a los chóferes a fin de continuar su viaje sin sufrir ataques. Por lo tanto, el ejercicio de la profesión de chofer en Colombia es especialmente arriesgado.

Venezuela

La Cámara Venezolana-Americana de Comercio e Industria advierte que el ambiente de inseguridad presente en las carreteras venezolanas provoca una reducción significativa del atractivo del país en materia de inversiones, impide la atracción de ejecutivos hacia Venezuela, perjudica la competitividad nacional y encarece exageradamente los costos de operación, seguros y demás factores de inversión y competencia.

2.4.1.4 Medidas para evitar los factores y/o paliar consecuencias

Colombia

La policía debería desarrollar programas preventivos, servicios investigativos y dispositivos operativos. Y los sectores empresariales deberían proporcionar auxilios operacionales y equipos de tecnología avanzada.

Los procedimientos para prevenir los asaltos de las bandas de delincuentes son, entre otros, la realización de una base de datos con todos los datos relativos a conductores, vías, vehículos y mercancías que sufren altercados, con el fin de disponer de esta información y poder recurrir a ella en caso de sospecha de cualquier tipo o como prueba incriminatoria en algún caso concreto. Así mismo, se debe intentar mantener informados, en la medida de lo posible, a los transportistas o chóferes con el fin de alertar y reducir las situaciones de riesgo. Algunos medios para ello son las conferencias, seminarios, la capacitación profesional de transportistas y las alianzas estratégicas entre éstos para minimizar situaciones de riesgo.

Como acciones de investigación se debe plantear la reestructuración del grupo policial de antipiratería terrestre, incrementando las investigaciones y operaciones en esta materia, así como revisar y fortalecer las normas enfocadas al desaliento de este tipo de acciones. Operativamente se deben definir los procedimientos de ejecución de la operación de transporte que eviten situaciones de indefensión o peligro, aplicar la tecnología de punta disponible en la lucha contra estos grupos armados y favorecer la colaboración estrecha entre los sectores público y privado, incluyendo el tema de la financiación de las acciones preventivas. Otro objetivo fundamental por parte de las fuerzas de seguridad debe ser la localización y desarticulación de las bandas organizadas que cometen estos delitos, así como desmantelar las redes que comercializan la mercancía hurtada.

El sector privado colombiano, lejos de adoptar una postura pasiva ante este problema, creó una entidad denominada DEFENCARGA[114]. Esta institución de carácter nacional y sin ánimo de lucro reúne empresas transportadoras de carga por carretera, empresas generadoras de carga y compañías de seguros. Uno de sus principales objetivos es la realización de campañas interinstitucionales para combatir la inseguridad, organizadas conjuntamente con las autoridades nacionales, departamentales y municipales. Uno de sus principales logros ha sido la realización de un *Manual de administración de riesgos* en el que se establecen las más elementales normas para la prevención y protección para las empresas transportadoras de carga, empresas usuarias del servicio, propietarios y conductores de camiones, y compañías aseguradoras.

La meta que se persigue con todas estas medidas es conseguir la recuperación de, al menos, un 80% de lo sustraído; mientras tanto, se intenta reducir gradualmente el hurto de mercancías, las pérdidas y los costos ocasionados.

Venezuela

En cuanto a las medidas que debería adoptar el Estado para la mejora de la situación, y dentro de sus posibilidades, las recomendaciones son las que a continuación se detallan. Se detecta la falta de una Ley de Transporte que delimite las exigencias mínimas para acceder a la profesión de transportista y así conseguir un control de los mismos. Así mismo, los Cuerpos Nacionales de Seguridad deben coordinar sus acciones y aumentar su presencia en las vías de transporte, especialmente en las de mayor índice de asaltos y altercados.

114. Legalmente reconocida mediante resolución número 041 de 1971 expedida por la Gobernación de Antioquia.

Incluso podría crearse un cuerpo especializado en este tipo de delincuencia, con lo que se aumentaría la eficiencia. Mejorar la infraestructura vial y crear áreas de descanso con todos los servicios necesarios para los conductores y con una vigilancia adecuada, podría evitar situaciones de robo o asalto. El insuficiente número de áreas de descanso vigiladas obliga a los conductores a descansar en las cunetas de las carreteras. Esto constituye una situación de alto riesgo para los mismos.

Respecto a los propios transportistas, éstos deben propiciar el desarrollo de sistemas de protección de los conductores, vehículos y carga para evitar situaciones de riesgo elevado.

2.4.1.5 Pólizas nacionales y andinas de cobertura de riesgos: grado de cumplimiento

La Decisión 290 de la CAN trata de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera[115]. El objeto de esta póliza es contribuir a la facilitación de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carreteras en el seno de la CAN, evitando que los transportadores autorizados se vean obligados a contratar pólizas de seguros en cada uno de los países de la Comunidad por los que circulen. Esta es una medida adoptada con el fin de abaratar los costos de transporte de mercancías y favorecer el desarrollo del comercio y la integración. Se trata de una póliza de responsabilidad civil vigente en el ámbito de la Comunidad excepto en el territorio nacional del transportista, país emisor de la póliza. Los riesgos cubiertos son los provenientes de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador suscrito en la póliza o por la carga en él transportada, sobre pasajeros, terceros no transportados y cosas transportadas o no. Se exceptúan los daños a la carga transportada. Los riesgos no cubiertos por la póliza son aquellos que se derivan de una imprudencia grave del asegurado, de las radiaciones ionizantes, del hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador, de los casos en los que se pretende obtener beneficios ilícitos, de los actos de hostilidad o de guerra, rebelión o insurrección, de las multas o fianzas, de los gastos y honorarios incurridos en acciones o procesos penales, de los daños causados al asegurado o a cualquier pariente, de la conducción por parte de una persona no autorizada por el seguro, de la conducción por parte de una persona ebria o bajo los efectos de cualquier droga, de los daños a la infraestructura vial derivados del peso o dimensión de la carga transportada cuando contrarían las disposiciones legales, de los daños a terceros si el vehículo se da a la fuga, de los daños derivados de catástrofes naturales, cuando se obstaculice el ejercicio de dicha póliza, los daños de bienes de terceros en custodio o uso por parte del asegurado, los accidentes ocasionados por un exceso de capacidad o volumen, la responsabilidad asumida por el asegurado no relacionada con el transporte, los daños sufridos por personas transportadas en lugares no destinados específicamente para ello, los daños ocasionados por el tránsito del vehículo por vías no habilitadas, salvo casos de fuerza mayor, y los daños morales.

115. Aprobado el 21-22 de marzo de 1991 en Lima (Perú).

Bolivia

En el Reglamento de la Ley Nº 1769 sobre pesos y dimensiones permisibles para la circulación en carreteras de vehículos automotores[116], se establece en el artículo 11 punto F, referente a vehículos con exceso de peso[117], la obligación de suscribir una Póliza de Buena Ejecución del Transporte por valor de 20.000 US$ que garantice las condiciones de óptimas del vehículo y la capacidad de la empresa transportadora de solucionar cualquier eventualidad que pudiera presentarse en el desarrollo del transporte, así como en el cumplimiento de las obligaciones señaladas en el permiso. La validez se prolonga a treinta días tras la realización del transporte.

Además, el *Código de Comercio* define las responsabilidades de los transportistas. La sección III del citado código hace referencia al transporte de cosas y a las obligaciones y responsabilidades que surgen de esta acción. El artículo 947 establece y limita la responsabilidad del transportista, siendo éste responsable de las cosas o mercancías entregadas para su transporte, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario en el lugar, forma y tiempo estipulado en la carta de transporte, guía o conocimiento de embarque.

A nivel privado es posible contratar seguros de responsabilidad civil.

Bolivia-Perú

Bolivia y Perú han suscrito un acuerdo bilateral[118] por el que se comprometen a adoptar una serie de medidas en lo que se refiere a transporte internacional de cargas entre ellos. Uno de los puntos tratados es el que hace referencia a las Pólizas de Seguro para el Transporte Internacional entre ambos países. Dicha póliza debe tener cobertura en cuanto a daños a terceros no transportados[119] y daños a pasajeros[120]. La realización de la operación de transporte internacional por carretera sin contar con la póliza de seguro vigente se sancionará conforme a lo previsto en el primer protocolo adicional sobre infracciones y sanciones suscrito como anexo IV al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur.

Colombia

La empresa transportista tiene a su cargo las obligaciones de ofrecer un resultado deseado, seguridad en la actividad y plena garantía de la ejecución del transporte pactado. Esto hace

116. Aprobado mediante Decreto Supremo 24.705.
117. Cargas de 45 a 55 toneladas.
118. Reunión Bilateral de Organismos de Aplicación Bolivia, Perú. 28-29 abril de 1999.
119. La cobertura asciende a:
    - Por muerte y/o daños personales ® 10.000 US$.
    - Daños personales ® 7.500 US$.

    En caso de varias reclamaciones por un mismo evento la responsabilidad de la entidad aseguradora queda limitada a 60.000 US$.
120. La cobertura asciende a:
    - Por muerte y/o daños personales ® 10.000 US$.
    - Daños personales ® 250 US$.

    En caso de varias reclamaciones por un mismo evento la responsabilidad de la entidad aseguradora queda limitada a:
    - Por muerte y/o daños personales ® 100.000 US$.
    - Daños personales ® 5.000 US$.

que la actividad resulte más complicada, sobre todo en un país en el que los mínimos de seguridad en carretera y de control del orden público no están totalmente garantizados. Las empresas de transporte organizadas y con alto perfil empresarial cuentan con pólizas de seguros de amplia cobertura. Así mismo, desarrollan una logística de manejo de riesgos que les permite actuar con seguridad económica. Se entiende por contrato de seguro aquel por medio del cual se realiza un acuerdo con un tomador, un asegurado y un beneficiario para que, a cambio de una prima y de acuerdo a las condiciones pactadas, se pague una indemnización como consecuencia de un siniestro. Los riesgos asegurables son aquellos que se caracterizan por poseer una incertidumbre objetiva y que no dependen de la voluntad del tomador, asegurado o beneficiario. Son riesgos no asegurables aquellos que se derivan de la responsabilidad y culpa del conductor asegurado, las sanciones de la autoridad, etc.

Existe un seguro especial por parte del estado colombiano que sirve para cubrir los posibles daños causados por la guerrilla. Son los denominados "seguros contra el terrorismo" y están vigentes desde el año 1992. Su finalidad es garantizar a los transportistas el valor de los perjuicios y pérdidas materiales ocasionados por los grupos insurgentes.

Sin embargo, en la actualidad las carencias que posee el seguro hacen que el descontento de los transportistas hacia el mismo sea generalizado. Algunos transportistas procedentes de otros países de la Comunidad simplemente desconocen su existencia. El principal punto de insatisfacción por parte de los transportistas es el grado de reposición del seguro, ya que sólo se repone el 60% del valor comercial del vehículo que haya sido dañado, normalmente incinerado. Además, no se reconoce este amparo a los vehículos que sufran daños cuando se encuentren en talleres, aparcamientos, lugares de reserva, o simplemente no estén dentro de la ruta. Cuando un vehículo es quemado por los grupos guerrilleros, se repone al transportista la cantidad correspondiente al lucro cesante por dejar de ejercer la actividad durante 60 días. En general, los transportistas consideran que es un tiempo insuficiente para la reposición del vehículo.

Ecuador, Perú y Venezuela

A nivel privado, existen los seguros de responsabilidad civil, de cobertura al vehículo y/o a las mercancías, que pueden ser contratados por los transportistas. El problema que presentan es que suponen un alto costo.

En el caso particular de Venezuela no existe ningún seguro especial ofertado por el Gobierno que garantice la seguridad de la mercancía sustraída por parte de los grupos de delincuencia organizada.

2.4.2 Seguridad y riesgo político

2.4.2.1 Identificación de factores de riesgo

El riesgo político es generado por grupos guerrilleros que provocan sobre el sector del transporte situaciones de inseguridad tales como robo de mercancías, destrucción de vehículos,

pago de impuestos revolucionarios (vacunas), secuestros, paralización involuntaria del transporte por toma de carreteras, etc.

Actualmente Colombia es el único país con movimientos guerrilleros activos. Los dos principales grupos guerrilleros son las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y el Ejército de Liberación Nacional (ELN).

FARC

Las FARC son el grupo más numeroso y antiguo de los que operan en Colombia y representa la principal amenaza para el estado democrático.

Este movimiento está dirigido por un Estado Mayor Central, compuesto de 25 guerrilleros, incluyendo los siete que forman el secretariado, los cabecillas de los Bloques de Frente e integrantes de algunas cuadrillas.

Su organización se halla compuesta de un total de 5 bloques de frente, 2 comandos conjuntos que aglutinan las 61 cuadrillas rurales existentes, 18 compañías móviles, 4 frentes urbanos (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla), 4 columnas móviles con un total aproximado de 11.000 efectivos. Además, cuentan con las Milicias Bolivarianas situadas en las zonas rurales y que aglutinan a otros 8.000 efectivos.

Tabla 78: Pólizas nacionales y andinas de cobertura de riesgos

Bolivia	• Seguro de Responsabilidad Civil, a nivel privado. • Ley Nº 1769, art. 11 punto F: los vehículos entre 45 y 55 toneladas de peso máximo autorizado tienen la obligación de suscribir una Póliza de Buena Ejecución del Transporte, por valor de 20.000 US$. • Código de Comercio, sección III: establece las responsabilidades de los transportistas.
Bolivia-Perú	• Acuerdo Bilateral: Póliza de Seguro para el Transporte Internacional entre ambos países. Cobertura de daños a terceros no transportados y a pasajeros.
Colombia	• Seguro de Responsabilidad Civil, a nivel privado. • El estado colombiano ofrece un Seguro contra el Terrorismo, que se encuentra vigente desde 1992. Su finalidad es garantizar el valor de las pérdidas materiales ocasionadas por grupos insurgentes. La cobertura es un 60% del valor comercial del vehículo dañado, siempre que se encontrase dentro de ruta y la cantidad de dinero correspondiente al Lucro Cesante por dejar de ejercer la actividad durante 60 días. En general, existe desconocimiento de la existencia de este seguro por parte de los transportistas procedentes de la CAN.
Ecuador	• Seguro de Responsabilidad Civil, a nivel privado.
Perú	• Seguro de Responsabilidad Civil, a nivel privado.
Venezuela	• Seguro de Responsabilidad Civil, a nivel privado. • No existe seguro del estado para reposición de la mercancía sustraída por grupos de delincuencia organizada.
CAN	• Decisión 290: Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional por Carretera. Es un seguro de responsabilidad civil vigente en todo el territorio de la CAN excepto en el territorio nacional del transportista, que es el emisor de la póliza. La finalidad de esta póliza es contribuir a la facilitación del transporte de las operaciones de transporte internacional de mercancías en el seno de la CAN, evitando la necesidad de contratar seguros en cada uno de los países por los que se circule.

Las FARC están localizadas a lo largo de la cordillera oriental, así como en áreas de alto valor estratégico (Urabá-Putumayo-Arauca) y económico.

ELN

El ELN es el segundo grupo en importancia en Colombia. Se encuentra estructurado de la siguiente manera:

- *Congreso Nacional,* máxima autoridad del grupo que se reúne cada tres años con la participación de delegados de todas las estructuras urbanas y rurales del grupo.
- *Dirección Nacional* es la máxima autoridad cuando no está reunido el Congreso Nacional; está integrada por veinticinco miembros.
- *Comando Central,* se encarga de desarrollar los planes de trabajo señalados por la Dirección Nacional. Integrado por los delegados de cada frente de guerra y un responsable de las áreas militar, político, formación, logística, finanzas y organización.
- *Estado Mayor Nacional,* integrado por el responsable militar del Comando Central y los responsables militares de los frentes de guerra.
- *Frentes de Guerra y Areas Estratégicas,* se trata de organismos regionales ubicados en áreas comprendidas por varios departamentos y establecidas en áreas neurálgicas para la economía nacional, controlan el desarrollo de los planes militares de cada uno de los frentes o cuadrillas guerrilleras que los integran.
- *Frentes Guerrilleros,* estructura local encargada de la parte táctica y del cumplimiento de las acciones previstas en cada uno de los planes militares. Pueden ser urbanos y rurales.

Cuenta con un total de 41 frentes guerrilleros rurales y 8 urbanos que agrupan alrededor de 4.800 efectivos.

Además de estos grupos guerrilleros, uno de los actores principales del conflicto son las Autodefensas Unidas de Colombia (AUC).

AUC

Las autodefensas fueron creadas en el año 1965 por el presidente Guillermo León Valencia, mediante el decreto 3398, como medida para intentar neutralizar la creciente fuerza de las FARC. En el año 1985, algunos narcotraficantes deciden invertir fuertes cantidades de dinero creando la denominada autodefensa campesina, hecho que desvirtuó por completo el origen contrainsurgente con el que fueron creadas. Su participación en cada vez mayor número de actos violentos llevó al presidente Virgilio Barco Vargas a promulgar en 1989 una serie de decretos en los se preparaban planes para combatirlos, se les declaraba delincuentes y se abolía el artículo 33 del Estatuto Orgánico para la Defensa de 1965, el cual les permitía poseer armas de uso exclusivo de las fuerzas armadas.

Durante su existencia, estos grupos han ido desarrollando una serie de cumbres y conferencias en las que han marcado los objetivos a conseguir. El nombre de Autodefensas Unidad de Colombia, surgió de la Segunda Conferencia Nacional de Dirigentes de Autodefensas Campesinas (18 de abril de 1997), en la que se decidió agrupar a los diferentes frentes de autodefensas dentro de un movimiento nacional de ese nombre.

Otro actor de vital importancia en este conflicto es el narcotráfico.

Narcotráfico

Con la pérdida paulatina de poder de los cárteles de Medellín y Cali que monopolizaban la producción, comercialización, rutas y lavado de dinero, los narcotraficantes empiezan a independizarse de estos cárteles formando pequeñas estructuras. Estas estructuras han contado con la protección en las zonas de producción de los grupos guerrilleros, los cuales han obtenido importantes cantidades de dinero a cambio de su protección.

Las principales zonas de producción se encuentran en los llamados triángulos de la coca (Meta, Caquetá, Putumayo, Guaviare), amapola (Tolima, Huila, Cauca) y marihuana (Sierra Nevada de Santa Marta), zonas con importante presencia de las FARC. Los cultivos también se han ido desplazando paulatinamente hacia las zonas fronterizas donde es más fácil evitar la acción de las Fuerzas Armadas.

Por último, combatiendo contra todas las anteriores organizaciones se encuentran las Fuerzas Armadas Colombianas.

Fuerzas Armadas Colombianas

Están compuestas por unos 180.000 efectivos, provenientes mayoritariamente del Servicio Militar Obligatorio, aunque también cuentan con un importante número de tropas profesionales.

Las Fuerzas Armadas se componen del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. Es el Ejército la institución que está llevando el peso de los combates contra la insurgencia. Se encuentra dividido territorialmente en cinco divisiones con el siguiente despliegue:

- *Primera División:* con su puesto de mando en Santa Marta. Tiene jurisdicción en los Departamentos Atlántico, Magdalena, Guajira, Cesar, Bolívar, Córdoba, Sucre, Antioquia y Norte del Chocó. Está constituida por la 2ª, 4ª, 11ª y 17ª Brigadas.
- *Segunda División:* con puesto de mando en Bucaramanga. Tiene jurisdicciones en los Departamentos Santanderes, Arauca, Casanare, Occidente de Antioquia, Bolívar y Sur del César. Está constituido por la 5ª, 14ª, 16ª y 18ª Brigadas.
- *Tercera División:* tiene su cuartel general en Cali. Tiene jurisdicción sobre los Departamentos de Quindío, Risaralda, Caldas, Valle, Cauca, Nariño, Sur del Chocó y Putumayo. Está formada por la 3ª, 8ª y 24ª Brigadas.
- *Cuarta División:* con puesto de mando en Villavicencio. Tiene jurisdicciones en los Departamentos de Guaviare, Guainía, Vichada, Caquetá, Vaupés, Cundinamarca, Boyacá, Cauca, Meta, Huila, y Casanare. Está constituida por la 7ª, 9ª y 12ª Brigadas y el Comando Específico de Oriente.
- *Quinta División*: con puesto de mando en Santa Fe de Bogotá. Tiene jurisdicciones en los Departamentos Cundinamarca, Tolima y Boyacá. Está constituída por las Brigadas 1ª, 6ª y 13ª.

2.4.2.2 Probabilidad de ocurrencia (frecuencia)

La guerrilla asalta los vehículos de transporte con la finalidad principal de cobrarles una especie de "peaje" por su paso, denominado vacuna, aportación con la que teóricamente están financiando su causa. En algunas ocasiones "confiscan" la mercancía para consumo propio, cuando se trata de comida o medicinas, o con la intención de conseguir simpatizantes entre los habitantes de la zona regalándoles la mercancía sustraída.

Como medidas de fuerza para asustar a los transportistas y poder someterles con mayor facilidad a su extorsión se han llegado a quemar camiones. En otras ocasiones realizan otro tipo de demostraciones de fuerza como pueden ser los paros armados, en los que se ordena mediante un anuncio previo la imposibilidad de circular durante un determinado período de tiempo y en una determinada zona, bajo peligro de muerte en caso de desobediencia. Otra de estas acciones es la que denomina tomas de carreteras, que consiste en el corte de un tramo de carretera por parte de un grupo armado, como si de un control policial se tratase, y en el que ningún vehículo de los retenidos puede hacer nada por moverse, hasta que el ejército acude a la resolución del problema y los guerrilleros huyen o se desencadena una confrontación.

Durante el año 1999, Colombia ocupó el primer lugar entre las naciones con mayor número de muertes por agresión con 71,47 casos por cada 100 mil habitantes. El promedio mundial se sitúa en 9,09 casos por cada 100 mil habitantes.

Durante el año 1999, según cifras de las Fuerzas Armadas Colombianas, los guerrilleros asaltaron un total de 117 poblaciones indefensas entre las que se cuentan: Cravo Norte y Puerto Rondón (Arauca), Puerto Lleras y Puerto Rico (Meta), Doncello, Puerto Rico, San José de Fragua, Curillo y Valparaíso (Caquetá), Gutiérrez (Cundinamarca), Hato Corozal (Casanare), San José del Guaviare (Guaviare); Puerto Inírida (Guainía); Gigante, Baraya, Colombia, Algeciras y El Hobo (Huila); San Luis, San Carlos y Guatapé (Antioquia); Villarrica, Prado, Dolores (Tolima); Cubará (Boyacá) y Juradó (Chocó).

Así mismo, durante ese mismo año 684 colombianos civiles fueron asesinados por la guerrilla, 1.600 personas fueron secuestradas, 232 torres eléctricas fueron dinamitadas y varios oleoductos sufrieron continuos atentados.

Las Fuerzas Armadas en lucha contra la guerrilla, han dado muerte en el período comprendido entre el 1º de enero y el 31 de mayo de 2000 a un total de 530 guerrilleros y capturado a 1.952[121], mientras que en el total del año anterior se dio muerte a 728 guerrilleros y se capturó a un total de 807. Estas cifras dan una idea del incremento de las operaciones del Ejército contra los insurgentes. En cinco meses se han contabilizado como bajas casi las tres cuartas partes de los guerrilleros muertos el año anterior y las capturas en estos cinco meses suponen más del doble de los guerrilleros capturados durante todo el año 1999. Así mismo, durante estos cinco meses, se han incautado 732 armas largas (1.207 en el año 1999 por el conjunto de las Fuerzas Armadas), 612 armas cortas (1.083 en 1999), 11 morteros (24 en el año 1999), 908 granadas (1.505 en el año 1999) y un total de 161.155 municiones de diferentes calibres (304.024 el año anterior).

En su lucha contra los narcotraficantes, el Ejército ha destruido en el año 1999, un total de

121. Cifras referidas a la actuación del Ejército, sin incluir Armada, Fuerza Aérea y Policía Nacional.

1.739 hectáreas de cultivos de coca y amapola, 67 laboratorios, ha capturado a 268 narcotraficantes, ha incautado 220 armas, 174.538 galones de materiales líquidos, 195.606 galones de materiales sólidos, así como 101 vehículos (automóviles, aeronaves y lanchas rápidas). Por su parte, la Armada ha decomisado 9.679 kg de cocaína, 3.619 kg de base de coca, 4.072 kg de base de coca líquida, 77 kg de pasta de coca, 10 kg de heroína, 84.710 kg de hoja de coca, 7.710 galones de hoja de coca en proceso y destruido 98 laboratorios. Para finalizar, la Fuerza Aérea, ha realizado 36 interceptaciones de aeronaves sospechosas, ha inutilizado un total de 16 aviones e inmovilizado otros 16 y ha reconocido 103 pistas de despegue. Todo ello, además, con un apoyo continuo a los otros componentes de las Fuerzas Armadas.

2.4.2.3 Efectos y consecuencias

La situación política en Colombia distorsiona el libre tránsito de personas y mercancías por su territorio. La actividad de las guerrillas tiene un doble efecto perjudicial para la actividad económica y del transporte ya que debilita o daña de manera continuada el marco institucional[122] que debería ser el garante de la confianza y el desempeño fluido de negociaciones y, además, genera en los actores económicos una sensación de riesgo asociada a una percepción intensa de peligro físico. Esto genera aversión al riesgo, sobre todo en conductores autónomos (unidades de producción pequeñas). A quien más afecta esta situación de confrontación bélica y de debilidad del Estado es a los transportistas más pequeños y menos tecnificados.

Los transportistas colombianos se caracterizan por poseer un espíritu muy acusado de superación ante los problemas. En el desfavorable escenario en el que les ha tocado desarrollar su actividad, han sabido agudizar su ingenio y modo de hacer para seguir realizando el que es su modo de vida. Sin embargo los transportistas venezolanos no han sabido evolucionar de este modo y, cuando se han topado con los graves problemas que les ocasiona la guerrilla en territorio colombiano y el costo que ello supone, han optado por desarrollar su actividad únicamente en su territorio. Esto es, en resumidas cuentas, lo que sucedió tras la apertura comercial de Venezuela y Colombia. Los transportistas colombianos provenientes de un entorno muy hostil se introdujeron sin problemas en el mercado venezolano, mientras que los transportistas venezolanos no pudieron adaptarse al entorno belicoso y carente de seguridad que suponía Colombia.

2.4.2.4 Medidas para evitar los factores y/o paliar consecuencias

Los transportistas colombianos se han visto forzados a "aprender" a realizar su actividad en las condiciones no más favorables. Las técnicas utilizadas han sido fundamentalmente el transporte en convoy con un vehículo en avanzadilla y el empleo de tecnología de punta para sus comunicaciones, por ejemplo GPS. Para mejorar la seguridad sería deseable una

122. Se entiende como marco institucional al conjunto de normas y de usos y costumbres.

mayor presencia de las fuerzas de seguridad en las vías públicas, con especial énfasis en los puntos conflictivos.

EEUU está financiando el Plan Colombia, cuyo objetivo es fortalecer al Estado e intentar eliminar la lacra social que supone actualmente el narcotráfico y la guerrilla. Se fomenta el diálogo con la guerrilla para la búsqueda de una solución pacífica y definitiva. La lucha contra el narcotráfico es otro punto fundamental de este plan, y se persigue una alianza y colaboración entre países productores y consumidores para erradicar el problema. Para ello se pretende realizar una reforma de las instituciones, fundamentalmente de las Fuerzas Armadas. Así mismo, también requiere de reformas económicas fuertes para mejorar las condiciones económicas y sociales del ciudadano.

En 1998, vista la dificultad de acabar por los medios militares con la insurgencia, el presidente Andrés Pastrana voló a la selva para entrevistarse con el jefe de las FARC, Manuel Marulanda, alias Tiro Fijo. Como resultado de este encuentro el Gobierno cedió a las FARC el control de una zona de 42.139 km^2 en las selvas del Caguán, con una población cercana de cien mil personas cuya principal población San Vicente del Caguán dispone de aeropuerto. De esta zona se retiró a las fuerzas policiales y militares. La reacción del Ejército a esta concesión así como al convertir la medida en indefinida, fue una dimisión en masa (17 generales de división y brigada). Los Estados Unidos consideraron que esta concesión permitiría a las FARC disponer de una república independiente donde podría entrenar a sus hombres y almacenar sus armas. La reacción del Gobierno ante las opiniones de Estados Unidos y de sus propios militares fue situar en la base de Tres Esquinas, cercana a esta zona, al primer batallón antidroga entrenado en Fort Bragg por los norteamericanos.

3. Impacto económico y social en las zonas fronterizas

3.1 Identificación de los puntos de tránsito fronterizo

3.1.1 Análisis de la Decisión 271 sobre pasos de frontera habilitados

La Decisión 271, titulada Sistema Andino de Carreteras, fue aprobada el 19 de octubre de 1990. Esta Decisión tiene como objeto fundamental el establecimiento por parte de los países miembros de la CAN de un Sistema Andino de Carreteras para el transporte internacional. Este Sistema Andino de Carreteras debe configurarse por medio de una red de carreteras continuas que permitan un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones del área para, de esta manera, atender el creciente intercambio comercial andino; favorecer el transporte turístico y regular de pasajeros y, por último, vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina.

En esta Decisión[123] se definen tres tipos de ejes viales: troncales, interregionales y complementarios. Los troncales deben permitir la interconexión continua, directa, económica y segura entre los países de la CAN durante todo el año (identificados en el artículo 3). Los ejes interregionales enlazan los ejes troncales con el resto de la red vial de los otros países de América Latina (identificados en el artículo 4). Por último, los ejes complementarios permiten la conexión de áreas internas de desarrollo con los ejes troncales (identificados en el artículo 5). Existe, además, la facultad por parte de los Países Miembros de establecer otros tramos de vinculación bilateral mediante Convenios o Tratados.

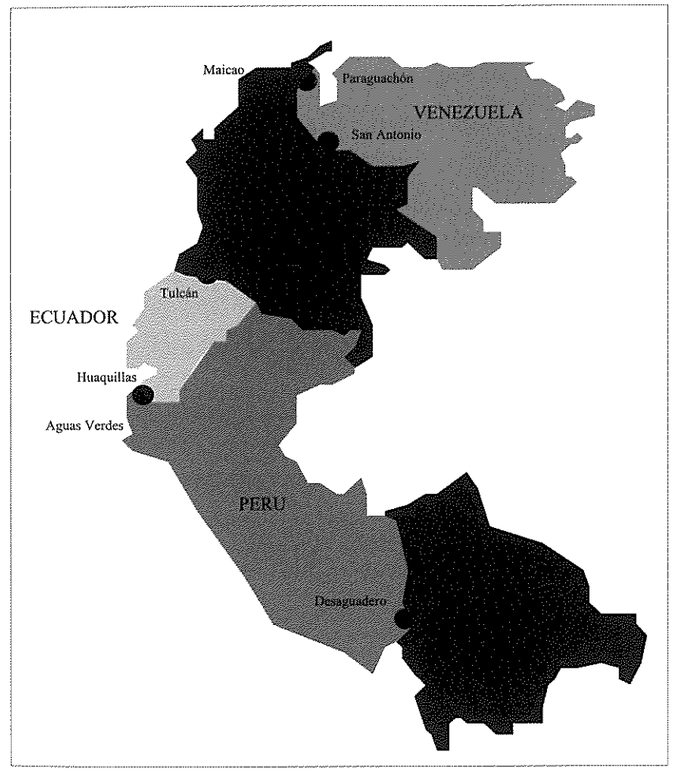
Con respecto a los ejes troncales y complementarios, los países de la CAN se comprometen a su construcción, mejoramiento y mantenimiento (artículos 10 y 13). Con relación a los ejes interregionales, se comprometen a coordinarse con los demás países de Latinoamérica para la ejecución de los mismos.

Además de definir e identificar las vías que forman parte del Sistema Andino de Carreteras, la Decisión 271, señala, en su artículo 7, los cruces de frontera para los distintos ejes troncales. Estos cruces de frontera son:

123. Se trata de una Decisión en la que se marca una serie de ejes viales mínimos para el buen funcionamiento del transporte terrestre internacional y en ningún caso de un conjunto de ejes viales a los que debe restringirse el mismo.

- Entre Venezuela y Colombia
  - Paraguachón
  - Puente Internacional San Antonio-Cúcuta
- Entre Colombia y Ecuador
  - Puente Rumichaca
  - Puente San Miguel
- Entre Ecuador y Perú
  - Huaquillas - Aguas Verdes
  - Macará - La Tina
- Entre Perú y Bolivia
  - Desaguadero

Ilustración 44: Pasos de frontera habilitados visitados



La Decisión 271 otorga la facultad a los países miembros de establecer nuevos cruces de frontera (artículo 9). De todos estos puntos de cruce, el existente entre Ecuador y Colombia en el Puente San Miguel, diez años después de la aprobación de la Decisión sigue sin estar todavía operativo, lo que obliga a todo el transporte internacional de carga por carretera a utilizar el paso del Puente de Rumichaca, ocasionando un cuello de botella al estar este paso sometido al transbordo coactivo impuesto por los gremios y sindicatos de la zona.

En las demás fronteras, salvo en el caso de la peruano-boliviana, existen al menos dos pasos de fronteras habilitados, lo que impide que sindicatos o gremios muy localizados puedan actuar impidiendo las operaciones de transporte internacional.

Esta Decisión establece también que los países miembros de la CAN deben promover la instalación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (Art. 8); diez años después siguen sin tener CENAF las fronteras de Paraguachón[124] (tanto en el lado colombiano como venezolano) y Huaquillas (Ecuador), mientras que se ha inaugurado este año el CENAF de Tulcán. En los demás se ha podido observar que, en general, no se ha logrado la pretendida centralización de todos los servicios gubernamentales que intervienen en el control y fiscalización del transporte internacional por carretera.

3.1.2 Sistema de transbordo de mercancías en los distintos pasos de frontera

Se entiende por transbordo el traslado de mercancías de una unidad de transporte a otra. El transbordo puede realizarse de tres formas:

- Traslado manual de la mercancía de una unidad de carga a otra.
- Cambio de las unidades tractoras.
- Traslado del contenedor de una unidad de carga a otra.

Atendiendo a las causas que motivan la realización de dicho transbordo, se pueden clasificar en:

- *Normativo:* ocurre cuando un gobierno obliga por resolución legal a que se realice.
- *Preventivo:* es el transbordo que se produce cuando los transportistas de un determinado país prefieren no prestar servicios en otro país por temor a sufrir daños materiales o personales.
- *Coactivo:* se debe a la amenaza directa y explícita de bloqueo efectuada por un colectivo organizado de transportistas de un país sobre los transportistas extranjeros que quieren operar en su territorio.
- *Operativo:* surge cuando las empresas de transporte lo encuentran más ventajoso que el transporte directo, y esta situación es conocida y admitida por los clientes.
- *Comercial:* se produce por la práctica generalizada de vender FOB, lo que obliga a un cambio de transportista en la frontera.

124. Los terrenos para su futura construcción están ya perfectamente determinados, encontrándose situados al lado del actual puesto de control.

- *Aduanero:* es consecuencia de la escasa utilización de la declaración de tránsito aduanero internacional (DTAI), así como de los procedimientos aduaneros que obligan a descargar para nacionalizar la mercancía en el primer puesto fronterizo.

Los transbordos normativo, preventivo y coactivo (el aduanero en algunos casos) contravienen el espíritu liberalizador de la **Decisión 399**, en particular el **artículo 3,** en el que se enumeran los principios fundamentales del servicio de transporte internacional: "libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida". Además, contravienen el **artículo 21** de la citada Decisión, en el que se especifica que: "el transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)".

3.1.2.1 Frontera Colombia-Venezuela

Esta frontera tiene dos cruces establecidos por la Decisión 271, Paraguachón y el puente internacional entre las ciudades de San Antonio y Cúcuta.

Actualmente se está produciendo en sentido hacia Venezuela el transbordo normativo. Este fue implantado por el gobierno venezolano como solución de urgencia al paro ocurrido en mayo del 99 en la frontera del Táchira (continuación de uno ocurrido en abril del 98).

Este paro tiene su origen en el hecho que para los transportistas del Táchira, la frontera había actuado tradicionalmente como generador de carga debido al escaso desarrollo industrial del Estado. Todo esto cambió desde la entrada en vigor de la Decisión 399, a raíz de la cual pasaron a convertirse en meros espectadores del paso de los vehículos. Esto desembocó en un primer paro (abril del 98) durante el gobierno del Doctor Rafael Caldera, el cual se logró desactivar mediante la creación de dos comisiones que se encargaron de estudiar el problema del transporte en la frontera.

Alrededor de un año después (mayo del 99) y ya bajo el gobierno del Presidente Hugo Chávez, se produjo un segundo paro secundado, además de los transportistas de carga general, por los de pasajeros y combustible, produciendo una paralización total de la frontera. Toda esta situación se convirtió en insostenible, lo que llevó al gobierno a declarar zona de emergencia el área fronteriza y a dictar el 12 de mayo una resolución interministerial por la que se decretaba el transbordo obligatorio de la mercancía (complementada por dos resoluciones interministeriales del 14 de mayo y 15 de junio de 1999, y por una instrumentación procedimental del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de fecha 13 de julio de 1999).

Las razones argumentadas por el gobierno venezolano para imponer el transbordo fueron:

- Los graves perjuicios ocasionados al transporte venezolano por el Programa de Liberalización que tiene como finalidad establecer un Mercado Común Andino de Servicios.
- Desigualdad de condiciones económicas en las que compiten los transportistas venezolanos con sus homólogos colombianos, debido a la situación de inseguridad en las carreteras colombianas.

- La situación de conflicto social en la zona fronteriza que afecta a la fluidez del comercio subregional.
- Que es obligación del gobierno venezolano garantizar el trabajo a sus nacionales frente a competencia en desigualdad de oportunidades a la que se encuentran sometidos.
- La situación de inseguridad en las carreteras colombianas afecta al transporte internacional y fronterizo de mercancías por carreteras y está generando la paralización del flujo comercial comunitario.

A raíz de estas razones y argumentando que el artículo 108 del Acuerdo de Cartagena contempla la posibilidad de aplicar Medidas Unilaterales de Salvaguarda, el gobierno venezolano adoptó la medida de imponer el transbordo.

Actualmente los transportistas de la zona se siguen manifestando partidarios de que se mantenga la resolución si bien eliminarían, de los tres tipos de transbordo, el cambio de unidades tractoras ya que consideran que dado que las empresas colombianas se han establecido en Venezuela, éstas pueden evitar fácilmente lo que se pretendía con la resolución dando su carga a su filial venezolana y no a los transportistas de la zona. Por último hacen referencia a los riesgos que implica el simple cambio de cabezales por la posibilidad de introducción de sustancias ilegales en el país.

Es opinión generalizada que la medida no ha tenido el efecto deseado por el gobierno venezolano de generar más carga al sector del transporte del Táchira ya que:

- Se ha desviado la carga por vía marítima.
- Se ha desviado la carga por el paso fronterizo de Paraguachón, mucho menos controlado debido a su déficit de infraestructuras.
- Las empresas colombianas de transporte se han instalado en Venezuela creando filiales a las que dan su carga y captando la carga de las grandes empresas multinacionales y venezolanas.

Esta medida unilateral del gobierno venezolano ha sido demandada por Colombia ante la Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones, que ha dictaminado una resolución de incumplimiento[125].

En la frontera norte de Colombia con Venezuela (**Maicao-Paraguachón**), dado que no existe ninguna infraestructura gubernamental venezolana en la que realizar la operación de transbordo, éste es realizado en plena vía con el consiguiente trastorno ocasionado a la circulación vial. Algunas empresas colombianas se han visto forzadas a establecer almacenes donde realizar estas operaciones con un mínimo de garantía. En el momento de la visita de campo a esta frontera, se estaba construyendo un puerto seco, en el lado venezolano, para facilitar las operaciones de transbordo.

En la frontera sur de Colombia con Venezuela (**Cúcuta-San Antonio**), el CENAF de San

125. El Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina dictaminó el 5 de julio de 2000 el incumplimiento por parte de Venezuela del artículo 4º del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia Andina de la Comunidad Andina, de los artículos 2, 3, 4, 13, 14, 21, 85 y 164 de la Decisión 399 y del artículo 10 de la Decisión 439 de la Comisión (Acción de Incumplimiento 46-AI-99).

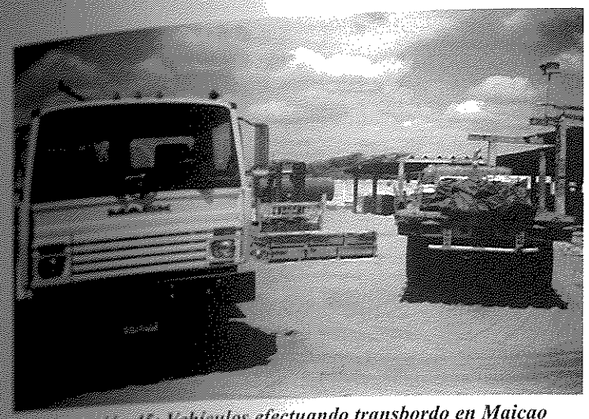


Ilustración 45: Vehículos efectuando transbordo en Maicao

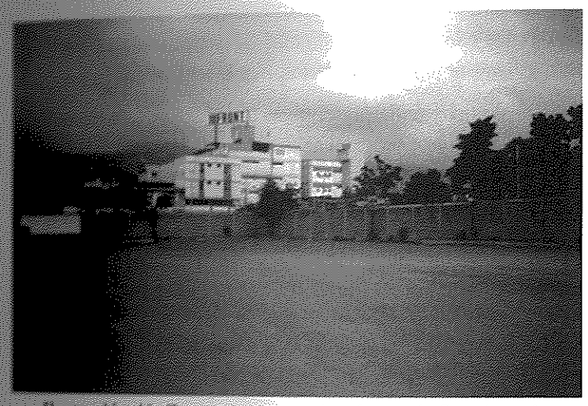


Ilustración 46: Zona adyacente a la aduana de San Antonio habilitada para el transbordo

Antonio dispone de una explanada donde realizar el transbordo de un vehículo a otro, si bien no se observó la presencia de maquinaria que pudiera facilitar esta operación. Hay que señalar también la existencia de una serie de empresas almacenadoras con terrenos para realizar el transbordo de mercancía. En el puesto fronterizo de **Ureña,** al lado del emplazamiento de la aduana, adyacente al sitio donde se está construyendo el CENAF, existe una superficie de terreno donde realizar el transbordo. También existen, cercana a esta frontera, almacenadoras privadas que brindan sus servicios para realizar esta operación.

En sentido hacia Colombia, se produce el **transbordo preventivo**, motivado por el temor de los transportistas venezolanos a ingresar en territorio colombiano. Este temor tiene su origen en la inseguridad existente en Colombia debido fundamentalmente a la acción de la guerrilla, bien sea por la imposición del pago de las "vacunas" a los transportistas, por los asaltos a los vehículos, por los paros armados, cortes de carreteras, etc.

3.1.2.2 Frontera Colombia-Ecuador

En esta frontera están habilitados por la Decisión 271: el puente **San Miguel** y el puente **de Rumichaca entre Ipiales y Tulcán.**

El primer paso de frontera no se encuentra operativo todavía debido a que las Fuerzas Armadas ecuatorianas exigen el establecimiento de una serie de instalaciones militares que garanticen la seguridad en la zona, al tener la zona colombiana adyacente una fuerte presencia guerrillera. En el caso del puente de **Rumichaca** se está dando el **transbordo coactivo**. La **ACC** bajo acciones de presión ha logrado institucionalizar el transbordo en esta frontera.

Para tomar esta medida aducen que el transporte de carga ecuatoriano tiene menores costos de operación debido al menor precio del combustible y otros insumos, así como un salario medio inferior, menores impuestos, etc. Todo esto les permite unos fletes más bajos con los que no pueden competir los transportistas colombianos de la zona, lo que les obliga a cerrar la frontera. Esperan que con el proceso de dolarización que está viviendo Ecuador, los costos de los transportistas ecuatorianos aumenten de manera que los fletes que puedan ofertar se equiparen a los que ofertan los colombianos.

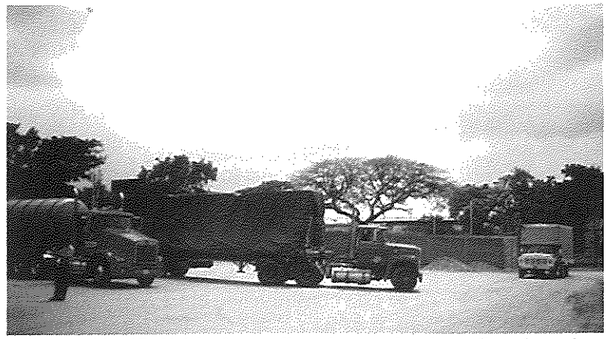


Ilustración 47: Vehículos realizando transbordo en San Antonio

Otra de las causas que aduce la ACC es la presunta realización de cabotaje de los transportistas ecuatorianos en territorio colombiano.

De este transbordo se encuentran exceptuados los vehículos cisternas por la imposibilidad material de llevar a cabo el transbordo de mercancía en los mismos.

En el lado ecuatoriano actúa la Asociación de Transporte Pesado del Carchi que, si bien no manifiesta tan claramente su posición como la ACC, sí mantiene un puesto de control a la salida de Tulcán. La labor de este puesto no está del todo clara; según declaraciones de los miembros de la asociación sirve únicamente para cobrar 20.000 sucres a los vehículos de la asociación que pasan por ella. Por el contrario, según declaraciones de otros transportistas, sirve para cobrar a todos los camiones que pasan. Anteriormente parece ser que era utilizado para impedir el paso de los camiones colombianos. Hay que destacar que dicho puesto de control se encuentra al lado de un puesto de la policía ecuatoriana.

Esta actitud de los dos gremios se ve favorecida por el hecho de la existencia de un único paso operativo de frontera, lo que posibilita ejercer su acción coactiva. Ninguno de los dos gobiernos implicados en el tema han puesto los medios para acabar con esta situación, si bien tampoco la han oficializado creando resoluciones o leyes que respalden estas medidas de fuerza.

En los CENAF, tanto ecuatoriano como colombiano, es imposible realizar las operaciones de transbordo ya que las zonas de estacionamiento adyacentes a los mismos están tomadas por los taxistas, los cuales también realizan transbordo de pasajeros. Las operaciones de transbordo se realizan en almacenadoras privadas existentes en las proximidades de la frontera en ambos países.

3.1.2.3 Frontera Ecuador-Perú

Esta frontera posee dos pasos de frontera habilitados para el transporte internacional por la Decisión 271: el puente entre **Huaquillas y Aguas Verdes,** y el existente entre **Macará y La Tina.**

En la frontera de **Huaquillas (Ecuador)-Aguas Verdes (Perú)** se realiza el transbordo operativo. Este transbordo viene motivado fundamentalmente porque a los transportistas ecuatorianos no les interesa llevar la mercancía hasta Lima debido a la lejanía y a la dificultad de obtener cargas de retorno, lo que les obligaría a realizar el viaje de vuelta en vacío originando un sobrecosto debido a este "falso flete". La utilización por cualquiera de los dos países del DTAI es prácticamente nula.

Además de la normativa andina, se está utilizando el Convenio de Transporte Transfronterizo resultante de los acuerdos de paz entre Ecuador y Perú lo que permite realizar transporte entre los departamentos fronterizos peruanos (Tumbes, Piura y Cajamarca) y las provincias fronterizas ecuatorianas (El Oro, Loja y Zamora-Chinchipe) con una reglamentación menos estricta que la de la Comunidad Andina de Naciones. Esto está provocando que una operación de transporte internacional, por ejemplo Guayaquil-Lima, pueda ser realizada por transportistas sin autorización internacional realizando un transporte nacional (Guayaquil-Machala), un tramo transfronterizo (Machala-Piura) y otro tramo nacional (Piura-Lima), con los consiguientes transbordos. Se trata de una mala utilización del Convenio de Transporte Transfronterizo.

En esta frontera, si bien no existen gremios fuertes de transportadores, sí existen gremios de cargadores, fundamentalmente ecuatorianos, que se encargan de llevar a cabo las labores de transbordo y que podrían constituirse en un elemento de presión para que este transbordo que actualmente se realiza por causas fundamentalmente operativas llegara a ser coactivo.

Hay que señalar las quejas existentes en el sector ecuatoriano por la supuesta obligación de nacionalizar la mercancía en la primera aduana de ingreso en el Perú. Esta queja que se repite con menor intensidad en la frontera con Bolivia, tendría su origen en un desconocimiento o mala aplicación de la normativa aduanera peruana que en el Manual de Procedimiento del Régimen Aduanero de Tránsito señala que: éste se "autorizará teniendo en cuenta el procedimiento previsto en las Decisiones 327, 358 y 399 del Acuerdo de Cartagena, así como por lo establecido en el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur" (punto 6. Normas Generales Tránsito Aduanero Internacional).

En la zona existen tres almacenes aduaneros privados, dos en el lado ecuatoriano y uno en el peruano.

3.1.2.4 Frontera Bolivia-Perú

En esta frontera se encuentra establecido **Desaguadero** como paso fronterizo por la Decisión 271.

En este paso fronterizo, actualmente no existen trabas por parte de gremios o asociaciones de transportistas de la zona, ni por parte de normas gubernamentales que impongan algún tipo de transbordo. De darse alguno es únicamente el operativo, decidido libremente por parte de los transportistas. El mayor impedimento viene dado por la celebración los viernes de un mercado que produce el cierre de la frontera para los vehículos durante gran parte del día, circunstancia que se repite aunque en menor medida los martes.

Existe un único almacén aduanero privado en el lado peruano. En las inmediaciones del Desaguadero boliviano se encuentra una Zona Franca que funciona como almacén, en el que ingresan mercancías de importación y exportación, para posteriormente continuar su viaje al interior del país o al extranjero.

3.1.3 Identificación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) y funcionamiento de los mismos

La normativa andina (Decisión 399) define los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) como: *"la infraestructura ubicada de forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario"*.

Once años después que en la Decisión 257 se indicase en su artículo 73 *"Los Países Miembros, en el marco de la presente Decisión, adoptarán las medidas pertinentes para el establecimiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera"* todavía no existen CENAF en todos los pasos fronterizos habilitados para el tráfico internacional y un buen porcentaje de los existentes no cumplen con lo indicado en la Decisión 399, por su carencia de infraestructura y medios físicos y materiales para controlar y facilitar las operaciones de transporte internacional y la atención al ciudadano. Actualmente hay en las siguientes ubicaciones:

- Desaguadero (Bolivia)
- Ipiales (Colombia)
- Villa del Rosario - Cúcuta (Colombia)
- Tulcán (Ecuador)
- Desaguadero (Perú)
- Aguas Verdes (Perú)

No existe ninguna Decisión ni Resolución de la CAN que establezca cuál debe ser el funcionamiento de los CENAF, por lo tanto esto depende de cada uno de los gobiernos nacionales.

En el caso del gobierno colombiano, éste ha establecido los CENAF en su territorio por medio del Decreto 796 del 21 de marzo de 1991 y posteriormente el Decreto 1622 del 10 de agosto de 1993.

En Perú y Ecuador, ambos gobiernos acordaron en el *"Convenio sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves", en concreto en el título 8 "De la Coordinación y la Asistencia entre las partes",* se establece que:

- Las partes concentrarán los servicios de migración, aduana, policía, tránsito, transporte, sanidad agropecuaria, turismo, salud y otros servicios en los CENAF y en los puestos de control fronterizo.
- Mantendrán un sistema permanente de coordinación, de asistencia y de ayuda mutua.
- Se intentará una armonización de reglamentos entre las distintas autoridades nacionales competentes en la materia.
- Se prestará servicio en los CENAF y puestos de control fronterizo en horarios suficientes y simultáneos.
- El Comité Técnico Binacional de Régimen Fronterizo organizará programas regulares y concertados de capacitación del personal de servicios de los CENAF.

Además, en el caso concreto del Perú, ADUANAS emitió un dispositivo por el cual se establecía que los complejos aduaneros de Zarumilla (Tumbes) y Desaguadero (Puno) se convertían en Centros Nacionales de Atención en Fronteras-CENAF, incluyendo por ende la participación de otras dependencias de Estado como son la Policía Nacional, el Servicio de Sanidad, entre otras. Sin embargo, no han promulgado el dispositivo relativo al esquema organizativo y de funcionamiento de dichos CENAF.

En el caso del Ecuador existe una resolución del CNTTT que se ha hecho cargo de este tema, faltando el soporte de un Acuerdo Interministerial.

Tanto en Venezuela como en Bolivia, no existe ningún instrumento legal que establezca el funcionamiento de los CENAF.

3.1.4 Plan de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF)

Se define un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) como: *"la infraestructura ubicada en forma aledaña a uno o varios puntos de frontera del País de Salida[126] y el País de Entrada[127], con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se realiza el control integrado[128] de las operaciones de transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, aduana, migración, sanidad, seguridad, turismo y otros relacionados con el tránsito fronterizo de personas, mercancías y vehículos, cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro de la Comunidad Andina; y en donde se brinda, además, servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario"*.

Esta definición ha sido obtenida de un anteproyecto de decisión cuyo principal objetivo es la institucionalización y promoción del establecimiento de los CEBAF, así como la aprobación de un marco general para su desarrollo y funcionamiento. Estos centros, enunciados por primera vez en el marco de las Decisiones 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera) y 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), no han sido desarrollados hasta la fecha.

El citado anteproyecto de decisión tiene como objetivos específicos:

- Evitar la duplicidad de trámites cuando se ingresa o se sale de uno de los países miembros.
- Promover el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera de manera

126. País miembro de la CAN que inicia el control integrado en los CEBAF.
127. País miembro de la CAN que finaliza el control integrado en los CEBAF.
128. Actividad desarrollada en los CEBAF por los funcionarios nacionales competentes del País de Salida y del País de Entrada, sobre el cumplimiento de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la CAN, las legislaciones internas de ambos países miembros, y las disposiciones emitidas por la CAN, las legislaciones internas de ambos países miembros, y las disposiciones emitidas por la Junta de Administradores, referentes a la salida y entrada de personas, mercancías y vehículos; utilizando procedimientos administrativos y operacionales compatibles y secuenciales, así como únicos y simultáneos de ser posible.

que éste se realice de forma directa y sin transbordos, además de aplicar procedimientos que eviten demoras, pérdidas y averías.
- Efectuar la captura de información en los CEBAF de manera que se pueda contar con estadísticas oportunas y confiables.
- Establecer un sistema permanente de capacitación en frontera para funcionarios, prestatarios y usuarios.

En materia de establecimiento de los CEBAF, los países miembros tienen la libertad de establecer aquellos que consideren necesarios, no indicándose en ningún caso la obligatoriedad de su establecimiento. A lo más que se llega es a indicar que los países miembros de la CAN deben estimular su establecimiento y desarrollo.

Los CEBAF podrán estar situados según este anteproyecto en tres ubicaciones distintas:
- Sobre el territorio de uno de los países en un punto de frontera.[129]
- A un lado y otro de la frontera, una parte sobre el territorio de un país, y otro sobre el territorio del otro país.
- En los territorios de los dos países, a ambos lados de la frontera.

El CEBAF contará con una Junta de Administradores. Esta Junta es un organismo compuesto de funcionarios de los dos países que tiene a su cargo la coordinación administrativa y operativa del CEBAF con el fin de obtener un adecuado funcionamiento. Deberá informar semestralmente sobre sus actividades al Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo[130].

Un CEBAF tipo deberá contar con una serie de servicios e instalaciones mínimas:
- Edificio(s) administrativo(s).
- Galpón(es) o depósito(s) con sus respectivas vías y andenes.
- Báscula(s) de peso.
- Parqueo(s) y vías de circulación.
- Escape(s) de salida.
- Patio(s).
- Instalaciones sanitarias.
- Areas comunes de acceso y espera.

Así mismo deberá contemplarse, en las instalaciones aledañas o interiores de los CEBAF, la existencia de toda una serie de servicios complementarios para los usuarios, tales como telecomunicaciones, posta médica, bancos, restaurantes, hosterías, información turística, terminales de taxis o transporte colectivo al interior del país y auxilio mecánico. Todos estos servicios deberán estar a cargo de personas o empresas privadas.

Para la puesta en marcha de los CEBAF, el anteproyecto establece la necesidad de la creación de Comisiones Bilaterales que, con el apoyo técnico de la Secretaría General, se encarguen de:

129. Lugar de vinculación entre el País de Salida y de Entrada, habilitado por éstos, para la entrada y salida de personas, mercancías y vehículos.
130. Creado por la Decisión 459 de la Comunidad Andina de Naciones.

- La elaboración y trámite de aprobación de los correspondientes acuerdos bilaterales necesarios para el establecimiento de los CEBAF.
- Efectuar el seguimiento del indicado trámite.
- Una vez establecido el CEBAF, constituirse como organismo coordinador transitorio hasta que la Junta de Administradores asuma sus funciones.

Se establece como plazo para crear estas comisiones, 90 días después de aprobada la decisión.

Este anteproyecto es fruto de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo[131].

Actualmente se está desarrollando en la frontera boliviano-peruana, concretamente en Desaguadero, un proyecto piloto para establecer en ella el primer centro binacional de atención en frontera.

Además, existe un proyecto del municipio de Aguas Verdes para la realización de un segundo CEBAF en la frontera ecuatoriana-peruana; a este interés de las autoridades locales hay que añadir el comunicado conjunto de los presidentes de Ecuador y Perú de fecha 13 de agosto de 1999. En este comunicado *"dispusieron que la atención a los tráficos en los pasos de frontera se realice a través de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF)"* y se comprometieron a hacer llegar a sus representantes ante la Comisión de Vecindad Peruano-Ecuatoriana la priorización y la pronta implementación de la disposición presidencial.

3.2 Descripción de instalaciones en frontera

3.2.1 Instalaciones administrativas

3.2.1.1 Instalaciones administrativas en Bolivia

En el caso de Bolivia, solamente existe un paso de frontera habilitado con el resto de países de la Comunidad Andina de Naciones, el paso de Desaguadero.

3.2.1.1.1 CENAF de Desaguadero

Se trata de un edificio de dos plantas, situado a menos de 50 metros del puente internacional, cuya construcción fue finalizada en abril de 1993. En estas instalaciones se encuentran los servicios de migración, la policía y los inspectores de sanidad agropecuaria. La aduana, salvo un pequeño local situado en el mismo CENAF que hace labores de resguardo aduanero, se encuentra situado a unos 600 metros del CENAF, junto a las instalaciones de Frontera, que es la otra institución que realiza labores aduaneras.

Los servicios presentes en este paso de frontera son:

131. 31 de enero-1 de febrero de 2000, Lima (Perú).

a) **Aduana Nacional de Bolivia**

Situada en unas instalaciones alejadas del CENAF, unidas con el mismo por unas calles en mal estado y no asfaltadas. La infraestructura disponible no es adecuada para el control de la mercancía. Los agentes de aduanas no están conectados en red con los sistemas de la Aduana lo que implica que todos los despachos sean manuales.

Su horario de atención al público es de 9 a 23 horas (coordinado con el lado peruano), si bien no son excesivamente rígidos con el mismo. Durante la noche disponen de un sereno para el control de la barrera existente delante de las instalaciones de la Aduana.

La Aduana tiene como tarea la de "vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que fijen las leyes"[132].

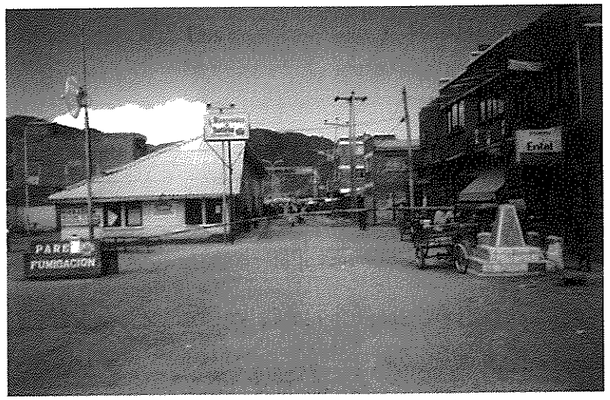


Ilustración 48: CENAF de Desaguadero

Tienen un grave problema con el control del contrabando, muy numeroso en esta zona. Además, les es imposible realizar el control del tráfico de balsas que navegan por el lago Titicaca.

Se trata de una aduana de paso ya que el destino final de la mercancía suele ser La Paz. No hay problemas con los vehículos amparados por el convenio del Cono Sur o de la Comunidad Andina de Naciones. La utilización de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) es prácticamente nula. Trabajan coordinadamente con Frontera para el control de los tránsitos.

b) **Frontera**

Se trata de una institución privada que surge como reacción ante el estado de la Aduana Nacional, que se había convertido en una institución condicionada por los cambios políticos. Tiene un contrato con el Estado y su principal misión es llevar a cabo el registro de todos los tránsitos de ingreso y salida del país.

Sus instalaciones se encuentran situadas al lado de las de la Aduana, con la que trabajan coordinadamente y con el mismo horario de atención al público.

Se trata de una institución que genera muchas opiniones encontradas; por un lado, se considera que sólo sirve para duplicar la tarea realizada por Aduana, para incrementar el coste

132. Artículo 3 de la Ley General de Aduanas, Ley Nº 1990 del 28 de julio de 1999.

del transporte (según se indicó cobran 20 US$ por vehículo), pero, por otro , se opina que la ineficiencia manifestada por este organismo es en parte un calco de la ineficiencia que muestra la misma Aduana.

c) **SEDAG**

Este organismo tiene como función el control de la sanidad agrícola, pecuaria y forestal. Cuenta con instalaciones en el CENAF, si bien allí no se otorga ningún tipo de certificado fitosanitario o zoosanitario, trámite que se realiza en La Paz. Debido a la falta de recursos tanto materiales como humanos, no se hacen inspecciones físicas ni análisis de las mercancías, sino que simplemente se verifica que se cumplen los requisitos sanitarios exigidos de importación y exportación de los productos agropecuarios. El SEDAG trabaja en coordinación con su homólogo peruano. Su horario de atención al público es de 7 a 23 horas.

d) **Servicio migratorio**

Se encuentra situado en unas oficinas del CENAF y en el mismo se realizan las labores de control de entradas y salidas del país de los extranjeros. Cuenta con escasos medios informáticos para realizar su labor.

3.2.1.2 Instalaciones administrativas en Colombia

Este país cuenta con tres pasos fronterizos habilitados con otros dos países de la Comunidad Andina de Naciones. En dos de dichos pasos posee CENAF mientras que en el tercero, Paraguachón, la infraestructura es muy escasa.

3.2.1.2.1 CENAF de Villa del Rosario

Inaugurado en 1990, se encuentra situado al lado del puente internacional Simón Bolívar, que lo une con San Antonio del Táchira (Venezuela). Se encuentra alejado una decena de kilómetros aproximadamente de Cúcuta, ciudad que, por poseer anillo vial, no es necesario atravesar para proseguir viaje hacia el interior de Colombia. El encargado de la administración del CENAF es un gerente, asistido por una secretaria y una persona de servicio.



Ilustración 49: CENAF de Villa del Rosario

Las entidades que integran este CENAF son:

a. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
b. Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)
c. Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)
d. Ministerio de Transporte
e. Policía Nacional

f. Ministerio de Comercio Exterior (MINCOMEX).

Las funciones de cada una de estas entidades son:

a) *Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)*

La DIAN posee oficinas principales en Cúcuta, manteniendo instalaciones tanto en este CENAF como en el paso de frontera de Ureña. Su horario de trabajo es de 24 horas al día ininterrumpidamente.

Sus funciones principales son:
– Orientar e informar sobre las regulaciones y procedimientos aduaneros del país.
– Efectuar el control de procedimientos y trámites relacionados con tránsitos aduaneros.
- Control sobre el tránsito de mercancías que ingresen o salgan del país.
- Control sobre las importaciones o exportaciones temporales de los medios de transporte.
- Las demás que sean procedentes conforme a la legislación aduanera.

Coordina con la oficina del Ministerio de Transporte el control de la habilitación para transporte internacional de los vehículos, así como sus pesos y dimensiones.

b) *Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)*

Sus principales funciones son:
- Controles a los pasajeros: verificar la identidad de los pasajeros y hacer cumplir los requisitos migratorios de acuerdo con la reglamentación vigente.
- Controles a las tripulaciones de los vehículos de transporte internacional, constatando los ingresos y salidas en las correspondientes libretas de tripulante terrestre internacional.
- Informar a los usuarios acerca de los procedimientos, requisitos y documentos de carácter migratorio.

El DAS opera las 24 horas del día en este CENAF.

c) *Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)*

Funciones a cargo del ICA:
- Control de Importaciones: confrontación de los permisos y certificados para el ingreso a territorio colombiano de animales, vegetales o productos de éstos.
- Expedición de certificados fitosanitarios, zoosanitarios e ictiosanitarios, previa inspección y comprobación que el cargamento está en buenas condiciones sanitarias y que los documentos que lo amparan se ajustan a las disposiciones legales, técnicas y científicas en cumplimiento de todos los requisitos exigidos.
- Control de exportaciones: certificar la sanidad de los animales, vegetales y sus derivados, efectuando la inspección ocular o análisis de laboratorio de muestras del cargamento para comprobar la calidad sanitaria del mismo. Prescripción y supervisión de tratamientos de fumigación o aspersión.
- Control de productos perecederos.

- Control a animales, vegetales y otros productos.

El horario de trabajo es desde las 7 a las 18 horas.

d) *Ministerio de Transporte*

Funciones de la oficina del ministerio de transporte en el CENAF:
- Control de las empresas de transporte, verificando si posee el certificado de idoneidad para realizar el transporte internacional por carretera de carga o pasajeros.
- Control de vehículos, verificando si posee el certificado de habilitación para la realización del transporte internacional por carretera.
- Control de documentos necesarios para la operación de transporte internacional por carretera.
- Controles a empresas y vehículos que presten el servicio de transporte internacional, sobre el cumplimiento de los aspectos legales desde el punto de vista de carga, medidas, vehículos y documentos.

Posee este CENAF una báscula para llevar a cabo las tareas de pesaje de los vehículos. Es la única báscula existente en un CENAF en toda la CAN.

El horario de trabajo es desde las 7 a las 18 horas.

e) *Policía Nacional*

Se encarga de proveer seguridad interior a las instalaciones del CENAF y zonas adyacentes, si bien su labor parece ser insuficiente, dado que incluso se han producido robos en el sistema informático del recinto.

En coordinación del DAS tiene las misiones de:
- Control y verificación de pasajeros, tripulantes, cargas, encomiendas, equipajes y vehículos, a fin de evitar el contrabando, subversión, tráfico de drogas y la ejecución de cualquier otro acto delictivo.
- Garantizar la vida y bienes de todas las personas residentes en Colombia, prevenir y eliminar las perturbaciones de la seguridad conforme a lo establecido en el artículo 16 de la Constitución Nacional.

3.2.1.2.2 Punto fronterizo de Paraguachón

En este punto fronterizo no existe CENAF; las instituciones se encuentran ubicadas en pequeñas casetas de control donde se sitúan los servicios aduaneros (DIAN), migraciones (DAS) y sanidad agropecuaria (ICA).

Las instalaciones con que cuentan estas instituciones son mínimas y no adecuadas para prestar el servicio. No se dispone de zona primaria donde realizar las nacionalizaciones de mercancía.

3.2.1.2.3 CENAF de Ipiales

Esta instalación, inaugurada en 1990, se encuentra situada al lado del puente internacional de Rumichaca. En el momento de su inauguración, dado el bajo nivel de intercambio comercial existente, era una infraestructura adecuada pero la puesta en marcha de la Zona Andina de Libre Comercio con el consiguiente auge de los intercambios comerciales convirtió las instalaciones en insuficientes. Esta falta de espacio podría solucionarse con la construcción de un tercer piso en la edificación. En general las instituciones presentes en el CENAF se quejan, además de la falta de espacio, de las deficientes comunicaciones, de la falta de computadoras, etc. Actualmente, la gestión y mantenimiento del CENAF es llevada a cabo por un gerente, asistido por una secretarias y otras personas.

En este CENAF están presentes los siguientes organismos:

a. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)

b. Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)

c. Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)

d. Sanidad Portuaria (Municipio de Ipiales)

e. Ministerio de Transporte

f. Policía Nacional

g. Ministerio de Comercio Exterior (MINCOMEX)

Dado que las funciones que realizan estas instituciones son las mismas que en el caso del CENAF de Villa del Rosario, a continuación se describen los medios disponibles así como las carencias.

a) *Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)*

Posee oficinas en la ciudad de Ipiales, manteniendo una presencia limitada en el CENAF. En las oficinas centrales el horario de atención al público es de 8 a 12 y de 14 a 18 horas; en el caso del CENAF es de 24 horas.

Cuenta con un total de treinta y cinco funcionarios, manteniendo alrededor de ocho en el CENAF. Esta cifra es a todas luces insuficiente, dado que además de las tareas a realizar en el CENAF, la DIAN debe controlar el importante nivel de contrabando existente en la zona, donde existe un gran número de trochas o pasos ilegales.

No se dispone de un lugar de estacionamiento en la frontera, por lo que para poder nacionalizar la mercancía, los vehículos deben ser enviados a alguno de los almacenes o bodegas privadas habilitadas para tal efecto.

b) *Departamento Administrativo de Seguridad (DAS)*

Esta institución cuenta con un total de cuatro unidades y una secretaria para llevar a cabo su misión. Su horario de atención al público es de 24 horas, incluidos sábados, domingos y demás feriados.

Mantiene contactos cada quince días con sus equivalentes ecuatorianos para limar posibles asperezas. Su red informática no se encuentra conectada en línea con Bogotá, sino que reciben la información cada 15 días. En el caso de órdenes de captura, las reciben por fax.

La falta de personal impide el establecimiento de un segundo filtro por parte de la institución.

c) *Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)*

El ICA dispone en el CENAF de Ipiales de una plantilla compuesta por dos ingenieros agrónomos, un veterinario, dos expertos agropecuarios y una secretaria.

Su horario de atención al público es de lunes a viernes de 8 a 17 horas, si bien reciben documentos solamente hasta las 14 horas. En casos excepcionales pueden trabajar los sábados.

Este servicio tiene también déficit de personal y carece de un laboratorio que le permita realizar análisis profundos, los que son efectuados en el ICA de Pasto. Se necesita también una actualización de los equipos informáticos, así como la construcción de un horno crematorio que permita la destrucción de los productos decomisados o en mal estado.

d) *Sanidad Portuaria*

Este organismo pertenece al municipio de Ipiales. En el CENAF reciben los documentos de acuerdo con el producto que se quiere ingresar en el país. Cuando se desea realizar un análisis del producto, se toma una muestra en el lugar en el que está almacenada la mercancía y se envía al laboratorio de Bromatología existente en Ipiales.

Su horario de trabajo es de lunes a viernes de 8 a 17 horas. Se dispone de un técnico de saneamiento más una secretaria en el CENAF, siendo insuficiente este personal para el volumen de comercio existente. Trabaja en coordinación con el ICA.

e) *Ministerio de Transporte*

El Ministerio de Transporte de Colombia dispone de una oficina en el CENAF de Ipiales dependiente directamente de la Dirección Territorial de Pasto. Esta oficina se encuentra a cargo de un único funcionario, con los problemas que ello acarrea. Su horario de atención al público es de 8 a 12 y de 14 a 18 horas.

Esta oficina carece de un listado actualizado de las empresas con Certificado de Idoneidad y Permiso de Prestación de Servicios, lo que impide que pueda realizar correctamente su labor. Se permite que vehículos ecuatorianos sin las autorizaciones necesarias para el transporte internacional ingresen hasta Ipiales, donde descargan la mercancía.

Esta oficina no dispone de equipo informático, ni teléfono o fax, careciendo también de báscula, por lo que el funcionario a cargo de la oficina no está en disposición de controlar el peso de los vehículos. Su labor se ve apoyada por la policía de carreteras.

f) *Policía Nacional*

Esta entidad dispone en total de 1 suboficial, 3 policías y 5 auxiliares. Su horario de trabajo abarca las 24 horas del día, durante los 7 días de la semana. Durante el horario nocturno queda únicamente un policía de guardia, el cual carece de comunicaciones con el exterior. Además de su función propia de mantenimiento de la seguridad del recinto y del puente internacional, la Policía Nacional apoya a las demás instituciones existentes en el CENAF.

g) *Ministerio de Comercio Exterior (MINCOMEX)*

Entre las funciones de la oficina del Ministerio de Comercio Exterior en el CENAF de Ipiales está la aprobación de las importaciones, así como la certificación del origen de las mercancías de exportación.

El horario de trabajo es de 8 a 10 y de 14 a 18 horas, de lunes a viernes. Dispone la institución de sólo cuatro personas para llevar a cabo su labor. Cabe señalar que además sus equipos informáticos no se encuentran conectados en red a nivel nacional, por lo que se debe enviar la información en disco a Bogotá donde se consolida.

3.2.1.3 Instalaciones administrativas en Ecuador

3.2.1.3.1 CENAF de Tulcán

Se trata de una edificación nueva que abrió sus puertas a finales de marzo de 2000, construida en las inmediaciones del puente internacional de Rumichaca. La Junta administrativa se encuentra dirigida por el Jefe de Tránsito. No dispone de autonomía financiera.

En esta instalación está previsto se ubiquen los servicios de Migración, la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA), Ministerio de Obras Públicas, SETUR (Turismo) y la Policía Nacional.

En la fecha de la visita a dichas instalaciones, se encontraban instalados en el nuevo CENAF los servicios de Migración y CAE.

a) *Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE)*

La aduana ecuatoriana es *"un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; y la prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras". "Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercaderías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales. Los servicios aduaneros podrán ser prestados por el sector privado, a través de cualquiera de las modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada; con excepción del Servicio de Vigilancia Aduanera"*[133].

La Gerencia de distrito de la zona se encuentra situada en Tulcán, a siete kilómetros y medio del puente de Rumichaca, aunque se habían iniciado los servicios desde el mismo CENAF.

La norma general es bajar la mercancía a tierra para efectuar su nacionalización. Las mercancías en tránsito por esta aduana no llegan al 10% de los despachos totales. No existe un registro de vehículos habilitados para realizar el tránsito internacional. Se permite el paso de vehículos colombianos no habilitados hasta la ciudad de Tulcán, donde descargan su mercancía.

Su horario oficial de funcionamiento es de 8 a 12 y de 14 a 18 horas de lunes a viernes. Fuera de este horario sólo se presta servicio si lo pide expresamente el propietario de la mercancía o su representante. No existe coordinación con otros organismos de inspección.

b) *Policía Nacional*

Esta institución tiene como cometidos fundamentales proveer la seguridad de las instalaciones y de la zona fronteriza. Además, la policía realiza el control del flujo migratorio.

3.2.1.3.2 Huaquillas

En este paso de frontera no existe CENAF; las instituciones se encuentran situadas en diferentes locales, alejados entre sí. No existe coordinación entre ellas y, en general, las instalaciones son poco funcionales y escasamente equipadas.

Las instituciones presentes en este paso de frontera son:

a) *Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE)*

Las instalaciones de la aduana se encuentran ubicadas en tres lugares distintos. La Gerencia distrital está en un local antiguo del centro comercial de Huaquillas. Opera con un personal limitado (sólo cinco funcionarios de una nómina de ocho plazas) y sin el soporte de sistemas de computación en red con la oficina matriz de Guayaquil. La oficina sólo posee un ordenador que es operado básicamente como procesador de textos y hoja de cálculo.

En lo que a transporte internacional se refiere, esta Gerencia de distrito mostró un registro documental de las empresas registradas en esa dependencia, reconociendo sin embargo que no existe una constatación de los vehículos amparados en la habilitación por las empresas para realizar transporte internacional. Con relación al uso de DTAI, la CAE declaró que este documento no es conocido ni aplicado en este paso de frontera.

133. Artículo 4 de la Ley Orgánica de Aduanas.

El control aduanero a la circulación de vehículos se realiza en el "Puente Internacional" al ingreso al país y a la salida de Huaquillas en el punto denominado "Chacras", donde actúan elementos del destacamento del Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA).

Sin embargo, en el mismo "Puente Internacional" es notoria la ausencia de control y la permisividad del SVA al tránsito de "triciclos" y "carretillas" cargados con mercancías que transportan estos productos desde bodegas del lado peruano a camiones del lado ecuatoriano y viceversa.

Finalmente, cabe indicar que a criterio de la autoridad aduanera ecuatoriana, no existe impedimento alguno para el ingreso de vehículos peruanos, indicándose que no solamente se aplican las disposiciones de transporte dispuestas en la CAN (Decisión 399), sino que también se está impulsando el "Transporte Transfronterizo", mecanismo que están aplicando 23 empresas peruanas, conforme información del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre (CPTTT).

b) *Policía Nacional*

El control migratorio es ejercido por la Policía Nacional a través de la Dirección Nacional de Migración, para lo cual se ha establecido en esta frontera una unidad de control que está ubicada a la salida de Huaquillas en un punto conocido como "Control Integrado", ya que en dicho lugar actúan otros controles policiales a cargo de la Policía Judicial, Grupo de Tránsito, INTERPOL, etc.

Cabe indicar que la autoridad migratoria cuenta en la actualidad con sistemas electrónicos de registro de ingreso y salida de viajeros conforme a los acuerdos binacionales suscritos, atiende 24 horas diarias, posibilitando así el tránsito fluido de personas entre los 2 países. Existe únicamente una restricción operativa para este tránsito de personas (si utilizan vehículo particular), derivada de un trámite aduanero –muy simplificado– que sólo puede hacerse en días y horas hábiles.

El control del tránsito vehicular es realizado también por la Policía Nacional en el "Control Integrado", donde se verifican los documentos de propiedad del vehículo y licencia de conducir del chofer, así como la habilitación aduanera para ingresar al Ecuador emitido de conformidad con el Convenio de Transporte Transfronterizo o la legislación andina que, si bien no es conocida a fondo, sí ha sido aplicada para permitir el ingreso de carros y contenedores refrigerados conteniendo mangos peruanos de exportación, en tránsito hacia puertos ecuatorianos.

c) *Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria (SESA)*

Realiza los controles de productos vegetales y animales de entrada y salida del país. Su labor es puramente visual y documentaria, no entorpeciendo en gran medida el flujo de mercancías por la frontera. Dispone de un retén con guardia de 24 horas en el cuartel de Chacras.

3.2.1.4 Instalaciones administrativas en Perú

3.2.1.4.1 CENAF de Aguas Verdes

Es conocido también como Complejo Fronterizo de Zarumilla por estar situado en dicha población. Se encuentra a unos 3 kilómetros del puente internacional y a poco más de 20 kilómetros de Tumbes. Se trata de una edificación de dos pisos con aproximadamente 8.000 metros cuadrados de superficie. En el CENAF se encuentran representados los siguientes organismos:

a) *Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú (ADUANAS)*

ADUANAS dispone en Tumbes de una **Intendencia de Aduana**. Esta intendencia al igual que las restantes 19 intendencias existentes, tiene como finalidad: *"atender a los usuarios en los trámites referidos a los Regímenes y Operaciones Aduaneros, administrando, aplicando, fiscalizando, controlando, sancionando y recaudando los derechos aduaneros y otros tributos que corresponda aplicar de acuerdo a la ley y de la correcta aplicación de los Tratados y Convenios Internacionales vigentes. Asimismo, debe reprimir, perseguir y denunciar la defraudación de rentas de aduana, el contrabando y el tráfico ilícito de mercancías".*

Cada intendencia dispone a su vez de una serie de puestos de control. La Intendencia de Tumbes dispone de un puesto en Carpitas, situado a hora y media de distancia.

Esta Intendencia al igual que todas las de ADUANAS, se encuentra en proceso de certificación de la norma ISO 9002, algo que ya se ha logrado en algunas de las Intendencias para determinadas operaciones y regímenes.

No dispone de zona primaria aduanera, ni tampoco de báscula para realizar las labores de pesaje de los vehículos. Se encuentra informatizada, con conexión con los agentes de aduanas y se tenía previsto conectar a la zona primaria aduanera privada.

El horario de atención al público del personal administrativo es de 8:30 a 12:30 y de 13:30 a 16:15, aunque la aduana tiene como horario de 8 a 22 horas todos los días excepto los días nacionales de Perú y Bolivia.

Existe un único funcionario dedicado a realizar el reconocimiento físico de la mercancía. El SIGAD (Sistema Informático de Gestión Aduanera) somete a las declaraciones a una serie de controles dependiendo del canal seleccionado (rojo, verde o naranja). Este canal se selecciona aleatoriamente de acuerdo a un modelo probabilístico. Pero en el caso de las intendencias de aduanas con un promedio diario inferior a 10 declaraciones de importación, se someten a canal rojo el 100% de las mismas. El canal rojo implica el reconocimiento físico de la mercancía. Este es el caso de la intendencia de aduanas de Tumbes.

b) *Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA)*

Este organismo se encarga de emitir el certificado de inspección fito o zoosanitaria que permite continuar con los procedimientos de importación. En el caso de las exportaciones, el

SENASA tiene como misión verificar la calidad sanitaria del producto a exportar. Dispone de una oficina central en Tumbes y otra en el CENAF. Su plantilla se encuentra compuesta por un total de 21 personas. El horario de atención al público es el mismo que el de ADUANAS. Sus procedimientos son todavía manuales, si bien se esperaba en un futuro cercano conseguir interconectar informáticamente todas sus delegaciones. Todos los servicios son en el día, si bien cuando necesitan realizarse análisis hay que enviar a Lima las muestras ya que no existe laboratorio. En estos casos, cuando se trata de un análisis básico, se demora un par de días. En caso de que los productos no sean de alto riesgo, se deja que la mercancía continúe sin esperar el resultado del análisis; en el caso contrario, se inmoviliza la mercancía hasta saber los resultados.

c) *Migraciones*

Este servicio tiene como principales misiones el control de salida y entrada de ciudadanos peruanos y extranjeros. Su horario de atención al público es de 24 horas.

d) *Policía Nacional del Perú*

Encargada de proveer seguridad al edificio así como apoyar a las otras instituciones cuando lo requieran.

Existe además un representante del ministerio público (un fiscal) cuyo principal cometido son los casos de delitos aduaneros.

3.2.1.4.2 CENAF de Desaguadero

Se trata de una construcción de planta baja de no más de 300 metros cuadrados espacio totalmente insuficiente para albergar a todos los servicios. Actualmente es ocupado por ADUANAS, estando los demás servicios repartidos en una serie de pequeñas edificaciones situadas al lado y enfrente del CENAF.

a) *Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú (ADUANAS)*

Depende de la Intendencia de Aduana de Puno. Sus funciones son las mismas que las descritas para la Intendencia de Aduana de Tumbes. El horario de atención al público es de 8 a 12:30 y de 13:30 a 19 horas, de lunes a viernes; los sábados el horario es de 8 a 12:30 horas. Cuenta con una plantilla compuesta de 20 funcionarios. Al igual que en el caso de Tumbes, la aduana se encuentra informatizada y con conexión directa con la sede central en Lima. No dispone de zona primaria aduanera, existiendo sólo una privada.

Todas las declaraciones de importación se encuentran sometidas a reconocimiento físico debido a que el SIGAD establece canal rojo para el 100 % de las mismas al no superar las 10 de media diaria.

En esta frontera los vehículos pueden acogerse a dos marcos distintos: las decisiones andinas o el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur. Las empresas bolivianas se acogen en su gran mayoría a este último acuerdo. Además, en aplicación del apéndice 5 del citado acuerdo, los transportistas pueden obtener el llamado permiso ocasional que les faculta para actuar durante 90 días al año. Este permiso permite operar sin necesidad de contratar póliza de responsabilidad civil, ni establecer representante en el otro país, generando una competencia desleal a las empresas que cumplen todos los requisitos. Este permiso debe ser concedido en un plazo no superior a las 24 horas de su petición, en el caso de silencio administrativo, se da por concedido. La aduana peruana concede también el llamado manifiesto terrestre, previo pago de 10 soles, que faculta a cualquier vehículo boliviano, sin ningún tipo de permiso, a ingresar en su territorio hasta el depósito existente en Desaguadero para proceder a nacionalizar la mercancía.

b) *Migraciones*

Se encuentra situado en una edificación adyacente al CENAF, en el que tramitan los permisos de entrada y salida de los extranjeros y nacionales.

c) *Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA)*

Ocupa unas reducidas instalaciones donde se efectúa la inspección documental y física de los productos de origen vegetal y animal objeto de operaciones de comercio exterior. Al igual que ocurría en Tumbes, no cuenta con los medios materiales necesarios para realizar los adecuados análisis y se limita a realizar simples inspecciones visuales. En caso necesario, puede enviar muestras a los laboratorios existentes en la ciudad de Puno.

d) *Policía Nacional del Perú*

Encargada del control y seguridad de la frontera, así como de las instalaciones fronterizas, además de apoyar con su personal a los otros servicios que lo requieran.

3.2.1.5 Instalaciones administrativas en Venezuela

3.2.1.5.1 San Antonio del Táchira

Se han utilizado las amplias instalaciones que poseía el SENIAT como una especie de CENAF. Esto se ha logrado en parte, ya que existen algunos servicios que no se encuentran en ese edificio. Se encuentra situado en el final de la Avenida Venezuela justo a la entrada del puente internacional Simón Bolívar. Su ubicación presenta el grave inconveniente de estar en pleno casco urbano de San Antonio, por lo que hay que atravesar dicha ciudad para llegar a las instalaciones, con la consiguiente demora que ocasiona la congestión de tráfico procedente del tránsito binacional interurbano.

Los organismos presentes en el edificio del SENIAT son:

a) *Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT)*

El SENIAT tiene como principal misión el control perceptivo de las mercancías objeto de declaración, así como la verificación física de las mismas, y lo concerniente a la liquidación y pago de los tributos y su posterior retiro.

En San Antonio se encuentra la sede de la Aduana Principal, entendiéndose por tal la que

tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las Aduanas Subalternas adscritas a ellas (Art. 1 del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas).

Dispone de un total de 64 empleados (entre la aduana principal y subalterna) con un horario de atención al usuario de 8:30 a 12:30 y de 13:30 a 17 horas. Este organismo tiene una gran escasez de recursos tanto humanos como materiales para poder prestar el servicio demandado.

b) *Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (SASA)*

El SASA tiene como función principal la de regular, vigilar y controlar las actividades de importación, exportación, comercialización y traslado de los productos, subproductos e insumos de los subsectores animal, vegetal y pesquero.

El SASA dispone de locales en el CENAF de San Antonio, para la Sanidad Animal y la Vegetal. También dispone de un retén en la aduana subalterna de Ureña.

La Sanidad Animal tiene una plantilla de seis personas con carencia de medios materiales, su horario de atención al público es de lunes a viernes de 8 a 12 y de 13 a 16:30 horas.

La Sanidad Vegetal tiene una plantilla compuesta por cuatro personas (un veterinario, un ingeniero agrónomo, una secretaria y un funcionario de limpieza). Su horario de atención es más amplio que en el caso de la Animal, ya que funciona de lunes a viernes de 8 a 12 y de 13:30 a 17 horas, sábados y domingos de 8 a 12 horas, y días feriados de 9 a 12 horas.

c) *Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre (SETRA)*

El SETRA como organismo nacional responsable de la gestión del transporte internacional por carretera es el encargado del control de las empresas de transporte internacional verificando si poseen el certificado de idoneidad de vehículos, el certificado de habilitación, los documentos necesarios para la operación de transporte internacional por carretera, de carga y de medidas.

Dispone de un total de 13 empleados (de los cuales 5 se encuentran en Ureña), con un horario de atención al usuario de lunes a viernes de 8 a 12 y de 14 a 17 horas, de 8 a 12 horas los sábados y domingos; y de 9 a 12 horas los días feriados.

Existen otros servicios de frontera no situados en el edificio del SENIAT de San Antonio.

d) *Migraciones y Fronteras*

Organismo dedicado al control de las salidas y entradas de las personas del país. Se encuentra situado en un local con instalaciones inadecuadas para llevar a cabo la función que debe realizar, además de estar a cierta distancia del CENAF.

Su personal está compuesto por un total de 29 empleados con un horario de atención al público de 24 horas.

e) *Resguardo Aduanero*

Esta función es llevada a cabo por la Guardia Nacional, la cual además realiza labores de control del orden público y seguridad. La Guardia Nacional cumple la función de Policía Fiscal en apoyo al Ministerio de Hacienda. Su misión como Policía Fiscal consiste en garantizar el cumplimiento de las Leyes Fiscales del país, evitando la proliferación de los actos ilícitos contra la Hacienda Pública Nacional, la evasión de impuestos fiscales, y evitando la violación de las políticas económicas fijadas por el Ejecutivo Nacional en zonas fronterizas, puertos, aeropuertos, establecimientos comerciales de exportación e importación, zonas de explotación y lugares de comercialización de minerales preciosos, industria de cigarrillos, licores, etc.

Para realizar las labores de resguardo aduanero dispone de un total de tres funcionarios con un horario de atención al usuario de lunes a viernes de 8 a 12 y de 13:30 a 17:30 horas.

3.2.1.5.2 Ureña

En Ureña no existe un CENAF, si bien la aduana estaba construyendo un nuevo edificio en las cercanías del puente internacional. Los servicios presentes en esta frontera son:

a) *Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT)*

En Ureña se dispone de una aduana subalterna dependiente de la aduana principal de San Antonio. Se entiende por aduanas subalternas "las adscritas a una aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción" (artículo 1 del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas).

El SENIAT, tal y como se ha indicado anteriormente, está construyendo unas nuevas instalaciones al lado de la vía que une Ureña con Cúcuta. Dispone de un total de 12 funcionarios cuyo horario de atención al público es de 8:30 a 12:30 y de 13:30 a 17:00 horas, de lunes a viernes.

b) *Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria (SASA)*

Tanto Sanidad Animal como Vegetal se encuentran situadas en la aduana subalterna con un total de cuatro empleados cada uno de ellos.

En el caso de Sanidad Animal, el horario de atención al público es de 8 a 12 y de 13 a 16:30 horas, de lunes a viernes. Mientras en el caso de Sanidad Vegetal, el horario es un poco más amplio, de lunes a viernes de 8 a 12 y de 13:30 a 17 horas, de 8 a 12 los sábados y domingos y por último de 9 a 12 horas los días feriados.

El SASA no dispone de recursos suficientes para llevar a cabo sus funciones.

c) *Resguardo aduanero*

Llevado a cabo por la Guardia Nacional, está a cargo de un miembro de este cuerpo, cuyo horario de atención al usuario es de lunes a viernes de 8 a 12 y de 13:30 a 17:30 horas.

d) *Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre (SETRA)*

Este organismo dispone un retén de 5 funcionarios en Ureña, dependientes de la oficina existente en San Antonio. Su horario de atención al público es de lunes a viernes de 8 a 12 y de 14 a 17 horas, de 8 a 12 horas los sábados y domingos y de 9 a 12 horas los dias feriados.

No existen servicios de migración; para ello hay que acudir a San Antonio.

3.2.1.5.3 Paraguachón

Este puesto fronterizo carece de CENAF, aunque existen previsiones de la construcción de uno. Los servicios de frontera se encuentran en su mayoría en la localidad de Guarero. Este es el caso del SENIAT que tiene una aduana subalterna en Paraguachón si bien en esta localidad solamente dispone de un retén de atención, estando el grueso del personal en Guarero. El horario de atención al usuario empieza tarde sobre las 11 horas, debido a que gran parte del personal de la aduana debe trasladarse desde sus domicilios en Maracaibo (situada a 135 kilómetros de distancia). El SASA también tiene ubicadas sus oficinas en Guarero. Migraciones sin embargo mantiene una cierta estructura en el mismo puesto fronterizo de Paraguachón, estando abierto las 24 horas. La Guardia Nacional provee el servicio de control de orden público y seguridad nacional para lo cual dispone de un pequeño acuartelamiento en la misma frontera.



Ilustración 50: Puesto de control de Paraguachón

Al igual que en el lado colombiano, se trata de un puesto fronterizo con unas mínimas infraestructuras, por lo que hasta la puesta en marcha de la resolución interministerial venezolana sobre el transbordo, éste fue un paso relativamente rápido.

3.2.2 Atención a las tripulaciones

En ninguno de los puestos fronterizos visitados se ha podido observar la existencia de servicios complementarios para las tripulaciones y demás usuarios como telecomunicaciones, posta médica, bancos, restaurantes, hosterías, información turística, terminales de taxis o transporte colectivo al interior del país y auxilio mecánico. Los únicos servicios existentes son los hoteles, bancos, restaurantes, etc. ubicados en las ciudades fronterizas o, en el caso del Desaguadero peruano, cabe mencionar que se encuentra un hotel para las tripulaciones de los vehículos, contiguo al único depósito existente.

Tabla 79: Servicios administrativos en los puestos fronterizos habilitados visitados

	Pasos de Frontera	
Servicios	**Villa del Rosario (Colombia)**	**San Antonio (Venezuela)**
Aduanas	DIAN	SENIAT
Migraciones	DAS	Migraciones y Fronteras
Transporte	Ministerio de Transporte	SETRA
Comercio Exterior	Ministerio de Comercio Exterior	
Sanidad animal y vegetal	ICA	SASA
Servicios	**Maicao (Colombia)**	**Paraguachón (Venezuela)**
Aduanas	DIAN	SENIAT
Migraciones	DAS	Migraciones y Fronteras
Transporte		SETRA
Comercio Exterior		
Sanidad animal y vegetal	ICA	SASA
Servicios	**Ipiales (Colombia)**	**Tulcán (Ecuador)**
Aduanas	DIAN	CAE
Migraciones	DAS	Policia Nacional
Transporte	Ministerio de Transporte	CPTTT
Comercio Exterior	Ministerio de Comercio Exterior	
Sanidad animal y vegetal	ICA	SESA
Servicios	**Huaquillas (Ecuador)**	**Aguas Verdes (Perú)**
Aduanas	CAE	ADUANAS
Migraciones	Policía Nacional	Policía Nacional
Transporte	CPTTT	
Comercio Exterior		
Sanidad animal y vegetal	SESA	SENASA
Servicios	**Desaguadero (Perú)**	**Desaguadero (Bolivia)**
Aduanas	ADUANAS	Aduana Nacional + Frontera
Migraciones	Policía Nacional	Servicio Nacional de Migración
Transporte		
Comercio Exterior		
Sanidad animal y vegetal	SENASA	SEDAG

3.2.3 Areas de transbordo

En los distintos pasos de frontera existentes en la Comunidad Andina, la situación es bastante distinta en lo que se refiere a disponibilidad de áreas donde poder realizar el transbordo de la mercancía.

En la frontera colombo-venezolana, en la que está regulado dicho transbordo, a pesar de ello, el paso de frontera de Paraguachón no dispone de ninguna zona específica donde se pueda realizar esta operación. Las autoridades venezolanas están procediendo a la cons-

trucción de un puerto seco, pero mientras tanto las operaciones se realizan en plena carretera con todo lo que ello acarrea de obstrucción al tránsito, además de realizarse en las condiciones menos adecuadas. Los transportistas colombianos ante esta situación se han visto en la obligación de utilizar sus instalaciones situadas en la vía que une Maicao con el puesto fronterizo para realizar en ellas el transbordo con unas condiciones mínimas de seguridad. Se trata de instalaciones en muchos casos alquiladas para hacer frente a la contingencia del transbordo con el consiguiente aumento de costos. En la frontera sur colombo-venezolana de Cúcuta-San Antonio y Ureña, el SETRA dispone de un recinto cerrado al lado de sus instalaciones en San Antonio del Táchira donde se efectúa el transbordo. Se trata de un área con comunicación directa con el puente internacional Simón Bolívar. En el caso de Ureña, la nueva ubicación de la aduana subalterna dispone de un pequeño recinto donde poder realizar los transbordos. Para finalizar, cabe indicar que en la página web del SENIAT[134] se indica que ni la aduana subalterna de Paraguachón ni la de Ureña, se encuentran habilitadas para realizar transbordo, no siendo éste el caso de la aduana principal de San Antonio.

En la frontera colombo-ecuatoriana, no existen zonas donde poder realizar el transbordo en las cercanías de los respectivos CENAF. Dichas instalaciones cuentan con unas áreas adyacentes de estacionamiento que se encuentran ocupadas por los taxis de los dos países, lo que además genera una importante congestión en la vía y el colapso del puente internacional. La DIAN dispone de una zona de aparcamiento prácticamente descubierta, lo que hace que sea muy poco utilizada. Los transbordos que se realizan en esta frontera, por lo tanto, se efectúan normalmente en las zonas aduaneras privadas existentes en ambos países.

En la frontera ecuatoriana-peruana, tampoco disponen las aduanas de zonas públicas donde poder realizar las labores de transbordo cuando así se requieran. Este se efectúa en alguna de las tres bodegas autorizadas (dos en Ecuador y una en Perú) para actuar como zona primaria aduanera. Por otro lado, el comercio informal suele realizar su transbordo en las cercanías del mismo puente internacional, situando cada uno de los dos camiones en una orilla del cauce, en sus respectivos países, y realizando el transbordo por medio de un colectivo de estibadores que utilizan carretas para realizar el pase de la mercancía de un vehículo a otro.

Por último, cabe mencionar que en la frontera peruano-boliviana las respectivas aduanas tampoco disponen de zonas primarias para efectuar el transbordo. Este se efectúa en el caso peruano en el único depósito privado habilitado, mientras que en el lado boliviano existe la posibilidad de utilizar la zona franca para realizar esta labor.

3.2.4 Depósitos

Bolivia

En la zona de Desaguadero, debido a la práctica inexistencia de transbordo, no hay terminales privados de almacenamiento. En caso necesario son utilizados los depósitos de la Zona Franca de Desaguadero situados en las inmediaciones de la localidad.

134. www.seniat.gov.ve

Colombia

Las almacenadoras existentes en la frontera con Venezuela, según fuentes del sector, son trece (con una media de 5.000 metros cuadrados de superficie), la mayoría de las cuales se encuentran en una situación precaria. Esto se debe a que para su subsistencia dependen de la carga, pero la medida del transbordo ha producido una disminución de la misma, bien sea porque se ha desviado por Paraguachón o porque es transportada actualmente por mar.

En la frontera con Ecuador, debido al transbordo impuesto por los gremios de la zona, y al no existir alternativa terrestre al paso por el puente de Rumichaca, han surgido una serie de almacenadoras (seis) para satisfacer esta necesidad, así como la nacionalización o internación temporal/tránsito aduanero.

Ecuador

La externalización de las actividades tradicionalmente realizadas en los recintos aduaneros públicos se realizó en Ecuador con el fin de aumentar la seguridad de las mercancías –ya que se producían muchos robos– y agilizar el trámite. El control de estas bodegas corresponde al Ministerio de Finanzas y la CAE. Las tasas que cobran las fijan libremente.

Ecuador carece en la frontera con Perú, concretamente en la zona de Aguas Verdes, de zona primaria habilitada para realizar las operaciones aduaneras, motivo por el cual los vehículos que arriban desde Perú ingresan en una de las dos bodegas debidamente autorizadas por el Ministerio de Finanzas y por la Gerencia de distrito de Aduanas. Las dos bodegas existentes son Ecuacargas y Bodegas Puyango. Estas bodegas cuentan con una infraestructura muy modesta y limitado apoyo de equipo para la manipulación de la mercancía, ya que carecen de grúas y la carga y descarga se efectúa con montacargas (en Ecuacargas disponen de uno de ocho toneladas, y en Puyango de uno de cinco toneladas y otro de ocho toneladas), carecen de conexión alguna con el sistema informático de la CAE y su nivel de seguridad es escaso. Las tasas que aplican estas bodegas privadas no están establecidas para el público, ya que generalmente operan con carga cautiva, pero a manera referencial, se indicaron los valores de 40 centavos de dólar por tonelada por carga/descarga. No se proporcionaron tarifas por el servicio de almacenamiento, que generalmente se calcula sobre el valor FOB de las mercancías.

En la frontera con Colombia, debido a la existencia del transbordo coactivo, se han establecido más depósitos privados (hasta un total de nueve), para de esta manera atender esta necesidad surgida artificialmente. Está previsto habilitar una zona de aforo de unas cuatro hectáreas en las proximidades del aeropuerto de la ciudad. Se puede estimar en 500 el número de familias que viven de las actividades de estiba y desestiba que se realiza en estas bodegas. En una de las visitadas por el equipo de trabajo había 40 estibadores, 15 personas dedicadas al trabajo administrativo y 5 guardias de seguridad, todo ello en un recinto de

4.390 m2, de los cuales 2.400 m2 están cubiertos. Tiene báscula, grúas y montacargas, y además de este servicio disponen de flota autorizada para realizar transporte internacional. La estancia de la mercancía en la bodega es variable, pero a menudo supera los 5 días. Si a los 15 días de ingresar en la bodega la mercancía no es nacionalizada, entonces pasa a considerarse en situación de abandono.

Perú

Existen únicamente dos terminales privados de almacenamiento en este país, situados en las zonas fronterizas visitadas: Depósitos S.A. y Terminal Aduanero del Sur S.A.

Depósitos S.A. es la única terminal de almacenamiento autorizado por ADUANAS en la zona de Tumbes. Se encuentra situada a la entrada de dicha ciudad, a una distancia de 25 kilómetros del paso fronterizo. El volumen de mercancía que normalmente entra en dicha terminal ha experimentado un descenso (algunas fuentes llegan a evaluar el mismo en un 50 %) debido a la destrucción de infraestructura que produjo el fenómeno del Niño. Se estima en unas 150 toneladas de media diaria las que entran y salen de la terminal. Los procesos suelen ser bastante rápidos; la mercancía que llega por la mañana puede estar lista para salir por la tarde. Los costos para los vehículos se cifran en unos 80 soles por descargar un camión y otros 80 por cargarlo. Estas operaciones son realizadas por parte de cuadrillas de estibadores compuestas por entre 8 y 10 trabajadores, externas a la terminal y que suelen traer el mismo transportista. Depósitos S.A. dispone del único montacargas de la zona, por el que facturan alrededor de 30 US$ la hora. El almacenamiento de la mercancía tiene una tarifa por 15 días, es decir, si la mercancía está 1 ó 15 días paga la misma cantidad. Dispone de una amplia superficie techada para el almacenamiento de la mercancía así como de una báscula que es certificada dos veces al año.

La empresa Terminal Aduanero del Sur S.A. se encuentra situada a 4 kilómetros de Desaguadero, al lado de la carretera que une esta población con el puerto de Ilo. Esta terminal ocupa una superficie de alrededor de 30.000 metros cuadrados, de los que entre 3.000 y 5.000 metros cuadrados son techados. Dispone también de un silo para líquidos (no usado) y dos pequeños almacenes para guardar mercancía de mayor valor. Entre los materiales disponibles se encuentran un montacargas de cuatro toneladas y de una balanza-plataforma de 80 toneladas, certificada anualmente. Los costos de estancia en la terminal dependen de si se trata de una exportación o importación. En el primer caso, el costo es cero para los treinta primeros días, cobrándose únicamente el pesaje (entre 11 y 12 US$ por vehículo). En el caso de las importaciones, se cobra una única tarifa para los treinta primeros días (aproximadamente 35 centavos de US$ por tonelada). El costo de la descarga y carga de un vehículo es de 2 soles la tonelada aproximadamente. Los procesos a seguir en la terminal suelen ser bastante ágiles. Todo despacho aduanero que ingresa por la mañana con los documentos en regla, sale por la tarde. La terminal cuenta con un total de cinco administrativos más doce estibadores independientes (no en plantilla).

Venezuela

En Paraguachón, no existen almacenes en la zona; esto ha llevado, como se ha indicado anteriormente a que las labores de transbordo deban de ser realizadas en medio de la vía principal. En la frontera sur, las cifras obtenidas varían entre los veinte y veintiún almacenes. Se trata de empresas, en la mayoría de los casos, ya consolidadas anteriormente y que no han surgido aprovechando la resolución de imposición del transbordo por parte del gobierno venezolano.

3.3 Generación de empleo directo e indirecto

La importancia del sector transporte es muy desigual en cada una de las fronteras interiores de la CAN.

Frontera colombo-venezolana

En el paso fronterizo de Paraguachón-Maicao, nos encontramos por el lado colombiano la ciudad de Maicao en el departamento de La Guajira. Se trata de una ciudad con la consideración de Zona de Régimen Aduanero Especial junto a los municipios de Uribia y Manaure, del mismo departamento, dedicada fundamentalmente al comercio, siendo la proporción de la población que se dedica al transporte prácticamente nula. El sector transporte no se ha desarrollado en esta región debido a que tradicionalmente no ha sido más que una zona de paso. Actualmente y a raíz de la medida venezolana del transbordo, las empresas colombianas han tenido que montar depósitos en esta zona para poder realizar el transbordo con un mínimo de seguridad y eficacia.

El lado venezolano de la frontera norte tampoco se ha caracterizado nunca por ser un área con una fuerte implantación de transporte. En esta zona predomina el intercambio comercial más o menos formal generado por la frontera como medio de vida, así como la agricultura. Las empresas implantadas en la zona se encuentran situadas en Maracaibo, situada a 135 kilómetros de distancia, al tratarse de una zona industrial importante y generadora de carga.

En el caso de la frontera de Cúcuta-San Antonio-Ureña, las cosas son radicalmente distintas. En el lado colombiano se ubica la ciudad de Cúcuta, capital del Departamento de Norte de Santander, con una población superior a los 500.000 habitantes. Es una región con una fuerte tradición agrícola, aunque desarrollada en gran medida por el impulso que supuso el comercio binacional, fundamentalmente por la demanda venezolana. La caída de esta demanda por el debilitamiento de su economía supuso una brusca recesión para la zona. Además, tradicionalmente al tratarse del más importante punto fronterizo con Venezuela, se han asentado las principales empresas de transporte de carga por carretera, junto a toda una serie de empresas auxiliares a este sector, tales como almacenadoras (13), talleres, estaciones de servicio, etc. No se ha podido evaluar el porcentaje de población activa que directa o indirectamente trabaja en este sector económico debido a la falta de datos existente.

Cúcuta tiene la consideración de Zona Especial Económica de Exportación, lo que permite a esta ciudad, junto a otras tres, aplicar un régimen jurídico especial en materia económica y social para promover su desarrollo, mediante la exportación de bienes y servicios.

En el lado venezolano de esta frontera se asientan las ciudades de San Antonio del Táchira y Ureña, pertenecientes al estado Táchira, las que entre ambas agrupan aproximadamente a 45.000 habitantes. En esta región el principal sector económico es el comercio, seguido de los servicios y, por último, el industrial. Es una zona tradicional de paso entre Colombia y Venezuela, en la que hasta la puesta en marcha de la Decisión 399 se realizaba siempre el transbordo. Esto llevó al crecimiento del sector transporte ya que la frontera actuaba como generadora de carga ante la inexistencia de un fuerte tejido industrial en la zona. Con la puesta en marcha de la Decisión 399, la frontera perdió su carácter de fuente de carga para los transportistas tachirenses, lo que fue el detonante de la implantación de la medida del transbordo. En esta zona hay ubicadas unas 60 empresas de transporte con una cantidad de vehículos pesados cercana a los 3.000[135]. Además, en la zona existen unos 80 agentes de aduanas, 7 empresas de couriers, y 20 almacenadoras que dan servicio al transporte, así como hoteles, bancos, estaciones de servicio, etc. Por último, habría que considerar todos aquellos miembros de las cuadrillas de estibadores contratados para realizar las labores de transbordo de la mercancía de un vehículo a otro. No se ha podido evaluar el porcentaje de población activa que directa o indirectamente trabaja en este sector económico debido a la falta de datos existente.

Frontera colombo-ecuatoriana

En Colombia se encuentra la ciudad de Ipiales, perteneciente al departamento de Nariño, con una población cercana a los 100.000 habitantes. Se trata de una zona básicamente agrícola, ganadera y manufacturera. Tradicionalmente era una ciudad importante para el comercio fronterizo con Ecuador, pero la diferencia de cambio a favor de este último país ha hecho que esta actividad descienda de forma importante. La imposición del transbordo coactivo por parte de los miembros de la ACC ha generado una demanda artificial de bodegas de aduana privadas (seis), equipo y personal para la manipulación de la carga, agentes de aduanas y servicios bancarios entre otros. Según apreciaciones de la Cámara de Comercio de Ipiales, el peso del transporte en la economía de la zona es muy importante ya que genera una gran cantidad de empleos directos e indirectos[136]. Una de las causas de su relevancia es que el puerto más cercano, el de Tumaco, no tiene el suficiente calado para sacar gran cantidad de productos, por lo que el transporte terrestre se convierte en la alternativa. Al igual que Cúcuta, esta ciudad es Zona Especial Económica de Exportación.

Al otro lado de la frontera se encuentra la ciudad de Tulcán, capital de la provincia del Carchi. Cuenta con una población de alrededor de 80.000 habitantes. Es, al igual que Ipiales, una zona eminentemente agrícola y ganadera, en la cual ha tenido un considerable auge el comercio fronterizo debido al favorable diferencial cambiario con Colombia. El sector del transporte se encuentra representado en esta zona por la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, compuesta de un total de siete cooperativas y nueve empresas con unos 2.500 afiliados, bien sea profesionales asalariados o autónomos. Se trata de una asociación de gran peso específico en Ecuador. Disponen de un vocal en el CPTTT. Otro gremio importante en la zona es el de los

135. Dada la carencia de estadísticas en Venezuela, estas cifras han sido imposibles de validar.
136. No fueron facilitadas cifras para contrastar estas informaciones.

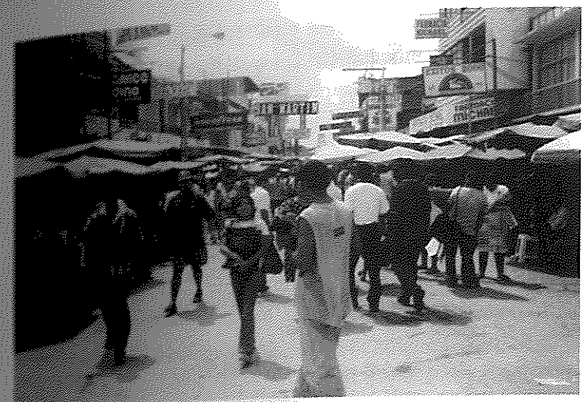


Ilustración 51: Carretera Panamericana a su paso por Huaquillas

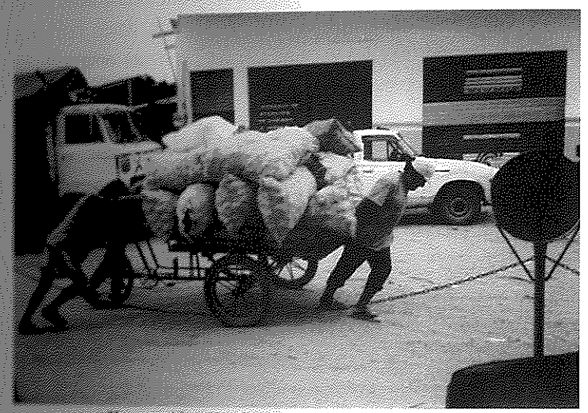


Ilustración 52: Carretilleros en Huaquillas

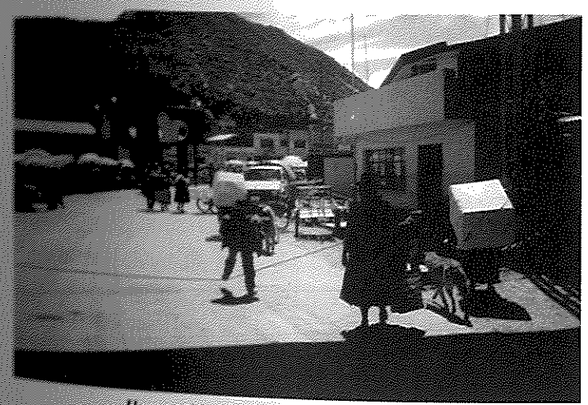


Ilustración 53: Frontera Desaguadero

manipuladores de carga en las bodegas, agrupados en la Asociación de Coteros y Estibadores de Tulcán. Se trata de un colectivo de aproximadamente 500 miembros que actúan como autónomos, sin ningún vínculo laboral con las bodegas en las que trabajan. Por último, hay que señalar las 9 bodegas privadas existentes.

Frontera ecuatoriano-peruana

En el lado de Ecuador se ubica la ciudad de Huaquillas, con una población en torno a los 50.000 habitantes. Pertenece a la provincia de El Oro. Se trata de una típica ciudad fronteriza dedicada al comercio tanto formal como informal, con decenas de quioscos comerciales en plena vía Panamericana. A diferencia de la frontera con Colombia, en este paso de frontera no existen asociaciones de transportistas importantes que se opongan al libre tránsito, lo que ha llevado a que no se desarrolle toda una infraestructura de servicios para poder realizar el transbordo. Entre las empresas existentes destaca la Cooperativa de Transporte Puyango, que integra el CPTTT de El Oro. Adicionalmente, existen "sindicatos laborales" en la zona que agrupan a los estibadores, tricicleteros y carretilleros. Estos no intervienen en las operaciones de comercio formal, sino que efectúan el transbordo del comercio informal (contrabando).

En el lado peruano, se encuentra la población de Aguas Verdes, de unos 2.000 habitantes, perteneciente al departamento de Tumbes. En esta zona operan alrededor de 500 estibadores y carretilleros que se encargan de transportar la mercancía fruto del comercio de pacotilla (declaraciones simplificadas) o bien la mercancía cuyo origen es el contrabando. No existe en la zona un sector del transporte que tenga un peso importante en la economía de esta ciudad ni del departamento, al igual que ocurre en el lado ecuato-

riano. Esto se debe a que hasta hace pocos años está era una zona muy controlada por el ejército, debido al conflicto fronterizo existente con Ecuador, lo que dificultaba en gran medida el normal intercambio comercial (lo mismo se puede decir de la zona ecuatoriana).

Frontera boliviano-peruana

Es el paso de frontera con menor flujo de intercambio comercial de los visitados. En el lado peruano se encuentra Desaguadero, con algo más de 27.000 habitantes (la mayoría de ellos son población flotante que acude los viernes y, en menor medida, los martes a la feria) y en el lado boliviano una población del mismo nombre con alrededor de 3.000 habitantes. Sus economías giran sobre todo en torno a la celebración de las ferias de los viernes y martes, siendo el transporte un sector de muy poca importancia en sus economías; no hay ninguna empresa de transporte con instalaciones en la zona y solamente existe una bodega privada de aduana. A esto habría que añadir la gran importancia de la economía informal en la zona.

Por último, y como ya se ha señalado en el caso de alguna de las fronteras, cabe mencionar que ha sido imposible en todas las fronteras obtener, por su inexistencia, datos fiables y contrastados sobre el peso del transporte en sus economías (% de personas ocupadas en este sector, % que supone dicho sector en la economía de la zona, etc.).

3.4 Economías informales en torno a las zonas de integración fronteriza

En la actualidad el subsistema de comercio fronterizo en la Comunidad Andina se caracteriza por la coexistencia del comercio legal registrado y el comercio no registrado o contrabando. Cuando se habla de comercio no registrado o comercio informal se hace referencia al conjunto de actividades, principalmente ilegales, cuya contabilidad y registro escapa a los recolectores de estadísticas oficiales y que, por lo tanto, no es gravado o lo es en una menor medida. Son parte de esta economía informal las operaciones de trueque, de venta ambulante, de servicios domésticos, de contrabando, etc.

El trabajador fronterizo no es un inmigrante, sino un trabajador cuya ocupación se desarrolla en un contexto de movilidad bidireccional. Sería conveniente que su situación estuviera regulada por los países en la frontera de los cuales desarrolla su actividad.

Debido a diversas razones, algunas de ellas históricas pero principalmente por la existencia de desigualdades e impuestos nacionales, esta segunda modalidad de comercio ilegal se ha convertido en predominante en las zonas fronterizas. Esto se ha desarrollado hasta tal punto que en algunas zonas fronterizas constituye la principal fuente generadora de beneficios para los comerciantes y de ingresos para los numerosos trabajadores informales dedicados a esta actividad. Esta situación, a pesar de la apertura comercial acarreada por la conformación de la Unión Aduanera Andina, subsiste como forma de convivencia vecinal dado que el comercio local no ha terminado de adecuarse a las exigencias derivadas de esta nueva realidad. La gravedad de la situación ha provocado una persecución activa para intentar erradicar esta lacra, pero que en algunos casos ha sido tan feroz que se ha antepuesto el objetivo de

la erradicación sobre el buen funcionamiento del comercio legal, hasta el punto de llegar a obstaculizar el comercio formal en algunos pasos de fronteras.

Venezuela-Colombia

En el caso concreto de **Venezuela** los obstáculos más patentes que dificultan el crecimiento y fortalecimiento de la actividad comercial local son los que a continuación se enumeran:

a) La inexistencia de un convenio monetario entre el Banco Central de Venezuela y el Banco de la República de Colombia, para crear un Fondo de Compensación Cambiaria que permita registrar las transacciones comerciales en pesos o en bolívares.

b) La precariedad en la infraestructura de almacenaje.

c) Las restricciones severas en la aprobación de financiamiento por parte de la banca comercial en la zona fronteriza.

d) La carencia de reglamentación de la Ley Orgánica de Aduanas de Venezuela con la finalidad de facilitar las compras menores, evitando las actuales trabas administrativas y legales.

e) La ausencia de mecanismos para la promoción de intercambios comerciales en la frontera colombo-venezolana.

El problema del comercio informal es, en la mayoría de los casos, un problema social. La población de escasos recursos recurre al mercado informal por el simple hecho de que le permite acceder a determinados bienes a un menor costo. Según la Encuesta de Hogares realizada en Venezuela en 1993, un 40% de las actividades comerciales del Estado fronterizo del Táchira corresponde a actividades de comercio informal y con tendencia al crecimiento, en íntima conexión con la evolución de la tasa de desempleo de la zona. El desempleo local es uno de los problemas fundamentales de este ámbito territorial. En la zona del Táchira el nivel de desempleo rondaba el 15% en el año 1996. En el lado colombiano, en Cúcuta, el aumento del nivel de desempleo experimentado ha sido fulgurante, pasando de un 9,3% en el año 1992 a un 14,6% en junio del 1996. Los sectores más desfavorecidos laboralmente son las mujeres y la población sin formación.

Este comercio informal lo suelen desempeñar empresas familiares en las que los integrantes forman parte de algún punto de la cadena comercial. Las condiciones laborales de desempeño de esta actividad son precarias; las personas involucradas carecen de cualquier tipo de protección en materia de seguridad social y tampoco sus ingresos les permiten costearse un seguro privado, por lo que habitualmente se hallan en una situación de total indefensión en este aspecto.

Una situación especial es la que se produce en la zona denominada la Guajira, en la que los lugareños no tienen conciencia de la existencia de una separación fronteriza. Constituye la denominada nacionalidad "Wayú" y ocupan zonas pertenecientes a Colombia y a Venezuela. Allí habitan colombianos y venezolanos que poseen libre acceso al trabajo, sin limitación

de nacionalidad. El comercio informal es una práctica habitual ejercida con total naturalidad. Esta zona goza de la condición de "puerto libre", que no es otra cosa que un régimen aduanero especial con unas características concretas entre las que se encuentra el hecho de que no se exige el pago de tributos aduaneros a los comerciantes de la zona inscritos en las Cámaras de Comercio.

Ecuador-Colombia

La situación concreta existente entre Colombia y Ecuador es de una importancia destacable en lo que se refiere a comercio informal, acentuándose en la economía regional de las ciudades fronterizas. Las causas que provocan o favorecen esto son, entre otras, la situación de recesión que atraviesan ambos países, las dificultades de exportación generadas por las políticas proteccionistas y, por supuesto, la situación cambiaria en la frontera, que debido a las fluctuaciones del dólar provoca especulación en la misma. Pequeñas movimientos de capital en el mercado fronterizo propician grandes fluctuaciones en la cotización del peso ya que es un mercado pequeño e imperfecto. Dado que Ecuador ha sustituido su moneda nacional por el dólar, se espera que ello repercuta en un aumento de precios.

Las principales causas que han generado el comercio informal en la frontera colombo-ecuatoriana han sido los gravámenes arancelarios, las reglamentaciones, las prohibiciones y la corrupción burocrática. Los gravámenes arancelarios han sido tradicionalmente la razón principal que provocaba el contrabando; sin embargo desde el año 1993, fecha en la que se constituyó la zona de libre comercio, los gravámenes fueron eliminados[137] del comercio en el seno de la CAN, y esto no ha provocado, contrariamente a lo que se esperaba, una disminución en la práctica del contrabando. La razón que ha generado dicha consecuencia imprevisible es la desigualdad en los precios de adquisición de productos de un lado de la frontera a otro, provocado bien por la fluctuación de las monedas nacionales respecto del dólar o bien por el gravamen de impuestos que cada país impone a sus productos.

La reglamentación excesiva y ardua también incentiva y obliga a desarrollar la actividad informal. Los trámites excesivamente lentos y complicados pueden favorecer la actividad informal, especialmente en pequeña escala. Las prohibiciones son una condición importante para que se dé el comercio informal. Por cada prohibición que se dé habrá un número creciente de personas que se dedique a quebrantarla total o parcialmente. Además, se da el caso de que lo que en un país está prohibido en el otro puede estar permitido.

La corrupción burocrática es una realidad preocupante en Colombia. Entre algunas de las acciones de este tipo de corrupción está el otorgamiento de licencias de importación cuando hay escasez de divisas, el logro de exenciones tributarias, las clasificaciones arancelarias, las licencias para expendio de drogas y alimentos, etc.

Los bienes que tradicionalmente sufren este contrabando desde Colombia hacia Ecuador son el café, ganado, azúcar, cemento, etc. Y en sentido inverso son los electrodomésticos,

137. Con algunas excepciones, como por ejemplo Perú.

licores, automotores, repuestos, etc. Se lleva a cabo a lo largo de toda la frontera pero con más incidencia en los pasos fronterizos (destacando Ipiales y Tulcán).

Las acciones ilegales más habituales son las siguientes:

- Sobrefacturar una exportación, declarando así haber recibido ingresos que no han entrado legalmente en el país. La diferencia entre el valor declarado y el valor real se cubre con ingresos percibidos por el comercio ilegal, lo cual implica que se está lavando dinero.
- Subfacturación de importaciones, registrando un valor menor por los bienes que ingresan en el país. Así se consigue reducir el pago de los tributos aduaneros.
- Evasión de tributos aduaneros, con lo que se consigue generar ingresos en la economía clandestina. Esto se materializa realizando el pago de derechos, a través de documentos falsos o con recibos de otras importaciones para retirar las mercancías; o pagando sólo una parte y dejando el resto del impuesto para pagar posteriormente, cosa que no se realiza; o solicitando rebajas por saqueos o averías inexistentes, etc.

El contrabando constituye un delito económico y está penado en Colombia según el artículo 67 de la Ley 488 de 1998.

Tradicionalmente el comercio informal en la frontera colombo-ecuatoriana está relacionado con los artículos de primera necesidad que, en función de la variación de precios existente de un lado de la frontera a otra, adquieren los pobladores de la zona, principalmente de Ipiales y de la provincia del Carchi. Las últimas medidas monetarias que tomó Ecuador acentuaron aún más el problema, provocando una mayor afluencia de artículos hacia Colombia.

A finales del año 1999 y principios del 2000 la devaluación del sucre fue muy grande, alcanzando valores que oscilan entre el 30 y 40%. Ello ha propiciado un aumento en las adquisiciones de artículos de primera necesidad y combustible de los ciudadanos colombianos al otro lado de la frontera. Esto genera situaciones de depresión en el sector comercial de Ipiales, así como en las poblaciones colombianas próximas a la frontera. La situación se ha considerado tan crítica que el gobierno colombiano ha decidido declarar al departamento de Nariño como Zona Especial de Exportación para fomentar la inversión de empresas exportadoras en la zona. Así, se beneficiará con una disminución de impuestos y trámites aduaneros a las empresas que se instalen para generar proyectos productivos tantos de bienes como de servicios de exportación en dicha zona. Los productos objetivo de comercio informal de la sociedad colombiana al otro lado de la frontera están perfectamente definidos y son los comestibles, combustibles, ropa y otros artículos pequeños.

En la tabla 80 se muestra una tabla comparativa de precios a uno y a otro lado de la frontera con el fin de ilustrar la razón del elevado grado de comercio informal en la zona.

Entre los aspectos más resaltantes de este proceso se ha de destacar el hecho de que el contrabando es una actividad organizada ejercida por unos pocos y poderosos comerciantes de la zona que manejan grandes volúmenes de mercancías e importantes sumas de dinero. Otro factor a destacar es el hecho de que existe un influyente y abundante sector de cambistas que, de acuerdo a las cotizaciones del dólar, fijan el cambio. Además, las familias

Tabla 80[138]: Comparación de precios a ambos lados de la frontera, en sucres[139]

	Tulcán (Ecuador)	Ipiales (Colombia)
1 galón de gasolina	11.980	31.236
1 galón de diesel	8.980	26.304
1 par de zapatos de caucho	225.000	685.000
25 naranjas	15.000	30.000
1 cilindro de gas	25.000	117.000
1 combo de papas fritas y hamburguesas	25.000	45.210
1 botella de ron	90.000	369.900
1 huevo	1.200	1.781
1 saca de limones	109.600	205.500

de las zonas fronterizas efectúan un importante intercambio informal para consumo propio. Por último, están los intermediarios que, mediante el comercio informal, obtienen beneficios.

Perú-Ecuador

La situación socioeconómica en los pasos de frontera peruanos se caracteriza por la falta de oportunidades de empleo, lo que propicia que los habitantes de la zona se dediquen al contrabando o comercio informal. Esto se experimenta con mayor fuerza en los puntos de empalme de la red vial de los países limítrofes de la CAN. Todo esto repercute sobre el transporte internacional de una manera negativa ya que lo obstaculiza, lo demora y lo transforma progresivamente en un transporte menos eficiente.

En la frontera peruano-ecuatoriana, Aguas Verdes es el centro poblado ubicado en el paso internacional. Es una población en la que numerosos cargadores y carretilleros trabajan con mercancía legal o de contrabando, trasladándola de un lado al otro del puente internacional utilizando medios técnicos muy precarios.

Es muy difícil distinguir a los transportistas independientes de los informales, caracterizados por una actuación al margen de todo tipo de reglamentación técnica y operacional. Se observa una tendencia a la desaparición de los informales, debido a la reforma tributaria en ejecución por parte del Gobierno Nacional. La reforma consiste en la utilización obligatoria de una Guía de Remisión para el transporte en general, que constituiría un documento indispensable para la realización del transporte de mercancía.

Perú-Bolivia

El principal paso de frontera entre Perú y Bolivia es el de Desaguadero. Se ubica en las inmediaciones de un puente internacional donde el tráfico se interrumpe los martes y los viernes para la realización de ferias comerciales tradicionales. Las transacciones comerciales realizadas pueden enmarcarse en el contexto de comercio informal. El problema que supone este tipo de comercio es que paraliza las operaciones de transporte legales.

138. Fuente: prensa "El Universo". 10 de febrero de 2000.
139. Tasa de cambio utilizada de 1 peso por 13,7 sucres.

3.5 Plataformas logísticas en zonas de integración fronteriza

3.5.1 Concepto de zonas de integración fronteriza

Las fronteras son, habitualmente, las zonas más desasistidas y desfavorecidas económica y socio-culturalmente. Por ello debe propiciarse su desarrollo progresivo para coadyuvar así al proceso de integración andina. Algunos aspectos que deben impulsarse especialmente en estas zonas son los relacionados con la mejora de la calidad de vida ambiental, socioeconómica, cultural e institucional. También debe realizarse un especial esfuerzo para alcanzar un fortalecimiento y modernización de la presencia estatal y de los agentes privados, puesto que ellos son los que van a permitir, en gran parte, la puesta en marcha de los principales proyectos de integración y desarrollo de las zonas fronterizas. Como último punto estratégico fundamental conviene destacar la importancia del estímulo de los procesos de descentralización político-administrativa y de desconcentración económica hacia las Zonas de Integración Fronterizas.

La expresión Zonas de Integración Fronterizas[140], también conocida como ZIF, no es más que una apreciación conceptual recogida en la Decisión 459 que constituye el escenario prioritario entre estados vecinos para la promoción binacional del desarrollo de las áreas fronterizas. Además, tienen un papel destacado para la instrumentación de otros dos principios que son la apertura regulada y no conflictiva de las relaciones fronterizas y la progresiva armonización de las políticas nacionales en esta materia. Existe un anteproyecto de Decisión en referencia a este tema en el que se hace hincapié en los criterios que se consideran básicos para conseguir la integración perseguida: el desarrollo social, para satisfacer las necesidades básicas de los pobladores de la zona; el desarrollo económico, con el fin de fomentar el crecimiento y diversificación productiva; la sostenibilidad ambiental, para que el desarrollo redunde en una mejora de la calidad de vida; el ámbito institucional, promoviendo la participación activa de instituciones públicas y privadas; y en cuanto a integración, promoviendo el libre tránsito de personas, vehículos y mercancías. Para la financiación de las zonas ZIF, el anteproyecto propone la gestión de los países vecinos de forma conjunta y con la activa participación de la Secretaría General de la CAN. Además, se propone el estudio y acuerdo de esquemas financieros bilaterales y comunitarios que permitan la recuperación financiera, administrativa y tecnológica de aquellas inversiones de desarrollo regional, públicas y privadas, que se encuentren paralizadas y en proceso de deterioro. Los objetivos estratégicos fundamentales para la consecución del desarrollo fronterizo son, entre otros, la superación de las precarias condiciones de vida de las zonas fronterizas, la incorporación progresiva de estas zonas en los procesos de producción y consumo de los estados, el respeto y tratamiento específico de aquellas zonas con minorías étnicas ancestrales

140. "Se refiere a aquellas áreas de estados, provincias o departamentos fronterizos cuyas características geográficas, ambientales, culturales o socioeconómicas aconsejan la concentración de los esfuerzos de integración fronteriza en ellas, ya que poseen un gran potencial de integración y en ellas los beneficios para la relación bilateral y para la integración andina pueden hacerse tangibles con un menor costo y en plazos razonables. Estas zonas, por su carácter especial, deben ser determinadas mediante convenios entre los países vecinos" (Decisión 459).

que han desarrollado su modo de vida alrededor del comercio informal y el diseño e instrumentación de lo que se ha denominado Zonas de Integración Fronteriza.

Todos estos conceptos aplicados al transporte se concretan en una flexibilización y dinamización del intercambio económico, principalmente comercial, tanto local como binacional e internacional, así como en el movimiento de personas y de los vehículos de carga y de pasajeros. Para ello debe perseguirse la modernización de las infraestructuras físicas, de las telecomunicaciones y de los servicios al comercio en los principales ámbitos de interconexión fronteriza. Además, surgen dos nuevos conceptos que servirán de modos de materialización de lo anteriormente expuesto, que son los Centros Binacionales de Atención en Frontera, también conocidos como CEBAF, y los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF). Su impulso y puesta en marcha comprende tres dimensiones: la nacional o local, la binacional y la comunitaria. Las dos primeras deben materializarse para poder alcanzar la tercera. Esto está directamente relacionado con los conceptos de desarrollo fronterizo y de integración fronteriza, el primero de los cuales responde a iniciativas internas estatales y el segundo hace referencia a los esfuerzos de desarrollo de los países vecinos. Los CEBAF son infraestructuras que se deben ubicar, total o parcialmente, en uno o en ambos territorios de los Países Miembros vecinos o fronterizos, cualquiera que sea la forma que se adopte para su construcción, en el que se ejercerá el control binacional integrado.

Se establece, según la Decisión 399, que los CEBAF estarán atendidos por las autoridades nacionales competentes de los países miembros vecinos o limítrofes para que ejerzan el control integrado de las operaciones de transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, aduana, migración, sanidad, seguridad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías, cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro de la CAN, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas personas y de atención al usuario. Se trata, pues, de la facilitación del transporte por carretera dentro de la CAN.

Así mismo, los CENAF poseen la misma filosofía y finalidad que los CEBAF pero teniendo en cuenta que las autoridades competentes encargadas de la atención de los mismos deben ser las autoridades nacionales del país en el que se encuentre el CENAF. Como se puede observar, la definición de CEBAF y CENAF hace referencia, aunque de un modo muy vago, a ciertas funciones logísticas que deben desempeñar. Debido a la ausencia de normativa al respecto, esta función, al igual que el resto, queda pendiente de una delimitación que fije tareas y responsabilidades.

Resulta evidente la necesidad de establecer una normativa, en el ámbito de la CAN, que especifique el establecimiento y funcionamiento de los CENAF y de los CEBAF, para su posterior establecimiento y puesta en funcionamiento de una manera armonizada en las denominadas ZIF.

Las plataformas logísticas en las zonas de integración fronteriza son aquellas infraestructuras ubicadas en las ZIF cuya finalidad es favorecer las actividades de movimiento y almacenaje

de mercancías con el objetivo de conseguir un flujo adecuado en el transporte terrestre internacional. Esto debe acompañarse de un flujo de información acorde a las operaciones que se vayan realizando. Actualmente no se han identificado Plataformas Logísticas en el área geográfica que abarca la CAN, atendiendo a la anterior definición.

Sin embargo, se debe mencionar la existencia de algunos proyectos orientados a la creación de dichas plataformas como puede ser el estudio realizado para la implantación de un puerto terrestre en la frontera colombo-venezolana, más concretamente en Cúcuta (Colombia). Dicho proyecto consiste en la creación y puesta en marcha de una empresa de servicios integrados o complejo binacional de atención a los vehículos, carga y personas involucradas en el comercio internacional y el tráfico fronterizo.

La idea se fundamenta sobre la base de que se trasladen a este sitio todas las sociedades que tengan relación con el transporte de carga, como pueden ser las almacenadoras, las sociedades de intermediación aduanera, representación del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Salud, del Departamento Administrativo de Seguridad, etc. Con esto se conseguiría ofrecer un servicio centralizado y más ordenado, lo que repercutiría en un mejor funcionamiento del tráfico de carga en este importante paso fronterizo. Para la ejecución de esto se propone el desarrollo del proyecto en dos etapas; en la primera se podría instalar el 50% de las zonas operativas, como pueden ser las oficinas de apoyo al comercio exterior como DIAN, DAS, ICA, Ministerio de Transporte, los servicios básicos, como también las oficinas de administración del Area Binacional, las sociedades de intermediación aduanera, almacenes generales de depósito, zonas aduaneras habilitadas y zona bancaria. En la segunda etapa se instalarían concesiones comerciales tales como hoteles, restaurantes, talleres de mecánica, almacenes de repuestos, venta de llantas, así como la estación de servicios, que podría constar de áreas de lavado, engrase, cambio de aceite de los vehículos, etc. El proyecto contiene otros aspectos más minuciosos, como el abastecimiento de gasolina, la posibilidad de ofrecer servicios de transporte intermodales, o los modelos de gestión en el ámbito administrativo y operativo. En concreto, en este último aspecto, se contempla la posibilidad del cobro de una tarifa en función del porcentaje de copropiedad a los inmuebles de la zona, así como por el uso de montacargas, básculas o puentes grúa. También se plantea la posibilidad del cobro de un peaje a los vehículos particulares que ingresen en las instalaciones del puerto terrestre.

La realización de este estudio se plantea por el hecho de que este paso de frontera constituye uno de los más importantes de toda la CAN. El volumen de tráfico y de carga en ambos sentidos en la región puede calificarse de considerable.

Entre los factores más destacables que favorecen la realización del presente proyecto están: la gran afluencia de vehículos y carga que pasa a través de Cúcuta; la situación geográfica de este departamento, y su papel como punto medio entre dos economías con un alto grado de integración comercial; el gran número de empresas y personas dedicadas al comercio exterior en la zona; y, por último, el fácil acceso de la mercancía colombiana de exportación e importación por el Puerto de Maracaibo con carreteras en buen estado.

3.5.2 Tipología

Dado que no existen plataformas logísticas en las ZIF de la CAN y, por lo tanto, no pueden clasificarse según tipología, se ha optado por la descripción genérica de las infraestructuras de apoyo desde un punto de vista técnico[141]. Para ello se pueden seguir distintos criterios, como son el modo de transporte, el grado de complejidad o las funciones que desempeña.

Atendiendo al modo de transporte se distinguen:

a) Las infraestructuras para el *transporte por carretera*, como son las terminales de carretera, los autoportos italianos, los centros de acogida, las plataformas francesas o los Centros Integrados de Mercancías, también conocidos como CIM.

b) Las infraestructuras para el *transporte ferroviario*, como son las estaciones ferroviarias de mercancías o las estaciones de clasificación de vagones.

c) Las infraestructuras *mixtas* ferrocarril-carretera-puerto entre las que se encuentran las terminales de intercambio modal, las estaciones de contenedores o los interportos italianos.

Atendiendo al *grado de complejidad* se distinguen: las infraestructuras que desarrollan una sola función tales como las terminales de carretera, los centros de acogida, los centros aduaneros, los almacenes generales, terminales de contenedores o estaciones de clasificación de vagones; y las infraestructuras que realizan varias funciones, como los autoportos o los CIM.

Atendiendo a las *funciones principales* que realizan, se distinguen: el apoyo a carga-descarga-consolidación-fraccionamiento que realizan las terminales, autoportos o estaciones ferroviarias de mercancías; el apoyo a las tripulaciones y vehículos que se suele realizar en los centros de acogida; el apoyo administrativo que se efectúa en los centros aduaneros; el almacenamiento realizado por los almacenes generales; el intercambio modal realizado en las terminales intermodales, de contenedores o terminales de carretera con enlace ferroviario; la organización del transporte que se suele efectuar en las estaciones de clasificación de vagones; y, por último, las tareas múltiples que se realizan en los Centros Integrados de Mercancías o en los interportos.

A continuación se van a describir las principales infraestructuras anteriormente enumeradas, dado que pueden servir de modelo a imitar en las anteriormente denominadas áreas ZIF[142].

Entre las infraestructuras que desempeñan una única función se encuentran:

141. Fuente: "El Transporte Terrestre de Mercancías: Organización y Gestión". Clasificación atendiendo a las infraestructuras existentes en la Comunidad Económica Europea.
142. La siguiente clasificación no debe asociarse de forma exclusiva a las zonas de frontera. Algunas de estas infraestructuras deben estar asociadas a la función logística que cumplen en nodos de comunicación o zonas industriales. Atendiendo a este criterio, tendríamos las terminales de carretera, los centros de acogida, los almacenes generales, las estaciones ferroviarias de mercancías y los centros integrados de mercancías.

a) *Terminales de carretera y autoportos*

Las *terminales de carretera* constituyen centros operativos de transportistas de carga fraccionada. Su ámbito de actuación puede ser urbano, metropolitano, comarcal o regional. En los tres primeros casos el centro realiza funciones de recogida, consolidación y distribución de pequeñas cantidades de mercancía a transportar en distancias muy cortas. En el segundo de los casos el funcionamiento suele ser algo más complicado. Normalmente constan de una nave con un local para oficinas y áreas adecuadas para la carga y descarga de vehículos.

Los *autoportos* son unas infraestructuras destinadas únicamente al transporte por carretera con instalaciones de recogida y distribución, consolidación y fraccionamiento de carga y almacenamiento y que pueden disponer, con carácter complementario, de estacionamiento para vehículos pesados y realizar funciones auxiliares y asistenciales para las tripulaciones. Sirven al tráfico de media-larga distancia, nacional e internacional. Cuando alcanzan un mayor grado de complejidad se transforma en CIM.

b) *Centros de acogida*

Es un complejo que ofrece asistencia a las tripulaciones y al vehículo. En ellos es posible encontrar diversas instalaciones, tales como aparcamientos para camiones, locales de descanso diurno y nocturnos, duchas y aseos, bar, restaurante, talleres para atender reparaciones de los vehículos, estación de servicio y otros servicios como ITV[143]. En ciertos casos van acompañados, además, de centros de información de cargas.

c) *Centros aduaneros*

Se configuran como estructuras principalmente al servicio de las operaciones de aduana, bien de salida o entrada o bien de tránsito. Sustituyen a las aduanas de frontera. Permiten a los usuarios realizar todas las formalidades inherentes a la aduana disponiendo, en caso necesario, de zonas francas para almacenaje de las mercancías antes de su nacionalización. Dispone de naves y estacionamientos debidamente acondicionados y separados para sus diversas funciones como mercancía en tránsito, mercancía en exportación o mercancía en importación. Deben existir oficinas para las tareas del propio centro y otras oficinas para la dirección. Normalmente suelen disponer de un centro de acogida al transportista y de otros servicios que estén fuera del recinto de aduana propiamente dicho. Esta tipología es la más próxima al concepto de CENAF.

d) *Almacenes generales*

Son infraestructuras que constituyen la base operativa para la preparación de cargas completas destinadas al transporte a larga distancia, permitiendo el almacenaje de productos a

143. Inspección Técnica de Vehículos: En España, por decreto, los vehículos tienen la obligación de hacer revisiones periódicas. Se establecen los intervalos de tiempo que deben transcurrir entre una revisión y otra en función del uso del vehículo, del tipo de vehículo y de la antigüedad del mismo. Tras pasar la revisión y si todo es correcto se concede un adhesivo que debe colocarse en un lugar visible del vehículo. Si se detectan anomalías en el mismo deben ser subsanadas para poder circular sin ser multado. Si la anomalía es grave se concede el adhesivo que acredite la idoneidad del vehículo para la circulación hasta que no se solucione el problema y se vuelva a pasar la revisión con éxito.

distintas empresas y a mayoristas. La función principal es el depósito y almacenamiento de las mercancías, y eventualmente también la consolidación, fraccionamiento, etiquetado, controles, u otras operaciones auxiliares.

e) *Estaciones ferroviarias de mercancías*

Son instalaciones en las que se produce la recogida de mercancías para transporte por ferrocarril y también el almacenamiento de las mercancías llegadas mediante este medio de transporte. Poseen las instalaciones necesarias para la carga y descarga así como para la formación inicial de trenes. Disponen de una terminal de carretera con enlace ferroviario y permiten la realización de las funciones de carácter administrativo y, en su caso, de control aduanero para el transporte internacional. Su gestión, habitualmente, corresponde a la administración ferroviaria.

Las terminales de carretera con acceso ferroviario poseen las mismas funciones pero con una estructura menos compleja. Consisten en una terminal de carretera de ámbito nacional o internacional pero dotadas de acceso ferroviario en su mayor parte. Su gestión puede ser privada, pública o mixta. Los condicionantes de ubicación son los indicados para las terminales de carretera, pero con la condición añadida de poseer una buena conexión a las redes ferroviarias.

f) *Estaciones de clasificación de vagones*

Son instalaciones técnicas que permiten la formación de trenes completos con destinos comunes, a partir de trenes formados por vagones que tienen diversos destinos. En las estaciones ferroviarias de mercancías se forman trenes que van a diversos destinos, aunque también pueden crearse trenes puros origen-destino, optimizándose así el transporte. Estos trenes en su recorrido se dirigen a una estación de clasificación en la cual se separan los vagones según destino y se agrupan a los del mismo destino para formar nuevos trenes. Así, un determinado vagón realiza su recorrido en dos fases: origen-estación de clasificación y de ésta al destino correspondiente.

La infraestructura necesaria se organiza sobre la base de un haz de vías de recepción de trenes, una zona de clasificación de vagones y un haz de formación de nuevos trenes. Estas instalaciones están gestionadas por las administraciones ferroviarias.

g) *Terminales intermodales y de contenedores*

Son las infraestructuras destinadas a efectuar las operaciones de traslado de carga, vehículos o semirremolques de la carretera al ferrocarril o viceversa. Poseen instalaciones y medios adecuados para el intercambio entre modos de transporte de grandes unidades de carga (contenedores, cajas móviles, semirremolques o el camión completo). Cuando se especializan en la manipulación de contenedores se denominan terminales de contenedores.

Las infraestructuras que desempeñan múltiples funciones constituyen verdaderas ciudades del transporte. Entre ellas están:

h) *Centro Integrado de Mercancías o CIM*

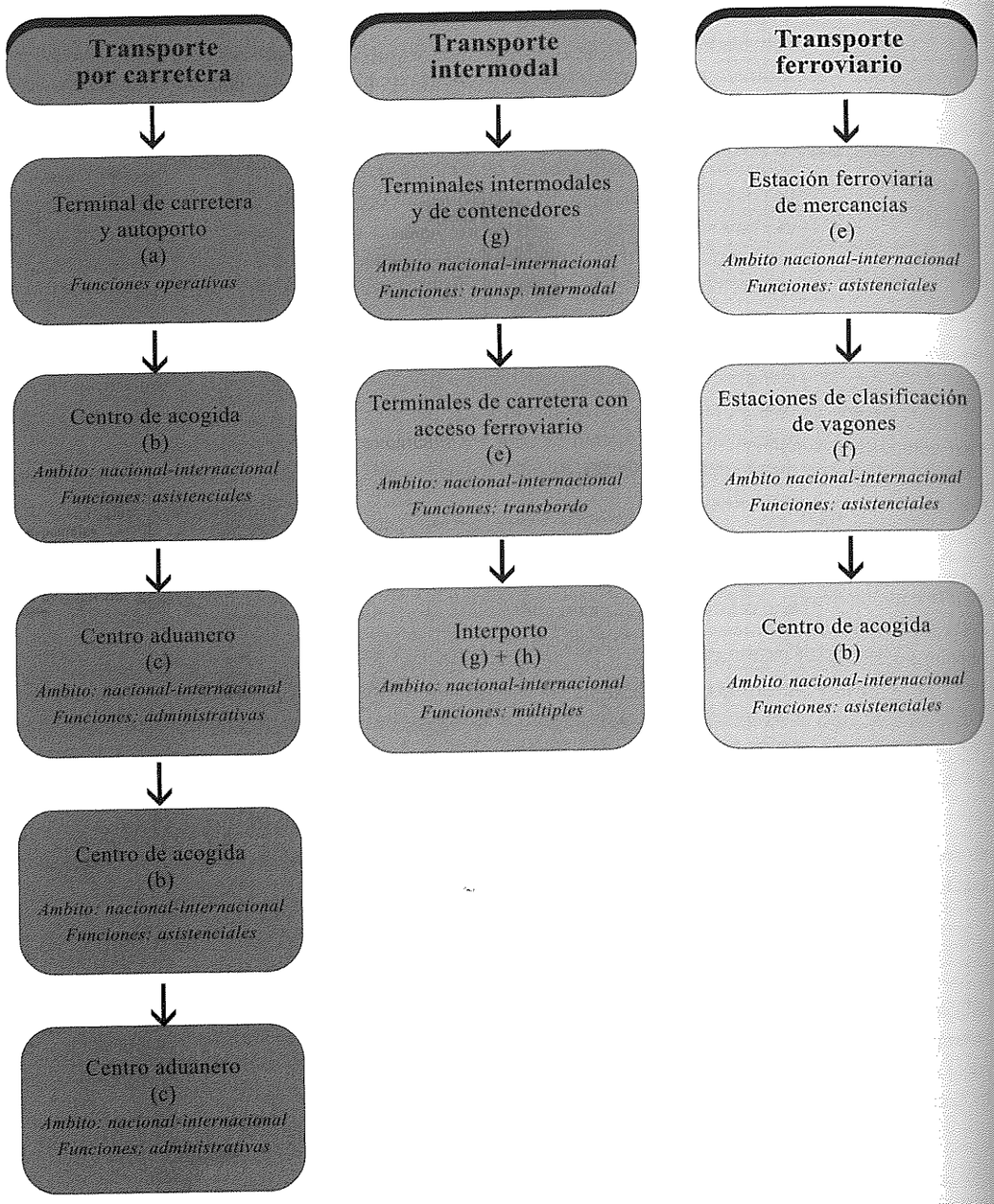
Consiste en un conjunto de instalaciones y equipamientos donde se desarrollan distintas actividades relacionadas directamente con el transporte nacional o internacional. Puede ser utilizado como centro logístico de industriales y distribuidores y dispone de una serie de servicios complementarios a disposición de los usuarios. La función que desempeña un CIM es principalmente una función logística, ya que realiza las tareas de consolidación, fraccionamiento y almacenamiento, de centro logístico de almacenamiento y distribución, de centro de contratación de cargas, de centro de transporte internacional con aduanas y de zona franca. También realiza la función de dar servicio a los vehículos, puesto que está dotado de estacionamientos para vehículos pesados, estación de servicio, talleres de mantenimiento y reparación de vehículos, ITV. Además, cumple la función de acogida a las tripulaciones puesto que se dispone de un centro de acogida con zonas de descanso, duchas, bar, restaurante, posible hotel y otras instalaciones. También lleva a cabo la función administrativa y comercial, dado que existen oficinas para agencias de transporte y transitarios, así como bancos, correos, seguros, gestorías. Y, por supuesto, la función de intercambio modal en aquellos CIM que estén dotados de instalaciones para el transporte intermodal. Dependiendo del tipo concreto de CIM del que se esté hablando, se dispondrá de otras funciones específicas.

De las funciones anteriormente especificadas se derivan las diferentes áreas que conforman el CIM: área logística, área de servicios al vehículo, área para el estacionamiento de camiones, centro administrativo, comercial y de servicios e instalaciones de intercambio modal.

Los usuarios de los CIM son tanto empresas de transporte como de almacenaje o distribución. Las modalidades de explotación son variadas. Para las naves predomina el alquiler, sin embargo la explotación de ciertos servicios como gasolinera, hotel, estacionamientos de pesados, puede ser propia o mediante concesión a terceros.

La incidencia de los CIM sobre el entorno urbano próximo es beneficioso, ya que al agruparse las empresas de transporte en ellos y abandonar antiguas instalaciones ubicadas en el interior de los núcleos urbanos, reduce el tráfico de vehículos pesados en el interior de la ciudad y, por lo tanto, mejora la calidad de vida.

Ilustración 54: Esquema de la tipología de las plataformas logísticas[144]



144. Fuente: El transporte terrestre de mercancías: organización y gestión. Valencia, 1998.

3.5.3 Alternativa de emplazamiento

Entre las infraestructuras que desempeñan *una única función* se encuentran:

a) *Terminales de carretera y autoportos*

Las *terminales de carretera* de ámbito local ocupan una extensión reducida y su localización óptima es en las proximidades de las áreas urbanas y con una buena accesibilidad a la misma que permita bajos tiempos de recorrido. Cuando el ámbito de las terminales es regional, su complejidad aumenta, sus usuarios son transportistas que deben realizar recorridos más largos y la ubicación más adecuada en estos casos es en zonas periféricas y siempre dotadas de una gran accesibilidad.

Los *autoportos* se caracterizan por una complejidad y superficie mayores que en los casos anteriores. Suelen ubicarse en los nodos de las principales corrientes de tráfico a las que sirven y han de estar adecuadamente enlazados con las principales vías de comunicación de carreteras.

b) *Centros de acogida*

Su ubicación suele ser próxima a los principales nodos de las redes de transporte y bien comunicadas para evitar desvíos. Normalmente acompañan a otras instalaciones más complicadas como son los autoportos, los CIM o los interportos.

c) *Centros aduaneros*

Se ubican en las vías de comunicaciones que atraviesan las fronteras y los accesos deben estar controlados por la policía de aduanas. En el caso concreto de Europa, la implantación del Mercado Único Europeo ha hecho disminuir el número e importancia de estos centros. En la actualidad tan sólo se utilizan para el comercio con terceros países no pertenecientes a la Unión Europea.

d) *Almacenes generales*

No existe una ubicación específica ideal para estos almacenes sino que se ubicarán en función de las necesidades o demanda concreta de una zona o región. Tan sólo se requerirá que tengan facilidad de acceso y que estén próximos a vías de comunicación importantes. Si, además, se localizan en un nodo en el que confluyen varias vías, su utilidad potencial aún será mayor.

e) *Estaciones ferroviarias de mercancías*

La única condición exigible a su localización es el hecho de que deben ser accesibles tanto por carretera como por la red ferroviaria.

f) *Estaciones de clasificación de vagones*

Su ubicación tan sólo está justificada en los nodos de interconexión a los que confluyen varias vías. La superficie total ocupada es bastante amplia, por lo que se requiere disponibilidad de espacio para la ubicación de la misma.

g) *Terminales intermodales y de contenedores*

Sólo se pueden ubicar en aquellas zonas en las que confluyan carreteras y vías férreas de cierta importancia. Las superficies que necesitan ocupar son muy grandes y, además, hay que considerar espacio adicional para el almacenaje de los contenedores.

h) *Centros Integrados de Mercancías o CIM*

La ubicación de los CIM es una característica clave en la concepción de los mismos. Todos los CIM se hallan situados en lugares próximos a ciudades o zonas importantes y, además, deben estar muy bien conectados a las principales vías de comunicación. El factor ubicación es uno de los más apreciados por los posibles usuarios.

En cuanto a la ocupación, atendiendo a la experiencia en Europa, es previsible que la misma será considerable, superando en general las 50 hectáreas, salvo excepciones como el Centro de Transportes de Madrid (España) que tan sólo ocupa 34 hectáreas. La mayor parte de los CIM posee reservas de espacio para futuras ampliaciones.

i) *Interportos*

Su ubicación se decide teniendo en cuenta la red general de transportes del país y respondiendo a criterios de ordenación del territorio. La superficie ocupada es muy grande, pudiendo superar las 100 hectáreas. Como ejemplo, el interporto de Bolonia abarca 427 hectáreas, de las cuales tiene ocupadas algo menos del 50%. Las instalaciones que requieren más espacio son las destinadas a instalaciones ferroviarias y de intercambio modal.

3.5.4 Modelos de gestión

Los modelos de gestión aplicables a las plataformas logísticas pueden ser de tres tipos: públicos, privados o mixtos.

a) Los autoportos se caracterizan por una iniciativa normalmente privada. Cualquier servicio auxiliar existente en los mismos responde también a la iniciativa privada. Se fundamenta en una agrupación de transportistas en una determinada zona vecina a las áreas urbanas para conseguir una serie de ventajas de las economías de escala inherentes a dicha agrupación.

b) Los centros de acogida se originan a partir de una iniciativa normalmente privada o mixta.

c) Los centros aduaneros son de iniciativa estatal.

d) Los almacenes generales surgen de la iniciativa privada.

e) Las estaciones ferroviarias de mercancías, normalmente son de iniciativa pública.

f) Las estaciones de clasificación de vagones son públicas.

g) Las terminales intermodales y de contenedores pueden partir de la iniciativa pública, privada o mixta.

h) Al considerar los modelos de gestión de los centros integrados de mercancías o CIM se ha de analizar varios puntos de una manera desglosada.

La propiedad de los terrenos para la construcción de un CIM depende del país y del caso concreto del que estemos hablando. Así, en Francia en la mayor parte de los casos los terrenos son propiedad de las Cámaras de Comercio, excepto los dos centros[145] próximos a París, uno de los cuales es de propiedad privada y el otro del Departamento Administrativo. En Italia, sin embargo, los terrenos de los dos principales centros, que son los que se han tenido en consideración, son de propiedad privada o de los entes gestores, que pueden y suelen tener participación pública.

El caso del Centro de Transportes de Madrid (España) es muy singular, ya que se trata de unos terrenos alquilados hasta el año 2032 a una empresa pública municipal, y a partir de ese momento revertirán al ayuntamiento.

En cuanto a la gestión, en Francia es posible encontrar entidades gestoras privadas, mixtas y semipúblicas. De los centros italianos que se han tenido en consideración, una entidad gestora es mixta y la otra privada. En el caso del centro de transportes de Madrid, fue inicialmente pública para pasar a mixta y progresivamente a privada.

La explotación de los CIM se lleva a cabo siguiendo alguno de los modelos a continuación enunciados:

- Sociedad de gestión integral, en la que el ente gestor del CIM explota por sí mismo todas las instalaciones y ofrece servicios directos a los usuarios.
- Sociedad de gestión de elementos comunes, en la que el ente gestor del CIM se ocupa de aspectos organizativos y de mantenimiento de las instalaciones.

Los recursos financieros están constituidos por los fondos propios de la entidad gestora y por préstamos obtenidos en el mercado de capitales. En algunas ocasiones existen subvenciones de la Administración Pública o de organismos internacionales. En la mayor parte de los CIM el capital de los mismos tiene una importante participación pública.

A continuación se muestra una tabla en la que se resumen 8 de los CIM más representativos de la Comunidad Económica Europea, de los cuales 5 pertenecen a Francia, 2 a Italia y 1 a España.

El interés de esta tabla es la apreciación de los diferentes modelos de gestión que se pueden adoptar para su gestión.

145. Garonor y Sogaris.

Tabla 81: Modelos de gestión de los CIM

CIM	PROPIEDAD TERRENOS	ENTIDAD GESTORA	RECURSOS FINACIEROS	FORMULAS EXPLOTACION
Garonor (París)	Garonor S.A. Privada	Garonor S.A. Holding privado	• Capital social • Empréstitos mercado • Sin subvención	• Alquiler de naves y oficinas • Alguna venta puntual • Directamente los servicios comunes y almacén propio
Sogaris (París)	Departamento del Sena Concesión hasta el 2020	Sogaris Sociedad mixta Inicialmente Privada	• Capital social • Empréstitos mercado • Sin subvención	• Alquiler de naves y oficinas • Directamente los servicios comunes y almacén propio
L´Anjoly-Vitrolles (Francia)	Cámara de Comercio de Marsella	Cámara de Comercio y EPAREB Semipública	• Cámara comercio • A.N.C.R. (asociación) • Subvención pública	• Alquiler de naves y oficinas • Venta de parcelas y naves • Directamente los servicios comunes y almacén propio
Bordeaux-Fret (Francia)	Cámara de Comercio de Bordeaux	Cámara de Comercio de Bordeaux Semipública	• Cámara comercio • Recursos privados • FEDER (un almacén)	• Venta-alquiler parcelas naves • Gestión naves • Cámara Comercio • Servicios Generales gestionados por Asociaciones de Usuarios
Garolor (Francia)	Cámara de Comercio de Mosela (Metz)	Garolor S.A. y Cámara de Comercio Mixta (más pública)	• Capital social • Empréstitos mercado • Sin subvención	• Alquiler de naves y oficinas • Venta de parcelas • Directamente los servicios comunes y almacén propio
Rivalta-Scrivia (Italia)	Rivalta-Scrivia SpA	Rivalta-Scrivia SpA (privada) Posible paso a mixta	• Capital social • Empréstitos mercado • Sin subvención	• Explotación realizada por la empresa gestora • Alquiler de naves
Bologna (Italia)	Interporto Bologna SpA	Interporto Bologna SpA (mixta)	• Capital social • Ayudas FRIET	• Empresa concesionaria gestiona los servicios de Italia • Venta de parcelas
C.T.M. Madrid	Los terrenos son de concesión a MERCAMADRID que se los ha alquilado a CTM hasta el 2032	CTM inicialmente pública (Comunidad y Ayuntamiento) Actualmente mixto (más privado)	• Capital social • Empréstitos mercado • Sin subvención	• CTM gestiona oficinas, locales y servicios • Concesión de gasolinera y hotel • Empresa participada para estacionamiento • Naves mayoritariamente como concesión a empresas privadas

Los Interportos se generan a partir de iniciativas públicas o mixtas. Está legislado[146] cuál debe ser la participación del Estado en la construcción de los mismos. Además, pueden intervenir los entes locales en la disponibilidad del suelo y en su urbanización. Su explotación puede ser mixta, con fuerte presencia del sector público. La regulación de los interportos es muy prolija.

En el caso de España y dado el interés de estas figuras como elementos de ordenación del Transporte, viene recogido su concepto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres[147]

146. Legge 4 agosto 1990 "Intervento dello Stato per la realizzazione di Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell´Intermodalitá".
147. Capítulo V, artículos del 127 al 132 de la Ley 16/87 de Ordenación de los Transportes Terrestres.

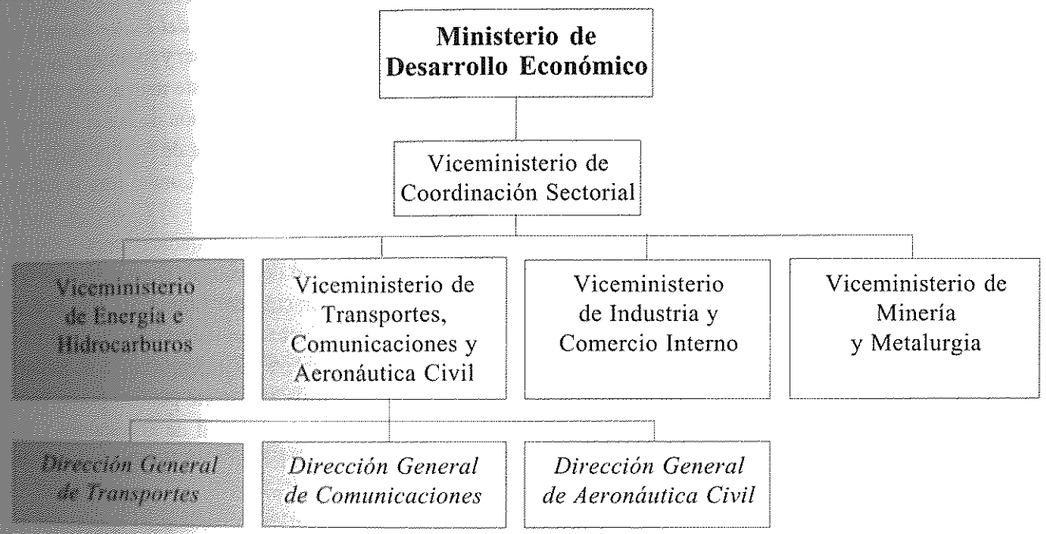
4. Visión sociopolítica de la problemática

4.1 Organización administrativa

Bolivia

La organización administrativa[148] encargada de todo lo relativo al transporte en Bolivia, es la que se muestra en el siguiente organigrama:

Ilustración 55: Organigrama administrativo de Bolivia



El **Ministerio de Desarrollo Económico** aplica políticas sectoriales concretas y bien definidas para el desarrollo de los sectores de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica.

Las funciones específicas, relativas al transporte, del **Viceministerio de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil,** ajustándose al marco de la *Ley de Organización del Poder Ejecutivo,* son las siguientes:

- Proponer políticas y normas para promover y regular el desarrollo del transporte, comunicaciones y aeronáutica civil, como ejes de la vertebración geográfica y articulación del país.

148. Fuente: Ministerio de Desarrollo Económico. Decreto 24.855 y Ley 1788 (Ley de Organización del Poder Ejecutivo).

- Proponer la política vial con carácter nacional y clasificar los caminos nacionales, departamentales y municipales.
- Promover el desarrollo de las vías interoceánicas y los corredores de integración.
- Registrar y establecer normas dirigidas a los servicios de transporte vial, ferroviario, fluvial, lacustre y de navegación aérea civil.
- Promover la construcción y el adecuado mantenimiento de la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria fluvial y lacustre.
- Promover la participación del sector privado en la construcción, mantenimiento, operación y rehabilitación de la infraestructura de transporte.
- Coordinar, por encargo del ministro, las relaciones del Ministerio con la Superintendencia de Telecomunicaciones y la Superintendencia de Transportes, en el marco del Sistema de Regulación Sectorial.

De conformidad con la reglamentación de la *Ley de Organización del Poder Ejecutivo*, la ***Dirección General de Transportes*** es responsable de dirigir, supervisar y coordinar las actividades técnicas, operativas y administrativas del área. Dentro de este marco, esta Dirección está actualmente a cargo de ciertos proyectos, como la elaboración de la *Ley General del Transporte,* que actualmente se encuentra concluida y en espera de ser aprobada por el Gobierno. También tiene entre sus objetivos la constitución de un Comité para la puesta en funcionamiento de un *Plan de Acción que facilite el Transporte y el Comercio*, según se recomendó en la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur. Así mismo, con la finalidad de proteger la seguridad de los usuarios de transporte público terrestre y con la colaboración del Comando de la Policía Nacional, este Viceministerio se está encargando de efectuar un *control de los vehículos que prestan servicio público* de transporte interdepartamental e interprovincial de pasajeros y carga. Con esto se pretende que ningún operador de transporte público pueda prestar servicio sin contar con la autorización de la Dirección General de Transportes y las respectivas pólizas de seguros que amparan a pasajeros y terceros no transportados. Además, existe un proyecto de *modificación de la Ley de Cargas*[149] en lo concerniente al procedimiento de las autorizaciones, con objeto de simplificar y facilitar su aplicación. Se cuenta con un proyecto para que el control de Pesos y Dimensiones esté a cargo del sector privado y se está negociando su futura aplicación con la Confederación de Choferes de Bolivia.

Colombia

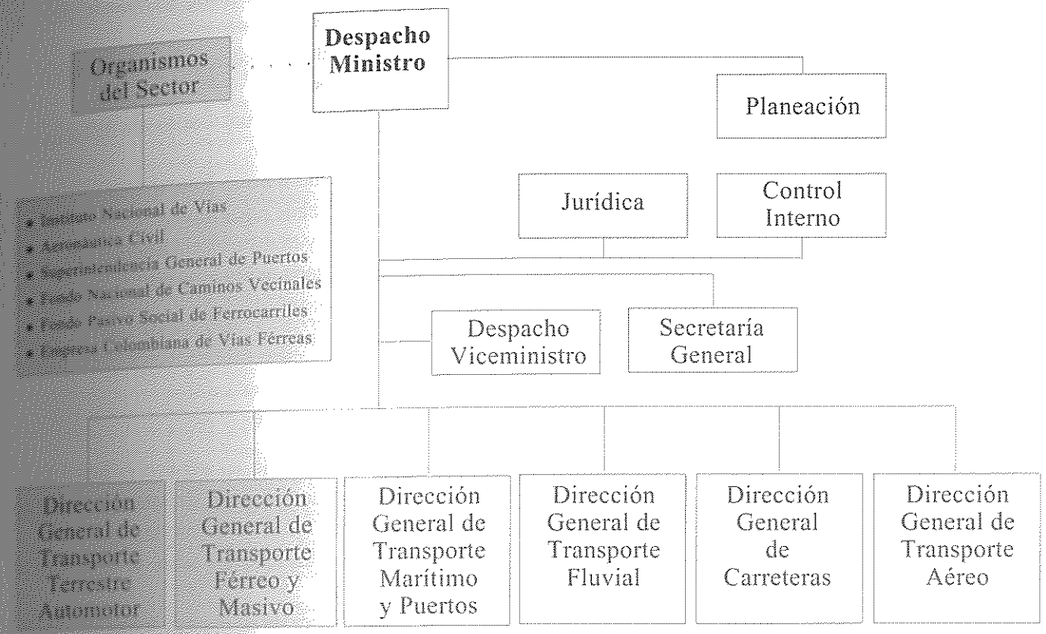
El organigrama administrativo[150] de Colombia se muestra en la ilustración 56.

La *Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor* desempeña fundamentalmente las siguientes funciones:

- Ejecuta la política del Gobierno Nacional en materia de transporte y tránsito terrestre automotor, de acuerdo con las directrices establecidas por el Ministro de Transporte.

149. El Decreto Supremo N° 24705 de 14 de julio de 1997, reglamenta la Ley de Cargas (Ley N° 1769 de 10/3/97) que se aplica a todos los vehículos automotores y equipos especiales civiles y militares que circulen en las carreteras del país, así como a sus propietarios y conductores sin excepción alguna.
150. Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia.

Ilustración 56: Organigrama administrativo de Colombia



- Aplica la regulación del transporte y tránsito por carretera expedida por el Ministerio de Transporte.
- Elabora, para la aprobación del Ministro y en coordinación con el jefe de la Oficina de Planificación, el anteproyecto del plan modal y los programas de transporte terrestre automotor.
- Ejecuta la política del Gobierno Nacional en materia de tarifas del transporte público terrestre automotor, de acuerdo con las pautas fijadas por el Ministro de Transporte.
- Asesora a las entidades territoriales en materia de transporte y tránsito terrestre automotor en sus modalidades de pasajeros, carga y mixto.
- Sanciona a los infractores por las violaciones de las normas del transporte terrestre automotor.
- Ejecuta, en coordinación con los Ministerios de Comercio Exterior y Relaciones Exteriores y con las demás autoridades competentes, las políticas que en materia de transporte terrestre internacional debe adoptar el Gobierno Nacional, con el fin de facilitar la circulación de pasajeros y carga entre Colombia y los demás países.
- Cumple y hace ejecutar el Estatuto Nacional de Tránsito Terrestre Automotor.
- Asesora a las autoridades gubernamentales y legislativas que lo soliciten en materia de transporte y tránsito Terrestre Automotor.
- Promueve, dirige y coordina la realización de programas de seguridad vial en coordinación con las autoridades competentes.

- Elabora los proyectos de normas técnicas sobre tránsito terrestre automotor, para su aprobación por parte del Ministro.
- Expide la placa única nacional, las licencias de conducción y demás especies venales, en coordinación con los organismos de tránsito y transporte.
- Controla la enseñanza automovilística, expide la licencia de funcionamiento de las escuelas de automovilismo y vela por su adecuado funcionamiento.
- Diseña los formatos que deben utilizar las oficinas de tránsito para el ejercicio de sus funciones y organiza el suministro de los mismos a dichos organismos.
- Inspecciona y coordina a los organismos de transporte y tránsito en el cumplimiento de las normas vigentes en materia de tránsito y transporte terrestre automotor.

La *Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor* cuenta con 2 subdirecciones, que son:

1) *Subdirección Operativa de Transporte Automotor.*
2) *Subdirección de Tránsito y Seguridad Vial.*

La *Subdirección Operativa de Transporte Automotor* cumple las siguientes funciones:

- Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte terrestre automotor, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.
- Dirige y coordina la ejecución, por particulares, de los estudios sobre el transporte de carga, pasajeros y mixto, nacional e internacional.
- Promueve y apoya procesos sobre normalización técnica de equipos de transporte de carga, pasajeros y mixto.
- Lleva, directamente o mediante contratación, los registros necesarios para el transporte de carga, pasajeros y mixto, nacional e internacional.
- Prepara, para la firma de la Dirección, los proyectos de actos administrativos para otorgar, negar, modificar, reestructurar y revocar rutas y horarios, a ser prestados dentro del perímetro nacional por las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera, cuando el servicio sea regulado. Lleva el registro de las rutas y horarios del perímetro nacional, de acuerdo con la reglamentación que para este efecto se expida, cuando exista régimen de libertad en el servicio.
- Prepara para la firma de la Dirección los proyectos de actos administrativos, para fijar la capacidad transportadora de las empresas de transporte de pasajeros y mixto por carretera, cuando se autoricen rutas nacionales. Esta función se ejercerá cuando el servicio sea regulado.
- Prepara para la Dirección los proyectos de actos administrativos para declarar la vacancia o el abandono de permisos, de rutas y horarios, de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan rutas nacionales.

La Subdirección de Tránsito y Seguridad Vial tiene como misión ejecutar y articular las políticas en materia de regulación y control del tránsito automotor a nivel nacional.

En el Ministerio de Transporte, la ***Dirección General de Carreteras,*** desempeña un papel importante en el diseño y formulación de la política, planes, programas y proyectos de expansión, conservación y utilización de la infraestructura vial a cargo de la nación, de la red vial departamental y de los caminos vecinales, que sean financiadas con recursos del presupuesto nacional.

Su misión es planear, definir, orientar, vigilar, regular y evaluar los planes y programas que se ejecuten en la infraestructura de carreteras nacionales, departamentales y municipales, de acuerdo con el plan nacional de desarrollo y los planes departamentales de transporte e infraestructura, a través de la acción coordinada con las entidades territoriales y las entidades del nivel nacional adscritas y vinculadas para la modernización y expansión de la red de carreteras.

Su objetivo principal es asesorar en la formulación de políticas en materia de vías e infraestructura y orientar y controlar su ejecución. Esta Dirección cuenta con las Subdirecciones de Infraestructura Vial y Caminos Vecinales.

La *Dirección General de Carreteras* tiene, entre otras, las siguientes funciones[151]:

- Vigila los programas y proyectos de construcción de la red vial elaborados por el Instituto Nacional de Vías.
- Estudia y rinde informes al Ministro sobre los planes de construcción de la red vial departamental y caminos vecinales cuya financiación se haya solicitado a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (FINDETER).
- Estudia y rinde informes al Ministro sobre los estudios pertinentes, para determinar los proyectos que causan la contribución nacional por valorización, preparados por el Instituto Nacional de Vías.
- Promueve la utilización de los recursos de confinanciación administrados por FINDETER y asesora al Ministro en la definición de las directrices y orientaciones básicas de la política de cofinanciación adelantada por FINDETER.

Las políticas, directrices y actuaciones subsectoriales dirigidas al transporte terrestre de carga desde la *Dirección General de Carreteras* son las siguientes:

- Elaborar directrices y políticas para el control de pesos vehiculares en las vías nacionales, estableciendo los procedimientos y competencias de las autoridades correspondientes.
- Reglamentar la utilización de carreteras de acuerdo con requerimientos y especificaciones del parque automotor y las características físicas, geométricas y el entorno de las carreteras.
- Reglamentar el uso de las carreteras por parte de los automotores de transporte de carga y pasajeros.
- Expedir resoluciones de cierre de vías nacionales para adelantar obras en las carreteras.
- Expedir autorización de operaciones especiales para el transporte de carga extrapesada y extradimensionada por las carreteras nacionales.

Además también se dedica a la *Gestión de Normalización,* que consiste en:

- Actualizar normas de diseño de carreteras y puentes.

151. El Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992 es el que establece estas funciones.

- Definir y actualizar las metodologías que deben aplicarse en la fijación de tarifas de peaje y la ubicación de puntos de recaudo del mismo.
- Planificación.
- Definir estructura conceptual, objetivos, estrategias y prioridades para la elaboración de los planes de expansión de la red de carreteras.
- Consolidar, evaluar y gestionar los requerimientos presupuestales plurianuales del subsector de carreteras.
- Efectuar seguimiento, evaluación y control a los programas que se adelanten por las entidades ejecutoras (nacionales y entidades territoriales) para la conservación, modernización y expansión de la red de carreteras del país.
- Efectuar seguimiento y evaluación del servicio que se ofrece a través de la red vial nacional de carreteras, mallas viales departamentales y municipales.
- Actualizar el sistema de referencia y nomenclatura de carreteras.

En cuanto a la *Seguridad Vial* sus tareas fundamentales son:
- Reglamentar la utilización de la señalización temporal.
- Actualizar el manual de señales.
- Registrar, analizar y evaluar el fenómeno de la accidentalidad en las carreteras nacionales.

Además, brinda apoyo a la gestión de proyectos de inversión en carreteras de orden departamental y municipal, de modo que se dedica a:
- Conformar y actualizar la base de datos de precios unitarios que conforman los diferentes ítems de ejecución de obra.
- Apoyar la formulación de proyectos de inversión en aspectos tales como la planificación, programación, ingeniería de vías, financiación, ejecución, control, seguimiento y evaluación.
- Promover la creación de empresas asociativas de trabajo para efectuar el mantenimiento rutinario de carreteras.
- Organizar eventos de transferencia tecnológica que apoyen la difusión de herramientas de gestión y procedimientos alternativos de construcción para el desarrollo y modernización de carreteras.

Los programas de transferencia que se organizan y promueven tienen como objetivo elevar el nivel de gestión de las entidades territoriales en la conservación, mejoramiento y expansión de las redes de carreteras del orden departamental y municipal. Los temas tratados son:
- Identificación, preparación y evaluación de proyectos de inversión, en la infraestructura de carreteras.
- Financiación de proyectos de infraestructura de carreteras.
- Programación física y financiera de proyectos de infraestructura vial.
- Contratación administrativa de obras (consultoría para estudios, construcción).
- Inventario de carreteras.
- Seguimiento, evaluación y control de carreteras.
- Formulación de planes de infraestructura de transporte.
- Tecnologías alternas para adecuación y conservación de subcapas del pavimento y de superficies de rodadura.

Los trámites a ejecutar son:
- Expedir permisos para el transporte de cargas extrapesadas y extradimensionadas por las carreteras nacionales.
- Coordinar el cierre de vías nacionales para adelantar obras en las carreteras.
- Reglamentar la utilización de carreteras de acuerdo con requerimientos y especificaciones del parque automotor.

Los comités que participan en estos *programas de transferencia* son:
- Consejo Nacional de Topografía.
- Comités de CORASFALTOS.
- Comité de Prevención y atención de emergencias.
- Comités Técnicos del Sistema Nacional de Normalización.
- Comisión Nacional de Regalías.
- Comité Andino de Autoridades de Infraestructura Vial (Es un comité de la CAN, que traza las políticas en infraestructura vial y normatividad de vehículos).
- Consejo Directivo del Fondo Nacional de Caminos Vecinales.
- Consejo Nacional de Normas y Calidades.
- Consejo Nacional de Valorización y Peaje.
- Consejo Nacional de Seguridad del Transporte CONSET.
- Consejo Profesional Nacional de Ingeniería y Profesiones Afines.
- Consejo Profesional de Ingeniería de Transporte y Vías.
- Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías

INVIAS[152] es una entidad del gobierno que se dedica a la construcción de la red vial nacional. Como organismo adscrito al Ministerio de Transporte es, por ende, una entidad del sector central que pertenece a la Rama Ejecutiva del poder público en Colombia. Tiene como objeto ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación. Las funciones que desempeña son:
- Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial a su cargo, de conformidad con las directrices establecidos por el Ministerio de Transporte.
- Elaborar junto con el Ministerio de Transporte, los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejora, rehabilitación, conservación, atención de emergencias y demás obras que requiera la infraestructura vial a su cargo.
- Realizar estudios e investigaciones y supervisar la ejecución de las obras que por ley les competan, conforme a los planes y prioridades nacionales.
- Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados, encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias de su infraestructura vial, cuando ellas lo requieran.
- Recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial, exceptuando las carreteras, puentes y túneles que se hayan entregado en concesión, de conformidad con los respectivos contratos.

152. El 1 de enero de 1994 se puso en funcionamiento esta entidad mediante el decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, en el que se disponía la creación de un establecimiento público de orden nacional, con personalidad jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte.

- Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el eficaz cumplimiento de sus objetivos.
- Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquisición que se consideren prioritarios para cumplir su tarea.
- Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para la determinación de los proyectos que causen la contribución nacional por valoración en relación con la infraestructura vial a su cargo; además, se revisa y emite un concepto para su presentación al Ministro de Transporte, de conformidad con la ley.
- Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valoración, causada por la construcción y mejora de la red vial.
- Prestar asesoría en valoración, a los entes y entidades del Estado que lo requieran.
- Proponer los cambios oportunos para la mejor gestión administrativa.
- Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberían aplicarse para su uso.
- Mantener actualizadas las normas de diseño geométrico que permitan la modernización de la red de carreteras nacionales para ofrecer seguridad a los usuarios.
- Actualizar constantemente el sistema de información vial de las carreteras nacionales.

Ecuador

No existe control ministerial ni entidad dependiente de ningún ministerio en lo que se refiere a la materia de transporte en Ecuador.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre establece organismos autónomos no dependientes de ningún ministerio encargados de todo lo referente al transporte en Ecuador. Estos organismos son:

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, del cual dependen:

– *La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.*

– *Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre.*

– *Las Jefaturas Provinciales Tránsito y Transporte Terrestre.*

– *Las Subjefaturas en sus Jurisdicciones.*

El organigrama administrativo es el siguiente:

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno, con personalidad jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto y patrimonio propios, autonomía administrativa y económica. Es la máxima autoridad nacional dentro de la organización y control de tránsito y del transporte terrestre y sus resoluciones son obligatorias.

Ilustración 57: Organigrama administrativo de Ecuador



El Presidente del CNTTT es el Ministro de Gobierno o su delegado. Están bajo su dependencia todos los organismos de Tránsito y Transporte Terrestre determinados anteriormente, con las salvedades consagradas en la Ley que hacen relación a la autonomía de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas.

En el presupuesto del Gobierno Central se hace constar la partida respectiva destinada a la atención de los egresos que demandan el control y la administración del tránsito, por parte del CNTTT, la que no podrá ser inferior al uno por ciento del monto global del indicado presupuesto.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre está constituido por los siguientes vocales:

a) El Ministro de Gobierno o su delegado, quien lo presidirá.
b) El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones o su delegado.
c) Dos representantes de la ciudadanía, uno designado por la Asociación de Municipalidades y otro, por el Consorcio de Consejos Provinciales.
d) El Comando General de Policía o su delegado.
e) Un representante de las Fuerzas Armadas designado por el Comando Conjunto de esa institución.
f) El Secretario General de la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador o su delegado.
g) El Presidente de la Federación Nacional del Transporte Pesado o su delegado.
h) Un representante del Automóvil Club del Ecuador (ANETA).
i) Un representante de los transportistas.
j) El Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre o su delegado.
k) El Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas o su delegado, quien será el Jefe de Tránsito de la provincia del Guayas.
l) Un representante de las asociaciones automotrices del Ecuador.

Los delegados deberán acreditar conocimiento y experiencia en la materia de Tránsito y Transporte Terrestre.

Son funciones, deberes y atribuciones del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre:

a) Cumplir y hacer cumplir la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, sus reglamentos y los convenios internacionales legalmente suscritos por el Ecuador en materia de tránsito y transporte terrestre, precautelando el interés colectivos nacional.
b) Dictar las políticas generales sobre el tránsito y transporte terrestre y disponer su ejecución a través de los organismos técnicos y de ejecución, fundamentalmente sobre: Tránsito y Transporte Terrestre, Normas de Seguridad y, Control de la Contaminación del Medio Ambiente.

c) Contraer obligaciones financieras de conformidad con la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control, Ley de Contratación Pública, Reglamento Orgánico Funcional y demás disposiciones pertinentes.
d) Elaborar los proyectos de reglamentos necesarios para la aplicación de esta ley y someterlos a consideración del Presidente de la República para su aprobación.
e) Supervisar, controlar y fiscalizar los recursos económicos que constituyen el patrimonio de la institución de conformidad con las normas de la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control, y la Ley de Contratación Pública y demás aplicables al caso, y elaborar y mantener actualizado el inventario de bienes de la institución.
f) Nombrar al Director Ejecutivo de entre la terna presentada por el Presidente del indicado Consejo.
g) Aprobar o reformar la proforma presupuestada anual de conformidad con la Ley y someterla al trámite legal por intermedio de su Presidente.
h) Autorizar al Director Ejecutivo o a sus organismos especializados, la suscripción de acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales.
i) Resolver en última instancia los reclamaciones realizadas por las personas naturales o jurídicas relacionadas con la concesión de permisos de operación en el transporte de servicio masivo y demás reclamaciones y consultas que se eleven a su conocimiento.
j) Autorizar, regular y supervisar el funcionamiento de las escuelas técnicas de capacitación de chóferes profesionales y no profesionales, de conformidad con el reglamento respectivo.
k) Dictar las regulaciones sobre las actividades de tránsito y transporte terrestre automotor de tracción humana y animal, supervisar su cumplimiento.
l) Realizar los estudios técnicos y económicos para orientar la racional utilización de la flota vehicular; establecer las condiciones de oferta y de demanda en las diferentes modalidades de transporte terrestre, fijar tarifas y asignar las rutas y frecuencias a las empresas de transporte cuando sean interprovinciales.
m) Clasificar a las empresas de transporte terrestre y de servicio masivo, de acuerdo con los criterios técnicos y de protección de servicio, previo los estudios correspondientes y las políticas que deban adoptarse en el país acerca del transporte masivo de conformidad con los respectivos reglamentos.
n) Aprobar los planes y programas de educación para el tránsito, prevención de accidentes, control del medio ambiente y señalización.
o) Supervisar a nivel nacional la implementación de registros de conductores profesionales y no profesionales, matrículas, historia de traspasos de vehículos y flotas vehiculares.
p) Fijar anualmente los valores de los documentos de tránsito, tales como la concesión de matrículas, licencias de conducir, permisos, etc.
q) Recaudar los valores determinados en esta Ley y sus reglamentos.

Se exceptúa de esta supervisión la Comisión de Tránsito de la provincia del Guayas, la que se regirá por sus propias normas. En caso de requerirse se lo hará a través del Director Ejecutivo o su delegado.

El ***Ministerio de Obras Públicas*** es el responsable de la administración, control, supervisión y ejecución de obras en el sector vial ecuatoriano. Actúa, además, como ente postulante y rector de las políticas en materia vial y como entidad que otorga las concesiones.

Perú

La misión del Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es proporcionar normas y promover y regular los sistemas de transporte, comunicaciones, vivienda y construcción para atender a la sociedad en el marco de una economía globalizada y altamente competitiva, con la finalidad de alcanzar bienestar.

El objetivo general perseguido se basa en lograr el desarrollo armónico y sostenido de los sistemas de transporte, comunicaciones, vivienda, construcción y medio ambiente, satisfaciendo las necesidades de las poblaciones del país a corto, mediano y largo plazo. Para ello se deben alcanzar otra serie de objetivos a más corto plazo, entre los que se destacan, en relación al transporte, los siguientes:

- Garantizar el desarrollo y mantenimiento de la Infraestructura Portuaria, Aeroportuaria y Terrestre.
- Velar por el ordenamiento, seguridad y competitividad de los servicios.

La Dirección General de Circulación Terrestre es la encargada de proponer la política relativa a la prestación de servicios de transporte terrestre, así como la regulación y el empleo de las vías, medios e instalaciones y demás actividades ligadas al transporte. Supervisa y evalúa su ejecución, proponiendo la armonización de normas a nivel subsectorial correspondiente.

Cuenta con el apoyo de las siguientes unidades:

1) Asesoría Legal:

- Estudia e informa los asuntos legales administrativos que sean sometidos a su consideración.
- Asesora a la Dirección General, en los asuntos de carácter jurídico inherente al transporte terrestre.
- Brinda asesoría jurídica y administrativa a los demás órganos de la Dirección General de circulación Terrestre.

Ilustración 58: Organigrama administrativo de Perú



2) Coordinación Regional y Administrativa, que realiza las labores que a continuación se enumeran:

- Asesora a la Dirección General de Circulación Terrestre en material de presupuesto con el fin de asignar los fondos necesarios que aseguren el abastecimiento oportuno de los elementos y materiales para los sistemas de Registro de Propiedad Vehicular y Licencia de Conducir.
- Dota de equipos y bienes y demás servicios a las dependencias de la Dirección General de Circulación Terrestre, facilitando el cumplimiento de sus actividades.
- Lleva un control de captación de Ingresos Propios, generado por las actividades que presta la Dirección General de Circulación Terrestre en coordinación con la Dirección General de Administración.
- Mantiene control y actualización del Inventario Patrimonial.

3) Técnica Normativa:

- Formula y actualiza permanentemente las normas y reglamentos y disposiciones de carácter técnico normativo que se relacionen a las actividades del Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Parque Automotor y Circulación Vial.
- Estudia e informa los asuntos de transporte terrestre de carácter técnico sometidos a su consideración.
- Asiste a la Dirección General y Entidades Regionales en asuntos de carácter técnico normativo relacionados con la Circulación Terrestre.
- Plantea y organiza los asunto técnico y convenios a nivel internacional sobre Circulación Vial en que intervenga la Dirección General de Circulación Terrestre.

4) Transporte de Pasajeros y Carga:

- Desarrolla la aplicación de políticas sobre el servicio de transporte terrestre de pasajeros y carga nacional e internacional.
- Emite informes técnicos de solicitudes de concesión de servicios eventuales, ampliación de ruta, modificación de itinerarios, presentados por las empresas interesadas en proporcionar servicio público de transporte de pasajeros por carretera en el ámbito local, nacional e internacional.
- Emite informes técnicos sobre solicitudes de autorización para efectuar servicio público de pasajeros y carga por carretera.
- Mantiene actualizado el Sistema de Registro de Otorgamiento de Concesiones, ampliaciones de ruta, modificaciones de itinerario y variaciones de frecuencia de la flota de vehículos de las empresas de transportes de pasajeros en territorio nacional.
- Mantiene actualizado el Sistema de Otorgamiento de Permisos de Operaciones, permisos originarios y complementarios de las empresas de transporte de pasajeros y carga .
- Ejecuta sanciones y multas a las empresas transportistas por incumplimiento de las normas y dispositivos legales relacionados con el servicio de transporte de pasajeros y carga nacional e internacional.
- Da asistencia a las Autoridades Regionales y Departamentales de Circulación Terrestre en consultas de carácter técnico y otras actividades relacionadas con la prestación de servicio público de carga y pasajeros.

5) Dirección de Parque Automotor y Circulación Vial:

- Propone la aplicación de normas y desarrolla la aplicación de políticas sobre Parque Automotor, Registro de Propiedad Vehicular, Licencias de Conducir y Educación Vial.
- Propone y difunde la reglamentación de tránsito vial y las normas de seguridad.
- Coordina con las dependencias especializadas del Sector Público y Privado, sobre aspectos operativos que tengan relación con funciones del Parque Automotor (Registro de Propiedad Vehicular, Licencias de Conducir y Educación Vial).
- Asiste a las autoridades Regionales y Departamentales de Circulación Terrestre en consultas de carácter técnico y de aplicación de Resoluciones de Sanción y otras actividades relacionadas al Registro de Propiedad Vehicular y Licencias de Conducir.
- Abastece de formatos de tarjetas de Registro de Propiedad Vehicular, placas de rodaje, licencias de conducir y demás elementos a las Direcciones Departamentales de Circulación Terrestre en armonía con la Oficina de Coordinación Administrativa.
- Expide permisos especiales de conducir y de circulación que implique el uso de la vía pública.
- Ejecuta sanciones y multas impuestas a personas naturales o jurídicas por no cumplir la normas y dispositivos legales relacionados con los servicios de Registro de Propiedad Vehicular y licencias de conducir.

La *Dirección General de Caminos* tiene por finalidad proponer y ejecutar las directrices de políticas orientadas al desarrollo y elaborar normas relativas a las actividades de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura del transporte terrestre. Supervisa y evalúa su aplicación, así como mantiene actualizadas las normas, reglamentos e información referente a las actividades viales y ferroviarias.

Tiene como objetivo construir, mejorar, rehabilitar y mantener la infraestructura física de carreteras, puentes y obras de arte de la Red Vial asignada a su responsabilidad en el territorio nacional, orientando su servicio a la ejecución y desarrollo de los sectores productivos y de servicios del país.

Las actividades que realiza son, entre otras:

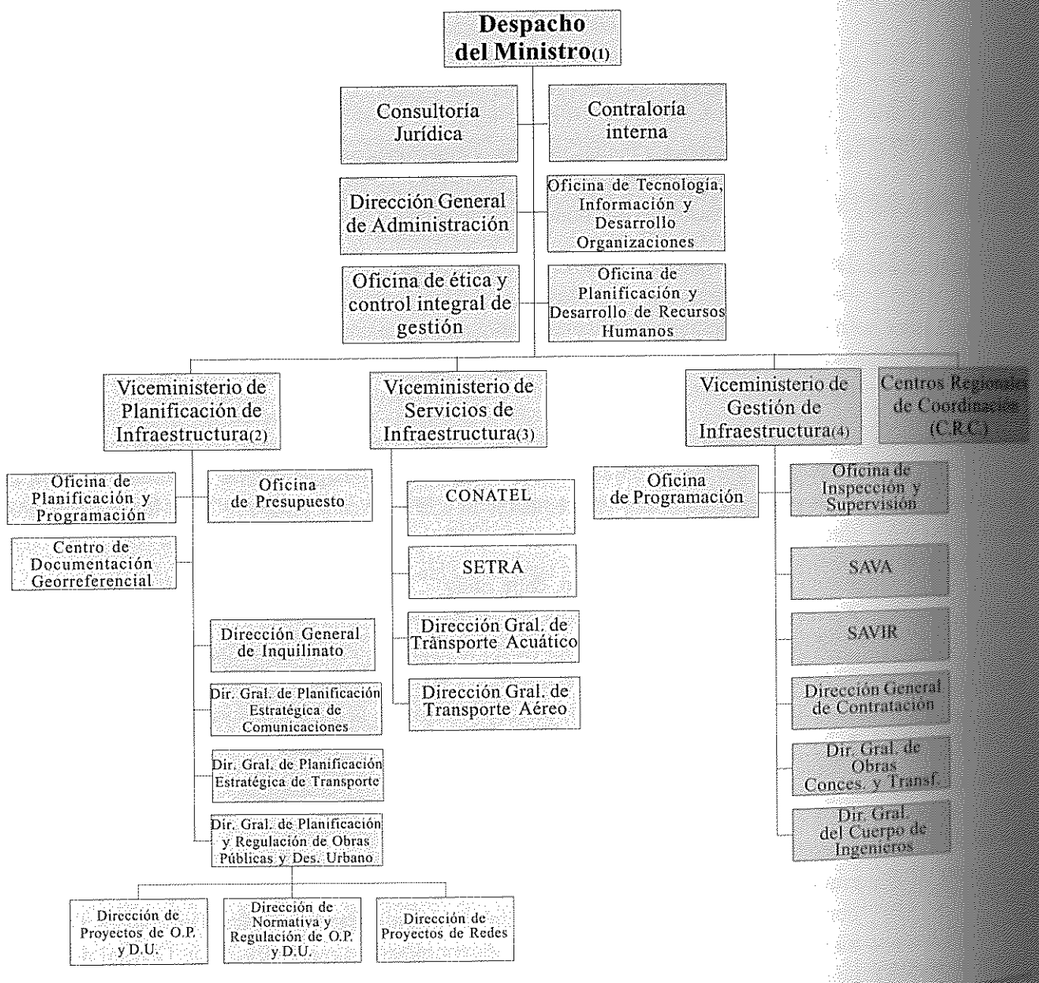
- Dirige la construcción, mejora, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, puentes y obras de arte de la red vial del territorio nacional. Planifica, norma, coordina, controla y supervisa las políticas, procedimientos y actividades, para la ejecución de las mismas.
- Propone, ejecuta y evalúa las políticas relativas a la infraestructura vial del país.
- Norma la ejecución de los estudios definitivos de ingeniería de las obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial, de los programas a su cargo, así como la aprobación, supervisión y control de la ejecución de los programas a su cargo.

Las *Direcciones Departamentales de Caminos* son órganos descentralizados de la Dirección General de Caminos, encargados de coordinar la ejecución y supervisión de la obras de mantenimiento vial en el ámbito de su competencia. Las Direcciones Departamentales mantienen estrecha relación de coordinación con la Dirección General de Caminos a fin de mantener en forma eficiente el control y supervisión de la red vial dentro del territorio nacional.

Venezuela

La misión del *Ministerio de Infraestructura*[153] es la formulación de políticas, la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional, en coordinación con los Estados y Municipios cuando así corresponda, en materia de vías terrestres de comunicación de circulación, tránsito y transporte terrestre, acuático y aéreo; puertos, muelles y demás obras, instalaciones y servicios conexos, aeródromos, aeropuertos y obras conexas; terminales de pasajeros en general.

Ilustración 59: Propuesta de organigrama administrativo de Venezuela



153. Fuente: Comisión de estructuración. Ministerio de Infraestructura. 5 de octubre de 1999.

Según esta propuesta[154] el Gabinete Ministerial estaría constituido por los cargos señalados con los subíndices (1), (2), (3), (4). Es decir, por el Ministro y por los Viceministros de Planificación de Infraestructura, de Servicios de Infraestructura y de Gestión y de Servicios de Infraestructura. Además, deberían incluirse en el organigrama los comités de Planificación y Regulación y el de Contratación y Licitación.

El organismo encargado del transporte es el SETRA o Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre.

4.2 Estructura asociativa de transporte

4.2.1 Organización asociativa

Las formas de organización de los transportistas son diversas y dependen de diferentes factores, como el tamaño de la flota, el tipo de vehículo y la propiedad[155] de los mismos.

El transporte de carga por carretera se puede clasificar en los siguientes sectores:

- El sector organizado, que incluye empresas, asociaciones, cooperativas y sindicatos.
- El sector no organizado, representado por los transportistas individuales, que son personas naturales que han adquirido uno o más vehículos de carga y ofrecen sus servicios directamente a clientes o se afilian a empresas.

Otro tipo de clasificación sería:

- Sector empresarial, constituido por empresas y asociaciones.
- Sector social, formado por cooperativas, sindicatos y transportistas individuales.

Bolivia

Las empresas transportistas bolivianas se asocian en Cámaras Departamentales y éstas, a su vez, se agrupan en la Cámara Boliviana del Transporte Nacional e Internacional (CBT). La CBT es una organización gremial de empresarios del transporte que vela por los intereses y objetivos del sector. Además, representa a más del 90% de las empresas que realizan transporte internacional de cargas por carretera, tanto de importación como de exportación. Sus fines fundamentales son, entre otros, potenciar el desarrollo de las actividades de transporte de carga por carretera, representar legalmente a sus miembros, prestar asesoramiento legal, técnico y administrativo, contribuir a la capacitación de los empresarios del transporte.

Las distintas cooperativas existentes en Bolivia están afiliadas a Cooperativas de Transporte Internacional por Carretera (COBOTIC), que no es otra cosa que una asociación de cooperativas a nivel nacional.

154. A la fecha de elaboración de la presente publicación (julio de 2000) este organigrama tiene el carácter de propuesta pendiente de aprobación.
155. Vehículos propios o afiliados.

Las asociaciones bolivianas están normalmente afiliadas en Asociaciones de Transporte Departamentales y éstas, a su vez, en la Asociación Nacional del Transporte.

Colombia

Entre las asociaciones más representativas colombianas se encuentran las siguientes:

Asecarga, que es una asociación de pequeños empresarios del transporte. Su nivel de representación está escasamente reconocido.

Asociación de Transportadores de Carga (ATC). Se trata de una organización de autopatronos que abogan más por el proteccionismo del mercado que por la liberalización del mismo. Persigue las alianzas estratégicas entre los autopatronos para su fortalecimiento, la capacitación al más alto nivel de las personas vinculadas a las empresas transportistas y la adquisición y utilización de la mejor tecnología como medio para incrementar la seguridad.

Ecuador

El sector privado del transporte se agrupa en gremios, en función del modo de transporte.

Los transportistas se agrupan en cooperativas. Un ejemplo es la *Cooperativa de Transporte Puyango,* que forma parte del Consejo Provincial de Transporte y Tránsito Terrestre de El Oro, localizada en la frontera entre Perú y Ecuador.

Perú

En Perú los transportistas se asocian siguiendo diversos criterios, entre los que se pueden destacar: el lugar, zona o ruta de trabajo; el tipo de servicio prestado; el tipo de carga; si trabajan a nivel departamental o nacional, etc.

Los que han conseguido un mejor nivel de representación e influencia han sido aquellos que se han agrupado siguiendo criterios de zona de trabajo y de nivel de prestación del servicio, departamental o nacional.

El gremio más representativo de transportistas de carga en Perú es la *Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga (ANATEC),* que agrupa a los transportistas a nivel nacional.

Venezuela

Las organizaciones asociativas en Venezuela abarcan tanto cooperativas como asociaciones.

Las *cooperativas* son organizaciones constituidas por socios accionistas, donde cada socio tiene una sola acción, además de ser el conductor del vehículo. Sólo en situaciones especiales (labores directivas, gerenciales o enfermedad) se acepta un conductor de "avance", quien se convierte en socio temporal. Las cooperativas tienen la ventaja de estar exentas de todo tipo de impuestos y del pago de aranceles, obteniendo precios especiales para la adquisición de repuestos. En el pasado, un incentivo adicional era que, bajo esta figura, el Estado les permitía negociar colectivamente los fletes para movilizar la producción agrícola en los períodos de cosecha. Sin embargo, esta situación ha cambiado, porque actualmente no existe un organismo comercializador oficial de la producción agrícola, y es la propia agroindustria la que negocia con el productor agropecuario, y en esa negociación entra el transporte. Es por ello que esta forma de organización ha venido desapareciendo en el país.

Por *Asociaciones* se entiende la denominación comercial de las agrupaciones de transportistas donde los participantes son accionistas, independientemente del número de unidades de las que es propietario el accionista, quien puede disponer de varias acciones.

4.2.2 Organización federativa

Bolivia

Cada departamento de Bolivia tiene confederación de chóferes. Entre las más destacadas se encuentra la *Confederación Departamental de Choferes de la Paz.* Las confederaciones departamentales se reúnen, a su vez, en la *Confederación de Choferes de Bolivia.*

También es destacable mencionar la *Confederación de Empresarios Privados de La Paz,* que aglutina a los empresarios de distintos sectores, incluido el del transporte.

El Instituto Boliviano de Comercio Exterior aglutina las siguientes cinco cámaras: Cámara Agropecuaria del Oriente (CAO), Cámara de Exportadores de Santa Cruz (CADEX), Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz (CAINCO), Cámara Forestal de Bolivia (CFB) y Cámara Regional de Despachantes de Aduana de Santa Cruz (CRDA SC).

Colombia

Defencarga es una entidad de composición variada y sin ánimo de lucro, que aglutina a todos los interesados en la distribución física en general y el transporte en particular, como lo son los generadores de carga, las compañías de seguros y las empresas de transporte terrestre automotor de carga. No existe en Colombia, en el verdadero sentido de la palabra, ninguna Federación o Confederación Sindical del transporte terrestre automotor de carga, siendo Defencarga tal vez la única entidad gremial, que ha tenido un verdadero perfil académico y plural para analizar con objetividad los problemas del transporte terrestre automotor de carga colombianos, tales como los aspectos jurídicos, la eficiencia y competitividad del sector, la administración de riesgos, etc.

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar), es una asociación a la que están afiliadas aproximadamente 120 empresas[156] de transporte muy representativas, principalmente en Cali, Bucaramanga, Boyacá, etc. Se trata de una entidad de carácter privado que ha tratado de aglutinar, con éxito parcial, a numerosos propietarios de vehículos. Es una asociación de patronos o de empresas del transporte que marca

156. En Colombia existen aproximadamente 1.000 empresas de transporte.

la pauta en declaraciones sobre políticas del sector. Su financiación se fundamenta en las cuotas de afiliación y en los servicios que presta a las empresas.

Ecuador

Tanto los sindicatos como las cooperativas ecuatorianas se organizan en Federaciones Provinciales que forman parte de los CPTTT. Estos, a su vez, están representados en el CNTTT, a través de las correspondientes Federaciones.

Entre las federaciones más representativas de este sector se encuentran la *Federación de Choferes Profesionales y la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador*. Esta última cuenta con 148 afiliados, entre los que se encuentran cooperativas, empresas, asociaciones como la ATCP, etc. Posee el suficiente poder político para negociar con el Gobierno, dispone de un Consejo Ejecutivo, su funcionamiento está regido por sus propias leyes, aglutina todo tipo de transporte de mercancías y tiene un puesto en el CNTTT.

Perú

Entre las entidades más importantes en este ámbito destaca la *Confederación Nacional de Transportistas del Perú (CONTRAP)*, que agrupa a diferentes gremios de transportistas de pasajeros y de carga a nivel local, departamental y nacional. Además, existe la *Federación Nacional de Choferes del Perú (FECHOP).*

Venezuela

Las *Federaciones de Transporte* se asemejan a las cámaras de transporte, pero la afiliación varía según la función y/o especialización de la carga, como por ejemplo la Federación Venezolana de Transporte de Combustible, la Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela (FECOTRAVE), etc.

El *Consejo Nacional de Transporte (CONSETRANSPORTE)* está conformado por las cámaras, asociaciones y federaciones regionales. Ejerce la representación nacional del sector empresarial y pertenece a Fedecámaras, que es el organismo empresarial de más alto nivel. Las empresas organizadas que lo integran representan menos del 5% del parque existente.

4.2.3 Organizaciones internacionales

La asociación más representativa en el ámbito del transporte terrestre internacional en el seno de la Comunidad Andina de Naciones es la *Asociación Andina de Transportistas Internacionales por Carreteras (ANDINATIC)* .

Esta asociación surge de la necesidad existente de un organismo de carácter gremial y supranacional que potencie y defienda el transporte internacional por carretera realizado entre los países miembros de la CAN. El objetivo final es facilitar la integración física y económica de los países de la Comunidad Andina.

ANDINATIC se organiza por Capítulos Nacionales, cuya finalidad es impulsar a nivel empresarial la actividad del transporte internacional por carretera bajo la protección de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Los *Capítulos Nacionales de ANDINATIC* son aquellos gremios que agrupan a los transportistas internacionales de carga de cada uno de los países miembros de la CAN. No existe representación de *ANDINATIC* en Bolivia. Sólo hay, por lo tanto, capítulo colombiano, ecuatoriano, peruano y venezolano de *ANDINATIC.*

Entre las asociaciones de transporte internacional en **Bolivia** vale la pena destacar:

- La Cámara de Transporte, que agrupa a las empresas de transporte.
- COBOTIC, que agrupa a las Cooperativas de Transporte Internacional por Carretera.
- Confederación de Choferes de Bolivia, que agrupa a sindicatos y federaciones departamentales.

4.2.4 Cámaras de comercio binacionales

Bolivia

- Cámara de Comercio Industrial Boliviano-Peruana.
- Cámara de Comercio Industrial Boliviano-Colombiana.

Colombia

- COMVENEZUELA es la Cámara de Comercio e Integración Colombo-Venezolana con sede en Colombia.
- *Cámara Colombo-Ecuatoriana de Industria y Comercio,* que presta servicios en la ciudad de Bogotá, con su correlativa en Quito, y se ocupa de temas industriales y comerciales entre los dos países.

Ecuador

- *CAMEPE* o Cámara de Comercio e Integración Ecuatoriano-Peruana, con sede en Ecuador.
- *CAMECOL* o Cámara de Comercio Ecuatoriano-Colombiana.
- *CACEVEN* o Cámara de Comercio Ecuatoriano-Venezolana.

Todas estas Cámaras estás reunidas en una entidad de reconocido prestigio que las engloba a todas y que se denomina FECABE (Federación de Cámaras Binacionales del Ecuador).

Perú

- *Cámara de Comercio e Integración Peruano-Boliviana.*
- *Cámara de Comercio e Integración Peruano-Colombiana.*
- *Cámara de Comercio e Integración Peruano-Ecuatoriana.*
- *Cámara de Comercio e Integración Peruano-Venezolana.*

Todas estas entidades surgieron de la Asociación de Exportadores del Perú (ADEX) y, algunas de ellas, se han independizado.

Venezuela

- *CAVECOL* es la Cámara de Integración Económica Venezolano-Colombiana con sede en Venezuela.
- *CAVEPI* es la Cámara Venezolano-Peruana de Comercio, Industria, Turismo e Integración.

4.2.5 Asociaciones empresariales de carácter regional

En este apartado se enumeran las asociaciones empresariales regionales que se han podido detectar fruto del trabajo de campo o de las informaciones facilitadas por los consultores locales. Las asociaciones seguidamente nombradas no tienen por qué ser las únicas existentes ni las más importantes de cada uno de los países de la CAN:

Bolivia

La Cámara Departamental de Transporte de La Paz es un ejemplo de asociación empresarial de transportistas de carácter regional, y más concretamente del departamento de La Paz.

Colombia

Fedetranscol o Federación de Transportadores Colombianos es una asociación de empresas con epicentro en el Departamento del Valle del Cauca.

Ecuador

De entre todas las existentes, destacan la *Asociación de Transporte Pesado del Carchi (ATPC),* la *Asociación de Transporte Pesado de Pichincha* y la *Cámara de Comercio de Huaquillas.*

Perú

Cabe mencionar la *Asociación de Transportistas de Puerto del Callao,* en la que se incluyen los transportistas que trabajan desde y hacia el Puerto del Callao.

Venezuela

El Consejo Nacional de Transporte está constituido por nueve Cámaras de Transporte Territoriales a las que están adscritas empresas de transporte formales. Hay unas 2.500 empresas adscritas con unos 800 vehículos habilitados para el transporte internacional[157]. Sin embargo, no es obligatorio inscribirse en una Cámara de Transporte, por lo que la Cámara Nacional tan sólo representa a una parte de los transportistas del país.

Las ***Cámaras de Transporte*** están constituidas a nivel de los estados o regiones del país, agrupando a la empresas y asociaciones de la zona que abarcan.

La *Cámara de Empresarios de Transporte del Táchira (CAETRAT),* afiliada a *Consetransporte y Fedecámaras,* es un ejemplo de asociación regional, así como la *Cámara de Transporte del Centro, con sede en Valencia* (Estado Carabobo).

157. Cifras estimadas sin validar.

4.3 Estructura sindical

4.3.1 Sindicatos más representativos

Bolivia

Los transportistas bolivianos están asociados en sindicatos que, a su vez, forman parte de Federaciones Departamentales. Los transportistas bolivianos sindicalizados no pueden realizar transporte internacional por carretera, puesto que únicamente están habilitadas para ello las Empresas y Cooperativas.

Sin embargo, pertenecer a un sindicato supone ciertas ventajas para el transporte nacional. Ejemplos de esto son el trato especial en cuanto a:

- El régimen impositivo, que consiste en tributos fijos que pueden ser pagados parcial o totalmente con facturas.
- El servicio médico proporcionado por la Seguridad Social.

Colombia

La *Asociación Colombiana de Camioneros (ACC),* junto a una escisión denominada Nueva *Asociación Colombiana de Camioneros (NACC),* constituyen dos asociaciones que representan a los propietarios de camiones en Colombia, y que se caracterizan por su actitud beligerante. Han protagonizado paros escalonados y cierres de vías, y además, exigen tablas de fletes.

Ninguna de ellas aglutina un número importante de propietarios de equipos.

Ecuador

Las asociaciones sindicales existentes en este sector son de chóferes profesionales que, de esta manera, consiguen una serie de facilidades que las leyes de Ecuador les confieren. Un ejemplo de esto es la *Asociación de Choferes Profesionales del Carchi.*

Las organizaciones sindicales están organizadas a través de Federaciones Nacionales[158] y tienen garantizada su presencia en el CNTTT[159].

Además, los denominados *Sindicatos Provinciales de Choferes Profesionales* también forman parte de los CPTTT[160].

Perú

No existen sindicatos en el Perú en el sector transportes, y en su lugar existen asociaciones sin ánimo de lucro.

158. De conformidad con la legislación laboral.
159. Según las disposiciones del artículo 21, literal g de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.
160. Según las disposiciones del artículo 29, literal g de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Venezuela

Los sindicatos se conforman a nivel regional o por el tipo de actividad o prestación de servicio de sus miembros. Se agrupan en sindicatos los conductores no propietarios de vehículos, los transportistas individuales y hasta el personal de carga y descarga. Son agrupaciones muy localizadas, surgidas para ejercer presiones políticas y tratar así de monopolizar algunas áreas del mercado y evitar la competencia de sectores organizados.

Es muy típico ver este tipo de organizaciones en la frontera con Colombia tratando de proteger el llamado "transporte fronterizo", que sería una especie de transporte local entre ambos lados de la frontera, pero que también, por la vía de la presión política, interfieren en el transporte internacional. Pretenden así obligar a la práctica del transbordo en fronteras para intentar capturar parte de esa carga.

4.3.2 Presencia sindical en el sector transporte

Tras consultar a las fuentes de los siguientes países de la Comunidad Andina de Naciones Bolivia, Colombia, Perú, sobre la presencia sindical en el sector del transporte, no se ha recibido información alguna sobre dicho tema, por lo que se supone que la presencia sindical en dichos países debe ser nula o carente de importancia.

Ecuador

Las organizaciones sindicales de chóferes profesionales no han puesto énfasis por tener presencia institucional dentro de las comisiones sectoriales que conforman el Ministerio del Trabajo, el cual es el encargado de regular los salarios mínimos por actividad económica.

Venezuela

La recesión económica existente desde hace varios años en Venezuela y Colombia, ha incidido en una caída de la demanda de transporte que, aunado a los servicios puerta a puerta sin rotura o fraccionamiento de la carga prestados por empresas transportistas y promovidos e incentivados por la legislación comunitaria, ha determinado que un sector importante de transportistas individuales localizados en la frontera tiendan a quedar fuera del mercado. Esto ha acentuado en los últimos años la tendencia a la sindicalización, pretendiendo ejercer presión política e inducir a las autoridades públicas a tomar decisiones que obliguen al transbordo en la frontera. También se pretende obligar a las empresas a compartir porciones del mercado.

El problema de los transportistas individuales y de algunas pequeñas empresas es que tratan de reforzar los esquemas de sindicalización y de agrupaciones regionales, con sesgo monopolístico, para proteger intereses en un mercado que está cambiando estructuralmente por el dinamismo de la integración y que exige a los prestatarios del servicio asimilar y adaptarse a los cambios, mediante la reestructuración de sus organizaciones y mejorando los esquemas gerenciales.

4.3.3 Movimientos sindicales confederales

Consultadas diversas fuentes, no se ha obtenido información sobre agrupaciones confederales de los sindicatos lo que hace suponer que, de existir éstas, deben ser de escasa presencia pública.

Tan sólo en el caso de **Bolivia** se ha obtenido cierta información referente a los sindicatos bolivianos, de los que se resalta el hecho de que están afiliados en Federaciones Departamentales y éstas, a su vez, en la Confederación Sindical de Chóferes de Bolivia.

4.4 Mesas de negociación colectiva

4.4.1 Marco de negociación

Bolivia

De acuerdo a lo establecido en el artículo 105 de la Ley General del Trabajo y su Decreto Reglamentario, se fija que la negociación colectiva entre las partes deberá atravesar tres etapas:

1ª) ***"El trato directo"*** es la etapa en la que el patrón y el empleado negocian libremente en base al pliego de reclamaciones presentadas por las organizaciones sindicales o representaciones de comités de trabajadores, cuando no existan sindicatos. El patrón deberá respetar los pliegos; en caso contrario, el empleado remitirá una instancia al Ministerio del Trabajo.

2ª) ***"La Junta de Conciliación"*** es el paso siguiente si fracasa la etapa anterior. Consiste en una Junta de Conciliación entre los sujetos de la relación laboral y el Inspector de Trabajo el cual, sin emitir opinión, deberá tratar de alcanzar un acuerdo entre las partes. Si se alcanza, se suscribe un convenio.

3ª) ***"El Laudo Arbitral"*** es la última de las etapas, a la que se llega cuando no se ha conseguido acuerdo en la etapa previa. El presidente de la Junta de Conciliación eleva una instancia del Arbitraje a la Dirección General del Trabajo, con el nombramiento del presidente y de dos árbitros laborales.

Colombia

No existe oficialmente ninguna mesa de negociación colectiva para el sector de transporte. De manera esporádica, y cuando las circunstancias coyunturales lo exigen, el sector del transporte se reúne a instancias del Ministerio de Transporte para analizar situaciones de orden legal o económico. Como consecuencia de los paros protagonizados por ATC y ACC, se han programado algunas reuniones.

Ecuador

No existe marco de negociación de fletes y tarifas dentro de la estructura gremial de este

sector, debido fundamentalmente a la informalidad del mismo, donde una importante proporción de afiliados a cooperativas sólo tiene como objetivo reunir los requisitos que exigen las autoridades para obtener ventajas a efectos fiscales y tributarios. Sin embargo, ese criterio de afiliación no lo aplican en la comercialización de sus servicios de transporte.

Perú

No existen mesas de negociación de fletes por carretera en el Perú, y éstos se encuentran sujetos a lo que marque la oferta y la demanda. Hasta mediados de los 80 existía en el Perú la Comisión Reguladora de Tarifas -CRTT, órgano del Ministerio de Transporte que negociaba los fletes con los gremios de transportistas.

Venezuela

En muy pocos sectores se imponen esquemas de negociación colectiva con participación de sindicatos o agrupaciones gremiales. Uno de ellos es el sector de los volqueteros, que sirven a la industria de la construcción, los cuales han logrado negociar con los entes gubernamentales un tabulador de fletes que rige las operaciones de transporte de carga y que está sujeto a revisiones periódicas.

Los grandes usuarios tienen un registro de las empresas, asociaciones y cooperativas de transporte, e intentan, mediante convenios y contratos, asegurar el servicio con regularidad. Algunos usuarios han recurrido al esquema de la licitación de los servicios de transporte, a objeto de asegurar un transporte seguro y confiable.

Las negociaciones para la contratación de los servicios de transporte de carga dependen de varios aspectos, como el tipo de organización del transportista, el tipo de carga y el usuario (cliente).

En el caso de las empresas transportistas, éstas negocian directamente con el cliente y tratan de establecer convenios o acuerdos temporales o eventuales de servicio, según el comportamiento de la demanda.

Los transportistas individuales negocian directamente con el usuario, acordando en cada caso los fletes y las condiciones de pago. Los usuarios negocian el servicio dependiendo de la cantidad y regularidad de la carga a movilizar. Se establecen acuerdos sobre las tarifas y la forma de pago (semanal, mensual o por viaje), y algunos usuarios ofrecen ciertos incentivos para inducir una mejora de la calidad del servicio, tales como mayor número de viajes al mes, apoyo logístico para el estacionamiento y mantenimiento de las unidades.

Las características generales del proceso de negociación y contratación de los servicios de transporte de carga son:

- No existe la negociación colectiva con participación de sindicatos y/o gremios.
- En las condiciones para la operación no se reconocen costos por demora y el transportista acepta sobrecargar su vehículo.
- En la contratación, los transportistas logran establecer cláusulas que exigen la revisión de fletes durante la vigencia del contrato. La facturación es como mínimo semanal o por viaje. El pago se efectúa dentro de los 30 días siguientes de presentadas las facturas.

4.4.2 Ordenanzas laborales

Bolivia

Jornada de trabajo: en la Ley General de Trabajo no se especifica cuál debe ser la jornada laboral.

Vacaciones: el país se rige por una sola escala de vacaciones para todos los sectores de actividad laboral, según establece la Ley General del Trabajo.

- De 1 a 5 años y un día de antigüedad laboral → 15 días hábiles
- De 5 a 10 años y un día de antigüedad laboral → 20 días hábiles
- De más de 10 años y un día de antigüedad laboral → 30 días hábiles

Salario mínimo: es determinado anualmente por Decreto Supremo[161]. Para el año 2000 se ha establecido en 355 Bolivianos mensuales, que equivale aproximadamente a 59 US$[162]. Sin embargo, el nivel salarial de los transportistas internacionales está muy por encima de estas cifras. Así mismo, los niveles salariales varían de una empresa a otra, si bien es el Ministro del Trabajo el encargado de establecer periódicamente los salarios mínimos en función de la región geográfica, económica y según categorías profesionales.

Subsidio de desempleo: no está vigente ningún tipo de subsidio de desempleo en Bolivia. Según rige la Ley General del Trabajo y su Decreto Supremo, así como las disposiciones reglamentarias y modificatorias, se debe realizar el pago de derechos laborales, como el desahucio del despido y demás derechos adquiridos.

Primas: según establece el artículo 48 de la Ley General del Trabajo las empresas que obtengan beneficio al término del año deberán primar a sus empleados con el sueldo o salario correspondiente a un mes de trabajo.

Cotización a la seguridad social: para el seguro de largo alcance el aporte laboral es de un 12,5% en concepto de AFPS[163], y de un 1% en concepto de FONVI[164]. En el seguro de corto alcance el que contrata, es decir el empresario o patrono, debe aportar el 10%.

Colombia

El sector de transporte público terrestre automotor de carga en Colombia ha carecido de una política seria en materia laboral.

Sólo desde mediados de los años 90 se ha comenzado a evidenciar una preocupación estatal para brindar al conductor colombiano un paquete normativo que le permita garantizar sus prestaciones económicas, asistenciales, cobertura de riesgos profesionales, etc.

Las ordenanzas laborales que rigen en Colombia el sector de transporte de carga por

161. Según la Dirección General del Trabajo.
162. Se ha considerado el tipo de cambio de diciembre de 1999, en el que 6 bolivianos equivalen a 1 dólar USA. Fuente: página web de la Comunidad Andina de Naciones.
163. Administradora del Fondo de Pensiones.
164. El anterior Fondo de Vivienda, que actualmente ha sido sustituido por PROVIVIENDA.

carretera son la Ley 336 de 1996, reglamentada por Decreto 1554[165] de 1998, y el Código Sustantivo de Trabajo.

En el segundo semestre del año 2000 el Decreto 1554, también conocido como Estatuto General del Transporte estaba próximo a ser modificado. En el proyecto de reforma de este decreto se exige a los propietarios cumplir con todas las obligaciones laborales en favor de los trabajadores del sector, y a las empresas la obligación de vigilar y constatar que el propietario del equipo en el cual se ejecuta el transporte haya cumplido con dichas obligaciones. Además, se exige que los contratos de trabajo se realicen por escrito con cláusulas definidas, que se establezcan programas de salud ocupacional, se capacite a los conductores y se les brinde seguridad en el cumplimiento de sus derechos laborales.

A partir del año 1996, con la expedición de la Ley 336 y sus Decretos Reglamentarios, se impuso en forma específica y se hizo tomar conciencia de la obligatoriedad por parte de propietarios de equipos y empresas de transporte del pago de la Seguridad Social y del respeto de los derechos laborales de los conductores.

Mediante esta ley se hizo obligatoria, aunque desde antes ya lo era pero no se aplicaba por desconocimiento, la afiliación de los conductores a las empresas de salud (EPS), a las empresas de riesgos profesionales (ARP) y a los fondos de cesantías. Cada día es más frecuente la interposición de demandas por parte de conductores que reclaman la plenitud de sus derechos laborales. Los verdaderos generadores de empleo en Colombia son los propietarios de los equipos, pero las empresas de transporte a las que están vinculados o afiliados son, solidariamente, solidariamente responsables de las obligaciones laborales con los conductores.

Aunque la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1554 de 1998 digan que es obligación de la empresa contratar a los conductores, recientemente el Decreto 266 de 2000, modificó la norma e hizo voluntaria por parte de la empresa la contratación de los conductores, conservando la responsabilidad solidaria de la misma.

En Colombia, en materia laboral y para todos los trabajadores rige el denominado Código Sustantivo de Trabajo.

Jornada de trabajo. Falta una mayor regulación en materia de jornadas laborales de los conductores, lo cual no ha sido reglamentado específicamente para el sector del transporte de carga y, por lo tanto, se debe acudir a la legislación general para interpretar dicha situación. Desde un punto de vista legal, la jornada laboral es la que se pacte. La tendencia general actual es una jornada de 48 horas semanales, que equivale a unas 8 horas diarias y algo más a diario para descansar el sábado por la tarde. Muchas empresas han reducido su jornada laboral a 40 horas semanales, es decir, jornadas semanales en las que no se trabaja el sábado. Existe en Colombia una propuesta para reducir la jornada laboral y así crear empleo.

Horas extra. Se establece el pago de salario triple en aquellas horas extras trabajadas el

165. En el año 2000 estaba vigente, excepto en el apartado que hace referencia a las condiciones exigidas para la habilitación de empresas de transporte, que está aplazado hasta el año 2001.

día de descanso obligatorio cuando tras haber trabajado toda la semana se haga trabajar al empleado en dicho día.

Vacaciones. Por regla general son de 15 días laborables por cada año de servicio o proporción de tiempo trabajado. Es una norma perteneciente al Código Sustantivo de Trabajo. Se aplica a los trabajadores pertenecientes al sector transporte, aunque en la realidad no se cumpla en la mayoría de los casos.

Salario Mínimo. Es establecido por el Código Sustantivo del Trabajo pero, en este aspecto concreto, está en constante modificación. El último decreto aprobado relativo a este respecto es el Nº 2647, de 23 de diciembre de 1999, con vigor todo el año 2000, establece el salario mínimo en 260.100 pesos colombianos[166] o 121 US$ mensuales. Una hora de trabajo diurna tiene una remuneración de 1083,75 pesos y si la hora es nocturna aumenta en un 35%, alcanzando el valor de 1.354,68 pesos. Los trabajadores de ingresos bajos tienen derecho al denominado subsidio de transporte que supone una ayuda de 19.182 pesos mensuales. En materia de transporte se produce un fenómeno muy generalizado consistente en pactar un salario muy bajo, que suele oscilar entre 260.000 y 350.000 pesos como salario fijo mensual, a lo que se debe añadir un 10% del producido por el equipo, pero sin que esto último repercuta sobre la seguridad social, prestaciones sociales o vacaciones.

Primas de productividad. Según el artículo 128 del Código Sustantivo del Trabajo, se le puede pagar al trabajador bonificaciones o remuneraciones extraordinarias, como participación de utilidades o porcentajes de productividad, siempre que no afecten los básicos legales. Además, todo trabajador en Colombia tiene derecho a dos primas legales al año por valor de 15 días de salario cada una. La primera se recibe durante la primera quincena de junio y la segunda durante la primera quincena de diciembre.

Seguridad Social. Cubre riesgos de invalidez, vejez y muerte. También atiende las prestaciones médicas y asistenciales, brindando cobertura en salud y pagando las jubilaciones. El Instituto de Seguros Sociales (ISS) es la principal entidad encargada de la administración de este tema, aunque ya existe competencia de entidades privadas. Como contraprestación se debe cotizar mensualmente un 12% del salario percibido por el trabajador; un 8% lo paga el patrono y un 4% el empleado. Se tiene derecho a la jubilación a los 20 años de servicio con cotización permanente, cuando se alcanza la edad de 60 años, en el caso de los hombres, y de 55 años en el caso de las mujeres. Existe una propuesta para aumentar la edad de jubilación. La Seguridad Social de conductores en Colombia se encuentra en una fase de incipiente desarrollo.

Ecuador

Las ordenanzas laborales en Ecuador se rigen por el Código de Trabajo, el cual no contempla ningún régimen especial para los chóferes ni trabajadores dedicados al transporte de mercancía por carretera.

166. La tasa de cambio con el dólar fluctúa alrededor de 2.150 pesos.

Jornada laboral. Según el Código del Trabajo es de 8 horas diarias durante cinco días a la semana. Esta situación no es aplicable para el caso de las cooperativas, donde o bien cada vehículo es conducido por su propietario o el conductor es contratado "por viaje", es decir que es pagado por servicio y no por horas trabajadas. Los días festivos que se trabaja son devueltos con los días de espera para la carga o descarga tanto en el lugar de origen como en el de destino o en los pasos de frontera, debido al transbordo.

Vacaciones. El trabajador tiene derecho a 15 días de vacaciones pagadas por la empresa aplicando el equivalente a la veinticuatroava parte del ingreso anual del trabajador, incluyendo los ingresos extraordinarios percibidos por horas extras y otros conceptos. A partir del quinto año de servicio a un mismo patrono se tiene derecho a un día adicional de vacaciones por cada año, hasta un límite máximo de 15 días, es decir, que cómo máximo se puede disponer de 30 días de vacaciones.

No obstante, el Consejo Nacional de Salarios (CONADES) sí ha establecido una categoría específica para este sector, fijando unos salarios mínimos propios. De conformidad con el Acuerdo Nº 006 del 18/02/00 del Ministerio del Trabajo y Recursos Humanos, los salarios mínimos establecidos mensualmente son:

- *Chofer Profesional Licencia Tipo B* → ***321.000 sucres***[167] *(12,84 US$)*
  Automóviles y camionetas con remolques de hasta 1750 Kg.
- *Chofer Profesional Licencia Tipo C* → ***335.000 sucres*** *(13,4 US$)*
  Vehículos de la clase B y camionetas sin remolques
- *Chofer Profesional Licencia Tipo D* → ***346.000 sucres*** *(13,84 US$)*
  Vehículos clase B o C y transporte de pasajeros
- *Chofer Profesional Licencia Tipo E* → ***370.000 sucres*** (14,8 US$)
  Camiones articulados o con remolque, maquinaria especial no agrícola y vehículos C y D

El sueldo mínimo para chóferes con licencia de conducción tipo E es de 14,8 US$ al mes.

La resolución Nº 020 del 20/04/00 del Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, establece un Incremento General de Sueldos y Salarios de 20 US$ mensuales.

La resolución Nº 080 del 30/06/00 del Ministerio de Trabajo y Recursos Humanos, establece un Incremento General de 30 US$ mensuales.

La ley 2000-18 del 06/06/00 unifica otros beneficios sociales que deberán ser pagados mensualmente al empleado como parte de su remuneración y les impone un valor de 8 US$ mensuales.

Luego, esta legislación establece como salario básico de un chófer con licencia de conducir tipo E un salario mínimo vital de 104,8 US$ mensuales, de conformidad con las disposiciones del Código del Trabajo del Ecuador.

El ingreso promedio considerado para un chófer es de 200 US$ mensuales.

Subsidio de desempleo. No existe este tipo de beneficio social en la legislación ecuatoriana. La única ayuda que se puede recibir es la correspondiente al retiro de los fondos de reserva en caso de desempleo.

Prima de productividad. Es un pago acordado contractualmente con los chóferes contratados. Un ejemplo usual es el pago de 0,012 US$ / km. Teniendo en cuenta que el recorrido mensual habitual es de 6.500 km, el ingreso añadido sería de 80 US$.

Cotizaciones a la Seguridad Social. El trabajador está asegurado legalmente a un Sistema de Seguridad Social (IESS) estatal, que establece una aportación del trabajador del 9,35% de su remuneración, en tanto que el patrono realiza una aportación del 11,15% de su remuneración. Adicionalmente la empresa debe realizar una aportación anual equivalente a un sueldo mensual del trabajador (doceava parte del ingreso anual). Esto se deposita en un fondo de reserva obligatorio a favor del trabajador. Esta medida no se aplica en el caso de remuneración por horas.

Perú

La carga laboral de las empresas peruanas de transporte nacional e internacional es la misma que la existente en empresas de otros sectores productivos del país. Es decir, el trabajador debe ser incorporado mediante alguno de los tipos de contrato establecidos por ley, adquiriendo los derechos de seguridad social, vacaciones, fondo de pensiones y compensación por tiempo de servicios.

Jornada de trabajo[168]. Para varones y mujeres mayores de edad, es de 8 horas diarias o cuarenta y ocho horas semanales como máximo. Se puede establecer por Ley o Convenio una jornada laboral inferior a la máxima ordinaria. No están sujetos a la limitación de jornada máxima laboral los trabajadores de dirección, los que no se encuentran sujetos a fiscalización inmediata y los que prestan servicios intermitentes de espera, vigilancia y custodia.

Vacaciones. El trabajador tiene derecho a treinta días naturales de descanso por cada año natural trabajado, siempre que trabaje una jornada mínima de cuatro horas al día y que se cumplan las condiciones de días mínimos[169] trabajados al año. La remuneración vacacional corresponderá a la que el trabajador hubiera percibido habitualmente en caso de continuar trabajando.

167. La equivalencia es de 25.000 sucres por 1 US$.

168. Decreto Legislativo Nº 854 y Decreto Supremo Nº 008-97-TR.

169. Los días mínimos a los que se refiere son:
- 260 días trabajados para los trabajadores con jornada laboral de seis días.
- 210 días trabajados para los trabajadores con jornada laboral de cinco días.
- Cuando el trabajador desarrolle su jornada laboral en cuatro o tres días a la semana tendrá derecho a vacaciones siempre y cuando sus faltas injustificadas no superen el número de diez en el período anual.

Salario mínimo. Cuando un trabajador cumpla con la jornada ordinaria máxima legal o contractual tendrá derecho a percibir el salario mínimo según se establezca por ley. El salario mínimo vital al 8 de marzo de 2000 era de 410 soles mensuales, equivalente a unos 117 US$[170]. Las horas extras realizadas se pagarán con un costo adicional del 25% del costo ordinario. El trabajo en horas extra es voluntario y no puede obligarse a ningún trabajador salvo en casos en los que resulte indispensable.

Pago de compensación por tiempo de servicio. Es algo similar a un subsidio de desempleo. Es una especie de beneficio social de previsión de las contingencias que origina el cese en el trabajo. Los trabajadores deben depositar durante los primeros quince días de los meses de mayo y noviembre de cada año, la doceava parte del sueldo o remuneración que haya percibido en los meses completos trabajados correspondientes a dicho semestre. La fracción correspondiente al mes en curso es un treintavo del sueldo percibido dicho mes. Cuando el trabajador cesa en su puesto de trabajo, este dinero acumulado y sus intereses son abonados al trabajador. Esta compensación está establecida en el Decreto Supremo Nº001-97-TR y en el Decreto Supremo Nº 004-97-TR.

Primas. Los trabajadores tienen derecho a percibir dos gratificaciones al año, una con motivo de la Fiesta Patria y otra por Navidad.

Participación en las utilidades de la empresa. Las empresas sujetas a un régimen de actividad laboral privada que desarrollan actividades generadoras de rentas de tercera categoría se encuentran obligadas a distribuir entre sus trabajadores una parte de los beneficios que se hayan obtenido. Se excluyen las cooperativas, las empresas que se autogestionan, las sociedades civiles y las empresas que no excedan de 20 trabajadores. El porcentaje a repartir entre los trabajadores depende del tipo de actividad económica que desarrolla la empresa, el porcentaje de beneficio a repartir es el que muestra la tabla 82.

Seguridad Social. El 30 de enero de 1999 se promulga la Ley de Creación del Seguro de Salud. Con esta ley se aprueba la creación del organismo público denominado Instituto Peruano de Seguridad Social, estableciéndose el Seguro Social de Salud (ESSALUD). En

Tabla 82: Porcentaje de beneficios a repartir entre los trabajadores en función del tipo de empresa (Perú)

Empresas:	Beneficio a repartir:
• Mineras	8 %
• Pesqueras	10 %
• Industriales	10 %
• De Telecomunicaciones	10 %
• Otras actividades	5 %

170. El cambio considerado es el vigente en diciembre de 1999 y corresponde a 3,5 soles por 1 dólar USA. Fuente: página web de la Comunidad Andina de Naciones.

el artículo 14.1 se estipula la obligación de pago los empleadores en concepto de afiliación de sus empleados[171].

Seguro de vida. El trabajador tiene derecho a un seguro de vida a cargo de su patrono una vez haya cumplido cuatro años a su servicio. Sin embargo, el patrono está facultado para tomar el seguro a partir de los tres meses de servicio del trabajador. El beneficiario del seguro es el cónyuge o conviviente y los descendientes; a falta de éstos, los beneficiarios serán los ascendientes y hermanos. La cobertura que proporciona es la siguiente:

- Por fallecimiento natural corresponden 16 remuneraciones mensuales.
- Por fallecimiento por accidente corresponden 32 remuneraciones mensuales.
- Por invalidez total o permanente corresponden 32 remuneraciones mensuales.

Venezuela

Todas las ordenanzas estás recogidas en la *Ley Orgánica del Trabajo*[172] así como en su *Reglamento*[173].

Jornada de trabajo. Excepto ciertas situaciones especiales contempladas por la Ley Orgánica del Trabajo, la jornada laboral diurna no podrá exceder las 8 horas diarias ni las 44 horas semanales; la nocturna no superará las 7 horas diarias y las 40 semanales; la jornada mixta no superará las 7˚ horas diarias y las 42 horas semanales. Es destacable la numerosa cantidad de colectivos laborales a los que no se les aplica, por ley, estas jornadas laborales.

Vacaciones. Cuando el trabajador cumpla un año de servicio ininterrumpido para un patrono disfrutará de un período de 15 días de vacaciones remuneradas. Los años sucesivos tendrá derecho a un día adicional remunerado por cada año trabajado, hasta un máximo de 15 días hábiles.

Salario Mínimo. No puede pactarse con el trabajador un sueldo inferior al que rija como mínimo en conformidad con la Ley Orgánica del Trabajo y su Reglamento. En caso de incumplimiento, el trabajador podrá reclamar la cantidad de salario que no ha percibido, así como prestaciones e indemnizaciones derivadas del trabajo. El salario mínimo es revisado, al menos, una vez al año. El artículo 329 de la Ley Orgánica del Trabajo establece que el salario del conductor podrá estipularse por viaje, unidad de tiempo, distancia, unidad de carga o por un porcentaje de valor del flete. Deben considerarse los gastos de alimentación y alojamiento en caso de viajes interurbanos o cuando deba pernoctar fuera de su residencia (art. 330). El salario mínimo para los trabajadores urbanos que presten servicios en el sector privado es de 120.000 bolívares mensuales que equivale a unos 187 US$[174]. El salario mínimo es utilizado para el cálculo de los beneficios, prestaciones e indemnizaciones. En el transporte de carga por carretera, habitualmente los ingresos son muy superiores a este mínimo indicado y son función de la frecuencia de viajes realizada por cada chofer.

171. Ley Nº 27.056 de 30.01.99.
172. Resolución Nº 0180 del 29 de abril de 1999. Gaceta Nº 36.690.
173. Gaceta Oficial Nº 5.292 Extraordinaria de 25 de enero de 1999.
174. El cambio considerado es el vigente en diciembre de 1999 y corresponde a 642,8 bolívares por 1 dólar USA. Fuente: página web de la Comunidad Andina de Naciones.

Pago de compensación por tiempo de servicio. Es algo similar a un subsidio de desempleo. El trabajador cuenta con una prestación de antigüedad que se abonará cuando cese la relación laboral del trabajador con la empresa. La prestación de antigüedad se depositará y liquidará mensualmente, en un fideicomiso individual o un Fondo de Prestaciones de Antigüedad o se acreditará a su nombre en la contabilidad de la empresa. Esta prestación de antigüedad se pagará anualmente, salvo que el trabajador manifieste por escrito su voluntad de capitalizarla. En este caso lo depositado o acreditado mensualmente se pagará al término de la relación de trabajo y devengará los intereses. El patrono debe informar al trabajador anualmente la cantidad que le acreditó en la contabilidad de la empresa en concepto de prestación de antigüedad. Todo esto se halla detallado en el artículo 108 de la Ley Orgánica de Trabajo.

Si la relación de trabajo termina, el trabajador tendrá derecho a lo especificado en la tabla 83:

Tabla 83: Pago de compensación por cese de trabajo en Venezuela

Antigüedad laboral	Pago de compensación de:
Entre 3 y 6 meses	15 días de salario
Entre 6 meses y 1 año	45 días de salario
Más de 1 año	60 días de salario

Participación en los beneficios de la empresa. Las empresas, las explotaciones o establecimientos con ánimo de lucro deberán distribuir entre todos sus trabajadores por lo menos el 15% de los beneficios líquidos que obtengan al final de su ejercicio. Deberá equivaler como mínimo al salario de 15 días de trabajo y como máximo a 4 meses. Cuando la empresa es de dimensiones más reducidas[175], el máximo será el equivalente a 2 meses. Además, el reparto será proporcional al tiempo que haya trabajado durante dicho período laboral. El pago de estos beneficios debe realizarse dentro de los quince primeros días del mes de diciembre de cada año o en la ocasión en la que se realice la convención colectiva. Toda la materia relativa a este tema está regulada en la Ley Orgánica de Trabajo en los artículos comprendidos entre el 174 y el 184.

Seguridad Social. Es obligatoria y las empresas de transporte, en principio, la cumplen. Adicionalmente, se suelen contratar seguros contra accidentes personales y siniestros.

En la tabla Nº 84 se muestran los costos en seguridad social[176] en Venezuela:

Las *pensiones* tendrán vigencia a partir del 1 de Enero del 2001 y la cotización será de 12% cuando la base sea menor de 4 salarios mínimos y de un 13% para los salarios mayores. La comisión por administración de cuenta será de 3,75%. El pago se distribuirá en un 75% para el trabajador y un 25% para el empresario.

En cuanto a la cobertura en salud, se halla durante el año 2000 en período de transición para comenzar a estar vigente a partir del 1 de enero de 2001. La atención médica gratuita

175. Cuando posee un capital social inferior al millón de bolívares o posee menos de 50 trabajadores.
176. Fuente: Gaceta Oficial extraordinaria Nº 5392 (22 de octubre de 1999) y Nº 5398 (26 de octubre de 1999).

Tabla 84: Costos de la Seguridad Social en Venezuela

		Patrono (%)	Empleado	Total
Pensiones	Aportación a cotización	9	3	12
	Aportación a comisión	2,8125	0,9375	3,75
Salud	Atención médica (integral)	5,63	1,88	7,5
	Incapacidad (temporal)	0,75	0,25	1
	Accidente laboral (enfermedad profesional)	0,8	0	0,8
Política habitacional		2	1	3
Paro forzoso		2	0,5	2,5
Total		**22,99**	**7,56**	**30,55**

integral supone un 7,5%, el 75% a cargo del patrono y el 25% del empleado. Por el concepto de incapacidad temporal sin origen en riesgos laborales se contribuye con el 1% del salario, del cual el 75% lo paga el patrono y el 25% restante el trabajador. Los accidentes de trabajo y enfermedad profesional suponen entre el 0,8 y el 6%, según el riesgo laboral del trabajador, a cargo exclusivamente del trabajador. No se incluye el régimen complementario dado que es opcional y los costos no aparecen en ley.

La política habitacional entrará en vigencia a partir de su publicación.

El *paro forzoso* y la capacitación profesional entraron en vigencia a partir del 1 julio de 2000. El 80% estará a cargo del patrono y el 20% a cargo del empleado.

La tabla Nº 85 presenta una comparación de las ordenanzas laborales en los distintos países de la Comunidad Andina.

4.5 La posición de los autopatronos o conductores propietarios

Tras consultar y solicitar información sobre Bolivia y Perú en relación con este aspecto, el resultado ha sido infructuoso. Del resto de los países se ha obtenido la siguiente información:

Colombia

En Colombia, más del 90% de los equipos de transporte pertenecen a propietarios independientes que poseen entre uno y cinco unidades de transporte y prestan servicio público de transporte por medio de empresas legalmente constituidas, con las cuales convienen un flete y acuerdan un servicio de ejecución del contrato de transporte entre la empresa y el usuario, dentro de los parámetros y controles establecidos por la empresa de transporte.

Los propietarios independientes de vehículos requieren de la empresa para la comercializa-

Tabla 85: Tabla comparativa[177] de las ordenanzas laborales en los países de la CAN

	Jornada laboral	Vacaciones	Salario mínimo	Subsidio desempleo	Primas	Seguridad social
BO	La Ley de Trabajo no especifica nada.	–De 1 a 5 años y 1 día: 15 días hábiles. –De 5 a 10 años y 1 día: 20 días. –De más de 10 años y 1 día: 30 días.	59 US$	No existe como tal. Sí existen: –Derechos laborales –Desahucio de despido –Otros derechos.	Las empresas con beneficios priman a sus empleados con el dinero equivalente a un mes de sueldo.	Seguro de largo alcance. Se paga (por parte del trabajador): – 12,5% del sueldo AFPS – 1% del sueldo. FSNB. Seguros de corto alcance (por parte de la empresa): – 10% del sueldo
CO	Se pacta. Normalmente 8 horas diarias y 48 o 40 horas semanales, según se trabaje 5 o 6 días a la semana.	15 días laborables de vacaciones por cada año trabajado.	121 US$	——	Dos primas al año por valor de 15 días de sueldo cada una.	Da cobertura de invalidez, vejez, muerte, enfermedad y paternidad. Instituto de Seguros Sociales (ISS). Se aporta un 12% del sueldo, el 8% el patrón y el 4% el trabajador. Jubilación con 20 años de servicio (a los 60 el hombre y a los 55 años la mujer).
EC	8 horas diarias, 5 días a la semana. Excepto cooperativas.	15 días de vacaciones pagadas. A partir del 5º año trabajado, cada año es un día adicional de vacaciones.	104,8 US$	No existe como tal. Sólo existe el retiro de fondos de reserva.	Sólo si se ha pactado previamente.	Seguridad Social Ecuador (IESS). Se aporta el 9,35% del sueldo, aportado por el trabajador, y el 11,15% por el patrono. Además, el patrono debe pagar 1 mes de sueldo al año.
PE	8 horas diarias, 44 horas semanales como máximo.	30 días naturales de vacaciones pagadas al año.	117 US$	No existe como tal. Sólo existe el retiro de fondos de reserva. Es parte del sueldo que no se ha cobrado y se ha ido acumulando.	Existe la obligación del pago de dos primas anuales. Las empresas privadas que generan rentas de tercera categoría están obligadas a distribuir entre sus trabajadores una parte de los beneficios. –Empresas mineras: 8% de sus beneficios, –Pesqueras, industriales y telecomunicaciones, 10% –El resto, el 5%.	El 30 de enero de 1992 se promulga la Ley de Creación del Seguro de Salud (ESSALUD). En su artículo 14.1 se establece la obligación de pago de empleadores en concepto de afiliación de sus empleados. El patrono tiene la obligación de contratar un seguro de vida para todos aquellos trabajadores que tengan a su cargo más de cinco años.
VE	8 horas diarias, 44 horas semanales como máximo.	Tras un año de servicio ininterrumpido disfrutará de un período de 15 días de vacaciones pagadas. Los años sucesivos tendrá derecho a un día adicional por cada año trabajado, hasta un máximo de 15 días hábiles.	187 US$	No existe como tal. Sólo existe el retiro de fondos de reserva. Parte del sueldo no se cobra, se acumula y se recupera cuando cesa el trabajo. Se percibe: –Antigüedad de 3 a 6 meses: 15 días de salario –De 6 meses a 1 año: 45 días de salario –Más de 1 año: 60 días	Deben distribuir entre todos sus trabajadores el 15% de los beneficios líquidos que obtengan al final de su ejercicio. Deberá equivaler como mínimo, al salario equivalente a 15 días de trabajo y como máximo a 4 meses.	Es obligatoria para todas las empresas. Muchos aspectos se encuentran en transición. El pago es de un 30,55% en total, de cual el 22,9% lo paga el patrono y el 7,65% el trabajador.

177. Se ha empleado la siguiente nomenclatura: BO: Bolivia; CO: Colombia; EC: Ecuador; PE: Perú; VE: Venezuela.

ción, control y financiación del servicio, pues sólo ella está legitimada para la contratación. Por regla general, el propietario independiente carece de infraestructura administrativa y logística y prácticamente sólo vende su capacidad transportadora.

Ecuador

La posición de los autopatronos en Ecuador depende mucho de la zona en la que desempeñe su actividad. Así, en la zona de la sierra de Ecuador predominan los autopatronos asociados a sindicatos o cooperativas. De este modo, la posición de fuerza de las mismas es muy importante y la libre competencia queda coartada. Sin embargo, en la zona de los llanos o zona costera los autopatronos actúan de un modo más competitivo, existiendo libre mercado.

Venezuela

Los transportistas individuales constituyen más del 80% de la oferta. Concentran la mayor parte del parque de menor capacidad, hasta 20 toneladas, que representa el 83% del parque automotor del país (camiones de 2 ejes). No tienen organización ni estructura gerencial y con el propósito de asegurar carga con cierta frecuencia, recurren a la figura de la afiliación a empresas organizadas, las cuales sí disponen de estructura gerencial. La afiliación les permite obtener apoyo logístico y administrativo, tales como estacionamiento de las unidades, en algunos casos mantenimiento, acceso a repuestos y pago de seguros a más bajo costo. Sin embargo, en períodos pico de demanda, por ejemplo cosechas, los transportistas individuales afiliados abandonan las empresas o aplican la llamada triangulación de carga, prestando el servicio al mejor postor, con lo que crean dificultades a las empresas a las que están afiliados y a los mismos usuarios.

En el proceso de afiliación, la negociación la dirige la empresa transportista, que exige por gastos de administración y gestión entre un 5% y 10% del monto de la facturación.

El transportista individual, como forma de operar en el mercado, tiende a desaparecer debido a lo ineficiente de su desempeño, dado que dispone de una flota con un alto nivel de obsolescencia porque supera con creces la edad promedio de vida útil que es de 10 años, el mantenimiento en ese nivel de deterioro es muy costoso y la reposición del parque es difícil por los altos costos de adquisición y por las exigentes condiciones de financiamiento.

5. *Nivel de cualificación en el transporte por carretera*

5.1 Formación profesional específica en el sector

Bolivia

Existen institutos privados de formación profesional orientados a la formación de diferentes niveles de conductores, incluidos los chóferes profesionales exigidos para el transporte internacional por carretera. Además, la Unidad Operativa de Tránsito también propicia cursos especializados para conductores profesionales.

Colombia

La actividad del transporte terrestre automotor de carga en Colombia comenzó a profesionalizarse a partir de los años 90. Sin embargo, no puede decirse que haya tenido una verdadera formación profesional específica, salvo en el caso concreto de algunas carreras afines en materia de ingeniería de vías, cursos de especialización en logística, distribución física, etc. Así mismo, algunas entidades tecnológicas han desarrollado determinadas tecnologías en administración de transporte, pero hasta la fecha tan sólo han supuesto la incorporación de un número no significativo de tecnólogos al sector del transporte. Sólo un 10% del transporte colombiano tiene personal profesional.

El *Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA)* se ha caracterizado históricamente por su actitud tímida y escasa en cuanto a capacitación dirigida al sector de transporte terrestre automotor de carga, salvo a mediados de los años 80, en los que hizo algunos cursos de transporte en áreas de mantenimiento y manejo de vehículos con tecnología israelí.

En el último año, el *SENA* ha venido ofreciendo algunos cupos para la formación de empresas de transporte en temas relacionados con la norma ISO 9000, ciclos de conferencias dirigidos a transportadores, etc., pero la necesidad real que se detecta es la de un programa de formación de envergadura y continuidad dirigido al sector.

Entre las entidades gremiales que han contribuido a la formación del sector se destaca *Defencarga,* por mantener una oferta formativa permanente de transportadores y demás actores de la cadena de distribución, ofreciendo seminarios sobre normas de transporte, ISO 9000, seguros, gestión de la flota, administración de riesgos, estrategias en distribución, exportaciones, servicio al cliente, etc. Realiza una labor de profesionalización del sector mediante un programa académico integrado y amplio; además, ofrece servicios de asesoramiento legal y técnico en todo el proceso de distribución física.

Colombia necesita, por lo tanto, cierto incentivo en cuanto a formación y a capacitación profesional en el sector del transporte.

Ecuador

No ha sido factible conseguir información alguna sobre las posibilidades de formación específica en el sector del transporte en el Ecuador.

Perú

Los institutos técnicos y universidades no disponen de especialidades relacionadas con el sector transporte, exceptuando ingeniería y mecánica. A nivel de formación profesional no disponemos de información.

Venezuela

No existen en Venezuela instituciones dedicadas a la formación, entrenamiento y adiestramiento de conductores de vehículos de transporte terrestre de mercancías.

Sin embargo, sí existen intentos por parte de ciertas instituciones u organismos para corregir esta situación. El Consejo Nacional de Transporte (Consetransporte) y el Instituto Nacional de Cooperación Educativa (INCE) firmaron en 1997 un convenio dirigido a la formación educativa del sector del transporte por carretera. El objetivo que se persigue es el reciclaje y la adquisición de conocimientos que desemboque en una mejora del rendimiento laboral. El modo de impartir esta formación es mediante talleres en los que se dicten cursos de duración no superior a 20 horas. Los cursos son definidos por miembros del Incetrans junto a las empresas transportistas. El presupuesto destinado a este programa para el año 1999 fue de 30 millones de bolívares.

5.2 Formación en los distintos niveles jerárquicos de la empresa del transporte

Bolivia

No se dispone de mucha información al respecto. Tan sólo se conoce que la Cámara Boliviana de Transporte (CBT) tiene entre sus objetivos la intención de contribuir a la mayor capacitación del empresario del transporte y de sus colaboradores o subordinados mediante seminarios, conferencias, cursos, congresos y otros eventos que permitan la actualización de sus conocimientos.

Colombia

La profesionalización del sector del transporte en Colombia es aún incipiente, lo que implica una formación escasa y poco específica y, por supuesto, poco orientada hacia los distintos niveles jerárquicos de la empresa. Un gran porcentaje de los directivos de la mayoría de empresas basa su administración en esquemas empíricos que no ofrecen ningún nivel de competitividad.

El sector del transporte colombiano surgió de empresas familiares, que poco a poco han ido creciendo y se han ido desarrollando con la incorporación de profesionales de todas las formas. No obstante, se detecta la necesidad de una homogeneización del perfil profesional para poder delimitar una jerarquización en el seno de las empresas de transporte, puesto que en la actualidad existe una gran variedad y disparidad de criterios en este tema. Sin embargo, sí conviene recalcar que, en cualquier empresa de cierta envergadura es fácil identificar y distinguir el área administrativa y financiera, el área comercial, el área de operaciones y el área de seguridad.

Existe una élite de empresas del transporte en Colombia, que constituyen aproximadamente un 10% que lideran y acaparan el 80% del mercado de transporte. Presentan, en su estructura organizativa, un grado de profesionalización elevado. Entre los profesionales que las integran se suele contar con administradores de empresas, ingenieros, abogados, ingenieros y tecnólogos en sistemas, y profesionales pertenecientes a otras ramas del conocimiento.

Ecuador

Las empresas transportistas de cierto tamaño suelen organizarse en niveles diferenciados que, a grosso modo, podría decirse que son el nivel gerencial, en el que se incluyen el gerente de la empresa y los responsables de los distintos departamentos que existan en la empresa; el nivel técnico y los chóferes, mecánicos y ayudantes. Normalmente el área administrativa de la empresa representa el 30% del personal total, y el 70% restante lo constituyen los chóferes, ayudantes y mecánicos. A nivel administrativo, los trabajadores se caracterizan por un aprendizaje empírico y una carencia de formación adicional. Los choferes generalmente se forman de padres a hijos, los ayudantes no suelen poseer ningún tipo de formación técnica y los mecánicos suelen proceder de escuelas técnicas .

Existen entidades, como la Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR), cuya finalidad, entre otras, es la formación específica de los estamentos de las empresas miembros de su organización. Las acciones particulares formativas van dirigidas a áreas concretas, como el Comercio Exterior. Se persigue la impartición de seminarios, cursos y talleres específicos mediante los cuales se mejoren las técnicas de exportación y de recursos humanos. Estas acciones formativas están dirigidas a niveles directivos de las empresas vinculadas al comercio exterior, entre las que también se encuentran las empresas transportistas, aunque no se conoce con exactitud el grado de vinculación y participación de las mismas.

FEDEXPOR tiene entre sus objetivos la creación de un Centro de Entrenamiento Gerencial en Negocios Internacionales que intente cubrir las necesidades formativas de la comunidad exportadora ecuatoriana mediante instrumentos pedagógicos innovadores y con un programa de entrenamiento personal y de equipo.

Perú

Consultadas diversas fuentes, no se ha obtenido información sobre la formación en los distintos niveles jerárquicos de las empresas de transporte peruanas.

Venezuela

Como se comentó en el punto anterior, el Consejo Nacional de Transporte (Consetransporte)

y el Instituto Nacional de Cooperación Educativa (INCE) firmaron en 1997 un convenio dirigido a la formación educativa del sector del transporte por carretera. Dependiendo de las necesidades de cada empresa y de las posibilidades del INCE, se definen y diseñan distintos cursos o talleres. Para los trabajadores del nivel gerencial y de supervisión se imparten cursos sobre las herramientas básicas para la gestión. También se ofrecen cursos específicos para los trabajadores del área administrativa.

De todos modos, no existe una legislación que establezca normas y pautas que obliguen a los prestatarios del servicio de transporte de carga a la realización de cursos y talleres para el personal en los distintos niveles jerárquicos.

5.3 La capacitación profesional

Cuando se habla de capacitación profesional de los transportistas se hace referencia a un requisito que puede ser obligatorio o no, dependiendo del gobierno de cada país, para el acceso y desempeño de la profesión. Mediante la capacitación se pretende demostrar que la persona que opta por el título de transportista posee una serie de conocimientos y aptitudes que le permiten el desempeño de esta actividad. Estos conocimientos y aptitudes pueden ser más o menos exigentes según lo que el gobierno pertinente estime oportuno, así como el modo de demostrar la posesión de estos conocimientos, ya que las posibilidades abarcadas son muchas, desde la exigencia de aprobar un examen oficial, en función de un temario predefinido, hasta la obligación de asistir a unas clases o cursos con una duración determinada sin necesidad de examen.

Bolivia

La capacitación de los operadores profesionales en el transporte internacional por carretera se realiza a través de cursos técnico-prácticos organizados por las Direcciones Departamentales de Tránsito y por entidades particulares de carácter privado.

Colombia

Existe la obligación por parte de las empresas de establecer programas de capacitación de conductores. Deben estar aprobados por el Ministerio de Transporte y son impartidos por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Ecuador

En Ecuador la cualificación profesional de chóferes está contemplada en la LTTT[178], que establece la figura de "Escuelas de Capacitación" bajo la administración de la Federación de Choferes Profesionales y, más concretamente, por los *sindicatos provinciales de choferes*[179], cuyos cursos son requisito obligatorio para la obtención de licencias de choferes profesionales.

Así, *el art. 42 del Capítulo VII de la LTTT* regula este tipo de entidades de formación y cualificación profesional incorporando además, como una disposición transitoria, el establecimiento de la "Escuela de Capacitación y Formación de Conductores Andinos", de conformidad con la Decisión 257[180], y a cargo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador.

Perú

El 13 de julio de 1994 se aprobó "*El Nuevo Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre*" de Perú. En su momento, se alegó que dicho Reglamento debía ser aprobado, entre otras razones, porque las normas en él contenidas permitían y fomentaban la profesionalización del conductor en la prestación de sus servicios, contando con la participación de instituciones u organismos especializados en la instrucción de conductores. Se establecía que los conductores de vehículos de más de un eje destinados al transporte de carga debían estar en posesión de la licencia de conducir de clase A, categoría III. Los requisitos exigidos para su obtención fueron:

1. Edad mínima de 23 años.
2. Tener la licencia de conducir de la categoría II con una antigüedad no inferior a dos años.
3. Certificado de Aptitud Psicosomática.
4. Tener educación secundaria completa.
5. Certificado expedido por el Instituto autorizado por el Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción que acredite haber aprobado el 1º y 2º ciclo de especialización correspondiente.

Según el *artículo 10 del Capítulo III*[181] del citado Reglamento, el Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción debía establecer los programas de estudios del 1º y 2º ciclo para la obtención de las Licencias de Conducir de las *Categorías II y III de la clase A,* así como definir los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento que deben cumplir los institutos en los que se imparta.

Posteriormente se aprobó el *Decreto Supremo 008-98-MTC*, que modificó el "Reglamento de Licencias de Conducir para Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre" principalmente en lo que refería a los requisitos para la obtención de las licencias de conducción[182] y, a su vez, también derogó algunos artículos[183] del citado reglamento, eliminándose el concepto de formación profesional específica y de capacitación profesional.

178. Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Ley 000. RO/ 1002 de 2 de agosto de 1996. El artículo 42 se refiere a "las escuelas para formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales".

179. Se requiere autorización previa del Consejo Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre. Así mismo, el organismo rector del tránsito nacional podrá disponer la suspensión o cancelación del funcionamiento de estas escuelas cuando las mismas no cumplan las exigencias determinadas por la ley, el reglamento y las resoluciones del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. El Consejo Nacional de Tránsito dicta las normas a las que deben sujetarse dichas escuelas, así como los requisitos mínimos que debe reunir: infraestructuras, cumplimiento de los programas unificados de estudio, idoneidad del cuerpo docente... Debe mantener una auditoría que compruebe el cumplimiento de estos requisitos.

180. La Decisión 257 ha sido reemplazada por la Decisión 399.

181. Dicho artículo fue derogado por el artículo 2º del Decreto Supremo 008-98-MTC, publicado el 17/05/98.

182. Modifica los requisitos correspondientes a los puntos 4 y 5. La forma académica exigida "educación secundaria completa" es sustituida por el requisito "saber leer y escribir". La realización de "1º y 2º ciclo de especialización en materia de transporte" se transforma en el único requisito de "aprobar el examen de conducción correspondiente a la licencia que se desee obtener".

183. Tal y como se ha comentado con anterioridad, se derogan los *artículos 10 y 11 del capítulo 3*, que hacen referencia a la formación profesional específica de los dos ciclos anteriormente mencionados.

Venezuela

La única norma existente respecto a la formación es la que establece el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre, en su artículo 216, sobre la obligación que tienen las personas que aspiran obtener la Licencia de Conducir de 5º grado para vehículos cuya capacidad es mayor de 3.500 kg, de realizar cursos especiales para conductores, con una duración mínima de 10 horas académicas y 15 horas de práctica, cuyo certificado de aprobación se requiere para presentar los exámenes teórico-prácticos de conducción del SETRA.

En el *anteproyecto de Ley de Transporte Terrestre* en la que el SETRA ha venido trabajando, se establece en su artículo 48, que "*Toda persona para ejercer la profesión de conductor de unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor público y privado deberá acreditar la correspondiente condición de capacitación profesional...*". Asimismo, en el artículo 88, numeral 8, se indica que será obligación del transportista "*Verificar que sus conductores estén debidamente inscritos en el Subregistro Nacional de Conductores de Carga y capacitados para la prestación del servicio mediante cursos de educación y seguridad vial*".

En la actualidad todo lo anterior no existe, puesto que se trata de un proyecto de ley y no de una ley en vigor.

A las empresas transportistas que aspiran a ser cualificadas para el transporte internacional de carga por carretera se les exige la presentación de un Programa de Capacitación para los Conductores, de conformidad con lo establecido en el artículo 54 de la Decisión 399 de la Comunidad Andina de Naciones[184]. Sin embargo, el organismo nacional competente de transporte terrestre que es el SETRA, no dispone de los recursos para supervisar el cumplimiento de esta norma.

5.4 Análisis comparado por países miembros

(ver tabla 86 en la página siguiente)

5.5 Experiencia en España

5.5.1 Introducción a la formación profesional

La publicación de la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) en el año 1990, supone una nueva etapa en la educación en España. Esta Ley introduce sustanciales modificaciones principalmente en la Formación Profesional, que, como conjunto de enseñanzas y acciones de formación que capacitan para el desempeño cualificado de las distintas profesiones, a partir de este momento se estructura en tres subsistemas, integrados entre sí: la Formación

184. Dicho artículo establece que "Los conductores deberán estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio. Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación".

Tabla 86: Tabla comparativa[185] de la formación en el sector de transporte de carga por carretera

	Formación profesional	Formación específica	Capacitación profesional
BO	Impartido por: – Unidad Operativa de Tránsito – Institutos privados	——	Cursos técnico-prácticos. Impartidos por: – Dirección Departamental de Tránsito. – Entidades privadas.
CO	Impartida por: – SENA – Defencarga	10% de las empresas poseen una estructura organizativa buena. Abarcan el 80% del mercado.	Las empresas deben establecer un Programa de Capacitación aprobado por el Ministerio de Transporte (MTC). Es impartido por el SENA.
EC	——	——	La Ley contempla las Escuelas de Capacitación bajo la administración de la Federación de Choferes Profesionales. Es obligatorio realizar unos cursos.
PE	——	——	Anteriormente se exigía una formación específica. En la actualidad está derogado.
VE	Impartida por: – Consetransporte – Ince	Consetransporte e Ince diseñan cursos o talleres en función de las necesidades de la empresas. También a nivel gerencial y administrativo.	– El Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre obliga a la realización de cursos de 10 horas teóricas y 15 horas prácticas para la obtención del carnet de conducir. – El Anteproyecto de Ley de Transporte Terrestre sí exige el requisito de capacitación.
CAN	——	——	– En la Decisión 257 se establecen las "Escuelas de Capacitación y Formación de Conductores Andinos". – La Decisión 399 sustituye a la 257 y define la obligación de las empresas transportistas de realizar un Programa de Capacitación de sus conductores (art. 54).

Profesional Inicial o Reglada, la Formación Profesional Ocupacional y la Formación Profesional Continua. De esta forma, sus enseñanzas llegan a todo el colectivo de trabajadores, reales y potenciales, tanto a los que se encuentran en una situación laboral en activo, como a aquellos otros que temporalmente están fuera del mercado de trabajo, como a los jóvenes que se están preparando para desarrollar en un futuro una actividad productiva.

En este contexto de integración hay que situar la constitución del *Consejo General de la Formación Profesional*, creado por Ley 1/1986 de 7 de enero, y modificado por Ley 19/1997, de 9 de junio, adscrito al Ministerio del Trabajo y Asuntos Sociales, como órgano consultivo y de asesoramiento del Gobierno en materia de Formación Profesional. En él participan las Administraciones Públicas, las organizaciones empresariales y sindicales y de las Comunidades Autónomas.

185. Se ha empleado la siguiente nomenclatura: BO: Bolivia; CO: Colombia; EC: Ecuador; PE: Perú; VE: Venezuela.

Dicho Consejo General de la Formación Profesional elaboró y propuso al Gobierno para su aprobación el *Nuevo Programa Nacional de Formación Profesional*, diseñado para el período 1998-2002. Es el instrumento fundamental para propiciar una oferta formativa realmente cualificadora, y forma parte de las políticas activas para contribuir al empleo estable, la promoción profesional, y el desarrollo de los recursos humanos en las empresas. Concibe la Formación Profesional como un sistema integrado y coherente, del que dependen los tres subsistemas mencionados: inicial/reglada, ocupacional y continua, hasta ahora independientes.

El Nuevo Programa Nacional de Formación Profesional pretende vertebrar un sistema único, a partir de bloques que en el pasado habían permanecido con estructuras, normativas, procedimientos y hasta marco legal independientes.

Un eje fundamental del Programa es la puesta en funcionamiento del *Instituto Nacional de las Cualificaciones*, constituido por Real Decreto el 5 de marzo de 1999, adscrito al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y con dependencia funcional del Consejo General de Formación Profesional. Es el instrumento básico para conseguir la cooperación entre los tres subsistemas de la Formación Profesional. Otorga especial importancia a la implantación y revisión de diseños curriculares, incidiendo en la política de correspondencias y convalidaciones.

El objetivo de configurar un sistema integrado de cualificación y Formación Profesional también pasa por la creación de un *Sistema Nacional de Cualificaciones*, que tendrá una norma básica que lo regirá, actualmente en fase de elaboración. Su misión principal consistirá en establecer las competencias profesionales que se deben conseguir en los diferentes campos de la actividad productiva y será el marco orientador de todas las acciones de formación de las Administraciones, agentes sociales, otras entidades, empresas y personas.

Una de las innovaciones que presenta la Formación Profesional a partir de los años 90, es la modernización y adecuación de sus contenidos, en cuya elaboración y diseño han trabajado grupos de expertos de la Administración, la Enseñanza y la Empresa. En España se ha realizado un análisis de los diferentes sectores de producción, detectando los nuevos perfiles profesionales y cualificaciones que de ellos se desprenden. A estos perfiles se les ha hecho corresponder con un tipo de formación que presenta nuevos contenidos, destrezas y habilidades, con lo que se pretende fomentar la competencia profesional y la readaptación que requiere el mundo del trabajo y de los empleadores. A partir de las necesidades de cualificación detectadas en el sistema productivo, se acomete el Catálogo de Títulos de la Formación Profesional Específica, del que hablaremos más adelante, y el Repertorio de Certificados de Profesionalidad.

En España, por tanto, al igual que en casi todos los países de la Unión Europea, se ha planteado desde principios de la década de los 90 la necesidad de aplicar un proceso de Certificación Profesional, que permita reconocer las competencias profesionales conseguidas por los trabajadores.

Entendemos por Certificación Profesional la acreditación y reconocimiento de las competencias profesionales que poseen los trabajadores, exigibles para el ejercicio de una ocupación o una determinada actividad profesional, emitida por una entidad oficial en la mayoría de los casos.

El Certificado de Profesionalidad –en el sistema español– tiene por finalidad *"Acreditar las competencias profesionales adquiridas mediante acciones de Formación Profesional Ocupacional, Formación Profesional Continua y la experiencia laboral, entre otras"*.

Entre 1994 y 1997 las autoridades laborales españolas prepararon un conjunto ordenado y estructurado de ocupaciones. De este conjunto, se han ido elaborando Certificados de Profesionalidad que se han publicado en el Boletín Oficial del Estado, formando todos ellos lo que se denomina Repertorio de Certificados de Profesionalidad, integrado actualmente por 697 ocupaciones certificadas.

A fin de dar una visión más completa de la Formación Profesional en España, a continuación exponemos, brevemente, cada uno de los subsistemas que componen la nueva Formación Profesional surgida de la LOGSE.

5.5.2 La formación profesional inicial o reglada

Es competencia de la Administración Educativa, general o autonómica, dependiendo de las transferencias efectuadas, se destina a la población joven y está abierta a la población adulta dentro del concepto de formación permanente, tiene como finalidad la preparación de los alumnos para la actividad en un campo profesional, favoreciendo su inserción en el mundo laboral. Su gestión ha de procurar la transparencia de los títulos dentro del contexto de España y la Comunidad Europea, así como la convalidación con las acreditaciones procedentes de los otros 2 subsistemas: la Formación Profesional Continua y la Formación Profesional Ocupacional.

Desde el punto de vista conceptual, es necesario distinguir entre Formación Profesional de Base y Formación Profesional Específica para una determinada profesión. La primera puede definirse como el conjunto de capacidades y conocimientos técnicos básicos relacionados con amplios campos profesionales de niveles medios y superiores de la Formación Profesional que proporcionan la base científico-tecnológica y las destrezas comunes para la adaptación al cambio en las cualificaciones y a la movilidad profesional, cursándose en el tronco de la Enseñanza Secundaria (Enseñanza Secundaria Obligatoria –ESO– y Bachillerato). La segunda tiene como finalidad proporcionar al alumnado la formación necesaria para adquirir la competencia profesional característica de cada título.

Conviene explicar brevemente, aunque no forme parte de la Formación Profesional Específica, lo que significa en España la Educación Secundaria Obligatoria (ESO) y el Bachillerato. La primera se cursa entre los 12 y los 16 años, dividiéndose en 2 ciclos, de 2 años de duración cada uno, y permitiendo obtener el título de Graduado en Educación Secundaria; la segunda la realizan los alumnos que han superado la ESO, entre los 16 y los 18 años de edad y a su término permite obtener el título de Bachiller.

Volviendo a la Formación Profesional Específica (FPE), podemos afirmar que es el conjunto de conocimientos y habilidades más orientados a la profesionalización del alumno y que culminan la formación profesional. Se ordena en ciclos formativos que conducen a la obtención de un Título Profesional:

- La FPE de Grado Medio, a la que pueden acceder quienes hayan superado los objetivos de la ESO, y se hallen en posesión del título de Graduado en Educación Secundaria. Tiene una duración de aproximadamente 2 años y se realiza de los 16 a los 18 años de edad.
- La FPE de Grado Superior, a la que pueden acceder quienes hayan realizado el Bachillerato y estén en posesión del título de Bachiller. También tiene una duración de aproximadamente 2 años y la edad para su realización es de los 18 a los 20 años.

La superación de las enseñanzas de FPE de Grado Medio y de Grado Superior da derecho a la obtención, respectivamente, del **Título de Técnico** y **Técnico Superior** de la correspondiente profesión. Después de superar un Ciclo Formativo se puede acceder al mundo del trabajo; no obstante, para aquellos alumnos que deseen continuar con otros estudios existen diversas vías de acceso. Por otra parte, una vez completado un Ciclo de Grado Superior, existe la posibilidad de acceder a estudios universitarios.

Actualmente el nuevo catálogo de títulos de la Formación Profesional Específica está dividido en 22 familias profesionales y consta de 135 titulaciones diferentes entre el Grado Medio y el Grado Superior. Las familias profesionales son las siguientes:

Las Familias Profesionales que han desarrollado títulos relacionados con el transporte son:

- Familia profesional Actividades marítimo-pesqueras.
  Título Ciclos formativos de Grado Medio: *"Pesca y Transporte Marítimo"*.
  Título Ciclos formativos de Grado Superior: *"Navegación, Pesca y Transporte Marítimo"*.
- Familia profesional Comercio y marketing.
  Título Ciclos formativos de Grado Superior: *"Gestión del Transporte"*.

Tabla 87: España. Cuadro resumen de Familias Profesionales

Familias profesionales		
• Actividades agrarias	• Electricidad y electrónica	• Mantenimiento de vehículos autopropulsados
• Actividades marítimo-pesqueras	• Fabricación mecánica	• Mantenimiento y servicios a la producción
• Administración	• Hostelería y turismo	• Química
• Actividades físicas y deportivas	• Imagen personal	• Sanidad
• Artes gráficas	• Industrias alimentarias	• Servicios socioculturales a la comunidad
• Comercio y marketing	• Informática	• Textil, confección y piel
• Comunicación, imagen y sonido	• Madera y mueble	• Vidrio y cerámica
• Edificación y obra civil		

Un aspecto destacable de la nueva Formación Profesional Específica, es la introducción en ambos ciclos del módulo Formación en Centros de Trabajo (FCT). Dicho módulo ha previsto la colaboración de las empresas con el sistema educativo a fin de garantizar la inserción profesional de los jóvenes. La LOGSE, en su capítulo IV, artículo 34, le dedica un apartado, estableciendo que *"El currículo de las enseñanzas de formación profesional específica incluirá una fase de formación práctica en los centros de trabajo, de la cual podrán quedar total o parcialmente exentos quienes hayan acreditado la experiencia profesional"*.

La FCT es un módulo de las enseñanzas de FPE que se desarrolla al final del ciclo educativo, cuando el alumno ya ha adquirido los conocimientos teóricos. De carácter obligatorio, consiste en la realización de prácticas en empresas donde los estudiantes podrán aplicar los conocimientos adquiridos, consiguiendo la competencia profesional de cada título que facilitará su posterior reinserción laboral. Su duración varía según los ciclos, situándose entre las 300 y las 720 horas.

El 22 de julio de 1994 el Ministerio de Cultura, Educación y Ciencia promulgó dos Reales Decretos, el 1654 y el 1669, creándose el título de formación profesional específica **"Técnico Superior en Gestión del Transporte"**, de carácter oficial y con validez en todo el territorio nacional.

El contenido formativo que prefijaron los Reales Decretos consta de cuatro áreas formativas:

- Gestión Administrativa en las operaciones de transporte.
- Organización, Planificación y Gestión del tráfico/explotación de las empresas de transporte terrestre.
- Organización y Gestión del proceso de almacenamiento de los suministros de la empresa y de las mercancías de clientes.
- Realización de la comercialización de los distintos servicios de transporte de mercancías y viajeros.

Estas cuatro áreas se concretan en los siguientes módulos profesionales:

Para el primer curso:

- Gestión Administrativa del transporte (190 h)
- Organización del servicio del transporte terrestre (190 h)
- Almacenaje de productos (85 h)
- Aplicaciones informáticas de propósito general (130 h)
- Lengua extranjera (160 h)
- Formación y orientación laboral

Para el segundo curso:

- Gestión Administrativa del comercio internacional (200 h)
- Planificación y Gestión de la explotación del transporte terrestre (240 h)
- Comercialización del servicio del transporte (220 h)

En total, los dos cursos suman unas 2000 horas lectivas aproximadamente.

Los Reales Decretos promueven una novedad formativa de enorme importancia para el sector del transporte. Por primera vez en España se marcaron las pautas para la creación y puesta en funcionamiento de una titulación formativa con carácter oficial y de nivel superior para el sector del transporte. Además, se facultó a las Administraciones Educativas competentes, a nivel autonómico, para adoptar cuantas disposiciones en el orden legislativo, presupuestario y de colaboración con las empresas se precisasen para la ejecución y desarrollo de esta novedad formativa técnico profesional.

Además, se ha aprobado el RD 2001/1996, por el que se establece una nueva titulación denominada "certificado de profesionalidad de la ocupación de conductor de camión pesado". Aún no se ha comenzado a impartir dicha titulación, pero el contenido formativo es el siguiente:

- Estructura sectorial y orientación en el mercado de trabajo (transporte por carretera)
- Circulación y seguridad vial (camión pesado).
- Gestión de la actividad del conductor de camión pesado.
- Mecánica y mantenimiento preventivo básico (camión pesado).
- Técnicas de carga y descarga, estiba y desestiba (camión pesado).
- Aplicaciones telemáticas y sistemas de comunicación de transporte.
- Seguridad e higiene en el trabajo.

La duración estimada es:

- Conocimientos prácticos: 280 horas
- Conocimientos teóricos: 100 horas
- Evaluaciones: 25 horas

Duración total: *405 horas*

5.5.3 La formación profesional continua

Es competencia de las Autoridades Laborales y se gestiona de conformidad con los acuerdos que existan al efecto. Se trata de un conjunto de acciones formativas que se llevan a cabo por las empresas, los trabajadores o sus respectivas organizaciones, dirigidas a la mejora de competencias y cualificaciones de los trabajadores ocupados, que permitan compatibilizar la mayor competitividad de las empresas con la formación individual del trabajador.

De acuerdo con el principio de integración, serán certificables las competencias profesionales que se ajusten a lo previsto en el Sistema Nacional de Cualificaciones, lo que dará lugar a su transparencia y convalidación con los otros 2 subsistemas: La Formación Profesional Reglada y la Formación Profesional Ocupacional.

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) y la Confederación de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME), junto con los sindicatos Comisiones Obreras (CC.OO.) y Unión General de Trabajadores (UGT), constituyeron en mayo de 1992 la Fundación para la Formación Continua (FORCEM), que es la entidad nacional encargada de impulsar y difundir la Formación Continua entre empresas y trabajadores, y de gestionar las ayudas a la formación continua, y realizar su seguimiento y control técnico.

Las iniciativas de formación que son objeto de la actuación de FORCEM, pueden adoptar las siguientes modalidades:

- Planes de Formación
  - Planes de Formación de Empresa
  - Planes Agrupados
  - Planes Intersectoriales
- Permisos Individuales de Formación
- Acciones Complementarias y de Acompañamiento a la Formación.

FORCEM recibe las solicitudes de formación que empresas, trabajadores y Organizaciones Empresariales y Sindicales formulan en función de las necesidades formativas detectadas, valora técnicamente esas solicitudes de ayudas y gestiona los recursos económicos para que se puedan llevar a cabo. La impartición de la formación, acogida a los planes FORCEM, suele hacerse a través de centros especializados dependientes de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas.

El presupuesto anual de FORCEM se nutre de una parte de las aportaciones que empresas y trabajadores hacen mensualmente para el sistema de Formación Profesional.

5.5.4 La formación profesional ocupacional

Es competencia de la Administración Laboral, su objetivo principal es potenciar la inserción y reinserción profesional de la población demandante de empleo, mediante la cualificación o puesta al día de competencias profesionales. Se dirige a jóvenes en busca de trabajo, adultos que necesitan reinsertarse y colectivos con especiales dificultades.

Sus cualificaciones deben ajustarse al Sistema Nacional de Cualificaciones, pudiendo ser reconocidas y convalidadas en los restantes subsistemas. Debe adaptar su oferta a las características de la población desempleada y dar respuesta a la oferta de empleo que requiere la continua adaptación a las características de una economía cada vez más global e interdependiente.

Su funcionamiento debe permitir su reconocimiento y convalidación en los restantes subsistemas, los Certificados de Profesionalidad deben facilitar las homologaciones y correspondencias con la Formación Profesional Reglada.

En relación al sector productivo del Transporte, las ocupaciones certificadas son las siguientes:

- Familia Profesional: **Transporte y comunicaciones**
  Ocupaciones:
  "Conductor de vehículos ligeros a motor"
  "Conductor de vehículos articulados"
  "Conductor de vehículos articulados - autobús"
  "Conductor de camión pesado"
  "Conductor de autobús"

"Operador de estiba y desestiba y desplazamiento de Cargas"
"Operador de grúas de puerto"
"Inglés: básico transporte"
"Inglés: gestión transporte"
"Transporte de mercancías peligrosas por carretera"
"Tripulante de cabina de pasajeros"

5.5.5 Formación en los distintos niveles jerárquicos de la empresa del transporte

En España, el sector del transporte se caracteriza fundamentalmente por vincular a más de un 10% del total de la población activa (contemplando tanto empleos directos como indirectos) y por poseer una estructura, en su mayoría, de pequeña o mediana empresa.

El tipo de formación que se requiere es el de capacitación profesional para el transportista[186] y en algunos casos de manera adicional, formación profesional[187] adscrita a un plan de formación, como pueden ser los planes gestionados por FORCEM.

No existe formación específica para las diferentes jerarquías de las empresas del sector. Sin embargo, con este plan lo que se pretende es dar respuesta a las necesidades formativas concretas que surjan en el ámbito de la empresa o del sector transportista. Puede ir dirigido a cualquier nivel jerárquico de la empresa, y los conocimientos transmitidos pueden ser más o menos técnicos o específicos, siempre que cumplan ciertos requisitos, mayoritariamente formales, requeridos para que la formación quede bajo el marco de este plan. La formación es totalmente subvencionada.

Para esquematizar cuál es una de las jerarquizaciones posibles en una empresa de transporte se ha tomado como muestra la definición de las jerarquías dentro de una empresa dedicada al transporte según se establece en el Convenio de Transporte de la provincia de Valencia. Es una clasificación meramente enunciativa y no supone la obligación de que existan puestos de trabajo de todos los grupos de profesionales enunciados, ya que esto dependerá de las necesidades particulares de cada empresa. Se da una visión generalizada de lo que serían todos los estamentos de la empresa.

El primer grado de clasificación a la que se va a hacer referencia es la siguiente:

Jerarquías dentro de una empresa dedicada al transporte
1) Personal superior y técnico
2) Personal de administración
3) Personal de movimiento
4) Personal de servicios auxiliares

186. Persona física o jurídica, cumpliendo ciertas condiciones.
187. Estas son formaciones de corta duración que, debido al encorsetamiento administrativo (R.D. 631/1993 de 3 mayo 1993 y la O.M.9695 de 13 de abril de 1994) no satisfacen las necesidades reales de reciclaje y perfeccionamiento requeridas en profundidad para una formación continua ocupacional.

A continuación se va a proceder a una clasificación de detalle:

5.5.5.1 Personal superior y técnico

Abarca aquel colectivo que ejerce funciones de carácter técnico y de mando y organización. Las categorías profesionales que se incluyen son las que se detallan a continuación:

1.1) *Director de área o departamento*

Al frente de un Area o Departamento, dependiendo directamente de la Dirección General.

Los conocimientos deseables a este nivel son básicamente aquellos que tratan temas de logística y distribución, gestión y administración de empresas y de idiomas, especialmente si las empresas están involucradas en relaciones internacionales. La titulación es indiferente, siempre que se esté formado de una manera adecuada en estos temas, pero sería recomendable una titulación universitaria de grado medio. También son recomendables las habilidades sociales para el trato con grupos de trabajo.

En función del tipo de cargas que se generen en la empresa, los conocimientos requeridos serán un tanto distintos, siendo la logística y distribución más importante en las empresas que se dediquen a la carga fraccionada y no tanto en las empresas cuya actividad sea fundamentalmente el transporte de cargas completas de punto de origen a uno de destino.

1.2) *Director o delegado de sucursal*

Mando y organización de una sucursal o centro de trabajo

Los conocimientos requeridos son más o menos los mismos que se han enumerado anteriormente, pero con la matización de que para este puesto son más importantes las habilidades sociales en cuanto a trato con subordinados y con clientes.

1.3) *Jefe de servicio*

El que con propia iniciativa coordina todos o algunos de los servicios de una empresa o centros de trabajo de importancia.

Para el desempeño de este puesto se requieren conocimientos específicos relacionados con el o los servicios que se deben desempeñar. Así mismo sería deseable la capacidad de liderazgo y de trabajo en equipo.

1.4) *Titulado de grado superior*

Aquel que desempeña cometidos para el ejercicio de tareas en las que se requiere su título de Doctor, Licenciado o Ingeniero.

Los títulos más demandados por las empresas transportistas son los que abarcan las áreas de conocimiento relativas a la finanzas, la organización y la gestión y la logística y aprovisionamiento. Dentro de este perfil se puede incluir la titulación de Económicas y Empresariales, entre otras.

1.5) *Titulado de grado medio*

Aquel que desempeña cometidos para los que se requiere su título de grado medio.

En cuanto a la formación, las necesidades son exactamente iguales que en el caso anterior pero a nivel de diplomado en lugar de licenciado.

1.6) *Jefe de sección*

El que desempeña con iniciativa y responsabilidad el mando de grupos de actividad en los que los servicios centrales de una empresa se estructuren.

La formación específica requerida es la que hace referencia a la formación específica para el desempeño de su actividad y habilidades relativas a los recursos humanos.

1.7) *Jefe de negociado*

El que está al frente de un grupo de empleados y dependiendo o no de un jefe de sección.

Las necesidades formativas son idénticas a las anteriores pero a un menor nivel.

1.8) *Jefe de tráfico de primera*

El que tiene a su cargo la prestación de los servicios de un grupo de más de cincuenta vehículos de la empresa o contratados por ella, distribuyendo el personal y el material y las entradas y salidas de la misma; también se encarga de elaborar las estadísticas de tráficos, recorridos y consumo.

Para el desempeño de este puesto se requieren, como en los enunciados hasta ahora, conocimientos de organización, de dirección de grupos de trabajo y, según el caso concreto, formación en lenguas extranjeras.

1.9) *Jefe de tráfico de segunda*

Es el que, con las mismas atribuciones que el anterior, dirige un grupo de hasta cincuenta vehículos de la Empresa o contratados por ella, si no hay Jefe de tráfico de superior categoría; en caso contrario actúa como subordinado al Jefe de Tráfico de Primera.

Las habilidades y conocimientos que se deben poseer son más o menos los enumerados para el caso anterior. La única diferencia es el numero de vehículos a su cargo.

1.10) *Encargado general de agencias de transporte y de almacenistas distribuidores*

Es el que, con mando directo sobre el personal y a las órdenes del Director o Delegado de Sucursal, si lo hubiere, tiene la responsabilidad del trabajo, la disciplina y seguridad del personal; le corresponde la organización o dirección del servicio, indicando a los subordinados la forma de efectuar aquellos trabajos que se le ordenen.

Debe, por tanto, poseer conocimientos suficientes para ejecutar correctamente los cometidos que le encomiende la empresa inherentes a su función, y para la redacción de los presupuestos de los trabajos que se le encarguen, cuidando el material con el objeto de que esté dispuesto para el trabajo en todo momento.

Los conocimientos específicos exigibles son similares a los descritos hasta ahora, en los anteriores puestos, con la salvedad de que en éste se exige la redacción de presupuesto, por lo que serán necesarios conocimientos para el desempeño de esta actividad.

1.11) *Inspector-visitador de empresas de mudanza*

Es el que, previo estudio de una mudanza o servicio, fija unas normas para su ejecución, tasando, valorando, y pudiendo contratar el servicio e inspeccionar en su día la ejecución del mismo, dando cuenta a sus jefes de cuantas incidencias observe, tomando las medidas de urgencia que se estimen oportunas en los casos de alteración del tráfico o accidentes o medidas de cualquier tipo.

Este puesto de trabajo requiere formación en costos, dirección de grupos de personas y habilidades comerciales.

1.12) *Jefe de taller*

Esta categoría profesional incluye a los que, con la capacidad técnica precisa, tienen a su cargo la dirección de un taller cuya plantilla sea, como mínimo, de cincuenta operarios, ordenando y vigilando los trabajos que realicen tanto en las dependencias de la empresa como fuera de ellas en caso de avería o accidente.

Como conocimientos adecuados para este puesto se encuentran los de mecánica, para la puesta a punto de los vehículos y para el mantenimiento y la reparación de los camiones.

1.13) *Contramaestre o encargado*

Aquellos que, con los conocimientos teórico-prácticos, ejercen el mando directo sobre un grupo o sección de veinticinco operarios en talleres que tengan entre veinticinco y cincuenta trabajadores; pueden desempeñar la jefatura en talleres de no más de quince operarios.

5.5.5.2 Personal de administración

Grupo de profesionales que en las distintas dependencias o servicios de la empresa realizan funciones de carácter administrativo, burocráticas y/o de contabilidad, incluidos los trabajos de medios informáticos u ofimáticos y los de facturación. También se incluyen las funciones de mantenimiento, control y atención al cliente y a proveedores.

2.1) *Oficial de primera*

Empleado que, bajo su propia responsabilidad , realiza con la máxima perfección burocrática trabajos que requieren de plena iniciativa, entre ellas gestiones de carácter comercial, tanto en la empresa como en visitas a clientes u organismos. En los centros en los que los empleados administrativos sean entre cuatro y siete puede actuar como jefe de los mismos. Quedan incluidos aquellos cuyo principal objetivo sean los trabajos de programación informática.

Las habilidades convenientes son las relacionadas con la formación comercial y las relaciones humanas. Además, debe manejarse bien en temas burocráticos a nivel de la administra-

ción, puesto que puede encomendársele la tarea de tramitación o renovación de toda clase de licencias o permisos necesarios tanto para la realización del transporte como para la circulación del vehículo.

En España, los trámites burocráticos básicos son los que se refieren a la actividad del transporte, como la tarjeta de transporte, la documentación para transporte internacional, a los vehículos, como puede ser la Inspección Técnica de Vehículos, de tacógrafos, o la documentación propia del vehículo, como el permiso de circulación, el seguro del vehículo, etc.

2.2) *Oficial de segunda*

Aquellos que, subordinados, en su caso, al jefe de oficina y con adecuados conocimientos teóricos y prácticos, realizan normalmente con la debida perfección y correspondiente responsabilidad los trabajos que se les encomiendan, incluidos los de carácter comercial tanto en la empresa como en visitas a clientes y organismos. En los centros de trabajo de hasta tres empleados administrativos pueden asumir la función de jefe. Se incluyen los trabajadores cuyo principal cometido sea el de operador de sistemas.

Las habilidades convenientes en este caso también son las relacionadas con la formación comercial y las relaciones humanas.

2.3) *Encargado de almacén de agencias de transporte, empresas de almacenaje y distribución y mudanzas y guardamuebles*

El empleado, dependiente o no del Encargado General, responsable del almacén o almacenes a su cargo y del personal a ellos adscrito de forma permanente u ocasional, debiendo despachar los pedidos en los mismos, recibir las mercancías y distribuirlas ordenadamente para su almacenaje, distribución o reparto.

Ha de registrar la entrada y salida de las mencionadas mercancías, redactando y remitiendo a las oficinas las relaciones correspondientes, con indicaciones de destino, procedencia y entradas y salidas que hubiere.

Asumirá la jefatura de los almacenes en los que no exista Director o Delegado de Sucursal, Encargado General ni Jefe de Tráfico.

2.4) *Encargado de garaje*

Es el responsable del buen orden y seguridad del garaje, teniendo como misión el adecuado aprovechamiento del espacio, ordenando el estacionamiento de los vehículos y el almacenamiento y distribución de los carburantes y del material, llevando cuenta detallada de los mismos.

2.5) *Auxiliar*

Empleado que, *con conocimientos de carácter burocrático* y bajo las órdenes de sus superiores, ejecuta trabajos que no revisten especial complejidad. Dentro de sus cometidos, podrá realizar funciones o tareas de la empresa, tales como recogida y entrega de impresos o documentos en oficinas públicas o privadas, así como el diligenciamiento sencillo de los problemas burocráticos de la misma, tales como confección de vales, notas de pedidos y otras funciones semejantes.

2.6) *Telefonista*

Empleado encargado del manejo de la central telefónica o cualquier otro sistema de comunicación de la empresa, pudiendo asignársele además cometidos de naturaleza administrativa y/o de control y recepción.

Para este puesto concreto sería conveniente la formación profesional administrativa de primer ciclo, además de la formación en idiomas si se considera necesario.

5.5.5.3 Personal de movimiento

3.1) *Conductor mecánico*

Empleado que, estando en posesión del carnet de conducir adecuado (C y E), se contrata con la obligación de conducir cualquier vehículo de la empresa, con remolque o sin él, ayudando a las reparaciones del vehículo si se le indica, siendo responsable del vehículo y de la carga, estando obligado a cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado y a dirigir, si se le exigiere, la carga de la mercancía. Le corresponde realizar las labores necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo y protección de la mercancía, siendo su obligación entoldar, atar, desatar y desentoldar el vehículo o participar activamente si no pudiera hacerlo solo, así como en el montaje y desmontaje de arquillos, si los tuviera el vehículo. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller las anomalías que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se fijen o por los más favorables para la correcta cumplimentación del servicio. Así mismo cumplimentará todos los trámites administrativos, en oficinas públicas y privadas, para la comprobación y realización del transporte. En los casos en los que el transporte se realice a portes debidos cobrarán el importe de los mismos, salvo orden contraria de la empresa.

- Para la formación adecuada de este sector sería oportuno que los conductores tuviesen el "certificado de profesionalidad de la ocupación de conductor de camión pesado", que está aprobado por ley pero que aún no se ha puesto en funcionamiento[188].

3.1.1) *Conductor operador de grúa*

Les corresponde la realización de las funciones de conducción, emplazamiento y manipulación de la grúa.

Sería muy recomendable la realización de cursos específicos para el manejo de esta maquinaria, mayoritariamente práctico, impartido por organizaciones sectoriales de empresarios del transporte.

188. Ver apartado 5.5.2 sobre la Formación Profesional Reglada.

3.1.2) *Conductor de maquinaria pesada*

Todo conductor que maneje o conduzca maquinaria pesada, con peso superior a 20 toneladas de tara.

Sería muy recomendable la realización de cursos específicos para el manejo de esta maquinaria, mayoritariamente práctico, impartido por organizaciones sectoriales de empresarios del transporte.

3.1.3) *Conductor de motoniveladoras*

Cuando conduzca y maneje este tipo de vehículos deberá inspeccionar el estado de éstos

Sería muy recomendable la realización de cursos específicos para el manejo de esta maquinaria, mayoritariamente práctico, impartido por organizaciones sectoriales de empresarios del transporte.

3.2) *Conductor*

Es el empleado que, estando en posesión del carnet de conducir de la clase C+E, se contrata únicamente para conducir vehículos que requieran carnet de clase inferior, sin necesidad de conocimientos mecánicos y con la obligación de dirigir, si así se le ordena, el acondicionamiento de la carga, participando activamente en ésta y en la descarga. Es el responsable del vehículo y de la mercancía durante el viaje, debiendo cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y del transporte realizado. Le corresponde realizar las labores complementadas necesarias para el correcto funcionamiento, conservación y acondicionamiento del vehículo y protección de la mercancía, siendo su obligación entoldar, atar, desatar y desentoldar el vehículo o participar activamente en estas operaciones si no pudiera hacerlas él solo, así como el montaje y desmontaje de arquillos, si los tuviera el vehículo. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller las anomalías que detecte en el vehículo. Deberá cubrir los recorridos por los itinerarios que se fijen o por los más favorables para la correcta cumplimentación del servicio. Así mismo cumplimentará todos los trámites administrativos, en oficinas públicas y privadas, para la comprobación y realización del transporte. En los casos en los que el transporte se realice a portes debidos cobrarán el importe de los mismos, salvo orden contraria de la empresa.

Se requieren los mismos conocimientos que los exigidos para el conductor mecánico (ver apartado correspondiente)

3.3) *Conductor-repartidor de vehículos ligeros*

Es el empleado que, aun estando en posesión del carnet de conducir de clase superior a la contrata para conducir vehículos ligeros. Ha de actuar con la diligencia exigible para la seguridad del vehículo y de la mercancía, correspondiéndole la realización de las labores complementarias necesarias para el correcto funcionamiento, mantenimiento, conservación y acondicionamiento del vehículo y protección de éste y de la carga, teniendo obligación de cargar y descargar su vehículo y de recoger y repartir o entregar la mercancía. Habrá de comunicar de inmediato al responsable del taller, o persona que al efecto la empresa señale, cualquier anomalía que detecte en el vehículo. Deberá realizar los itinerarios por los recorridos que le fijen o, de no estar fijados, por los que sean más favorables para la correcta cumplimentación del servicio. Deberá cumplimentar todos los trámites administrativos propios del transporte que efectúe, en cuanto a la entrega y recogida de mercancía y cobro.

3.4) *Capataz*

Es el empleado que a las órdenes del Encargado General, del Encargado de Almacén o del Jefe de Tráfico y, reuniendo condiciones prácticas para dirigir un grupo de obreros y de especialistas, se ocupa de la carga o descarga de vehículos, de la ordenación de recogidas y repartos y del despacho de las facturaciones en cualquier modalidad del transporte, atendiendo las reclamaciones que se produzcan y dando cuenta diaria de la marcha del servicio a su Jefe inmediato; también realizará labores de control y vigilancia análogas a las que se indican para el Encargado General y Encargado de Almacén.

El Capataz de Mudanzas estará en su caso a las órdenes del Inspector-Visitador y es el encargado de ordenar y supervisar la realización de la mudanza, participando activamente en ella, embalar y preparar, armar y desarmar, subir y bajar muebles, cuadros, ropas, pianos, cajas de caudales, maquinaria y, toda clase de objetos análogos, cargar y descargar capitones, contenedores, etc., tanto en domicilios como en almacén, puerto o estación; instalar adecuadamente los accesorios para efectuar dichas cargas y descargas. Está encargado de la cumplimentación de documentos y de cualquier otra relacionada con la mudanza que la dirección le encomiende.

3.5) *Factor*

A las órdenes de sus superiores recibirán y ordenarán las mercancías, haciendo el pesado de las mismas, cumplimentando los albaranes, adhiriendo las etiquetas y precintando las cajas, harán el removido de las mercancías trasladándolas, una vez clasificadas, y se encargará de la vigilancia de las mismas.

Sería recomendable formación interna a cargo de la empresa en todos estos temas y también en la idoneidad de los distintos embalajes para los diferentes productos.

3.6) *Capitonista*

Es el empleado capaz de realizar una mudanza, embalar y preparar, armar y desarmar, subir y bajar muebles, cuadros, ropas, pianos, cajas de caudales, maquinaria y toda clase de objetos análogos; cargar capitones, contenedores, etc. en domicilio, estación, puerto, almacén; instalar adecuadamente los aparatos necesarios para estas cargas y descargas, pudiendo asimismo sustituir al Capataz cuando el caso lo requiera. Deberá cumplimentar todos los trámites administrativos, propios del transporte que efectúe, en cuanto a la entrega y recogida de mercancías se refiere.

También se recomienda formación interna a cargo de la empresa para un desempeño adecuado de estas actividades.

3.7) *Ayudante y mozo especializado*

Es aquél que tiene adquirida una larga práctica en la carga y la descarga de vehículos y movimiento y clasificación de mercancías, realizándolos con rapidez y aprovechamiento de espacio y seguridad. Podrá realizar estas funciones, tanto en vehículos como en instalaciones fijas, pudiéndolas ejecutar, tanto de forma manual como ayudado de maquinaria auxiliar.

Cuando forme parte de la dotación de un vehículo ayudará al Conductor en todas las incidencias que puedan originarse durante el servicio y llevará la documentación de las mercancías, encargándose de la carga y descarga de éstas y de su recogida o entrega a los clientes, debiendo entregar a su jefe inmediato, al término del servicio, la documentación debidamente cumplimentada. Le corresponde el manejo de los aparatos elevadores, grúas y demás maquinaria para carga y descarga de vehículos en almacén o agencia y movimiento de mercancías en éstos. Antes de iniciar el trabajo con esa maquinaria deberá recibir la preparación necesaria para el correcto desempeño de tales cometidos.

Podrá encomendársele que asuma la responsabilidad y el control de las cargas y descargas de vehículos. Deberá efectuar los trabajos necesarios, ayudando al Conductor, para el correcto acondicionamiento del vehículo y protección de mercancías. En las empresas de Mudanzas estarán a las órdenes de los Capitonistas, realizando funciones auxiliares a las de éstos.

3.8) *Auxiliar de almacén-basculero*

Se clasifica en esta categoría al que, a las órdenes de sus superiores, cumplimentando albaranes, recibe la mercancía; hace el pesado de a misma, la etiqueta y precinta o introduce en contenedores o la ordena como se le indique. Hará el removido de las mercancías situándolas y trasladándolas debidamente una vez clasificadas, encargándose asimismo de mantener limpio el local y de la vigilancia de las mercancías que se almacenan o guardan en él.

También se recomienda formación interna a cargo de la empresa para un desempeño adecuado de estas actividades.

5.5.5.4 Personal de servicios auxiliares

Pertenecen a este grupo todos los empleados que se dedican a actividades auxiliares de la principal de la empresa, tanto en las instalaciones de ésta como fuera de las mismas.

4.1) *Ordenanza*

Es el que vigila las distintas dependencias de la empresa, siguiendo las instrucciones que al efecto reciba; ejerce también funciones de información y de orientación de los visitantes y de entrega, recogida y distribución de documentos y correspondencia y otras tareas similares, incluido el cobro a domicilio de facturas, siendo responsable de efectuar las correspondientes liquidaciones en perfecto orden y en el tiempo oportuno. Se recomienda estudios de formación profesional en la rama administrativa.

4.2) *Guarda*

Tiene a su cargo la vigilancia de los almacenes, naves, garajes, oficinas y demás dependencias de la empresa, en turnos tanto de día como de noche.

4.3) *Personal de mantenimiento y limpieza*

Se encarga de la limpieza y pequeño mantenimiento de las oficinas, instalaciones y dependencias anexas de las empresas.

4.4) *Capataz de taller o jefe de equipo*

Es el que a las órdenes directas de un Contramaestre, si lo hubiera, toma parte personal en el trabajo, al tiempo que dirige y vigila el trabajo de un determinado grupo de operarios del taller, no superior a diez, que se dediquen a trabajos de la misma naturaleza o convergentes a una tarea común. Puede asumir la jefatura en talleres cuya plantilla no exceda de diez operarios.

Se recomiendan habilidades personales y experiencia en este tipo de trabajos.

4.5) *Oficial de primera de oficios*

Se incluye en esta categoría a aquellos que, con total dominio de su oficio y con capacidad para interpretar planos de detalle realizan en el taller, en cualquier otra dependencia de la empresa o en vehículos fuera de ella, trabajos que se realizan en el taller, en cualquier otra dependencia de la empresa o en vehículos fuera de ella, trabajos que requieren el mayor esmero no sólo con rendimiento correcto, sino con la máxima economía de tiempo y material.

4.6) *Oficial de segunda de oficios*

Se clasifican en esta categoría los profesionales que, en el transporte internacional por carretera con conocimientos teórico prácticos del oficio, adquiridos en un aprendizaje debidamente acreditado o con larga práctica del mismo, realizan trabajos corrientes con rendimientos correctos, pudiendo interpretar los planos y croquis más elementales.

4.7) *Carpintero de mudanzas y guardamuebles*

Es el operario que prepara y realiza el embalaje de mobiliario y confecciona las cajas o cadres para su envío, realizando asimismo los trabajos de desembalaje y los propios de la mudanza

4.8) *Mozo especializado de taller*

Se incluyen quienes procediendo de Aprendiz o Peón, y poseyendo conocimientos generales de un oficio, pueden realizar los trabajos más elementales del mismo con rendimientos correctos.

4.9) *Peón ordinario*

Es aquél cuya tarea requiere fundamentalmente la aportación de esfuerzo físico y atención, sin que se exija destacada práctica o conocimiento previo. Se incluyen en esta categoría los Lavacoches, Lavacamiones, Engrasadores, Vulcanizadores y los operarios de Estaciones de servicio no incluidos específicamente en definiciones anteriores.

5.5.6 La capacitación profesional

La capacitación profesional es un requisito indispensable en España para poder acceder a la profesión de transportista. La Administración, y más concretamente el Ministerio de Fomento, realiza un examen para certificar si se poseen los conocimientos teóricos y prácticos demandados. La impartición de cursos de preparación es independiente de los estamentos evaluadores de la capacitación y puede organizarse e impartirse tanto por organismos públicos como privados.

La Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT) 16/87, dio carácter jurídico a las Directivas Comunitarias[189] 564 y 565/1974 que abordaban el tema.

Cuando se aprobó la LOTT se reconoció automáticamente a todos los titulares de autorizaciones la capacitación profesional[190]. Disposiciones posteriores sirvieron para establecer unos contenidos y un calendario de convocatorias anuales[191] para la demostración de dichos conocimientos, que sería obligatorio superar a partir de dicha fecha, para poder acceder a la profesión.

El artículo 43 de la LOTT define la "capacitación profesional" como la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

El artículo 34 del Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (ROTT) establece que el cumplimiento del requisito de capacitación profesional será reconocido a las personas que tras justificar la posesión de los conocimientos necesarios obtengan el correspondiente certificado expedido por la Administración.

Así mismo, se establece que no deberán realizar la prueba de capacitación los ciudadanos de otros estados miembros de la UE, que cumplan las condiciones establecidas en la normativa para el reconocimiento recíproco.

En cuanto a las titulaciones y a los temarios, cabe decir que desde la aprobación de la LOTT se han modificado los mismos en tres ocasiones. El RD/216/1998 de 4 de marzo y la OM de 23 de mayo de 1998 establecen los siguientes certificados:
- Transporte interior de viajeros
- Transporte interior de mercancías
- Transporte internacional de viajeros
- Transporte internacional de mercancías
- Agencias de transporte
- Transitario
- Almacenista-Distribuidor

La OM del 23 de julio de 1997 reestructura los temarios y las certificaciones, pasando a ser:
- Transporte interior e internacional de viajeros
- Transporte interior e internacional de mercancías
- Agencias de transporte
- Transitario
- Almacenista-Distribuidor

La actual OM de 28 de mayo de 1999, ha dejado finalmente las certificaciones en dos:
- Transporte interior e internacional de viajeros
- Transporte interior e internacional de mercancías (engloba tanto a transportistas como a las actividades auxiliares: agencias, transitarios y almacenistas)

Con esta última modificación se consigue una adaptación a la nueva directiva del 98/76/CE En la actualidad, el examen de capacitación consta de dos ejercicios, la primera parte es un test de 100 preguntas con 4 respuestas alternativas, de las que sólo una es correcta. Cada respuesta acertada suma 0,04 puntos y cada respuesta errada resta 0,02, luego la puntuación máxima que se puede obtener es de 4 puntos. La segunda parte consiste en la resolución de 6 supuestos prácticos. Cada uno de los ejercicios se valora de 0 a 1 punto y la máxima nota a obtener es de 6 puntos. Entre ambas partes se tiene un total de 10 puntos. Para aprobar se requiere un mínimo de dos puntos en la primera parte y un mínimo de tres puntos en la segunda. Además la suma de ambas partes debe ser igual o mayor de seis puntos. Para cada una de las partes se dispone de dos horas.

Para un mayor nivel de detalle sobre los contenidos del temario véase el correspondiente anexo de formación.

189. Ambas del 12 de noviembre de 1974. Se busca la armonización comunitaria en este sector: la Comunidad Económica Europea dicta Directivas y los países miembros reglamentan siguiendo los criterios dictados por la CEE.
190. Disposición Transitoria Primera de la LOTT: Se reconoció la capacitación profesional a todas las personas físicas (y a las que vinieran ejerciendo la dirección efectiva de una persona jurídica) que en el momento de entrar en vigor de la Ley fueran titulares de concesiones o autorizaciones administrativas de transporte público por carretera, y de agencias de transporte, otorgadas a su favor con anterioridad al día 1 de enero de 1983.
191. Al menos, una convocatoria al año.

6. Análisis comparativo con otros procesos de integración (UE-MERCOSUR)

6.1 Unión Europea

La Unión Europea (UE) es el resultado de un proceso de cooperación e integración que se inició en el 1º de enero de 1951 con la firma del Tratado de París entre seis países (*Bélgica, Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo* y *los Países Bajos*) que establecieron la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA).

Posteriormente, el 25 de marzo de 1957, se firmó el Tratado de Roma por el que se creaba por esos seis mismos países la Comunidad Económica Europea (CEE).

La Comunidad permaneció sin ampliaciones hasta el 22 de enero de 1972, fecha en la que Dinamarca, Irlanda y Reino Unido firmaron su adhesión. Posteriormente la Comunidad ha ido admitiendo nuevos miembros: Grecia[192]; España y Portugal[193]; y Austria, Finlandia y Suecia[194]. Actualmente, se están llevando a cabo negociaciones con los doce candidatos siguientes: Bulgaria, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, la República Checa y Rumania. El principio básico de las negociaciones es la aceptación del acervo comunitario por parte de todos los candidatos.

Otros acontecimientos de relevancia en la historia de la Comunidad son:

- 13 de marzo de 1979: entró en vigor el Sistema Monetario Europeo.
- 14 de junio de 1985: se firmó en Schengen el Acuerdo sobre eliminación de los controles policiales fronterizos. En un principio firmado por Bélgica, Alemania, Francia, Luxemburgo y Holanda. Posteriormente se adhirieron Austria, Dinamarca, Finlandia, Portugal, Suecia y España.
- 1º de julio de 1987: entró en vigor el Acta Unica Europea que modificaba el Tratado de Roma.
- 1º de enero de 1993: entró en vigor el Mercado Unico Europeo.
- 1º de noviembre de 1993: entró en vigor el Tratado de la Unión Europea.
- 1º de enero de 1994: comenzó la 2ª fase de la Unión Económica y Monetaria.
- 1º de junio de 1998: se creó el Banco Central Europeo.
- 1º de enero de 1999: implantación oficial del euro en Alemania, Austria, Bélgica, España, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Holanda y Portugal.
- 1º de mayo de 1999: entró en vigor el Tratado de Amsterdam por el que se facilita el paso a la tercera fase de la Unión Económica y Monetaria.

192. 1º de enero de 1981.
193. 1º de enero de 1986.
194. 1º de enero de 1995.

La UE tiene actualmente como misión organizar de forma coherente y solidaria las relaciones entre los Estados miembros y sus ciudadanos. Se persigue como objetivos esenciales:

- *El impulso del progreso económico y social* (la realización del mercado interior desde 1993, el lanzamiento de la moneda única en 1999)
- *La afirmación de la identidad europea en la escena internacional* (ayuda humanitaria europea a terceros países, política exterior y de seguridad común, intervención para la gestión de crisis internacionales, posturas comunes en los organismos internacionales)
- *La implantación de una ciudadanía europea* (que complementa la ciudadanía nacional sin sustituirla y confiere al ciudadano europeo un cierto número de derechos civiles y políticos)
- *El desarrollo de un espacio de libertad, seguridad y justicia* (vinculado al funcionamiento del mercado interior y, en particular, a la libre circulación de personas)
- *El mantenimiento y desarrollo del acervo comunitario* (conjunto de textos jurídicos aprobados por las instituciones europeas, junto con los tratados fundacionales).

6.1.1 Instituciones de la Unión Europea

Las instituciones europeas han ido aumentando progresivamente debido al aumento de las responsabilidades de la Unión. Durante los primeros veinte años, la Comisión era la encargada de proponer, el Parlamento de dictaminar, el Consejo de Ministros de decidir y el Tribunal de Justicia de interpretar el Derecho comunitario.

En los últimos veinte años, han surgido una serie de nuevas instituciones; se ha creado el Tribunal de Cuentas Europeo, el Banco Europeo de Inversiones se ha convertido en una fuente importante de financiación para el desarrollo económico, el Comité Económico y Social ha permitido el debate y la cooperación entre los interlocutores económicos y sociales; el Parlamento ha pasado a elegirse por sufragio directo adquiriendo nuevos poderes y, por último, se ha constituido el Comité de las Regiones para representar la diversidad regional.

6.1.1.1 Parlamento Europeo

Como se ha indicado antes, es elegido por sufragio universal directo. Representa a los 370 millones de ciudadanos de la UE.

Tiene su sede en Estrasburgo para las sesiones plenarias, Bruselas para las reuniones de las comisiones parlamentarias y sesiones extraordinarias. La Secretaría General del Parlamento tiene su sede en Luxemburgo.

Actualmente el Parlamento se halla compuesto por un total de 626 diputados elegidos cada cinco años, con la siguiente distribución por países: Alemania (99); Francia, Italia y Reino Unido (87 cada uno); España (64); Países Bajos (31); Bélgica, Grecia y Portugal (25 cada uno); Suecia (22); Austria (21); Dinamarca y Finlandia (16 cada uno); Irlanda (15) y Luxemburgo (6).

Las principales funciones del Parlamento son ejercer el poder legislativo, el control del ejecutivo y el poder sobre el presupuesto.

a) *El poder legislativo*

En un principio, por el Tratado de Roma, se concedía al Parlamento sólo una función de consulta, permitiendo a la Comisión proponer y al Consejo de Ministros decidir la legislación. Posteriores tratados han ido aumentando la influencia del Parlamento, repartiéndose hoy en día el poder de decisión en múltiples áreas con el Consejo.

Mediante el dictamen conforme del Parlamento se aprueban los acuerdos internacionales de importancia, como los referidos a la adhesión de nuevos Estados miembros, los acuerdos de asociación de terceros países, la organización y los objetivos de los Fondos Estructurales y de Cohesión y las tareas y poderes del Banco Central Europeo.

El procedimiento de consulta precisa de un dictamen del Parlamento antes que el Consejo pueda adoptar una propuesta legislativa realizada por la Comisión.

El procedimiento de cooperación permite al Parlamento mejorar la legislación propuesta por medio de enmiendas.

Por último, el procedimiento de codecisión reparte equitativamente el poder para la toma de decisiones entre el Parlamento y el Consejo. Un Comité de Conciliación, compuesto por un mismo número de parlamentarios y miembros de la Comisión, tiene como principal función la de alcanzar un compromiso sobre los textos para que el Consejo y el Parlamento puedan aprobarlos posteriormente.

b) *Control del ejecutivo*

Su función primordial es una labor de control del gasto. Para ello el Parlamento cuenta con una Comisión parlamentaria de Control Presupuestario, cuya finalidad es garantizar que el dinero se invierta en los fines acordados y mejorar la prevención y detección del fraude.

Otra importante misión del Parlamento es la de nombrar al Presidente y miembros de la Comisión, así como presentar una moción de censura contra la Comisión y obligarla a dimitir.

c) *Poderes sobre el presupuesto*

El Parlamento aprueba anualmente el presupuesto de la Unión, estando capacitado para proponer modificaciones y enmiendas a las propuestas iniciales de la Comisión.

6.1.1.2 Consejo de la Unión Europea

En virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, las principales competencias del Consejo son las siguientes:

- es el órgano legislativo de la Comunidad y, para una amplia gama de competencias comunitarias, ejerce este poder legislativo en codecisión con el Parlamento Europeo.
- asegura la coordinación de las políticas económicas generales de los Estados miembros.

- celebra, en nombre de la Comunidad, los acuerdos internacionales entre ésta y uno o más Estados u organizaciones internacionales.
- junto con el Parlamento Europeo constituyen la autoridad presupuestaria que adopta el presupuesto de la Comunidad.

En virtud del Tratado de la Unión Europea:
- basándose en orientaciones generales definidas por el Consejo Europeo, toma las decisiones necesarias para definir y ejecutar la política exterior y de seguridad común
- asegura la coordinación de la acción de los Estados miembros y adopta medidas en el ámbito de la cooperación policial y judicial en materia penal.

El Consejo está compuesto por un representante de cada Estado miembro de rango ministerial, facultado para comprometer a su Gobierno, siendo por lo tanto políticamente responsables ante sus parlamentos nacionales. La composición de cada sesión del Consejo varía en función de los temas que se deban abordar, sin que por ello se altere su unidad en tanto que institución: de este modo, los Ministros de Asuntos Exteriores se reúnen en el Consejo denominado "Asuntos Generales" para tratar sobre las relaciones exteriores y las cuestiones de política general, los ministros encargados de las cuestiones económicas y financieras se reúnen en el Consejo denominado "Economía y Finanzas", etc.

La frecuencia de las sesiones del Consejo varía según la urgencia de los temas tratados. Los Consejos de "Asuntos Generales", "Economía y Finanzas" y "Agricultura" se reúnen una vez por mes, mientras que otros, como los Consejos de "Transportes", "Medio Ambiente" e "Industria", celebran reuniones de dos a cuatro veces al año.

6.1.1.3 Comisión Europea

La Comisión es la mayor de las instituciones de la Unión Europea. Su plantilla se compone de unas 15.000 personas, lo que supone cerca de la mitad de los efectivos totales de todas las instituciones europeas.

La Comisión propiamente dicha la componen un total de veinte Comisarios. Estos son personas que han obtenido escaños en los parlamentos nacionales o en el Parlamento Europeo o que han desempeñado cargos de alto nivel en sus países de procedencia, a menudo como ministros. El mandato de la Comisión es de cinco años.

El Presidente de la Comisión es elegido por los Jefes de Estado o de Gobierno de la Unión reunidos en el Consejo Europeo. Debe contar con la aprobación del Parlamento Europeo. Los otros diecinueve miembros son designados por los Gobiernos de los quince Estados miembros de acuerdo con el nuevo Presidente de la Comisión. Hay dos Comisarios de cada uno de los Estados miembros más grandes (Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido) y uno para cada uno de los restantes. Cada comisario cuenta con su propio despacho privado o "gabinete" compuesto por seis miembros.

Existen además un total de treinta y seis Direcciones Generales y servicios especializados. Cada Dirección General está encabezada por un Director General, cuyo rango es equivalente al de un alto funcionario de un ministerio. Responde ante un Comisario, cada uno de los cuales tiene responsabilidades políticas y operativas sobre una o más Direcciones Generales.

Entre las misiones de la Comisión se encuentran:
- Elaborar propuestas de naturaleza legislativa. Este trabajo se realiza en función de los intereses generales de la Unión y sus ciudadanos, no a favor de intereses sectoriales o nacionales.
- Actuar como guardiana de los Tratados y velar por que los Estados miembros apliquen correctamente la legislación europea para que todos los ciudadanos y operadores del mercado único se beneficien equitativamente del equilibrio creado.
- La responsabilidad de controlar la concesión de subvenciones nacionales a las industrias y las prácticas susceptibles de falsear el juego de la competencia en el mercado interior.
- En calidad de órgano ejecutivo de la Unión, es responsable de la ejecución y gestión de las diferentes políticas. Una de sus principales competencias es la gestión del presupuesto anual de la Unión[195] y de los fondos estructurales[196].
- Negociar acuerdos comerciales y de cooperación con países y grupos de países terceros en nombre de la Unión.
- Gestión programas de ayuda y desarrollo en terceros países[197].
- El Presidente de la Comisión participa junto a los jefes de Estado o de Gobierno de los Estados Miembros en las reuniones semestrales del Consejo Europeo. También participa como representante del conjunto de la Unión Europea en las cumbres económicas anuales del grupo de los siete países más industrializados (G-7).

6.1.1.4 Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas

El Tribunal de Justicia está compuesto por quince jueces y nueve abogados generales, nombrados de común acuerdo por los Estados miembros por un período de seis años. Su mandato es renovable. Deben ofrecer absolutas garantías de independencia y reunir los requisitos exigidos para el ejercicio de las más altas funciones jurisdiccionales o ser juristas de reconocido prestigio. Los jueces de este Tribunal se encargan de designar entre ellos al Presidente que es elegido por un período de tres años.

La misión fundamental del Tribunal consiste en proporcionar la tutela judicial necesaria para garantizar el respeto del Derecho en la interpretación y la aplicación de los Tratados, así como en todas las actividades de la UE.

Desde 1954 se han interpuesto ante el Tribunal de Justicia más de 9.000 asuntos y se han dictado aproximadamente 4.000 sentencias.

Hasta el 1 de septiembre de 1989 funcionó como instancia única. A partir de entonces, el Tribunal de Primera Instancia es competente para conocer de todos los recursos interpuestos por los particulares y las empresas contra decisiones de las instituciones y los órganos comunitarios.

195. 97.000 millones de euros en 1999.
196. Fondos cuyo objetivo es ir eliminando las disparidades económicas entre las regiones más ricas y más pobres de la Unión.
197. Por ejemplo, los programas PHARE y TACIS de asistencia técnica a los países de Europa Central y Oriental y a las Repúblicas de la antigua Unión Soviética.

6.1.1.5 Tribunal de Cuentas Europeo

El Tratado constitutivo de la Comunidad Europea confía al Tribunal de Cuentas Europeo la tarea principal de controlar la buena ejecución del presupuesto de la UE con la doble perspectiva de mejorar sus resultados y de rendir cuentas al ciudadano europeo de la utilización de los fondos públicos por las autoridades responsables de la gestión.

6.1.1.6 Banco Europeo de Inversiones

Institución financiera de la Unión Europea que concede préstamos a largo plazo para facilitar la realización de inversiones de capital conducentes al equilibrado desarrollo económico y la integración de la Unión. Es una fuente de financiación flexible y eficiente, con un volumen de préstamo anual del orden de 33.000 millones de euros, que la sitúa a la cabeza de las instituciones financieras internacionales.

6.1.1.7 Comité Económico y Social

El Comité Económico y Social es el órgano consultivo que, a nivel europeo, organiza la representación, el debate y la expresión de los diferentes sectores de la vida económica y social, tanto a nivel europeo como en los Estados miembros.

Está integrado por 222 consejeros representantes de organizaciones de empresarios, trabajadores, agricultores, pequeña y mediana empresa, comercio y artesanía, cooperativas y mutualidades, profesiones liberales, consumidores, defensores del medio ambiente, familias, asociaciones y organizaciones no gubernamentales (ONG) de carácter social, etc.

En otras palabras, el Comité Económico y Social es el lugar de expresión de la sociedad civil organizada a nivel europeo.

6.1.1.8 Comité de las Regiones

Su principal objetivo es dar a los niveles regional y local (Estados federados, regiones, ciudades y municipios) la posibilidad de participar en la elaboración de la política comunitaria. Con su constitución quedó establecida la obligación jurídica de consultar a los representantes de los entes regionales y locales dentro de los ámbitos en los que son responsables de la ejecución de las políticas. Entre los ámbitos de consulta establecidos están: la cohesión económica y social, las redes transeuropeas de infraestructura, sanidad, educación, cultura, empleo, asuntos sociales, medio ambiente, formación profesional y transportes.

Cuenta con 222 miembros e igual número de miembros suplentes.

6.1.1.9 Defensor del Pueblo Europeo

El Defensor del Pueblo tiene amplias facultades de investigación, estando las instituciones y órganos comunitarios obligados a proporcionarle, bajo determinadas condiciones, todos los documentos y pruebas que exija, además de poder también recabar información de las administraciones nacionales. Se encuentra también facultado para actuar como mediador entre los ciudadanos y la administración comunitaria. El Defensor del Pueblo puede dirigir recomendaciones a las instituciones de la UE, así como elevar el caso al Parlamento Europeo para que éste, si lo estima oportuno, extraiga conclusiones políticas de la actitud adoptada por la administración.

6.1.1.10 Sistema Europeo de Bancos Centrales

Está integrado por el Banco Central Europeo y por los Bancos Centrales de los quince Estados miembros. El llamado "*Euro sistema*", se compone del Banco Central Europeo y de los once Bancos Centrales de los Estados miembros que han adoptado el euro. Los Bancos Centrales de los países que no han adoptado el euro mantienen un estatus especial.

El principal objetivo del *Euro sistema* es el mantenimiento de la estabilidad de los precios. Sin perjuicio de este objetivo, se encarga también de apoyar las políticas económicas de la Unión acordes con los principios del mercado interior.

6.1.2 Política común europea en el transporte

6.1.2.1 Acceso a la profesión de transportista

Varias Directivas habían establecido una normas comunes para el acceso a la profesión de transportista por carretera de mercancías (Directiva 74/561[198]) y el reconocimiento mutuo de títulos y diplomas (Directiva 77/796[199]). Estas Directivas se fundieron en un texto único (Directiva 96/26[200]), modificado posteriormente por la Directiva 98/76[201].

Quedan excluidas de las disposiciones establecidas en dichas directivas, las empresas con vehículos cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las 3,5 toneladas (este límite podrá ser rebajado por las autoridades nacionales). También se podrá exceptuar de lo señalado en todas o alguna de las disposiciones a aquellas empresas de transporte nacional con escasa influencia en el mercado en razón de la naturaleza de la mercancía y de la pequeña distancia recorrida. Por último, a aquellas empresas con vehículos entre 3,5 y 6 toneladas de peso máximo autorizado que sólo efectúen transporte local y como en el caso anterior, con escasa repercusión en el mercado.

Para poder acceder a la profesión de transportista por carretera de mercancías, las empresas de la UE, deben cumplir los tres requisitos:

- ser honorables
- poseer la capacidad financiera apropiada
- demostrada competencia profesional.

198. 12 de noviembre de 1974.
199. 12 de diciembre de 1977.
200. 29 de abril de 1996.
201. 1 de octubre de 1998.

Las condiciones de honorabilidad, serán determinadas por los Estados Miembros para las empresas[202] establecidas en su territorio, si bien se establece que una empresa no satisface o deja de satisfacer dicho requisito si:

- ha sido objeto de condena penal grave
- ha sido declarada no apta para proseguir el ejercicio de la profesión de transportista
- ha sido condenada por infracciones graves de las normativas vigentes relativas a:
  - condiciones de remuneración y de trabajo de la profesión
  - la actividad del transporte de mercancías por carretera con especial atención a:
    - normas relativas a tiempos de conducción y descanso
    - peso y dimensiones de vehículos
    - seguridad vial y de vehículos
    - protección del medio ambiente

Por capacidad financiera apropiada, se entiende el disponer de los recursos financieros necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la empresa. Por ello, la empresa deberá disponer de un capital y reservas cuyo valor sea como mínimo de 9.000 euros cuando se utilice un solo vehículo y 5.000 euros por cada vehículo adicional. Para probar esta capacidad, es necesario disponer de una confirmación o garantía de un banco u otro establecimiento cualificado.

Toda empresa que estuviera autorizada con anterioridad al 1 de octubre de 1999, está obligada a satisfacer respecto al parque de vehículos que utilizará en dicha fecha lo anteriormente señalado antes del 1 de octubre de 2001, así como para cualquier incremento posterior de flota.

El requisito de competencia profesional[203] consiste en poseer conocimientos que correspondan al nivel de formación previsto en el anexo I[204] de la Directiva 98/76, que versan fundamentalmente sobre Derecho civil, comercial, social y fiscal; gestión comercial y financiera de la empresa; acceso al mercado; normas de explotación y técnicas y, por último, sobre la seguridad en carretera. Estos conocimientos deberán demostrarse mediante la superación de un examen escrito obligatorio que puede complementarse con otro oral, siendo organizados por las autoridades o entidades designadas al efecto.

Podrán ser dispensados de la realización de este examen:

- los candidatos con una experiencia de al menos 5 años a nivel de dirección de empresa de transportes, previa superación de un examen de control
- los candidatos que posean determinados títulos universitarios de grado medio o superior que demuestren un buen conocimiento de las materias mencionadas en el anexo I de la Directiva.

Como prueba de la superación del examen, las autoridades competentes expiden un certificado

202. En el caso que el solicitante no sea persona física deberá satisfacer este requisito la persona o personas que dirijan de manera efectiva y permanente la actividad de transporte de la empresa.
203. En el caso que el solicitante no sea persona física deberá satisfacer este requisito la persona o personas que dirijan de manera efectiva y permanente la actividad de transporte de la empresa.
204. Ver el anexo VI del presente informe.

Los Estados Miembros están obligados a comprobar al menos cada 5 años si las empresas siguen manteniendo los requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos. Si la capacidad financiera no existiera en el momento de la evaluación, pero existen buenas perspectivas de nuevo cumplimiento se podrá conceder un plazo adicional no superior a un año.

Por último, cabe señalar que los Estados Miembros, están obligados por la Directiva 98/76 a establecer un sistema de sanciones por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de dicha Directiva, así como tomar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas sanciones que deberán cumplir tres requisitos, que sean efectivas, proporcionales y disuasorias.

En lo que respecta al reconocimiento recíproco de diplomas, certificados y otros títulos, los Estados Miembros aceptarán como acreditación suficiente los documentos expedidos por otro Estado Miembro que certifiquen el cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional.

6.1.2.2 Condiciones sociales

Se refieren fundamentalmente a la ordenación de los tiempos de conducción y de descanso. En una primera fase, se decidió, a través del Reglamento 2829/77[205], la aplicabilidad del "Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera"[206].

En 1985, se aprobó el Reglamento 3820/85[207] "relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de transportes por carretera". En este Reglamento, se establecían los tiempos máximos de conducción y los períodos mínimos de descanso.

En cuanto al tiempo máximo de conducción, se acordó que:

- No puede exceder de nueve horas diarias.
- Podrá alcanzar las diez horas dos veces a la semana.
- No podrá exceder de 90 horas en cada período de dos semanas consecutivas.

En lo relativo a los períodos de descanso, mediante este Reglamento se estableció:

- El conductor debe descansar durante al menos cuarenta y cinco minutos después de un período de conducción de cuatro horas y media
- Esta interrupción podrá ser sustituida por interrupciones de al menos quince minutos intercaladas en el período de conducción o situadas inmediatamente después del mismo
- Durante estas interrupciones, el conductor no podrá realizar otros trabajos
- Estas interrupciones no pueden considerarse como parte de los descansos diarios
- El conductor gozará de un descanso diario de al menos once horas consecutivas, pudiéndose reducir a un mínimo de nueve horas tres veces por semana como máximo

205. 12 de diciembre de 1977.
206. 1º de julio de 1970, que entró en vigor en los Estados firmantes el 5 de enero de 1976.
207. 20 de diciembre de 1985.

- Después de seis días de conducción, el conductor debe tomar un descanso semanal de un total de al menos 45 horas consecutivas.

Existe un proyecto de Directiva sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles del transporte de carretera y de los conductores autónomos. La propuesta delimita el concepto de "tiempo de trabajo", en una definición que incluye "disponibilidad en el trabajo" y "tiempo de espera". Este proyecto establece la duración máxima de trabajo semanal en 48 horas, siendo posible alcanzar las 60 horas si no se sobrepasan las 48 horas como media en un período de cuatro meses. En lo que respecta al trabajo nocturno, se establece un límite de 8 horas diarias que pueden ampliarse hasta 10 horas con la condición que no se rebasen la media de 8 horas durante el período de 2 meses.

Para poder controlar lo establecido en el Reglamento 3820/85, se implantó la obligatoriedad del uso del tacógrafo mediante el Reglamento 3821/85, sucesivamente modificado para adaptarlo al progreso técnico. La más importante modificación ha sido la establecida en el Reglamento 2135/98, por el que se introducía un nuevo aparato de control o tacógrafo de tecnología digital, así como una "tarjeta inteligente del conductor" que evite las posibles manipulaciones o irregularidades.

El tacógrafo debe instalarse y utilizarse en todos los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de una serie de vehículos[208] como aquellos que no superen como peso máximo autorizado de 3,5 toneladas, vehículos que no superen los 30 km/h, los destinados a las fuerzas armadas, los especializados en tareas médicas, etc.

El tacógrafo deberá poseer la homologación CEE que puede ser solicitada ante cualquier Estado Miembro, el cual una vez concedida o denegada deberá comunicarlo a todos los demás Estados.

Por último, es preciso señalar que los empresarios y conductores tienen la obligación de velar por su buen funcionamiento y correcta utilización.

6.1.2.3 Acceso al mercado, libre prestación de servicios

En el acceso al mercado, hay que distinguir en un principio entre el transporte internacional de mercancías y el cabotaje.

En el primer caso, se estableció por el Reglamento 1841/88 la supresión, a partir del 1 de Enero de 1993, de todas las restricciones cuantitativas existentes hasta entonces: contingentes comunitarios, contingentes entre Estados Miembros y contingentes relativos al tránsito con origen y destino en terceros países[209].

A partir del 1 de Enero de 1993, entró en aplicación el Reglamento 881/92[210], el cual esta-

208. Artículo 4 del Reglamento 3820/85.
209. Ver separata **Contingentes Bilaterales y Multilaterales en el Transporte de Carga por Carretera**
210. 26 de marzo de 1992.

blecía el régimen definitivo para la realización del transporte de mercancías. A partir de entonces se requirió de la llamada licencia comunitaria para poder efectuar operaciones de transporte.

Siguiendo con la liberalización, el acceso temporal de transportistas no residentes a los transportes nacionales, lo que comúnmente se denomina cabotaje, fue aún más tardía. Mediante el Reglamento 3118/93[211] y las posteriores modificaciones contenidas en el Reglamento 3315/94[212], se implantaron las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro. Este Reglamento que entró en vigor el 1 de enero de 1994, estableció un régimen de autorización y contingentación de los transportes de cabotaje.

El contingente comunitario se establecía con autorizaciones de cabotaje con una validez de dos meses. Estas autorizaciones se concedían a nombre del transportista, no podían cederse a un tercero y podían ser utilizadas únicamente por un vehículo a la vez.

En el caso que la actividad de cabotaje perturbara seriamente o agravara la situación del mercado de los transportes nacionales de una zona geográfica determinada[213], cualquier Estado Miembro podía pedir la intervención de la Comisión para que se adoptasen medidas de salvaguardia.

En estos casos, la Comisión tenía competencia para examinar la situación y decidir, en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la solicitud del Estado Miembro, si procede tomar medidas de salvaguardia y, en su caso, adoptarlas.

Estas medidas podían llegar incluso a la exclusión temporal de la zona afectada del ámbito de aplicación del Reglamento. Las medidas adoptadas no podían estar vigentes por un período superior a seis meses, pudiendo ser renovadas una sola vez.

Los contingentes autorizados durante la vigencia de este sistema de contingentes en el cabotaje, aparecen en la tabla 88.

Este sistema de contingentes comunitarios de cabotaje estuvo vigente hasta el 1 de julio de 1998. A partir de esa fecha cualquier transportista no residente que cumpliera las condiciones de poseer la licencia comunitaria establecida en el Reglamento 881/92 podía efectuar, con carácter temporal y sin restricciones cuantitativas, transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro en el que no contara con domicilio social u otro establecimiento.

El transporte por cuenta propia, sea de mercancías o pasajeros, se encuentra también totalmente liberalizado, según estableció el Reglamento 792/94[214].

211. 25 de octubre de 1993.
212. 22 de diciembre de 1994.
213. *Perturbación seria de la situación del mercado de los transportes nacionales de una zona geográfica determinada*: la aparición, en dicho mercado, de problemas que le sean específicos y cuya naturaleza pueda ocasionar un excedente grave, con posibilidades de persistir, de la oferta frente a la demanda, que suponga una amenaza para el equilibrio financiero y la supervivencia de un número importante de empresas de transporte de mercancías por carretera.
214. 8 de abril de 1994.

Tabla 88: Unión Europea. Contingentes autorizados en el cabotaje

País	1995	1996	1997	Del 1º de enero al 30 de junio de 1998
Bélgica	3.647	4.742	6.223	4.045
Dinamarca	3.538	4.600	6.037	3.925
Alemania	5.980	7.774	10.203	6.632
Grecia	1.612	2.096	2.751	1.789
España	3.781	4.916	6.452	4.194
Francia	4.944	6.428	8.436	5.484
Irlanda	1.645	2.139	2.808	1.826
Italia	4.950	6.435	8.445	5.490
Luxemburgo	1.699	2.209	2.899	1.885
Países Bajos	5.150	6.695	8.786	5.711
Austria	0	0	4.208	2.736
Portugal	2.145	2.789	3.661	2.380
Finlandia	1.774	2.307	3.029	1.969
Suecia	2.328	3.207	3.973	2.583
Reino Unido	3.103	4.034	5.295	3.442
Total	**46.296**	**60.191**	**83.206**	**54.091**

6.1.2.4 Otras cuestiones objeto de la política común de transportes por carretera

Otros elementos de la política común en el transporte por carretera a resaltar son:

Tarifas

La reglamentación comunitaria ha ido encaminada a la eliminación de las tarifas obligatorias, siendo sustituidas por un régimen de tarifas de referencia que no deben ser en ningún caso discriminatorias. Así, en el Reglamento 4058/89[215] relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros, se establece que a partir del 1 de enero de 1990, los precios de los transportes por cuenta ajena se convendrán libremente entre las partes del contrato de transporte.

Armonización de las condiciones técnicas del material móvil

La Unión Europea estableció en la Directiva 96/53[216] las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional para determinados vehículos de carretera.

215. 21 de diciembre de 1989.
216. 25 de julio de 1996.

Estas medidas se establecieron, entre otras razones debido a las diferencias existentes entre las normativas vigentes en los distintos Estados Miembros relativas a los pesos y medidas de los vehículos de transporte por carretera, lo que podía ocasionar consecuencias adversas para las condiciones de competencia y constituir un obstáculo a la circulación entre países miembros. Así mismo, a la hora de elaborar dicha Directiva, se consideró como importante el equilibrio entre la utilización racional y económica de los vehículos de carretera y los requisitos de mantenimiento de la infraestructura, seguridad vial y protección del medio ambiente y del entorno de vida.

El ámbito de aplicación de dicha Directiva estaba constituido por los vehículos destinados al transporte de mercancías de las siguientes categorías[217]:

- Categoría N2: Vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo superior a 3,5 toneladas pero inferior a 12 toneladas.
- Categoría N3: Vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo superior a 12 toneladas.
- Categoría O3: Remolques con un peso máximo superior a 3,5 toneladas pero inferior a 10 toneladas.
- Categoría O4: Remolques con un peso máximo superior a 10 toneladas.

En esta Directiva, se establece que no se podrá rechazar o prohibir el uso en los Estados Miembros de vehículos matriculados o puestos en circulación en cualquier otro Estado Miembro por razones relativas a los pesos y las dimensiones, siempre que dichos vehículos cumplan con los valores límites especificados.

Por último, cabe señalar que la Directiva 96/96[218], relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques, establece la obligatoriedad de someter a estos vehículos a una inspección técnica periódica.

Seguridad

En este sector normativo existen evidentes carencias puesto que los avances han sido muy escasos. Sólo en el sector del transporte de mercancías peligrosas existe una completa regulación sobre seguridad a través de la aplicación del ADR (Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera) tanto a nivel nacional como internacional (Directiva 94/55[219]).

Posteriormente, la Directiva 96/35[220] crea la figura del consejero de seguridad. Esta se ha instaurado para aquellas empresas cuya actividad implique el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable, o bien las operaciones de carga o descarga ligadas a dichos transportes, obligando a la designación, a más tardar el 31 de diciembre de 1999, de uno o varios consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas encargados de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a dichas actividades.

217. Tipos definidos en el Anexo II de la Directiva 70/156.
218. 20 de diciembre de 1996.
219. 21 de noviembre de 1994.
220. 3 de junio de 1996.

Controles fronterizos

Los controles fronterizos en la UE fueron definitivamente suprimidos el 1 de Enero de 1993, mediante el Reglamento 3912/92[221]. No obstante, se pueden seguir realizando controles veterinarios y fitosanitarios en el interior de los Estados Miembros, tales como se practican a los productos nacionales que circulan en los propios Estados, sin discriminación según el origen de la mercancía o el medio de transporte.

Fiscalidad

Esta materia es otra de las carencias más significativas de la política de transportes. Se hace necesario aplicar una armonización fiscal aplicable a los distintos hechos imponibles que gravan el ejercicio del transporte, sin la cual no es posible conseguir iguales condiciones para competir entre los transportistas de los distintos Estados Miembros.

En este campo, el mayor esfuerzo se ha hecho en la armonización y aproximación de los tipos respecto al impuesto especial sobre los hidrocarburos[222].

Así mismo, se ha establecido mediante la Directiva 99/62[223], la necesidad de eliminar las distorsiones de la competencia existentes entre empresas de distintos Estados Miembros, como consecuencia de la aplicación de diferentes gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Estadísticas

Ante la necesidad de disponer de estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas, regulares y completas sobre el volumen y la evolución de los transportes de mercancías por carretera efectuados por medio de vehículos matriculados en la UE, así como sobre el nivel de utilización de los vehículos que realizan dichos transportes, la UE estableció mediante el Reglamento 1172/98[224] una relación detallada de los datos (relativos al vehículo, recorrido y mercancía) a tener en consideración para la elaboración de las estadísticas. Además, se estableció la obligatoriedad de transmitir trimestralmente los datos recogidos a Eurostat[225].

Matriculación de vehículos

Mediante el Reglamento 2411/98, se implantó un nuevo modelo de matricula con un "signo distintivo del Estado Miembro de matriculación"[226]. Este "signo distintivo" implantado en este Reglamento se considera, a partir de entonces, equivalente y sustitutivo del exigido por algunos de los Estados Miembros, signatarios del Convenio de Viena de 1968 sobre circulación por carretera, a los vehículos matriculados en otro Estado Miembro.

221. 17 de diciembre de 1992.
222. Directivas 92/81, 92/82, 92/77 y97/425.
223. 17 de junio de 1999.
224. 25 de mayo de 1998.
225. Eurostat: servicio de la Comisión encargado de llevar a cabo las tareas que incumben a dicha institución en el ámbito de la producción de estadísticas comunitarias.
226. Signo distintivo del Estado Miembro de matriculación: un conjunto compuesto de una a tres letras latinas mayúsculas que designan el Estado Miembro en el cual está matriculado el vehículo.

Infraestructuras

Uno de los ejes fundamentales de la política de transporte por carretera en la UE, es la potenciación en el desarrollo de las infraestructuras como medio de alcanzar los fines del Mercado Común y de la Unión Económica y Monetaria. De esa manera, el Tratado de Maastricht[227] establece la necesidad de "el fomento de la creación y del desarrollo de redes transeuropeas".

La Decisión 1692/96[228] establece las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. El objetivo es que se establezca de aquí al año 2010, integrando progresivamente las redes de infraestructuras de transporte terrestre, marítimo y aéreo. La red deberá:

- garantizar una movilidad sostenible de las personas y los bienes, en las mejores condiciones sociales y de seguridad posibles, participando de los objetivos comunitarios, particularmente de los referidos a la competencia y medio ambiente, y con el propósito de reforzar la cohesión económica y social;
- ofrecer a los ciudadanos infraestructuras de calidad en las mejores condiciones económicos aceptables;
- incluir todos lo modos de transporte;
- permitir una utilización óptima de las capacidades existentes;
- favorecer la intermodalidad;
- ser viable económicamente;
- cubrir todo el territorio de los Estados Miembros;
- poder conectarse a las redes de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Cambio, de los países de Europa central y oriental y de los países mediterráneos.

Esta red transeuropea se compondrá de infraestructuras de transporte así como de sistemas de gestión del tráfico y de sistemas de localización y de navegación. Las infraestructuras de transporte se compondrán de redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, los puertos de navegación marítima e interior, aeropuertos y otros puntos de interconexión. Los sistemas de gestión del tráfico y los sistemas de localización y de navegación comprenderán las instalaciones técnicas, informáticas y de telecomunicaciones necesarias para asegurar el funcionamiento armonioso de la red y la gestión eficaz del tráfico.

Por lo que se refiere específicamente a la red transeuropea de carreteras, ésta se compondrá de autopistas y de carreteras de alta calidad, ya existentes, nuevas o por acondicionar, que:

- desempeñen un papel importante en el tráfico a larga distancia o
- permitan, en los ejes integrados en la red, la circunvalación de los principales nudos urbanos o
- garanticen la interconexión con otros modos de transporte o
- permitan unir las regiones enclavadas y periféricas con las regiones centrales de la UE.

227. Artículo 3, letra n.
228. 23 de julio de 1996.

La red deberá garantizar a los usuarios un nivel elevado, homogéneo y constante de servicios, comodidad y seguridad.

6.1.2.5 Objetivos estratégicos de la UE en materia de transportes 2000-2005

En respuesta a los problemas de transporte, a los problemas de seguridad y de impuntualidad en el tráfico aéreo y de congestión urbana, la Comisión propondrá la creación de un espacio europeo del transporte realmente integrado, con el establecimiento de un espacio aéreo único y el desarrollo de las redes transeuropeas. En este sentido, recurrirá a las nuevas tecnologías para desarrollar un sistema de transportes inteligente y multimodal. Propondrá, asimismo, la creación de una Agencia Europea de Seguridad Aérea. Por último, mejorará las normas de seguridad y la formación en el sector marítimo.

6.2 MERCOSUR

El Tratado de Asunción puso en marcha el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). Este Tratado fue firmado el 26 de marzo de 1991 por los presidentes Carlos Menem (Argentina), Fernando Collor de Mello (Brasil), Andrés Rodríguez (Paraguay) y Luis Alberto Lacalle (Uruguay), estableciendo la decisión de "constituir un mercado común" que debía estar conformado para el 31 de diciembre de 1994.

La consecución del mercado común implicaba:

- Libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los cuatro países.
- Establecimiento de un arancel común externo y la adopción de una política comercial común con relación a terceros países o agrupaciones, así como la coordinación de posiciones en foros económicos comerciales regionales e internacionales.
- Coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los cuatro países en materia de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduanera, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden a fin de conseguir las condiciones adecuadas de competencia.
- Compromiso de los Estados miembro para armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes y de este modo fortalecer el objetivo de la integración.

Durante el período de transición que va desde su nacimiento hasta el 31 de diciembre de 1994, se estableció un régimen general de origen, un sistema de solución de controversias y cláusulas de salvaguardia, así como la coordinación necesaria para enfrentar los casos de prácticas de dumping o políticas desleales de otros países.

Las herramientas para la construcción del mercado común, quedaron definidas en varios instrumentos: un programa de liberalización comercial que permitiera llegar al 31 de diciembre de 1994 con arancel cero, la coordinación de políticas macroeconómicas, el establecimiento del arancel externo común, y la adopción de acuerdos sectoriales con el fin de optimizar la utilización y movilidad de los factores de producción y de alcanzar escalas operativas eficientes.

El fenomenal despegue económico[229] conseguido por los países del MERCOSUR entre 1991 y 1994 no permitió, sin embargo, cumplir con el objetivo de poner en marcha el mercado común el 1º de enero de 1995.

En la Cumbre de Ouro Preto[230], se modificó el cronograma y se estableció como primer paso para la constitución del mercado común la puesta en vigencia de una unión aduanera. El 1 de enero se puso en marcha la unión aduanera imperfecta que trajo consigo la eliminación de todas las trabas arancelarias y para-arancelarias al comercio recíproco y la adopción del arancel externo común frente a terceros países. Esta figura no está plenamente vigente en la actualidad ya que los cuatro países negociaron un Régimen de Adecuación por el cual algunos productos continuarían pagando aranceles durante un cierto período. Además, se establecieron unas listas de excepciones al arancel externo común para algunos productos específicos.

A partir del 1º de enero de 2000, con la finalización del Régimen de Adecuación, el MERCOSUR constituye una Zona de Libre Comercio a la que sólo resta incorporar los productos relacionados con el sector azucarero y el sector automotor. Respecto al perfeccionamiento de la Unión Aduanera, se verifica que la convergencia hacia el Arancel Externo Común de los productos exceptuados debe culminar el 1º de enero de 2001 para los casos de Argentina, Brasil y Uruguay, y en el caso de Paraguay el 1º de enero de 2006. Además, desde 1995 se encuentra en marcha un mecanismo anual de reducción de gravámenes a la importación en los cuatro países.

Entre los principales acuerdos firmados por el MERCOSUR, acuerdos con otros países o áreas económicas de integración, se encuentran:

- Acuerdo relativo a un consejo sobre comercio e inversión con Estados Unidos de América (06/91).
- Acuerdo marco interregional de cooperación con la UE (05/92).
- Acuerdo de complementación económica con Chile (06/96).
- Acuerdo de complementación económica con Bolivia (02/97).
- Acuerdo marco para la creación de la zona de libre comercio con la Comunidad Andina de Naciones (04/98).
- Acuerdo marco de comercio e inversión con el Mercado Común Centroamericano (04/98).
- Entendimiento de cooperación en materia de comercio e inversiones y plan de acción con Canadá (06/98).

Está previsto que MERCOSUR contará con un nuevo miembro en un futueo próximo. Chile dejará de ser un país asociado al bloque para integrarse en él.

229. El comercio entre los cuatro paises representaba en 1991 una novena parte del comercio global de esos países, pasando en 1994 a una quinta parte.
230. Diciembre de 1994.

6.2.1 Estructura del MERCOSUR

Los órganos con capacidad decisoria son el Consejo del Mercado Común, el Grupo Mercado Común y la Comisión de Comercio del MERCOSUR. Otros órganos importantes son la Comisión Parlamentaria Conjunta, el Foro Consultivo Económico y Social y la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.

6.2.1.1 Consejo del Mercado Común

Es el órgano superior del MERCOSUR. Su principal función es la conducción política del proceso de integración y la toma de decisiones para asegurar el cumplimiento de los objetivos establecidos por el Tratado de Asunción y conseguir alcanzar la constitución final del mercado común.

Este Consejo se encuentra integrado por los ministros de Relaciones Exteriores y de Economía o similares. Se reúnen siempre que se estime oportuno, si bien deben hacerlo al menos una vez por semestre con la participación de los Presidentes de los Estados Partes.

Las principales funciones y atribuciones del Consejo son:

- Velar por el cumplimiento del Tratado de Asunción, sus Protocolos y acuerdos firmados en su marco.
- Formular políticas y promover las acciones necesarias para al conformación del mercado común.
- Ejercer la titularidad de la personalidad jurídica del MERCOSUR.
- Negociar y firmar acuerdos, en nombre del MERCOSUR.
- Pronunciarse sobre las propuestas que le sean elevadas por el Grupo Mercado Común.
- Convocar reuniones de ministros y pronunciarse sobre los acuerdos que le sean remitidos por las mismas.
- Crear los órganos que estime pertinentes, así como modificarlos y suprimirlos.
- Aclarar el contenido y alcance de sus Decisiones cuando lo estime necesario.
- Designar al Director de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.
- Adoptar decisiones en materia financiera y presupuestaria.
- Homologar el Reglamento Interno del Grupo Mercado Común.

El Consejo se pronuncia por medio de Decisiones que son de obligado cumplimiento para los Estados Partes.

6.2.1.2 Grupo Mercado Común

Formado por cuatro miembros titulares y cuatro miembros alternos por país, designados por los respectivos gobiernos, entre los que deben constar obligatoriamente representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, de los Ministerios de Economía y de los Bancos Centrales.

Las reuniones del Grupo Mercado Común (GMC) son coordinadas por los Ministerios de Relaciones Exteriores. Este Grupo se pronuncia mediante Resoluciones de obligado cumplimiento para los Estados Partes.

El GMC tiene la siguiente estructura establecida por la Resolución 20/95:

a) Subgrupos de Trabajo:
   - SGT Nº 1 Comunicaciones
   - SGT Nº 2 Minería
   - SGT Nº 3 Reglamentos Técnicos
   - SGT Nº 4 Asuntos Financieros
   - SGT Nº 5 Transporte e Infraestructura
   - SGT Nº 6 Medio Ambiente
   - SGT Nº 7 Industria
   - SGT Nº 8 Agricultura
   - SGT Nº 9 Energía
   - SGT Nº 10 Asuntos Laborales, Empleo y Seguridad Social

b) Reuniones Especializadas:
   - Ciencia y Tecnología
   - Turismo

c) Grupos Ad – Hoc:
   - Servicios
   - Aspectos Institucionales
   - MERCOSUR – ALADI
   - MERCOSUR – OMC
   - Azúcar

d) Comité de Cooperación Técnica MERCOSUR.

Las funciones y atribuciones del GMC son las siguientes.

- Velar por el cumplimiento del Tratado de Asunción, sus Protocolos y acuerdos firmados en su marco.
- Proponer proyectos de Decisión al Consejo del Mercado Común.
- Tomar las medidas necesarias para el cumplimiento de las Decisiones adoptadas por el Consejo del Mercado Común.
- Fijar programas de trabajo que aseguren avances para el establecimiento del mercado común.
- Crear, modificar o suprimir órganos tales como subgrupos de trabajo y reuniones especializadas, para el cumplimiento de sus objetivos.
- Manifestarse sobre las propuestas o recomendaciones que le fueren sometidas por los demás órganos del MERCOSUR en el ámbito de sus competencias.
- Negociar, con la participación de representantes de todos los Estados Partes, acuerdos con terceros países, grupos de países u organismos internacionales, en caso de tener delegación expresa del Consejo del Mercado Común.
- Firmar acuerdos internacionales cuando tenga mandato del Consejo del Mercado Común.

- Delegar los poderes de negociación internacional a la Comisión de Comercio, cuando fuere autorizado expresamente por el Consejo del Mercado Común.
- Aprobar el presupuesto y la rendición de cuentas anual presentada por la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.
- Adoptar Resoluciones en materia financiera y presupuestaria, basado en las orientaciones emanadas del Consejo.
- Someter al Consejo del Mercado Común su Reglamento Interno.
- Organizar las reuniones del Consejo del Mercado Común y preparar los informes y estudios que éste le solicite.
- Elegir al Director de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.
- Supervisar las actividades de la Secretaría Administrativa del MERCOSUR.
- Homologar los Reglamentos Internos de la Comisión de Comercio y del Foro Consultivo Económico-Social.

SGT 5 Transporte e infraestructura

Este Subgrupo de Trabajo del GMC se compone de tres comisiones y cuatro grupos de especialistas que a continuación se enumeran:

- Comisión de Transporte Fluvial y Marítimo
- Comisión de Infraestructura
- Comisión de Transporte Terrestre
- Grupo de Especialistas para el tema Inspección Técnica Vehicular
- Grupo de Especialistas en Transporte de Mercancías Peligrosas
- Grupo de Especialistas en Otorgamiento de Licencias Profesionales de Conducir
- Grupo de Especialistas sobre el Acuerdo Multilateral sobre Transporte Marítimo.

En su programa de acción para el año 2000 se encuentran como principales objetivos el contribuir al desarrollo pleno del libre comercio intrarregional y a la inserción del MERCOSUR en el plano internacional, permitiendo que los ciudadanos y los operadores económicos del MERCOSUR participen plenamente de los beneficios derivados de la creación de la Unión Aduanera. Así mismo deberán identificar y promover proyectos de infraestructura que contribuyan al mejoramiento del sistema regional de transporte.

Las pautas negociadoras marcadas en la Resolución del GMC Nº 38/95 para este Subgrupo de Trabajo son:

- Análisis, simplificación, implementación y consolidación de los acuerdos y reglamentaciones existentes en el ámbito MERCOSUR-ALADI.
- Seguridad en el transporte. Armonizar y coordinar una propuesta de estrategia conjunta sobre normas de seguridad, normas tecnológicas y técnicas, y sobre controles técnicos de habilitación y ejecución de la actividad, que permita implementar la moderna tecnología en el control de la seguridad en el transporte.
- Facilitación fronteriza. Sustitución de los procedimientos operativos de transporte actualmente vigentes en los pasos de frontera de cada Estado Parte y su relación con las diferentes instituciones fronterizas de control. Aplicación de los Acuerdos vigentes referidos al sistema de control integrado de frontera.
- Red básica de servicios regulares y de temporada. Banco de datos básicos. Estudio de la red básica de servicios regulares y de temporada para el transporte de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR y la elaboración de un banco de datos que permita identificar nuevos mercados y demandas.
- Glosario de términos a ser utilizados en las negociaciones sobre el transporte internacional de personas en el MERCOSUR.
- Acuerdo sobre transporte de encomiendas y correspondencia en ómnibus de líneas regulares.
- Recopilación a mediano plazo de las reglamentaciones vigentes sobre habilitación y operación de empresas operadoras de tráfico ferroviario internacional.
- Facilitación: Acuerdo sobre los procesos aduaneros y administrativos. Acuerdo de facilitación de tránsito de embarcaciones, bienes y personas entre los países de la región.
- Enunciación de los lineamientos básicos para la integración física de los países del MERCOSUR. Identificación de los objetivos sobre la infraestructura de la región.
- Inspección técnica vehicular. Formulación de los criterios para la calificación de defectos y formas de actuación según el resultado de las inspecciones a ser realizadas a ómnibus y vehículos de carga.
- Determinación de los procedimientos que permitan habilitar y formar profesionalmente a los conductores de vehículos de transporte.

6.2.1.3 Comisión Parlamentaria Conjunta

Es el órgano representativo de los parlamentos nacionales de los Estados miembros. Está formado por el mismo número de parlamentarios representantes de cada país, siendo designados por los respectivos parlamentos nacionales de acuerdo a procedimientos internos. Se pronuncia mediante Recomendaciones al Consejo del Mercado Común, por intermedio del GMC.

Entre sus principales funciones y atribuciones se encuentran:

- Acelerar los procedimientos internos correspondientes en los Estados Partes, para la pronta entrada en vigor de las normas emanadas del Consejo del Mercado Común, GMC y Comisión de Comercio del MERCOSUR
- Contribuir a la armonización de legislaciones, tal como lo requiera el avance del proceso de integración
- Examinar temas prioritarios que defina el Consejo del Mercado Común
- Adoptar su Reglamento interno.

6.2.1.4 Foro Consultivo Social

Se trata del órgano representativo de los sectores económicos y sociales. Tiene funciones meramente consultivas. Se pronuncia mediante Recomendaciones al GMC.

6.2.1.5 Secretaría Administrativa del MERCOSUR

Es el órgano de apoyo operativo responsable de la prestación de servicios a los demás órganos del MERCOSUR. Tiene su sede permanente en Montevideo.

Se encuentra a cargo de un Director elegido de forma rotatoria por el GMC y designado por el Consejo del Mercado Común, con un mandato de dos años y no reelegible.

Las actividades que realiza esta Secretaría son:

- Servir como archivo oficial de la documentación del MERCOSUR
- Realizar la publicación y difusión de las normas adoptadas en el marco del MERCOSUR
- Realizar las traducciones auténticas en los idiomas español y portugués de todas las decisiones adoptadas por los órganos de la estructura institucional del MERCOSUR
- Editar el Boletín Oficial del MERCOSUR
- Organizar los aspectos logísticos de las reuniones del Consejo del Mercado Común, GMC y de la Comisión de Comercio del MERCOSUR
- Informar regularmente a los Estados Partes, sobre las medidas implementadas por cada país para incorporar en su ordenamiento jurídico las normas emanadas del Consejo Mercado Común, GMC y Comisión de Comercio del MERCOSUR
- Elaborar su proyecto de presupuesto para que posteriormente sea aprobado por el GMC
- Presentar anualmente su rendición de cuentas al GMC, así como un informe sobre sus actividades.

6.2.2 Reglamentación sobre el transporte internacional de carga por carretera

Al crearse el MERCOSUR, los países signatarios adoptaron el *Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre* como parte de su normativa. Desde entonces han procedido a su perfeccionamiento para su aplicación en su ámbito interno.

6.2.2.1 Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)

Fue suscrito el 1° de enero de 1990 en Montevideo por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en el marco de Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

Este acuerdo se aplica al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país. Queda excluida la posibilidad de efectuar transporte local en territorio de otro país signatario (Art. 7).

El ATIT permite realizar los servicios de transporte internacional por carretera siempre que medie un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgan los permisos correspondientes manteniendo el principio de **reciprocidad**.

Los permisos que se otorgan son de tres tipos: originarios, complementarios y ocasionales. Los permisos originarios son concedidos por el país signatario; la autoridad competente en

trega un documento de idoneidad a las empresas constituidas según su propia legislación y con domicilio real en su territorio. Es imprescindible que toda empresa que quiera optar a este permiso tenga más de la mitad del capital social y el control efectivo de la misma en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso (Art. 22).

Los permisos complementarios son las autorizaciones concedidas por el país destino o de tránsito del transporte internacional. Para poder obtener este permiso es necesario presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario en un plazo de sesenta días a partir de la fecha de la concesión del permiso originario: un documento de idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario y la prueba de la designación de un representante legal con plenos poderes de representación en el país destino del transporte. Si el país no es destino sino tránsito de la mercancía, el permiso se obtiene de la misma manera, no siendo en este caso necesario la designación de representante legal (Art. 24).

Los permisos originarios se otorgarán con una vigencia prorrogable por períodos iguales. El permiso complementario se otorgará en iguales términos y mantendrá su vigencia mientras no caduque el permiso originario (Art. 25).

Los permisos ocasionales son concedidos, como su propio nombre lo indica, de manera ocasional, no pudiendo implicar el establecimiento de servicios regulares o permanentes. Para su concesión, la autoridad competente del país a cuya jurisdicción pertenece la empresa solicita la conformidad al país de destino, siempre que no exista un acuerdo bilateral o multilateral que no haga necesaria esta comunicación previa.

La flota habilitada por una empresa para realizar el transporte internacional puede ser propia o arrendada. Mediante acuerdos bilaterales, se podrá admitir la utilización temporal de terceros que operen bajo responsabilidad de las empresas autorizadas.

Las rutas, terminales y pasos habilitados, así como las terminales a utilizar, son determinados entre los países signatarios.

El Acuerdo establece una Comisión compuesta por representantes de los países signatarios que se encarga de la evaluación permanente del Acuerdo y sus anexos, para de este modo proponer a sus respectivos gobiernos las modificaciones que su aplicación sugiera (Art. 16). Hasta el momento se ha convocado dicha Comisión en seis ocasiones.

Por último, cabe señalar que el Acuerdo contiene también cuatro anexos, el primero de los cuales hace referencia a "aspectos aduaneros", el segundo a "aspectos migratorios", el tercero a "aspectos de seguros" y el último a "infracciones y sanciones".

6.2.2.2 Acceso a la profesión de transportista

Los Principios Generales de acceso a la profesión de Transportista y su ejercicio para las empresas habilitadas para el transporte internacional terrestre de cargas en el marco del MERCOSUR vienen marcados por la Resolución 58/94 del Grupo Mercado Común.

En el anexo de dicha Resolución, se establece que para la obtención o renovación de las autorizaciones para realizar transporte internacional terrestre de cargas, las empresas deberán presentar una solicitud con los siguientes requisitos:

- Los marcados por el ATIT
- Copia legalizada del Contrato o Estatuto Social. Para el caso de las empresas unipersonales, la acreditación realizada por un notario público
- Copia del poder otorgado por la empresa de transporte, al gerente o representante legal
- Acreditación de la habilitación técnica por parte de la autoridad competente de los vehículos y equipos declarados.

Además, deberá acreditarse una capacidad mínima consistente en ser propietario de una flota con una capacidad de transporte de al menos 80 toneladas y contar con 4 unidades o equipos para el transporte internacional de cargas. Por último, deberá disponer de adecuada infraestructura, medios de comunicación y representantes legales en los restantes países miembros.

La autorización concedida comprende a toda la flota de vehículos y equipos declarados de propiedad (o en arrendamiento) de la empresa declarante.

6.2.2.3 Otras normas relativas al transporte internacional y al tránsito aduanero

A continuación se enumeran todas aquellas normas emitidas por MERCOSUR en relación al transporte internacional de cargas y al tránsito aduanero.

Resolución 02/91, mediante la cual se implementa el *"Control integrado de Fronteras en los puntos habilitados para el transporte internacional de los países del MERCOSUR"*.

Resolución 03/91, que implementa la atención permanente de las aduanas de frontera.

Resolución 04/91, que aprueba la utilización del Formulario común de manifiesto internacional de carga y declaración de tránsito aduanero (MIC/DTA) entre los países partes del MERCOSUR.

Resolución 06/91, que resuelve que los lacres colocados en cada uno de los Estados Partes serán considerados válidos por las Aduanas de los demás, para su utilización en operaciones de tránsito aduanero internacional. Dicho reconocimiento mutuo de los lacres utilizados en cada uno de los Estados Partes regirá hasta su total armonización, mediante la adopción de un lacre común.

Resolución 01/92, que establece que la totalidad de los controles integrados de fronteras implementados o a implementarse deben encontrarse en pleno funcionamiento antes del 1 de enero de 1993.

Resolución 08/92, que aprueba el *"Reglamento único de tránsito y seguridad vial"*.

Resolución 09/92, que pone en vigencia en los Estados miembros el formulario TIF/DTA "*Conocimiento-Carta de Porte Internacional (TIF)/Declaración de Tránsito Aduanero (DTA)*".

Resolución 37/92, que aprueba las condiciones generales para el seguro de responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres, no matriculados en el país de ingreso.

Resolución 39/92, que aprueba la inclusión en el formulario MIC/DTA de los registros solicitados por el SGT Nº 5 Transporte Terrestre manteniendo el formato del formulario.

Decisión 5/93, que aprueba el *"Acuerdo para la aplicación de los controles integrados en frontera entre los países del MERCOSUR"* denominado *"Acuerdo de Recife"*, estableciendo las normas que regulan el control integrado que los funcionarios competentes de cada país ejercen en las áreas de frontera, ya sean éstos controles aduaneros, migratorios, sanitarios, o de transporte.

Resolución 01/94, por la que se aprueba el tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera.

Decisión 02/94, por la que se aprueba el *"Acuerdo sobre Transporte de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR"*.

Resolución 07/94, que deroga el artículo 2 de la Resolución 07/94 por el que se solicita a las autoridades aduaneras de los Estados miembro la participación de agentes aduaneros en el acompañamiento de vehículos de transporte.

Decisión 14/94, por la que se agrega al *"Acuerdo sobre Transporte de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR"* aprobado por la Decisión 02/94, un artículo sobre mecanismos de actualización del mencionado instrumento.

Decisión 15/94, mediante la cual se aprueba el *"Acuerdo sobre transporte multimodal en el ámbito del MERCOSUR"*.

Decisión 16/94, mediante la que se aprueba la *"Norma de Aplicación sobre Despacho Aduanero de Mercaderías"*, que entró en vigencia el 1º de enero de 1995. La introducción de mercaderías al MERCOSUR está sujeta a control aduanero, quedando su introducción, permanencia, circulación y salida sometida a los requisitos establecidos por la autoridad aduanera y bajo su control. Así mismo, establece las normas relativas a: declaración de llegada, tratamiento a las mercaderías, depósito temporal, examen previo y retiro de muestras de mercaderías.

Decisión 17/94, por la que se aprueba la *"Norma de Aplicación sobre Valoración Aduanera de Mercaderías"*.

Decisión 25/94, por la que se aprueba el *"Código Aduanero del MERCOSUR"*.

Resolución 116/94, que aprueba las normas sobre mercancías cargadas en distintas aduanas del país de partida, con un mismo formulario MIC/DTA y en la misma unidad de transporte.

Resolución 120/94, que aprueba con carácter obligatorio un seguro de responsabilidad civil y/o conductor de vehículos terrestres, no matriculados en el país de ingreso en un viaje internacional.

Directiva 20/95, que establece que los Estados Partes deben implementar los mecanismos necesarios para agilizar el tránsito a través de los pasos de fronteras de animales vivos, productos perecederos de origen animal o vegetal transportados por vehículos, por medio del establecimiento de un área preferencial de verificación a fin de evitar el deterioro en la salud de los animales vivos, pérdida de las condiciones higiénico-sanitarios de los productos y/o rotura de la cadena de frío.

Resolución 16/96, que aprueba las Normas para el tránsito de animales a través del territorio de uno de los Estados Partes o entre los Estados Partes, de acuerdo con las condiciones epidemiológicas de las zonas y países de procedencia y destino.

Resolución 146/96, que aprueba el procedimiento de reconocimiento de licencias de estaciones de radio comunicaciones para uso de empresas de transporte de carretera.

Decisión 08/97, por la que se aprueba el Régimen de infracciones y sanciones del *"Acuerdo sobre Transporte de Mercaderías peligrosas del MERCOSUR"*.

Resolución 58/97, que resuelve considerar de tratamiento permanente por el SGT Nº 5 *"Transporte e Infraestructura"* la tarea de identificación de las asimetrías vinculadas al transporte internacional terrestre para ir eliminando progresivamente sus efectos negativos en la competitividad de las empresas prestatarias del servicio.

Resolución 62/97, que aprueba las Condiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Civil del Operador de Transporte Multimodal.

Resolución 06/98, por la que se aprueba el *"Procedimiento Uniforme de Control del Transporte de Mercaderías Peligrosas"*, así como el cronograma para el cumplimiento de las exigencias del *"Acuerdo sobre Transporte de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR"*.

Resolución 02/99, que modifica el cronograma aprobado por el artículo 2 de la Resolución 06/98 en lo concerniente al cronograma para el cumplimiento de las exigencias del *"Acuerdo sobre Transporte de Mercaderías Peligrosas en el MERCOSUR"*.

Resolución 10/00, que da instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.

7. Recomendaciones e implementación de acciones en el sector

7.1 Consideraciones previas

En los anteriores capítulos del presente trabajo se ha procurado describir, bien sea los datos elaborados o las opiniones obtenidas de las múltiples reuniones celebradas, sin proponer juicios. Será precisamente a lo largo de este capítulo donde se irá repasando el contenido de los anteriores para plantear los correspondientes comentarios.

Según queda demostrado en el capítulo dos (apartado 2.1.1), la creación de una zona de libre comercio en la región andina ha potenciado el comercio entre los distintos Países Miembros del área de integración. Este es un hecho común en todos los procesos de integración; sin embargo, cabe destacar como característica específica en la CAN el mayor comercio de cada uno de los países con un tercero, los EEUU, que en el seno de la propia CAN[231]. Este hecho, que genera una cierta vulnerabilidad del comercio exterior de la Subregión, debe corregirse progresivamente propiciando un mayor intercambio comercial en el seno de la CAN; con ello se mejoran las economías locales de los cinco países generando empleo y avance social. Para que los intercambios comerciales entre los países pertenecientes a la región andina se desarrollen, es imprescindible un eficiente sistema de transportes que aporte competitividad a los productos de la zona. Parece bastante claro que el sistema andino de transporte de mercancías por carretera dista de estar en un aceptable nivel de eficiencia[232] lastrando, de forma notable, el intercambio comercial. Resulta, por tanto, necesario mejorar los sistemas de transporte de la CAN si se quiere avanzar en la mejora de la competitividad de la región andina.

Es evidente que se trata de un problema complejo ya que son múltiples los factores que interactúan, generando una resultante cuyo análisis sólo es posible si se intenta desagregar el conglomerado de elementos que la conforman así como los actores que deben implicarse en las distintas actuaciones.

Conviene destacar en este punto del trabajo que, siendo el objeto principal el Transporte Internacional de mercancías en la CAN, la CAF ha decidido plantear también la problemática del transporte en cada uno de los países miembros, debido fundamentalmente a dos razones: la primera es que, según estimaciones del sector, el transporte internacional es, en términos de facturación, entre un ocho y un diez por ciento del transporte total de mercan-

231. Para poder tener una referencia comparativa considérese que el intercambio comercial en el seno de la UE abarca más de un 60 % del intercambio total de los países integrantes.

232. En una reciente presentación (junio de 2000) efectuada en la sede de la CAF en Venezuela sobre un programa para la competitividad del país, desarrollado en cooperación con la Universidad de Harvard, fue muy significativo que el primer eje de actuación enunciado por Michael Porter fuera "Logística para la Región".

cías por carretera; es decir, es una actividad específica dentro del transporte pero que no es la principal como volumen de actividad del sector; en segundo término, como se verá a lo largo del presente capítulo, las actuaciones que se deben llevar a cabo para ordenar al sector del transporte son de tipo estructural y, por tanto, no pueden circunscribirse a una determinada actividad específica como es el transporte internacional. Por último, es también un hecho cierto que aquellas empresas que se dedican al transporte internacional son las más estructuradas y organizadas dentro del sector; se podría decir que son una cierta "élite" empresarial respecto del resto.

Es la intención de la CAF al plantear este estudio la de generar un "**Libro Verde**[233]" sobre la situación del sector y sus perspectivas. Es oportuno recordar que este informe recoge y elabora, como parte del trabajo de campo, las opiniones de 267 expertos cualificados recogidas a lo largo de 96 reuniones.

De acuerdo con lo expuesto, se va a desagregar en cuatro bloques el análisis de los factores clave en el desarrollo de un adecuado sistema andino de transporte de mercancías por carretera. Estos bloques son:

- Aspectos institucionales
- Aspectos económicos
- Política de transportes y las Administraciones Públicas
- El sector del transporte

Los puntos contenidos en estos bloques admiten una clasificación en función de las necesidades de tiempo para su puesta en marcha. Se puede dividirlos, por tanto, en actuaciones a corto plazo y actuaciones a largo plazo (estas últimas encuadradas en lo que podría ser la elaboración de un Libro Blanco sobre la Política Común de Transportes en la Subregión Andina); será ésta una segunda división que se planteará al final de este capítulo.

7.2 Aspectos institucionales

Bajo este epígrafe se agrupan aquellas cuestiones que dependen de decisiones políticas de nivel nacional. Lógicamente, estas decisiones deben nacer del consenso propiciado por la Secretaría General de la CAN entre los países integrantes de la Subregión.

7.2.1 Ausencia de una política común de transportes

El objetivo de una Política Común de Transportes debe procurar: "que los ciudadanos y las empresas puedan tener acceso a medios de desplazamiento que correspondan a sus necesidades y aspiraciones de la manera más aproximada posible en cuanto a su calidad y rendimiento. Al mismo tiempo, el acceso a estos recursos debería poderse realizar con el menor costo que permita un mantenimiento a largo plazo y un desarrollo adecuado. Pero los servicios de transporte han de ser también seguros, tanto desde el punto de vista del usuario como de los terceros para quienes puedan suponer un riesgo. Por otra parte, deberán favorecer la cohesión social en el seno de la Comunidad, contribuyendo a la protección del medio ambiente"[234]. Esto se debe hacer mediante un enfoque global que contemple tanto los distintos modos de transporte y su complementariedad como las redes de infraestructuras que faciliten la movilidad de personas y mercancías.

En relación con la preparación de acciones comunitarias en materia de transportes, debe establecerse con claridad una distinción entre aquellos aspectos que son competencia exclusiva de la Secretaría General de la CAN y aquellos otros en los que se comparten las competencias con los Estados miembros.

7.2.2 Escasez de inversión en materia de transportes

En el apartado sobre Infraestructura vial y de servicios de transporte (apdo. 2.1.2.) se señaló que hay un bajo nivel de carreteras en el conjunto de los países de la CAN y, dentro de éstos, importantes disparidades que los alejan de un desarrollo armónico y equilibrado si bien es cierto, como queda recogido en el apartado *2.1.2.6. Evolución de la red y previsiones de futuro*, que existe una preocupación por parte de todos los países en el mejoramiento de las infraestructuras de transporte. También existe una gran actividad por parte de la CAF en la financiación de infraestructuras en la Subregión, sobre todo aquellas que fomentan la integración subregional. Los problemas presupuestarios en materia de inversiones están dando pie a modelos de financiación de infraestructuras mixtos público-privados con buenos niveles de éxito[235].

El sistema de ferrocarriles (en adelante FFCC) es escaso y con baja operatividad. Algunos países de la CAN, como es el caso de Venezuela (apdo. 2.1.2.4.)., tienen en proyecto la creación de un sistema de FFCC que, complementándose con el mejoramiento del ya existente, permita una adecuada vertebración de los distintos territorios del país. Igualmente Colombia se plantea como uno de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo el convertir el FFCC en un sistema de transporte eficiente, confiable, seguro y de bajo costo.

Es necesario desarrollar en la Subregión un plan de centros logísticos[236] (apdo. 3.5) que permitan una eficiente gestión de los procesos de consolidación y fraccionamiento de cargas, un desarrollo de las zonas de frontera como puntos de intercambio en los casos de transbordo operativo, zonas de equipamiento para vehículos y conductores y puntos de vigilancia y seguridad para tripulaciones y cargas. Este plan debe estar estrechamente ligado a los grandes ejes viales y a los puntos de intercambio modal (nudos de carreteras, puertos, aeropuertos y estaciones de FFCC).

233. El término "Libro Verde", utilizado habitualmente por la Comisión Europea, se refiere a un documento cuyo objetivo es estimular una reflexión y lanzar una consulta a nivel de la Subregión sobre un tema concreto. Las consultas suscitadas por un Libro Verde pueden, posteriormente, originar la publicación de un Libro Blanco con el fin de traducir los frutos de la reflexión en medidas concretas de acción comunitaria.

234. Tomado del documento "El curso futuro de la Política Común de Transportes", Comisión de las Comunidades Europeas (2 de diciembre de 1992).

235. La financiación en Europa por el llamado "método alemán" ha permitido ejecutar importantes obras que por la vía presupuestaria ordinaria no hubieran podido acometerse. En este sentido, Colombia tiene un programa de gran interés para implicar al sector privado en la explotación de carreteras.

236. La Decisión 459 prevé un plan de desarrollo para las Zonas de Integración Fronteriza pero lo que se propone en este apartado va más allá y plantea un mapa de zonas de actividad logística que no tienen por qué limitarse a las pasos de frontera.

Todos estos elementos, componentes de la red de infraestructuras, deberían integrarse en un plan único para la Subregión Andina conformando un **Plan Director de Infraestructuras Andinas** (PDIA).

Otro aspecto donde resulta necesario un esfuerzo inversor es la reconversión del sector de transportes de mercancías por carretera (véase apdo. 7.4).

7.2.3 Equilibrio en las políticas de liberalización

Los países integrantes de la CAN, junto con la Secretaría General de la Comunidad, han hecho un gran esfuerzo por incorporar políticas tendentes a la liberalización del sector de transportes de mercancías por carretera como mejor instrumento para conseguir un sector eficiente. Este planteamiento, en línea con las corrientes liberalizadoras que impone la globalización, se encuentra con algunas contradicciones provenientes de haber partido de una situación excesivamente desigual entre los distintos integrantes de la CAN. La inexistencia de cláusulas de salvaguarda que pudieran permitir –en situaciones de excepcionalidad[237] y con el acuerdo de la propia CAN– períodos transitorios de adecuación hace que surjan decisiones unilaterales de los países miembros conducentes a la protección de su sector, generándose una situación contradictoria con la normativa andina que amenaza la firme voluntad de avance en materia de integración expresada en innumerables ocasiones por los máximos responsables políticos de los países miembros.

Una oportunidad para resolver los desequilibrios de partida puede provenir a través de un acuerdo político que decida el estudio y puesta en marcha de una política común de transportes que, respetando la normativa existente en materia de transporte internacional, tenga como finalidad armonizar las condiciones de competencia de los sectores de transporte de los países miembros. Estos procesos requieren períodos dilatados de tiempo, una firme voluntad política y recursos financieros para la reconversión del sector en cada país. No hacer un planteamiento de consenso supone dejar al sector (recuérdese que está en manos de la iniciativa privada) a las reglas del mercado, con lo que se producirán inevitablemente ganadores y perdedores. Los primeros conquistarán el mercado pero los segundos presionarán a sus Gobiernos para que implementen medidas de protección y, por tanto, frenen el proceso de integración. Es decir, consensuar es buscar un juego en el que, a largo plazo, "todos ganan", mientras que no hacerlo es retroceder en los avances conseguidos en materia de promoción del comercio interior subregional con lo que ello significa de pérdida de competitividad para el conjunto de la Subregión. En este sentido es preferible buscar fórmulas de acuerdo mediante períodos transitorios largos que resultados a corto plazo en el que determinados países tengan la sensación de resultar perdedores.

237. Conviene tener presente como importante razón de excepcionalidad la situación de conflicto armado existente en Colombia y que condiciona la libre circulación de mercancías por su territorio. Tampoco se debe olvidar aspectos de delincuencia común en éste y otros países de la CAN; sin embargo, la actuación del Gobierno ante estos casos es más fácil que ante un conflicto armado de tremendas implicaciones políticas.

7.2.4 La inseguridad de las tripulaciones y las mercancías

Como se describe en el apdo. 2.4, los distintos factores de inseguridad influyen de forma sustantiva en la libre circulación de mercancías por el territorio de la CAN. Es claro que debe existir un compromiso político para implementar todas aquellas acciones que permitan aminorar la incidencia de este fenómeno en el transporte. La creación de corredores de seguridad en las carreteras ya habilitadas para el transporte internacional, la promoción de entidades como *Defencarga* en las que se deben implicar cargadores, transportistas y autoridades gubernamentales y la gestión de pólizas de seguros que den una mayor cobertura de riesgos, deben ser actuaciones en las que hay que profundizar para reducir progresivamente el efecto negativo que la inseguridad produce sobre el transporte de mercancías. En materia de cobertura de riesgos, los Estados deben asumir su responsabilidad ofreciendo coberturas allá donde el sector privado no cubre ya que, de lo contrario, se produce un "fallo de mercado", y resolverlo compete al Estado. Esto es de especial aplicación en el caso de Colombia, donde las circunstancias del conflicto armado impiden la normal circulación de mercancías por su territorio, sobre todo para los vehículos procedentes de otros países de la Subregión.

7.2.5 Los problemas en las zonas de integración fronteriza

De los distintos trabajos realizados sobre la relación entre los problemas de frontera y el transporte internacional destacamos el del Dr. Luis Alberto Oliveros[238]. En él se disocia claramente el problema de los transportes de frontera y el transporte internacional, así como el escaso desarrollo económico que los territorios de frontera están teniendo. Es difícil no compartir plenamente los planteamientos del Dr. Oliveros, según los cuales no se trata de darle una solución al transporte internacional que, necesariamente, debe circular por los pasos de frontera sino que se deben implementar políticas tendentes al desarrollo económico de las zonas fronterizas para que dejen de presionar a sus respectivos gobiernos a través del bloqueo del transporte internacional.

Como se expondrá más adelante, en el Plan de reconversión del sector, es necesario desarrollar un plan especial para el transporte transfronterizo que permita diferenciar y resolver, eliminando las economías informales, el comercio y transporte de corta distancia que se origina en las zonas de frontera.

Las fronteras deben ser áreas de actuación conjunta entre los Estados fronterizos y la CAN. Dado su carácter de zonas muy desfavorecidas deben ser beneficiarias de políticas singulares con partidas presupuestarias específicas.

7.3 Aspectos económicos

Sin perjuicio de que las soluciones a los dos apartados que se plantean a continuación estén

238. "La problemática del transporte internacional terrestre en los pasos de frontera de la Comunidad Andina". Autor: Dr. Luis Alberto Oliveros. Puede obtenerse una versión del citado documento en la página web de la CAN (www.comunidadandina.org).

no se preservan los tráficos para los equipos venezolanos, sino que además se ha propiciado una entrada de competencia para los tráficos interiores (que siguen siendo más de un 90% de los tráficos totales).

7.4.3 Falta de rigor en el cumplimiento de las normativas

Una denuncia generalizada es la falta de rigor en el cumplimiento de la normativa existente por parte de las distintas Administraciones Públicas. Los factores que influyen en esta circunstancia son de muy diversa índole. Los más destacados son los siguientes:

- Falta de conocimiento en las administraciones periféricas de la normativa que dimana de las administraciones centrales.
- Ausencia (salvo excepciones) de manuales de procedimientos que detallen a los funcionarios de fronteras la forma de actuar en los distintos supuestos que se puedan presentar.
- Corrupción de algunos miembros de la Función Pública.
- Tolerancia en la aplicación de las sanciones estipuladas para los incumplimientos.
- Utilización fraudulenta de documentos y placas de vehículos por parte de las empresas de transporte y aduanas.

En este tema es necesario hacer un esfuerzo múltiple que procure el respeto generalizado a la norma. La permisividad acaba haciendo inútil toda la normativa y desmotiva a aquellos funcionarios y empresas que tienen una forma recta de proceder.

Por último, conviene reflejar que el diferente nivel de rigor (debido en gran parte a la ausencia de instalaciones que permitan a la Función Pública cumplir adecuadamente con su cometido) hace que determinados pasos de frontera estén perdiendo tráficos en beneficio de otros más permisivos (éste es el caso de la frontera San Antonio-Cúcuta versus Maicao-Paraguachón).

7.4.4 Escaso avance en materia de armonización técnica

En la tabla 40 del apartado *2.2.2.2. Características técnicas del parque de vehículos* se ve con claridad las disparidades que hay entre las diferentes regulaciones de los países integrantes de la CAN. Esta falta de armonización tiene consecuencias negativas tanto en términos de competencia entre empresas de distintos países como en lo que puede afectar a la conservación de las infraestructuras terrestres por carretera. Se ha constatado que la Secretaría General de la CAN está trabajando al respecto, pero conviene reflejar que la adaptación de los distintos países a este tipo de normativas es un proceso lento en el tiempo y que necesita períodos de transición que pueden oscilar entre los ocho y los diez años.

Por otra parte, la regulación que establezca la Secretaría de la CAN debe ser incorporada por todos los Estados miembros ya que carecería de sentido, salvo para un período transitorio, elaborar una normativa de aplicación exclusiva para el transporte internacional por carretera.

No se debe olvidar, a la hora de elaborar una normativa andina de armonización técnica, otros procesos de integración próximos a la CAN como es el MERCOSUR. En este sentido, parece oportuno contemplar las disposiciones técnicas previstas por el MERCOSUR para intentar la mayor aproximación posible entre ambos procesos.

7.4.5 Plan de reconversión para el sector

Teniendo en cuenta que se está en presencia de un sector muy atomizado, poco profesionalizado, con una flota de elevada antigüedad, pendiente de una armonización técnica y de valor estratégico para las economías regionales, sería oportuna la elaboración, por parte de la Secretaría General de la CAN, de unas directrices que pudieran ser desarrolladas por cada uno de los países miembros conformando, a los distintos niveles de necesidad, sendos planes de reconversión del sector del transporte de mercancías por carretera. Se propone, como principales directrices a contemplar:

- Renovación del parque automotor retirando los vehículos de avanzada edad.
- Creación de redes estables de comercialización favoreciendo a las empresas que acojan con carácter permanente a los transportistas individuales[239].
- Programas de cualificación profesional y creación de títulos específicos para las distintas categorías profesionales del sector.
- Financiación de planes de viabilidad para la integración de empresas de transporte.
- Ventajas fiscales para la integración de empresas de transporte creando estructuras de mayor dimensión y más competitivas.
- Diferenciación clara entre la función del transportista, la del comercializador del servicio de transporte y la del operador logístico.
- Plan especial para el transporte de fronteras dándole la consideración de transporte internacional de corto alcance con autorizaciones específicas.
- Regulación de los tiempos de conducción y descanso así como la jornada máxima.
- Control de acceso a la profesión, exigiendo el correspondiente certificado de profesionalidad.

Estos planes de reconversión deberían contar con la financiación de los Estados miembros y tener un período de vigencia acompasado con lo que serían los períodos transitorios en materia de armonización técnica y jurídica.

7.4.6 Elaboración de bases estadísticas

Una constante a lo largo de la realización de este trabajo ha sido la dificultad en encontrar bases estadísticas homogéneas y actualizadas. Sin una base estadística adecuada resulta imposible conocer ciertos aspectos de la evolución del sector en términos de parque automotor, antigüedad del mismo, oferta y demanda de transportes, flujos origen-destino, etc.

239. Aunque la figura sea aparentemente igual a la de las empresas vinculadas existentes en Colombia, lo que se plantea es una expansión del concepto de tal forma que el transportista individual tenga una mayor oferta donde acogerse, es decir, se trata de introducir un factor de competencia entre las grandes empresas comercializadoras que permita al transportista negociar sus fletes, con carácter permanente, en mejores condiciones económicas.

Se recomienda que la Secretaría General de la CAN reactive el Sistema Subregional de Información Estadística establecido por la Decisión 115, creando un Grupo de Trabajo del Consejo de Estadística dedicado específicamente al área de transporte. Así mismo, se estima que pueden servir como orientación, para el conjunto de la Comunidad, los datos que Eurostat trabaja en materia de transportes. A nivel de cada país se recomienda el estudio del informe que con carácter anual presenta el Ministerio de Fomento Español titulado "Los transportes y las comunicaciones. Informe anual".

Otros instrumentos de interés para hacer un seguimiento de la evolución del transporte son los Centros de Estudios del Transporte que pueden, desde su implantación en los Países Miembros, conformar una red subregional. Estos Centros deben incorporar entre sus fines el seguimiento de los aspectos de Investigación y Desarrollo en materia de transportes.

7.4.7 Fomento de Empresas Multinacionales Andinas (EMAs) de Transporte

La Comunidad Andina, a través de la Decisión 292, regula la creación y régimen de las Empresas Multinacionales Andinas. Esta figura, aplicada al transporte, puede ser útil para propiciar la colaboración entre empresas de los distintos países, generando una cultura de gran empresa con intereses en los diferentes Países Miembros. Dentro del plan de reconversión apuntado en el apartado 7.4.5, existen ventajas para la agrupación de empresas nacionales dedicadas al transporte internacional que quieran adquirir el estatus de EMA de transporte. Esta figura encaja con los programas propuestos de creación de redes estables de comercialización y puede generar un trasvase de conocimientos en *know-how* entre las empresas nacionales de transporte. Cabe plantear la promoción de algunas ventajas para aquellas empresas dedicadas al transporte internacional que tengan la consideración de EMAs de transporte; ello generaría una dinámica de entendimiento entre las empresas privadas de los países de la Subregión.

Se considera que el papel de las Administraciones Públicas no es el de crear este tipo de empresas sino propiciar que sea la iniciativa privada la que, viendo las ventajas, acometa el proyecto de inversión.

7.4.8 Exigencia relativa al número de vehículos propios o facturación propia que debe tener la empresa

Existe un vacío en la normativa de la Comunidad Andina de Naciones sobre la exigencia relativa al número de vehículos propios que debe tener en su parque toda empresa habilitada para realizar transporte internacional; tampoco se encuentra delimitado un porcentaje de la facturación del transporte internacional de la empresa que debe realizarse con dichos vehículos.

La resolución 272 en su artículo 2[240] establece que la empresa solicitante del Certificado de

240. Capacidad Mínima de Carga Util en Vehículos Propios y Vinculados.

Idoneidad debe acreditar ante el organismo nacional competente de transporte que posee capacidad de movilización de carga útil, bien sea en vehículos propios, arrendados o vinculados. Pero no establece ningún porcentaje o cantidad concreta sino que deja a los Estados el establecimiento de esta capacidad mínima de arrastre exigible. Tampoco se establece una capacidad económica y financiera mínima, indicando en su artículo 1 que debe de *"contar con la suficiente solvencia económica y financiera para poder desarrollar su objeto social en forma eficiente y segura"*, pero sin establecer cifras que marquen dicha capacidad.

Se propone, por lo tanto, el establecimiento en la normativa de la Comunidad Andina de Naciones de un porcentaje o cantidad mínima de vehículos propios en la flota habilitada para evitar la posible aparición de disparidades que hagan que las condiciones de acceso al mercado sean distintas en cada uno de los países[241], dependiendo de las legislaciones existentes en cada país[242], o bien marcar un porcentaje máximo de la facturación que se puede obtener por medio de vehículos vinculados.

7.5 El sector transporte

Hasta aquí se ha repasado los aspectos más significativos que influyen en los sistemas de transporte de los países miembros de la CAN. Sin embargo, no se debe olvidar, que el sector está mayoritariamente en manos de la iniciativa privada. Por ello, un buen número de las propuestas planteadas no serán factibles si el propio sector no se involucra en ellas.

7.5.1 Necesidad de una mayor estructuración de los interlocutores empresariales y sociales

Como ha quedado puesto de manifiesto en el capítulo cuarto, apartados 4.2 y 4.3, el nivel de asociacionismo en el sector del transporte es bajo, tanto en lo que se refiere a los empresarios como a los trabajadores. Pensar, desde el plano de la Administración, que una excesiva estructuración puede generar grupos con una exagerada concentración de poder es contemplar sólo los inconvenientes. No se debe olvidar que la dinámica de la negociación y del acuerdo se va imponiendo en todos los ámbitos y permite, a las Administraciones Públicas, una mejor identificación de su contraparte en el sector privado. En este sentido, se puede afirmar desde la experiencia española que no hubiera sido posible la adaptación de la legislación española en materia de transportes a las directivas europeas si no se hubiera dado el gran esfuerzo de concertación que se produjo entre los interlocutores empresariales y la Administración Pública.

Igualmente, si se optara por poner en marcha un plan de reconversión del sector del transporte de mercancías por carretera en aquellos países que lo consideraran oportuno, esto sería prácticamente inviable sin la colaboración de los interlocutores empresariales y sociales.

241. Mientras que Venezuela proponía como condición para otorgar el Certificado de Idoneidad la posesión de 3 vehículos propios, Colombia era partidaria de rebajar esta condición a un único vehículo.
242. En Bolivia la capacidad de arrastre que debe poseer el transportador para poder acceder a la autorización de transporte internacional quedará determinada mediante el Reglamento de la Ley General de Aduanas (28 de julio de 1999).

En cualquier caso, no se pretende que las Administraciones Públicas asuman una responsabilidad –la de estructurar a la Sociedad Civil– que no les corresponde, pero sí resultará útil que exijan a sus interlocutores que reúnan la mayor representatividad y que ésta sea demostrable. Esto evitaría el permanente fraccionamiento de las organizaciones empresariales en grupos de reducido tamaño, con visiones muy parciales de los problemas y sus soluciones, grupos con escasa capacidad a nivel nacional pero que concentrando sus actuaciones en determinadas zonas pueden generar un gran nivel de conflictividad[243].

7.5.2 La baja cualificación en sector del transporte de mercancías por carretera

Se ha reflejado en los apartados 5.1 a 5.3 los programas de cualificación que los Países Miembros tienen implementados en materia de transportes. Queda evidenciada una falta de acciones tendentes a la mejora de la cualificación profesional en el sector. Esta falta de cualificación es la base de muchos de los problemas que aquejan al transporte de mercancías por carretera.

Está demostrado que la mejor fórmula para que un empresario no acometa actuaciones negativas para el desarrollo de su empresa es que tenga –él o su equipo de dirección– los conocimientos suficientes para valorar las repercusiones de las distintas acciones. Así, es muy improbable que si se conocen los costos por kilómetro de un vehículo para un número medio de kilómetros anuales se contraten portes por debajo de esos costos.

La experiencia europea es, en este sentido, muy enriquecedora ya que vinculó la creación de nuevas empresas de transporte a la acreditación por parte del empresario –o de quien ostente la dirección efectiva de la empresa– de su capacitación profesional[244]. En España la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT, Ley 16/87) recoge la normativa europea, provocando un cambio en la regulación existente hasta la fecha (la ley de transportes anterior databa de 1947 y regulaba el acceso a la actividad de forma discrecional por parte de la Administración de Transportes). Las consecuencias han sido evidentes: una mayor profesionalización de la actividad, que ha podido competir en condiciones de igualdad con los homólogos del resto de la Unión Europea.

Se estima que hay una gran oportunidad en el seno de la CAN (dado que algunos países están elaborando textos legislativos en materia de transportes) para introducir la capacitación profesional como condicionante de acceso a la actividad.

7.6 Recomendaciones a corto plazo

Sin perjuicio de lo expuesto hasta ahora en materia de recomendaciones, existen algunas

243. Unos ejemplos claros de esta situación son los sucesivos conflictos planteados por los transportistas del Táchira que provocaron las Resoluciones Interministeriales Venezolanas obligando a determinados transbordos en frontera. Recientemente se ha producido el fallo del Tribunal Andino al respecto y los mismos grupos vuelven a amenazar con conflictos si se retira la medida del transbordo por parte del gobierno venezolano.
244. Véase el apartado 5.5.6 La capacitación profesional.

cuestiones concretas que pueden ser puestas en marcha en el corto plazo para mejorar el funcionamiento del sistema de transporte internacional.

7.6.1 Cumplimiento de plazos en el otorgamiento del permiso de prestación de servicios (PPS)

Se entiende por Permiso de Prestación de Servicios, el documento otorgado a un transportista que cuenta con Certificado de Idoneidad que acredita la autorización que le ha concedido el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él.

Actualmente la necesidad de obtener un permiso de prestación de servicios por cada país en el que se quiera realizar el transporte internacional, no deja de ser un proceso administrativo que puede ser utilizado por las autoridades competentes como una barrera a la entrada de transportistas extranjeros.

La Decisión 399 establece, en su artículo 43, un plazo de 30 días para que el organismo nacional competente expida y entregue al transportista el Permiso de Prestación de Servicios. Han sido frecuentes las quejas de los transportistas, de cualquiera de los Países Miembros, ante la tardanza de las autoridades nacionales competentes en la concesión del Permiso. Estos hechos se han visto reflejados en las Resoluciones emitidas por la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) y posteriormente por la Comunidad Andina de Naciones:

- Resolución 455[245] de la JUNAC: Dictamen 03-97 de incumplimiento por parte del Gobierno de Ecuador en la tramitación de solicitudes de permiso de prestación de servicio presentadas por las empresas transportistas peruanas COMINTER TRANSPORTES S.A. y GANADERA DEL NORTE, E.I.R.L.
- Resolución 483[246] de la JUNAC, por la que se dictamina el incumplimiento del Gobierno del Ecuador. El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre de Ecuador emitió la Resolución Nº 001-DIR-97-CNTTT mediante la cual cancelaba los Permisos de prestación de Servicios y Certificados de Idoneidad a once empresas colombianas de transporte internacional de mercancías por carretera. Posteriormente, mediante la Resolución Nº 002-DIR-97-CNTTT, dejaba sin efecto lo anterior si bien establecía que entraría en vigencia una vez se conformasen comisiones para establecer un sistema de fijación de fletes y para el control y vigilancia del cumplimiento de dichos fletes.
- Resolución 43[247] de la CAN: Dictamen 17-97 de incumplimiento por parte del Gobierno del Perú en la aplicación de las Decisiones 399 y 358. Por esta resolución se determina que la falta de pronunciamiento del organismo nacional competente del Perú, respecto de la solicitud de concesión de un permiso de prestación de servicios presentada por la empresa de transportes ecuatoriana Internacional de Transporte de Carga, S.A. (INTRACARSA), constituye un incumplimiento de las obligaciones emanadas de las normas del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

245. 24 de enero de 1997.
246. 6 de junio de 1997.
247. 19 de diciembre de 1997.

- Resolución 287[248] de la CAN: Dictamen 36-99 de incumplimiento por parte del Gobierno de Ecuador al no tramitar permisos de prestación de servicios de transporte internacional de mercancías, a la empresa transportista peruana AMELVI S.R.L. y a la colombiana TRANSPORTES AUTOGOL, en los plazos establecidos en la Decisión 399.

Se exhorta a las distintas autoridades nacionales competentes en la materia a cumplir los plazos establecidos por la Decisión 399 en materia de concesión del PPS. Así mismo, se recomienda, a largo plazo, estudiar su eliminación, dejando como condición única para la realización del transporte internacional de carga por carretera la posesión del Certificado de Idoneidad. Este Certificado deberá ser concedido en base a exigencias comunes, por las autoridades competentes del País Miembro origen del transportista y automáticamente reconocido por el resto de los Países Miembros.

7.6.2 Regulación del contrato de vinculación

Actualmente la normativa andina trata este tema de manera somera en la resolución 272[249], estableciendo una serie de requisitos como la presentación de una copia del contrato de vinculación debidamente autentificada ante la administración competente, una declaración en el sentido que el propietario conoce que el destino de su vehículo va a ser el transporte internacional de mercancías por carretera, etc.

Así mismo, aunque en esta resolución no se indica nada sobre la prohibición de que se puedan firmar contratos de vinculación con varias empresas, la Decisión 399 en su artículo 68 establece que "*No se habilitarán camiones o tracto-camiones, ni se registrarán unidades, que consten en la flota de otro transportista autorizado*". El problema detectado más que normativo, es administrativo y sobre todo de falta de control del mismo por parte de las autoridades competentes en la materia.

7.6.3 Servicios de inspección en frontera

Fruto del trabajo de campo realizado en la región andina, se propone la toma de una serie de medidas a corto plazo que permitan un trabajo más eficaz de estos servicios y una mejor atención al usuario. Las medidas propuestas son:

7.6.3.1 Armonización de horarios por parte de los servicios técnicos de inspección

Se ha podido apreciar intentos de llevar a cabo esta armonización de horarios en las distintas fronteras andinas.

248. 21 de septiembre de 1999.
249. Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación.

Así, en la frontera de Desaguadero, en el I Foro Boliviano-Peruano sobre Facilitación del Transporte Terrestre[250], una de las conclusiones de las mesas de trabajo hace referencia a la necesidad de mantener la armonización de horarios acordada en la III Reunión de Organismos Nacionales Competentes de Transporte Terrestre por Carretera del Perú y Bolivia[251]. En el caso de la frontera ecuatoriano-peruana (Huaquillas-Aguas Verdes), en distintos foros ha surgido también la necesidad de la unificación de los horarios de atención en frontera.

Por lo tanto, se recomienda la adopción de:

- Un horario de atención en frontera de lunes a domingo común para todas las fronteras intracomunitarias.
- Adopción de un calendario común de días feriados para los servicios de inspección en frontera andinos.

En la medida en que los recursos económicos lo posibilitasen, sería conveniente que el horario de atención se extendiera durante las 24 horas del día, todos los días del año, sobre todo en aquellos servicios vitales para la facilitación del comercio y tránsito de personas (migraciones, aduanas, sanidad, etc.).

7.6.3.2 Armonización de estructuras administrativas de los servicios técnicos de inspección

Se considera necesario armonizar las prácticas y actuaciones de las autoridades de transporte, aduanas, policía, migraciones, sanidad agropecuaria, entre otras, de manera que los procedimientos de inspección y control a los que se tenga que someter el transporte internacional de mercancías al efectuar el paso de frontera sean los mismos, independientemente del país en el que se encuentre.

La construcción de CEBAF podría considerarse como un paso adelante en lo que se refiere a dicha armonización, al tener que trabajar conjuntamente los servicios de dos países que necesitarían seguir procedimientos comunes.

Así mismo, sería necesario que las autoridades existentes en la frontera fueran las mismas o equivalentes independientemente del país que se trate, es decir, se trata de crear una estructura de servicios técnicos de inspección equivalente en cada una de las fronteras.

7.6.3.3 Establecimiento de un Plan Director de Infraestructuras de Inspección en Frontera

Se considera necesario la elaboración de un Plan Director de Infraestructuras de Inspección en Frontera que impulse la construcción en todas las fronteras intracomunitarias de CEBAF estableciendo:

- Localización.

250. 10 y 11 de febrero de 1999.
251. Realizado en Arequipa, entre los días 9 y 10 de julio de 1998.

- Otras infraestructuras a realizar que deben de acompañar el CEBAF (puentes, carreteras, etc.).
- Plazos de ejecución de las obras, acondicionamiento de las instalaciones y puesta en marcha.
- Presupuestos y fuentes de financiamiento para la realización de las infraestructuras.

En la elaboración de dicho Plan debe tenerse presente el calendario de supresión de fronteras, ya que puede darse la paradoja de que determinados CEBAF entren en funcionamiento y, al poco tiempo, queden en desuso por la desaparición de los pasos de frontera.

7.6.4 Política de desarrollo fronterizo. Coordinación por parte de las instituciones andinas de los proyectos nacionales e internacionales

En este punto deben desarrollarse políticas que se materialicen mediante el despliegue de iniciativas públicas y privadas en los campos de infraestructura social y económica, en la dotación de servicios básicos, en la promoción de actividades productivas y en el fortalecimiento de la capacidad de gestión regional. De esta manera, al dar alternativas de subsistencia a la población de la frontera, se evita que se utilice el entorpecimiento del libre tránsito del transporte internacional como fuente de generación de empleo.

Los proyectos que surjan de esta política de desarrollo fronterizo deben ser coordinados por las instituciones andinas, dando preferencia a aquellas zonas más deprimidas y evitando duplicidad de esfuerzos por parte de las administraciones locales y nacionales.

7.7 Libro Blanco del Transporte

Tal y como se ha expuesto en las consideraciones previas de este capítulo, es claro que el contenido de este trabajo cumple la función de un **Libro Verde** sobre: "***La Situación Actual y Perspectivas para el Transporte Internacional de Carga por Carretera en la CAN***". Aquí quedan recogidas las opiniones de un amplio colectivo de expertos que permiten tener una idea ajustada sobre el objeto del estudio. Como ya se ha señalado, el limitarse al transporte internacional hubiera sido pasar de puntillas sobre el problema ya que los factores estructurales que se deben acometer no se circunscriben al transporte internacional sino al Sistema de Transporte Terrestre de Mercancías por Carretera en la CAN. Desde esta perspectiva parece oportuno que se genere un debate sobre la conveniencia de avanzar en la Política Común de Transportes en la Subregión Andina. La síntesis de esa Política Común de Transportes generaría un **Libro Blanco** y sus correspondientes **Programas de Acción**. Teniendo en cuenta que el presente libro se ha circunscrito al transporte terrestre de mercancías y que una Política Común de Transportes debe abarcar todos los modos así como las mercancías y los viajeros, se sugiere apuntar como contenido que debe formar parte de esa política común en materia de transporte terrestre de mercancías el siguiente índice:

1) **Acceso a la profesión**
   - Criterios de capacidad económica
   - Criterios de capacidad profesional
   - Criterios de honorabilidad

2) **Armonización de normas técnicas**
   - Características técnicas de los vehículos
   - Adecuación de los vehículos a las vías
   - Elaboración de normas de transporte de mercancías peligrosas
   - Matriculación de vehículos
   - Nomenclatura y terminología del transporte terrestre

3) **Armonización de normas de conducción**
   - Régimen de infracciones y sanciones
   - Establecimiento del uso del tacógrafo
   - Tiempos de conducción y descanso

4) **Armonización fiscal**
   - Peajes
   - Impuesto a vehículos
   - Impuesto sobre hidrocarburos
   - Impuesto del valor agregado, etc.

5) **Normas sociales**
   - Jornada laboral
   - Salario mínimo interprofesional
   - Vacaciones
   - Prestaciones sociales (salud, desempleo, jubilación ,etc.)
   - Convenios colectivos.

6) **Armonización de normas para la apertura de empresas de transporte**

7) **Información**
   - Establecimiento de un Sistema de Información Común de Transporte. Generación de estadísticas comunes de transporte
   - Optimización de los flujos de información entre:
     - Organismos públicos relacionados con el transporte
     - Organismos públicos nacionales y la Secretaría General de la CAN
   - Creación de un Observatorio Andino de la Liberalización del Transporte Internacional

8) **Reforma del sector**
   - Plan de Modernización del Sector
     - Incremento del tamaño de empresa
     - Modernización del parque automotor (Plan Renove Andino)
   - Sistema de contingentes bilaterales / multilaterales andino
   - Plan de Reforma de la Administración del Transporte. Homologación de los cuerpos de la Administración responsables del transporte

9) **Programas de Formación y Capacitación del Transporte a nivel andino (directrices comunitarias)**

ANEXOS

Personas entrevistadas 307

Entidades e instituciones contactadas para la realización del presente estudio 313

Bibliografía 317

Legislación 327

Anexo estadístico 337

Formación en España 365

Abreviaturas 385

Indice de tablas e ilustraciones 387

Anexo I

Relación de personas entrevistadas para la realización del presente estudio

Uno de los aspectos singulares del presente estudio es la gran participación de personas expertas relacionadas directamente con la problemática tratada y representativos de los distintos colectivos implicados. Con ello se ha logrado una visión objetiva, tanto por las distintas visiones aportadas como por la amplia representación territorial conseguida.

Un total de 267 personas participó en las distintas entrevistas y reuniones, enumeradas a continuación por orden alfabético de su primer apellido. Además se ha procurado reflejar el país de origen, el cargo de la persona entrevistada y el organismo o empresa donde desempeña dicho cargo.

A todas ellas, el sincero agradecimiento del equipo de trabajo, sin su colaboración este libro no hubiera conseguido uno de sus principales valores: partir de planteamientos prácticos.

A

Abad, Juan Carlos Gerente ANDINATIC-Ecuador, Ecuador / **Adubiri, Paulino**. Vicepresidente de la Cooperativa de Transportes "Gral. José A. Ballivián", Bolivia / **Afanador, Maritza**. Asesora del Ministerio de Transporte, Colombia / **Aguilar, Pedro**. Presidente ACC, Colombia / **Aguilera, John**. Director Provincial del CNTTT de Machala, Ecuador / **Alarcón Vázquez, Percy**. Capitán Policía Nacional del Perú, Jefe Subsector Fronteras Aguas Verdes, Perú / **Alberca Pariños, Jorge**. Regidor Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Ali Casanova, Jorge**. Presidente Cámara de Transporte del Táchira, Venezuela / **Ali Guerrero, Raúl**. CAVEMTREX, Venezuela / **Ali Sánchez, Edgar**. Cooperativa de carga del Táchira, Venezuela / **Ali, Rogelio**. Socio y ex-dirigente de la Cooperativa de Transportes "Gral. José A. Ballivián", Bolivia / **Alvarado, Jaime**. Detective DAS Migración en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Alvazado, Julio**. Oficina de Transporte Internacional de Paraguachón, Venezuela / **Anaya, Juan Javier**. Director Ejecutivo Nacional de ACC, Colombia / **Andrade, Edgar**. Secretario de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, Ecuador / **Aquize Ayala, Oscar**. Ingeniero Agrónomo SEDAG-Desaguadero, Bolivia / **Arangurí Domínguez, Pablo**. Alcalde Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Argoti, Marcelo**. Gerente General ADUANOR, Ecuador / **Armas, Edwin**. Director Provincial del Consejo Provincial de Transporte y Tránsito Terrestre-Carchi, Ecuador / **Arriola Núñez, Nicasio Lizardo**. Gerente de Nomenclatura Arancelaria y Valoración de la Superintendencia Nacional de Aduanas-El Callao, Perú / **Avila Aguilar, Alberto.** Asesor de la Gobernación de El Oro, Ecuador / **Ayala, Arturo.** Dirección de Relaciones Internacionales del Viceministerio de Comercio, Venezuela.

B

Baitos, Mauro. Gerente Cámara de Comercio de Huaquillas, Ecuador / **Balanza, Luis**. Gerente Regional Aduana Nacional de Bolivia-La Paz, Bolivia / **Balarezo Lizarzaburu, Marco**. Ministro Consejero del Ministerio de Relaciones Exteriores, Perú / **Baldó, José Antonio**. Gerente Nacional de Logística de Distribución de Cervecería POLAR C.A., Venezuela / **Ballestero, Alexi**. Jefe Oficina de Transporte Internacional de Paraguachón (subcomisario), Venezuela / **Balseca, Marco**. Miembro del Comité Ejecutivo de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador. Presidente de la Asociación de Transporte Pesado de Pichincha / **Barreto, Yajaira**. Vicepresidente de

CAVECOL, Venezuela / **Bastidas Erazo, Elisa**. Directora del Ministerio de Comercio Exterior en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Benavides V, Roberto**. Cabo 1º, comandante puesto de la Policía de Turismo en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Benchimol, Celia**. Ex Directora General del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Venezuela / **Blanco, Albertina**. Alumna Escuela Nacional de Hacienda, Venezuela / **Blanco, Eduardo**. Gerente JOMDYTER Sociedad Internacional Aduanera, Colombia / **Bonnin, Miguel**. Gerente de Mercadeo y Ventas de COPEQUIM, Venezuela / **Branger, Edgar**. Presidente Almacenadora ALFRANCA. Representante CAVECOL, Venezuela / **Burbano, Edgar M.**, Director Almacenes Generales de Depósito ALMAVIVA S.A.-Ipiales, Colombia / **Burdamalo, Gemma.** Subdirectora de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio Exterior, Colombia / **Burneo, Eduardo**. Gerente de Bodegas Privadas PUYANGO y Presidente de Cooperativas de Transporte PUYANGO, Ecuador.

C

Cacero Ortiz, José Humberto. Funcionario del Ministerio de Transporte en el CENAF de Villa del Rosario, Colombia / **Calderón Macchiavello, Pablo**. Gerente de Operaciones COMEXPORT, SA. Ecuador / **Calderón Viteri, Roberto**. Presidente Ejecutivo COMEXPORT, SA, Ecuador / **Calderón, Sergio Omar**. Gobernador del Estado Táchira, Venezuela / **Campoverde, Tulio**. Gerente Agencia de Aduanas Tulio Campoverde, Ecuador / **Canales, Luis**. Jefe Técnico de la Superintendencia Nacional de Aduanas-Desaguadero, Perú / **Canelón, Juan Valentín**. Especialista Tributario. Gerencia de Aduanas del SENIAT, Venezuela / **Cano, Iván**. Subgerente General de TRANSCOMERINTER CIA Ltda., Ecuador / **Carmona Estanga, Pedro**. Presidente de VENOCO. Primer Vicepresidente de FEDECAMARAS, Venezuela / **Carrillo, Ramón**, Jefe de la División de Carga del SETRA, Venezuela / **Castañeda Naranjo, Carlos Mario**. Director Ejecutivo Nacional de DEFENCARGA, Colombia / **Castañeda, Lucía**. Directora de Regulación del Transporte del SETRA, Venezuela / **Castillo, Isabel**. Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio, Venezuela / **Castro Guerrero, José**. Director Cámara de Comercio de Huaquillas, Ecuador / **Castro, Juan Guillermo**. Jefe de la División de Transporte, Dirección Nacional de Planeación, Colombia / **Castromonte Osorio, David**. Teniente Policía Nacional del Perú, Comisaría de Aguas Verdes, Perú / **Ceccato, Rolman**. Gerente de Operaciones TRANSPORTES EL MORRO, S.A. Valencia, Venezuela / **Cesaro, Basilio**. Presidente de ANDINATIC, Perú / **Cevallos, Humberto**. Director Ejecutivo del CNTTT, Ecuador / **Chacón, Carmen C. L.**. Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio, Venezuela / **Chamorro, Félix E.**. Coordinador ICA en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Chavarría, Oscar**. Jefe de la Unidad de Planificación y Coordinación del Departamento de Transporte Internacional del Viceministerio de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, Bolivia / **Chaves, Bernarda**. Tesorera ACC en Ipiales, Colombia / **Chávez, Nelson**. Presidente Nacional de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador, Ecuador / **Chirinos, Pastora.** Ing. Civil de Estudios y Proyectos del Ministerio de Infraestructura, Venezuela / **Cordero, Javier**. Presidente Asociación de Choferes Colombianos en Ipiales. Gerente General Transportes MARAGON Ltda., Colombia / **Coronel, Gustavo.** Presidente del Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, Venezuela / **Corredor H, Hernán**. Director de la Oficina de Cúcuta Proveedor y SERCARGA, Colombia / **Cortez, José**. Chofer gandola, Venezuela / **Cuevas, Goyo**. Secretario Hacienda de la Cooperativa de Transportes "Gral. José A. Ballivián", Bolivia.

D

De Pulido, Geraldine. Directora Ejecutiva de ASOQUIM, Venezuela / **De Rico, Helen**. Jefe Departamento Política y Estrategia de Exportaciones del Ministerio de Comercio Exterior e Inversión, Bolivia / **De Sáenz, Liz**. Directora Ejecutiva CAMECOL, Ecuador / **Defilippi, Giorgio**. Analista de la Cámara de Comercio de Guayaquil, Ecuador / **Díaz Torres, Xavier**. Gerente General de la Cámara Departamental de Transportes de La Paz, Bolivia / **Díaz, Jorge Luis**. Director de la

E

F

G

H

I

J

L

Oficina de San Antonio SERCARGA, Colombia / **Duque Duque, Armando**. Cónsul General del Ecuador en Tumbes, Ecuador / **Durán García, Luis**. Gerente Técnico de la CAE, Ecuador.

Echeverry Garzón, Gonzalo. Presidente de COLFECAR. Gerente de Transportes Vigía A., Colombia / **Espinosa Román, Jenner**. Administrador Terminal Privado de Almacenamiento DEPOSITOS S.A., Perú / **Euler, Romero**. Ingeniero Secretaría OPE, Venezuela.

Félix Navas, Jorge. Gerente de Operaciones de AUTOTRANS, Venezuela / **Ferrer, Tito**. SENIAT-Guarero, Venezuela / **Fraino, Carlos**. Director de Transporte de la Dirección de Asuntos Económicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, Venezuela.

Gachón, Edgar. Empresario transporte, Venezuela / **Gallardo Q, José O.** Director General de TRANSPORTE INTERMUNDIAL, S.A., 3er Director de la Cámara del Transporte del Centro, Venezuela / **García Fabre, Eva**. Directora de Estudios Económicos y Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de Guayaquil, Ecuador / **García Herreros Cabrera, Jorge Alberto**. Gobernador del Departamento Norte de Santander, Colombia / **Gastell de Rodríguez, Dora**. Directora de Comercio de ASOQUIM, Venezuela / **Giraldo Hurtado, Luis Guillermo**. Embajador de Colombia en Venezuela, Colombia / **Girón, Eduardo**. Jefe de Planificación del CPTTT-Carchi, Ecuador / **Gómez Padilla, Laureano**. Jefe División Aduanera de la DIAN en Ipiales, Colombia / **Gómez, Hiryam**. Gerente COTRASUR, Colombia / **Gómez, Jimena**. Técnico de División de Transporte Dirección Nacional de Planeación, Colombia / **Gómez, José A.** Gerente Aduana Subalterna de Ureña, Venezuela / **González Velazco, Juan**. Presidente de CAVECOL, Venezuela / **Gordillo, Arnulfo**. Gerente Distrital de la CAE-Tulcán, Ecuador / **Goyes Guerrero, Andrés Javier**. Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Ipiales, Colombia / **Guerreiro S., Oswaldo**. Director de Planificación y Mercadeo del Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello, Venezuela / **Guevara Tolorza, Roberto**. Gerente Comercial SMURFIT Ecuador, SA., Ecuador / **Guglielmelli V., Mario.** Director de Asuntos Económicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores, Venezuela / **Gutiérrez O., Nestor.** Jefe Centro de Operaciones COORDICARGAS de Tulcán, Ecuador / **Gutiérrez, Gonzalo**. Funcionario de la DIAN en el CENAF de Villa del Rosario, Colombia / **Gutiérrez, Wile**. Agente de aduana OLIMPEX, S.A.-Aguas Verdes, Perú.

Hernández Sotelo, René. Encargado de Convenios Internacionales de la Superintendencia Nacional de Aduanas-El Callao, Perú / **Hidalgo Vernaza, Luis**. Gerente General de la CAE, Ecuador / **Higueras, Arturo**. Conductor, Venezuela / **Hinojosa, Omar B.**. FUDEMUR, Venezuela / **Hort, Edmundo**. Empresario transporte, Venezuela.

Ibarra, Alberto. Asociado ACC, Colombia / **Iturriza** Inspector. Policía de Tránsito, Venezuela / **Izquierdo L., Nicolás F.** Director General de SIDETUR, Venezuela.

Jaimes, Germán. Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio del Táchira, Venezuela / **Játiva, Carlos**. Gerente de ACOSA, Ecuador / **Jovar, Vladimir**. Gerente Cámara de Comercio de Ureña, Venezuela / **Jovera Cornejo, Arnaldo**. Oficina Técnica Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Jumbo Castillo, Angel**. Presidente Cámara de Comercio de Huaquillas, Ecuador / **Jurado, Jhonny William**. Jefe Operativo CORDICARGAS Ipiales, Colombia.

Lanzetta Mutis, Mónica. Presidenta Ejecutiva de COMVENEZUELA, Colombia / **Lazo Bezold, César**. Jefe Departamento Legal de TRANSALTISA SA., Perú / **León Zamudio, Carlos**. Agente de aduana LITORAL PACIFICO-Aguas Verdes, Perú / **Lijeron Rojas, Juan Carlos**. Gerente de Promoción del IBCE, Bolivia / **Linares, Vicente**. Presidente Cámara de Transportes del Zulia, Venezuela / **Lionel Ruano, Edgar**. Técnico de Saneamiento del Ministerio de la Salud en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Lisarazo, Antonio**, Ministro Consejero de la Embajada de Colom-

bia en Venezuela, Colombia / **Lobo Flores, Hirwin**. Presidente Cámara de Comercio e Industria del Estado Táchira, Venezuela / **López, Hebert.** Director Oficina de Relaciones Internacionales del Ministerio de Infraestructura, Venezuela / **Luzuriaga Iñíguez, Georgi**. Presidente del Comité de Transporte de CAMEPE. Gerente General ECUACARGAS, S.A., Ecuador / **Luzuriaga Iñíguez, Wilson**. Gerente Seccional ECUACARGAS, S.A., Ecuador / **Lloreda, María Eugenia**. Abogada del Ministerio de Comercio Exterior, Colombia.

M

Macas Mariscal, Armando. Vicepresidente Cámara de Comercio de Huaquillas, Ecuador / **Machado, Oscar Augusto.** Presidente Ejecutivo de SIVENSA, Venezuela / **Madero, Roberto**. Director General CAVENEZ, Venezuela / **Maino Isaías, Vianna**. Consultora Legal Unidad de Infraestructura del CONAM, Ecuador / **Maldonado, César**. Director Comercial Regional de TRANSPORTES ESPECIALES ARG LTDA., Colombia / **Marcano, Jhony**. Transportes El Morro, S.A.-San Antonio del Táchira, Venezuela / **Marín, Jacinto**. Vicepresidente del Consejo Nacional del Transporte, Venezuela / **Martínez, Atilio**. Especialista Tributario SENIAT-Guarero, Venezuela / **Martínez, Carmen Leonor**. Directora Ejecutiva de CAVECOL, Venezuela / **Martínez, Marcos**. Dirección de Relaciones Internacionales del Viceministerio de Comercio, Venezuela / **Medina Calderón, Hernán**. Gerente Transportes TDM SA, Colombia / **Mejía, Carlos Enrique**. Gerente M & S Transportes SA, Colombia / **Mejías Betancourt, Juan Francisco.** Presidente Ejecutivo de CONINDUSTRIA, Venezuela / **Melgar, Rodolfo**. Administrador Terminal Privado de Almacenamiento Terminal Aduanero del Sur S.A.-TASSA, Perú / **Menacho Espejo, Carlos**. Subgerente Cámara de Exportadores de Santa Cruz, Bolivia / **Méndez Agudelo, Leonardo**. Gerente Transportes RIOCARFE-Vocero COLFECAR, Colombia / **Méndez, Oswaldo E.** Inteligencia 1ª División de Infantería del Ejército de Venezuela, Venezuela / **Mendoza, Lope**. Ex Presidente de CAVECOL. Presidente de CORPORACION GRUPO QUIMICO, S.A.C.A., Venezuela / **Mendoza, Oscar**. Funcionario Aduana Nacional de Bolivia - Desaguadero, Bolivia / **Mojica, Orlando**. Chofer gandola. Venezuela / **Molina, Magola Eugenia**. Directora de la Dirección de Transporte Nacional e Internacional. Ministerio de Transportes, Colombia / **Molina, Pompilio**. CAVEMTREX, Venezuela / **Mora Vargas, Zulamay**. Gerente de Seguimiento a la Industria de CONINDUSTRIA, Venezuela / **Mora, Alberto José**. Gerente Aduana Principal de San Antonio del Táchira, Venezuela / **Mora, Joly**. Gerente de Operaciones de AUTOTRANS, Venezuela / **Moscoso, Edgar**. Gobernador de la Provincia del Carchi, Ecuador / **Muchacho Bertoni, José**. Presidente de SURANDINA DE PUERTOS, C.A., Venezuela / **Muñoz Neira, Luis Alfredo**. Gerente Distrital de la CAE-Quito, Ecuador / **Muro, Eddy**. Gerente Distrital de la CAE - Huaquillas, Ecuador.

N

Namuche Romero, Liborio. Gobernador Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Nassar, Semir**. Director de Asuntos Legales del SETRA, Venezuela / **Neira Rizzo, José**. Consultor Técnico Unidad de Infraestructura del CONAM, Ecuador / **Núñez González, Mª Lorena**. Directora de Información y Análisis de FEDEXPOR, Ecuador.

O

Ochoa Cadavid, Juan Diego. Director Transporte Internacional de TRANSPORTES BOTERO SOTO. Colombia / **Ochoa G., Simón.** Asesor de la Viceministra. Ministerio de Comercio Exterior. Colombia / **Olivares Pflücker, Luis**. Presidente Asociación de Agentes de Aduanas del Perú. Gerente General de la Agencia de Aduanas OLIMPEX S.A., Perú / **Olivares, Morella**. Secretaría OPE, Venezuela / **Oliveros Lakoma, Luis Alberto**. Asesor de la Dirección Nacional de Desarrollo Fronterizo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Perú / **Oquendo, Octaviano**. Gerente SENIAT-Guarero, Venezuela / **Ordóñez, Luis**. Gerente de Transporte Bodegas Aduaneras Terán, Ecuador / **Orellana, Víctor**. G.T.C.P., Venezuela / **Ortega, Jorge**. Vicepresidente de la

P

Q

R

S

Cámara de Comercio de Cúcuta, Colombia / **Ortiz Bucarán, Eduardo**. Viceministro de Comercio del Ministerio de la Producción y el Comercio, Venezuela / **Ortiz, Edmundo**. Jefe Departamento Transporte Internacional del Consejo Nacional de Transporte y Transito Terrestre, Ecuador.

Pacheco, Anabel. Jefe de Regímenes Especiales de la CAE-Quito, Ecuador / **Pacheco, José Luis**. Viceministro de Planificación de Infraestructura, Venezuela / **Padilla, Ricardo**. Profesional Universitario del Ministerio de Transporte en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Palacios, Arturo**. Tesorero Nacional ACC, Colombia / **Parry, Jorge**. Administrador CENAF de Ipiales, Colombia / **Pedraza B, Jorge F.**. Profesional Especializado del Ministerio de Transporte, Colombia / **Peláez R, Octavio**. Director TRANSERCARGA, S.A., Ecuador / **Peña Alvarez, Rafael**. Presidente Ejecutivo de Seguros Nuevo Mundo, Venezuela / **Peña, Clara**. Empresaria transporte, Venezuela / **Peñaherrera, Silvana**. Directora Ejecutiva CAMEPE, Ecuador / **Peñaranda Arteaga, Gabino**. Director Principal de la Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio del Táchira, Venezuela / **Pérez Calles, Flor Helena**. SIDETUR, Venezuela / **Pérez M., Liborio**. Transporte Latino, Venezuela / **Pérez Pérez, Reginaldo**. Director Comercial Transportes Sánchez Polo, Colombia / **Planchart C., Alejo.** Coordinador-Comité Ejecutivo de Cervecería POLAR C.A., Venezuela / **Portareli, Eduardo.** Director General de Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio, Venezuela / **Portillo, Alcibíades**. Presidente Aduanera del Zulia, C.A., Venezuela / **Portugal, Víctor Hugo**. Subadministrador Aduana Nacional de Bolivia-Desaguadero, Bolivia / **Praselj, Eduardo**. Presidente de PEQUIVEN, Venezuela / **Pulido, Helio Enrique**. CAVETICAF, Venezuela. / **Pumasunco Herhuay, Jorge**. Jefe Departamento de la Supe-rintendencia Nacional de Aduanas-Desaguadero. Perú.

Quintela Echazú, Rafael. Dpto. Logística de Exportaciones Cámara de Exportadores de Santa Cruz, Bolivia / **Quintero Torres, José Gilberto**. Director General de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Fronterizos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Venezuela / **Quintero, Luis Alfredo**. Presidente de la Cámara de Comercio de Cúcuta, Colombia.

Ramírez Cuevas, Jaime. Gerente de Almacenes Generales de Depósito ALMAVIVA S.A.-Cúcuta, Colombia / **Ramírez, Gladys A.** Jurídico CORDICARGAS, Colombia / **Ramírez, Olinto**. Cámara de Transporte del Táchira, Venezuela / **Ramos Salazar, Jacinto**. Director Cámara de Comercio de Huaquillas, Ecuador / **Ramos, Pedro**. Jefe de Transporte de la Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Reyes Avila, Noel**. Gerente General TRANSERCARGA Ecuador, S.A., Ecuador / **Rincón, Héctor**. JUNIN, Venezuela / **Ríos, Reyes**. Ingeniero Secretaria OPE, Venezuela / **Risco Morales, Gerardo**. Presidente Cámara de Comercio de Aguas Verdes, Perú / **Rodríguez Cedeño, Antonio**. Jefe Departamento Pesajes y Peajes Viales del Ministerio de Obras Públicas, Ecuador / **Rodríguez González, Marco Vinicio**. Gerente Cúcuta-Ureña de Transportes Especiales ARG Ltda., Colombia / **Rodríguez Muñoz, Juan Carlos**. Consultor Jurídico de COLFECAR y ANDINATIC, Colombia / **Rodríguez,** Comisario. Policía de Tránsito, Venezuela / **Rodríguez, Marisela**. División de Transporte Internacional del SETRA, Venezuela / **Romero Jiménez, Félix**. Gobernador de la provincia de El Oro, Ecuador / **Romero Ubaldo, Miguel**. Administrador de la Oficina de Tumbes de Transportes GRUPO M & R, SRL, Perú / **Romo Romo, José**. Detective DAS Migración en el CENAF de Ipiales, Colombia / **Rondón, Pavel**. Director Instituto Zuliano de Estudios Fronterizos, Venezuela / **Rosales C., Yuvan E.** Consultor Jurídico de la Cámara de Empresarios de Transporte del Táchira, Venezuela / **Rosales, Lino Alfredo**. Cámara de Transporte del Táchira, Venezuela / **Rosales, Luis Eduardo**. Transporte ROSGAR, Venezuela / **Rozo, José**. Presidente Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio, Venezuela.

Salas, Sara. Administradora de la Agencia de Aduanas MERCURIO S.A., Perú / **Sampedro,**

Leonardo. Jefe de Planificación del CNTTT, Ecuador / **Sánchez Pérez, José de Jesús**. Responsable administración del CENAF de Villa del Rosario, Colombia / **Sánchez Salazar, Hernán**. Presidente Federación Empresarios Privados de La Paz, Bolivia / **Sánchez, Diego**. Consultor de Ministerio de Transporte, Colombia / **Sánchez, Franklin**. Alcalde de Tumbes, Perú / **Santaella Ayala, Alberto**. Director de la Cámara de Comercio de Cúcuta, Colombia / **Santos Luna, José Luis**. Gerente RAIDANCIA, Colombia / **Sayago R., Pedro**. Director de Promoción de la Cámara de Comercio de Cúcuta, Colombia / **Schlesinger, Alberto**. PROEXPORT. Consejero Comercial de la Embajada de Colombia en Venezuela / **Segura Pino, Alfredo**. Asesor Municipalidad de Aguas Verdes, Perú / **Serrano, Armando**. Asesor Jurídico de la CAE, Ecuador / **Silva-Santiesteban R., Antonio.** Ministro Consejero Económico y Comercial de la Embajada del Perú en Ecuador / **Silva, José Armando**. Director de Transporte Alca, Venezuela / **Sorzano Serrano, Jaime**. Presidente Ejecutivo COLFECAR, Colombia / **Soto Suárez, José Manuel**. Jefe Oficina Comercial de la Embajada de Venezuela en Colombia, Venezuela / **Soto, Antonio**. SENIAT-San Antonio del Táchira, Venezuela / **Soto, Luis**. Gerente Área del Automóvil de Seguros Nuevo Mundo, Venezuela / **Suárez Calbimonte, Justo**. Secretario General Federación Empresarios Privados de La Paz, Bolivia / **Subiria, Renato**. Presidente de ANATEC, Perú / **Sucre, Carlos**. Dirección General de Competitividad del Viceministerio de Industria, Venezuela.

T

Talavera, Manuel. Responsable de Integración de la Embajada del Perú en Ecuador, Perú / **Tarifa, Orlando**. Presidente de la Cooperativa de Transportes "Gral. José A. Ballivián", Bolivia / **Terán, Jorge H.** Gerente General Bodegas Aduaneras Terán, Ecuador / **Toro Posada, Carlos E.** Gerente General TRANSPORTES ESPECIALES ARG LTDA, Colombia.

U

Useche, Marcos. Directivo sindical. Conductor, Venezuela.

V

Valda Aliaga, Luis. Jefe del Departamento de Transporte Internacional del Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil, Bolivia / **Valdivia Gadea, Oscar José**. Intendente de la Superintendencia Nacional de Aduanas-Tumbes, Perú / **Valencia Medrano, Huber**. Director de Integración de la Dirección Nacional de Integración y Negociaciones Internacionales del Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales, Perú / **Valero O., Aparicio**. Gerente General Valero y Ochoa, C.A., Ecuador / **Van Houten, Carlos M.**, Agente en Valencia de Transportes Sánchez Polo, Venezuela / **Varas Merís, Luis**. Exdirector de CAVECOL, Venezuela / **Vásquez, Maximiliano**. Expresidente de la Cámara de Comercio e Industria del Estado Táchira, Venezuela / **Velasco Téllez, Gerardo**. Gerente General de la Cámara Nacional de Industrias, Bolivia / **Vélez Naar, Orlando**. Gerente General TRANSER S.A., Colombia / **Vidal E., Alfredo**. Presidente de CAMEPE, Ecuador / **Villacís, Julio**. Coronel Jefe de la Jefatura Provincial de Tránsito del Carchi, Ecuador / **Villalobos, Rafael**. Administrador ACITEXPREZ, Venezuela / **Villarruel, Luis**. Secretario de Organización del Sindicato de Chóferes Profesionales del Carchi, Ecuador / **Villena, María Teresa**. Jefe Relaciones y Negociaciones Internacionales de la ADEX, Perú / **Vinuesa, Gonzalo**. Jefe Programación Vial del Ministerio de Obras Públicas, Ecuador.

Y

Yépez N., Miguel. Presidente de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, Ecuador / **Yépez, Yarka**. Coordinadora Proexport -Oficina Comercial de Colombia, Ecuador.

Z

Zapata Flores, Marco Polo. Administrador del SENASA en Tumbes, Perú / **Zuliaga, Carlos**. Dirección Nacional de Desarrollo Fronterizo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Perú / **Zuloaga C., Alberto**. Representante de CORDICARGAS, Colombia / **Zúñiga Acosta, Víctor**. Asesor Técnico Jurídico de la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, Perú.

Anexo II

Relación de entidades e instituciones contactadas para la realización del presente estudio

BOLIVIA
Aduana Nacional de Bolivia
Cámara de Exportadores de Santa Cruz-CADEX
Cámara Departamental de Transporte de La Paz
Cámara Nacional de Industrias
Federación de Empresarios Privados de La Paz-FEPLP
Instituto Boliviano de Comercio Exterior-IBCE
Departamento de Transporte Internacional del Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil

COLOMBIA
Asociación Colombiana de Camioneros-ACC
Cámara de Comercio de Cúcuta
Cámara de Comercio de Ipiales
Cámara de Comercio e Integración Colombo-Venezolana-COMVENEZUELA
Confederación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera-COLFECAR
Asociación para el Fomento y Seguridad en Distribución Física-DEFENCARGAS
Departamento Administrativo de Seguridad-DAS
Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE
Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN
Dirección Nacional de Planeación-DNP
Embajada de Colombia en Venezuela
Gobernación del Departamento Norte de Santander
Instituto Colombiano Agropecuario-ICA
Ministerio de Comercio Exterior
Dirección de Transporte Nacional e Internacional del Ministerio de Transportes
Oficina de Promoción de las Exportaciones-PROEXPORT

ECUADOR
Asociación de Transporte Pesado de Pichincha
Asociación de Transporte Pesado del Carchi
Cámara de Comercio de Guayaquil
Cámara de Comercio de Huaquillas
Cámara de Comercio e Integración Ecuatoriana-Peruana-CAPEME
Consejo Nacional de Modernización del Estado-CONAM
Consejo Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre-CNTTT
Consejo Provincial de Transporte y Tránsito Terrestre de Machala-CPTTT
Consejo Provincial de Transporte y Tránsito Terrestre del Carchi-CPTTT

Corporación Aduanera Ecuatoriana-CAE
Dirección de Pesajes y Peajes Viales del Ministerio de Obras Públicas
Federación Ecuatoriana de Exportadores-FEDEXPOR
Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador
Gobernación de la Provincia del Carchi
Gobernación de la Provincia del Oro
Sindicato de Chóferes Profesionales del Carchi

PERU

Asociación de Agentes de Aduanas del Perú
Asociación de Exportadores-ADEX
Asociación Nacional de Transportistas por Carretera-ANATEC
Dirección Nacional de Integración y Negociaciones Internacionales del Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales
Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
Embajada del Perú en Ecuador
Servicio Nacional de Sanidad Agraria-SENASA
Superintendencia Nacional de Aduanas ADUANAS
Municipalidad de Aguas Verdes
Municipalidad de Tumbes
Ministerio de Relaciones Exteriores

VENEZUELA

Asociación Venezolana de Logística
Asociación Venezolana de la Industria Química y Petroquímica-ASOQUIM
Cámara Automotriz de Venezuela-CAVENEZ
Cámara de Comercio e Industria del Estado Táchira
Cámara de Comercio, Industria y Producción de San Antonio del Táchira-CCIPSA
Cámara de Comercio, Industria y Producción de Ureña
Cámara de Empresarios de Transporte del Táchira-CAETRAT
Cámara de Integración Económica Venezolano-Colombiana-CAVECOL
Cámara de Transportes del Centro
Cámara de Transportes del Zulia
Cámara Venezolana-Americana de Comercio e Industria-VENAMCHAM
Comercializadora de Petroquímicos y Químicos C.A.-COPEQUIN
Comisión Venezolana de Normas industriales-COVENIN
Confederación Venezolana de Industriales-CONINDUSTRIA
Consejo Nacional de Promoción de Inversiones-CONAPRI
Consejo Nacional de Transporte-CONSETRANSPORTE
Dirección de Asuntos Económicos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección General de Comercio Exterior
Dirección de Relaciones Internacionales del Viceministerio de Comercio
Dirección General de Competitividad del Viceministerio de Industria
Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Fronterizos del Ministerio de Relaciones Exteriores
Embajada de Venezuela en Colombia
Federación Venezolana de Cámaras y Asociaciones de Comercio y Producción FEDECAMARAS
Gobernación del Estado Táchira
Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello
Instituto Zuliano de Estudios Fronterizos-IZEF
Oficina Central de Estadística e Informática-OCEI
Policía de Tránsito
Petroquímica de Venezuela, S.A.-PEQUIVEN
Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria-SASA
Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre-SETRA
Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria-SENIAT
Siderúrgica del Turbio S.A.-SIDETUR
Siderúrgica Venezolana S.A.C.A.-SIVENSA
Superintendencia para la Promoción y la Protección de la Libre Competencia-PROCOMPETENCIA
Viceministerio de Comercio
Viceministerio de Planificación de Infraestructura

COMUNIDAD ANDINA

Asociación Andina de Transportistas Internacionales por Carretera-ANDINATIC
Coordinadora Internacional de Cargas S.A.-CORDICARGAS
Corporación Andina de Fomento-CAF
Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones-CAN

Anexo III

Bibliografía

1. Libros, publicaciones y revistas

ALADI, "Evolución del Proceso de Integración Regional durante 1999".

ALADI/SEC/Estudio 125. 31 de marzo 2000.

ANDERSEN CONSULTING Y CRANFIELD SCHOOL OF MANAGEMENT. "Reconfiguring European Logistics Systems". Edita Council of Logistics Management. Año 1993.

ATKEARNEY. Estudio "Satisfacción del cliente: Estrategias de las empresas líderes en Europa". Edita ATKEARNEY/IESE. Año 1992.

ATKEARNEY. "Improving Quality and Productivity in the Logistics Process". Edita: Council of Logistics Management. Año 1991.

BID, INTAL,CAF. "Programa de Desarrollo Integral Fronterizo Colombo-Venezolano" Area de Cúcuta-San Cristóbal. Julio de 1997.

CAMARA DE COMERCIO DE CUCUTA-DIRECCION DE PROMOCION Y DESARROLLO. "Boletín anual de estadística regional. 1998". Cámara de Comercio de Cúcuta-Dirección de Promoción y Desarrollo. Colombia, 1999.

CAMARA DE COMERCIO DE PASTO. "Estudio sobre comportamiento del Comercio Binacional Colombo-Ecuatoriano. Síntesis". Consejería Presidencial de Fronteras. San Juan de Pasto (Colombia). Enero 2000.

CAMARA DE COMERCIO DE PASTO. "Estudio de Competitividad y Perfiles de Proyectos de Inversión para el Departamento de Nariño. Síntesis." Instituto de Fomento Industrial. Gobernación de Nariño. San Juan de Pasto (Colombia). 1998.

CAMARA DE COMERCIO E INTEGRACION COLOMBO-VENEZOLANA. "Agenda de largo plazo". TM editores. Colombia, 1997.

CAMARA DE INTEGRACION ECONOMICA VENEZOLANO-COLOMBIANA CAVECOL. "La política exterior de Venezuela afecta la integración, el comercio y las inversiones, agravando la crisis económica".

CAMARA DE INTEGRACION ECONOMICA VENEZOLANO-COLOMBIANA CAVECOL. "1er. Encuentro de Generadores de Carga Colombo-Venezolano". Año 2000.

CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE VALENCIA. "Incoterms 1990".

CBT, "Guía del Transporte Nacional e Internacional". Cámara Boliviana del Transporte Nacional e Internacional. Bolivia, 1999.

CEPAL. Unidad de transporte. "Perfil de los sistemas regionales de transporte en las Américas".

CLAUDE FIORE. "La logística en Europa: Una nueva estrategia-cliente". Díaz de Santos.

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. "Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Objetivos Estratégicos 2000-2005". Bruselas (Bélgica), 2000.

COMITE ANDINO DE INFRAESTRUCTURA VIAL. JUNTA DE ACUERDO DE CARTAGENA. "Recomendaciones y normas para el desarrollo de áreas de servicio (módulos multiservicios) en autopistas". Propuesta de Venezuela. Bogotá (Colombia). Septiembre de 1992.

COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Acta Final de la Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo". Lima (Perú), 1999.
COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Acta Final de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo". Lima (Perú), 2000.
COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Acta de la Tercera Reunión del Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo". La Paz (Bolivia), 2000.
COMUNIDAD ANDINA, Secretaría General. "Cómo hacer negocios en la Comunidad Andina: Guía de Comercio e Inversión". Marketing de Ideas S.R.L. Perú, 1999.
COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Flujos Comerciales intra Comunidad Andina por Vías de Transporte y principales Pasos de Frontera". SG/di 97. 14 de Agosto de 1998.
COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Informe Final: Del Primer Foro Ecuatoriano-Peruano sobre la Facilitación del Transporte Terrestre Internacional en el Paso de Frontera Huaquillas -Aguas Verdes, organizado por la Comunidad Andina". 1999.
COMUNIDAD ANDINA. Secretaría General. "Informe: Foro Boliviano-Peruano sobre Facilitación del Transporte Terrestre en el paso de Frontera de Desaguadero". 1999.
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. "Proyecto de Ley mediante el cual se regulan las zonas especiales económicas de exportación". Colombia.
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE VENEZUELA. "Anteproyecto de la Ley de Transporte Terrestre". Venezuela. Última revisión: 21 de mayo de 1998.
CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE. "Guía de Trámites para el Transporte Internacional de Mercancías y Pasajeros por Carretera en la Comunidad Andina".
Subdirección de Operaciones. Unidad de Operaciones. Unidad de Transporte Internacional. Quito (Ecuador), 1998.
DEFENCARGA, "Manual de administración de riesgos para el Transporte de Carga por carretera".
Colombia.
EDGAR MONCAYO JIMENEZ. "Las relaciones externas en la Comunidad Andina: entre la globalización y el regionalismo abierto". Secretaría General de la Comunidad Andina. Lima (Perú), 1999.
EDUARDO A. ARBONES MALISANI. "Logística Empresarial". Edita Marcombo, serie Productica Nº 44. Año 1990.
EDUARDO OSTRIA, ENRIQUE VARGAS, RODOLFO BAQUERIZO, JORGE PEÑARANDA Y GUILLERMO COLMENARES FINOL. "Proyectos Viales de Integración Andina". Corporación Andina de Fomento. Lima (Perú), 1993.
EMBAJADA DE VENEZUELA, CAMARA DE COMERCIO E INTEGRACION COLOMBO VENEZOLANA, FACULTAD DE ECONOMIA-UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA. "Colombia y Venezuela: coordinación de políticas macroeconómicas". Mónica Lanzetta Mutis, Santiago Montenegro Trujillo. Santafé de Bogotá (Colombia), 1999.
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (CEMT). "Trends in the transport sector. 1970-1998". OECD Publications Service. Paris (Francia), 2000.
F.J. CASCALES MORENO. Informe sobre "La Política Común de Transporte por Carretera Proceso Histórico y situación Actual". España.
FCO. JOSE SANCHEZ-GAMBORINO. "El Contrato del Transporte". Asociación Española de Empresas de carga fraccionada. (ANECAF).
FEDERACION VALENCIANA DE EMPRESARIOS TRANSPORTISTAS, "Convenio Colectivo de Transportes de la Provincia de Valencia. Año 1999". Valencia (España), 1999.
FEDEXPOR. "Directorio Oficial de Exportadores de Ecuador 1999". Federación de Exportadores de Ecuador. Ecuador, 1999.
FUNDACION CETMO. Informe "El Paso del Transporte al Almacenaje-Distribución". Año 1994.
GENERALITAT VALENCIANA; CONSELLERIA D'OBRES PUBLIQUES, URBANISME I TRANSPORTS. "Los Contratos del Transporte". Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia.
HECTOR MALDONADO LIRA. "30 Años de Integración Andina. Balance y Perspectivas". Secretaría General de la Comunidad Andina. Lima (Perú), 1999.
IGNACIO SORET LOS SANTOS. "Logística Comercial y Empresarial". ESIC Editorial. Colección Universidad. Año 1994.
INSTITUTO VALENCIANO DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE. "Marco legal del Transporte".
Instituto Valenciano de Estudios del Transporte. Valencia (España), 1991.
J. F. BALLEN, L. A. OLIVEROS. Proyecto: "Apoyo a la Facilitación del Transporte Terrestre en los pasos de Frontera". 1998.
J.V. COLOMER FERRANDIZ, P. COCA CASTAÑO, J. M. DIAZ Y PEREZ DE LA LASTRA, R. INSA FRANCO, V. SANCHEZ-BARCAIZTEGUI MOLTO. "El transporte terrestre de mercancías: organización y gestión". Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (IPEC). Universidad Politécnica de Valencia (UPV). Valencia (España), 1998.
JAMES C. JOHNSON, DONALD F. WOOD. "Contemporary Logistics". Edita Charles Stewart Jr. y Denise Abbot. Año 1993.
JOHN F. MAGEE; WILLIAM C. COPACINO; DONALD B. ROSENFIELD. "Modern Logistics Management". Edita John Wiley & Sons. Año 1985.
JOSE IGNACIO SALAFRANCA SANCHEZ-NEYRA, FCO. GONZALEZ BLANCH ROCA. "La Política de Transportes en la Comunidad Económica Europea". Editorial TRIVIUM S.A. Colección Política Comunitaria Europea.
JOSEP M. VALLHONRAT, ALBERT COROMINAS. "Localización, distribución en planta y manutención". Edita Marcombo, serie Productica Nº 48. Año 1991.
JUAN JOSE ENRIQUEZ DE DIOS. "Transporte Internacional de Mercancías". ESIC Editorial. Instituto Español de Comercio Exterior. (ICEX)
L. A. OLIVEROS. "El Desarrollo Fronterizo y su relación con el Transporte Internacional Terrestre".
Informe de la Comunidad Andina de Naciones. Lima (Perú).
LEGIS. "Régimen de Integración Económica". LEGIS Editores S.A. Bogotá (Colombia), 2000.
M. AYMERICH, J. COLOMER, A. IBEAS, R. IZQUIERDO, J. M. MENENDEZ, A. MONZON, F. ROBUSTE, M. TURRO, A. ZARAGOZA. "Transportes. Un Enfoque Integral". Editor: Rafael Izquierdo. Servicio de Publicaciones. Colegio de Ing. de Caminos, Canales y Puertos. Colección Escuelas.
"Marco Legal del Transporte en España":
- Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Ley Orgánica de Delegación de Facultades a las CC.AA.
- Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Edita: Instituto Valenciano de Estudios del Transporte. Colabora: Federación Valenciana de Empresarios Transportistas. 1991.

MAURICIO CARDENAS SANTAMARIA, "Programa de Concesiones Viales". Dirección Nacional de Planeación. Santafé de Bogotá, D.C. (Colombia). 3 de noviembre de 1998.

MINISTERIO DE FOMENTO, Secretaría General Técnica. "Los transportes y las comunicaciones. Informe anual 1997". Centro de Publicaciones de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento. Madrid (España), 1998.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE ECUADOR. Documento "AYUDA MEMORIA. IMPLEMENTACION DEL SISTEMA DE PESAJE EN EL ECUADOR". Ecuador.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. "Cartilla de Trámites para el Transporte Internacional de Mercancías y Pasajeros por Carretera en la Comunidad Andina". Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor. Subdirección de Transporte Internacional. Santafé de Bogotá, D.C. (Colombia). 1998.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. "Situación Actual de Oferta del Parque Automotor". Informe Final. Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor. Subdirección de Transporte de Carga. Grupo de estudios.Santafé de Bogotá, D.C. (Colombia). Actualización 31 de Diciembre de 1998.

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES. "Nomenclatura y Características Físicas de la Red de Carreteras en Venezuela". Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Caracas, noviembre de 1979.

MINISTERIO DE TRANSPORTE, TURISMO Y COMUNICACIONES. "La Legislación Básica de Transporte en la Comunidad Económica Europea". Servicio de Publicaciones.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES. "Transportes de la futura Europa". Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. España, 1993.

PRENSA "El Universal". Caracas (Venezuela).

PROCOMPETENCIA. "La Creación de Políticas de Promoción de la Eficiencia y la Equidad en el Sector de Transporte Terrestre de Mercancías en Venezuela". Resumen ejecutivo. Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia. Venezuela, 1999.

PROEXPORT COLOMBIA. "Guía del Transporte Colombo-Ecuatoriano. Alternativas de Transporte Transfronterizo y Terrestre". Documento preparado para la Reunión de Transporte Marítimo (Cabotaje) entre Colombia y Ecuador. Oficina Logística de Exportación. Quito (Ecuador), 3 de febrero de 1998.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. "Diccionario de la Lengua Española". Editorial Espasa. Madrid (España), 1992.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. "Ortografía de la Lengua Española". Editorial Espasa. Madrid (España), 1999.

REPUBLICA DE COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. "Estructura de costos de operación vehicular para Transporte de Carga". Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor. Subdirección de Transporte de Carga. Grupo de Estudios. Santafé de Bogotá, D.C. (Colombia). Agosto de 1999.

REPUBLICA DE COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. "Requisitos Básicos para la Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera". Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor. Subdirección de Transporte Internacional. Colombia, 1998.

REPUBLICA DE COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE. "Situación de Oferta del Parque Automotor. Informe Final". Subdirección de Transporte de Carga. Grupo de Estudios. Colombia.

REPUBLICA DE VENEZUELA. MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO. "Acta Compromiso Comisión Tripartita Multisectorial (CTM) Transporte de Carga Internacional por Carretera". Caracas (Venezuela). 30 de Junio de 1998.

REPUBLICA DE VENEZUELA. MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO. "Comisión Tripartita Multisectorial Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Informe sobre el Estado de Avance". Venezuela. 15 de Septiembre de 1998.

REPUBLICA DE VENEZUELA. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES.
"Proyecto de Resolución del Ministerio de Infraestructura para la aplicación del Tacógrafo". República de Venezuela. Ministerio de Industria y Comercio. Servicio Autónomo de Transporte y Comunicaciones. Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre. Venezuela.

REVISTA PERIODICA "atc". Publicación de la Asociación de Transportadores de Carga por Carretera. Medellín (Colombia), 1999.

REVISTA PERIODICA "Cámara de Comercio de Cúcuta". Cámara de Comercio de Cúcuta. Cúcuta (Colombia), 1998-1999.

REVISTA PERIODICA "Integración". Cámara de Comercio e Integración Colombo-Venezolana. Colombia, 1999.

REVISTA PERIODICA "Rodovial". Marzo -abril 1999. Venezuela.

REVISTA PERIODICA "Transporte Andino. Una gran Industria". Noviembre 1998.

ROLAND H. BALLOU. "Basic Business Logistics-Transportation, Materials Management, Physical Distribution". Prentice Hall International Editions. Versión Española "Logística Empresarial". Editorial Díaz Santos. Año 1987.

RONALD H. BALLOU. "Logística Empresarial, Control y Planificación". Edita: Díaz de Santos. Año 1991.

SOCORRO RAMIREZ Y JOSE MARIA CADENAS. "Colombia-Venezuela: Agenda común para el siglo XXI". Edita: T M Editores Tercer mundo S.A. Grupo Académico Binacional.

VARIOS AUTORES. "Logistics and Distribution Planning". Cooper, James (editor). Año 1990. 2

Notas de prensa y artículos

Aduanas causan pérdidas al comercio. El Nacional, 23 de marzo de 2000.

Al Zulia entran anualmente $320 millones en contrabando. El Universal, 23 de junio de 2000.

Alto índice de desempleo denuncian en Ureña. La Nación, 28 de junio de 2000.

Aplicación de norma Covenin sacaría de circulación a 10.000 camiones. El Nacional, 26 de enero de 2000.

Asaltos a gandolas reportaron pérdidas por 3 millardos. El Universal 1 de marzo de 2000.

Buscan salida política a transporte binacional. El Universal, 8 de junio de 1999.

¿Carga de conflictos o conflicto de carga? VenEconomía, mayo de 1999.

Cinco millardos robaron los piratas de carreteras durante este año. El Universal, 30 de diciembre de 1998.

Clima de inseguridad. El Universal, 29 de diciembre de 1997.

Colombia pide integrar empresa de transporte. El Universal, 17 de junio de 1999.

Comercio binacional cayó 30,2% en dos años. El Universal, 4 de septiembre de 1999.

Con organización gandoleros venezolanos podrán competir. La Nación, 28 de abril de 1998.

Crisis de transporte binacional se resolverá en 30 días. El Universal, 6 de mayo de 1998.
Critican aumento de riesgo colombiano. El Universal, 9 de julio de 1999.
Decisión 399: sobre el tapete. La Opinión, 20 de agosto de 1998.
Derogación de las tres excepciones pidieron transportistas de carga. La Nación, 23 de febrero de 2000.
Ejemplo colombiano. El Universal, 8 de octubre de 1999.
El conflicto de transporte con Colombia. El Universal, 15 de mayo de 1999.
Empresarios en emergencia por transbordo en aduanas fronterizas. El Nacional, 12 de julio de 1999.
En el primer día de la medida. Transbordo disminuyó en 20% carga transportada por carretera desde Colombia. El Nacional, 20 de julio de 1999.
Eximbank financiará modernización del sector de transporte de carga. El Nacional, 2 de marzo de 2000.
Gandoleros vacunados. El Universal, 4 de abril de 2000.
Hampa vial ha robado 34 camiones en 20 días. El Universal, 4 de abril de 2000.
Hay que reglamentar la carga. La Nación, 16 de abril de 1998.
Integración y comercio internacional. El Universal, 15 de mayo de 1999.
"Jugoso" mercado está en juego. La Opinión, 18 de abril de 1998.
Los importadores eran engañados con transporte puerta a puerta. La Nación, 18 de julio de 1999.
Más de 100 gandolas han robado este año. El Universal, 7 de abril de 2000.
MIC: conflicto de transporte desestimula el comercio binacional. El Universal, 5 de mayo de 1998.
Paro de transporte continúa en el Estado Táchira. El Universal, 7 de mayo de 1999.
Peligro en la vía. El Universal, 29 de diciembre de 1997.
Pérdidas en comercio con Colombia no son provocadas por emergencia en Táchira. El Nacional, 8 de enero de 2000.
Pérdidas incalculables en la zona fronteriza. La Nación, 10 de mayo de 1999.
Piratas de carretera han robado 128 camiones en lo que va de año. El Nacional, 7 de abril de 2000.
Piratas de carretera robaron cinco gandolas en Caracas y el interior. El Universal, 3 de julio de 1998.
Piratas de carreteras robaron 4 millardos. El Universal, 29 de diciembre de 1997.
Retraso en aduanas triplica costos de exportación. El Nacional, 20 de mayo de 1999.
Se extiende bloqueo vial. La República, 1 de junio de 2000.
Seco de puerto está el eje San Antonio-Ureña. El Nacional, 23 de mayo de 1999.
Sector de transporte arroja pérdidas Bs 3 millardos. El Nacional, 7 de abril de 2000.
Si aplican Ley de Tránsito se paraliza el transporte. El Universal, 27 de enero de 1998.
Solicitan reglamento para modernizar el transporte nacional de carga. El Universal, 8 de octubre de 1999.
Transnacionales contemplan irse de Venezuela. El Universal, 2 de marzo de 2000.
Tulcán resiste, Ipiales en problemas. El País, 10 de febrero de 2000.
Venezuela es el único país que ha perdido competitividad en el mercado andino. El Nacional, 15 de marzo de 2000.

Direcciones de Internet

Bolivia
American Chamber of Commerce of Bolivia - http://www.bolivianet.com/amcham
Banco Central de Bolivia - http://www.bcb.gov.bo
Bolsa Boliviana de Valores - http://www.bolsa-valores-bolivia.com
Cámara Departamental de Exportadores de Santa Cruz - http://www.cadex.org
Cámara Departamental de Industrias de Cochabamba - http://www.camind.com/enlaces.html
Cámara Industria y Comercio de Santa Cruz - http://www.cainco.org.bo
Cámara Nacional de Comercio - http://www.megalink.com/camara/welcome.html
Cámara Nacional de Industrias - http://www.bolivia-industry.com/
Centro de Promoción de Bolivia (C-PROBOL) - http://www.mcei.gov.bo/web_mcei/c-probol/
Congreso de Bolivia - http://www.congreso.gov.bo
Federación de Empresarios Privados de La Paz - http://www.feplp.org.bo
Fundación BOLINVEST - http://www.bolinvest.org
Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) - http://www.scbbs-bo.com/ibce/
Instituto Nacional de Estadística de la República de Bolivia - http://www.ine.gov.bo
Ministerio de Capitalización - http://www.bizinfonet.com/BOLIVIA-PENSIONS/
Ministerio de Comercio Exterior e Inversión - http://www.mcei-bolivia.com
Ministerio de Desarrollo Económico - http://www.desarrollo.gov.bo
Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación - http://www.rds.org.bo
Ministerio de la Presidencia - http://www.comunica.gov.bo
Ministerio de Salud y Previsión Social - http://www.sns.gov.bo
Red de Desarrollo Sostenible de Bolivia - http://www.coord.rds.org.bo
Secretaría Nacional de Participación Popular - http://www.snpp.gov.bo
Servicio Nacional de Impuestos Internos - http://www.snii.com
Superintendencia de Bancos y Entidades Financieras de Bolivia - http://www.superbancos-bo.org
Superintendencia de Telecomunicaciones - http://www.sittel.org
TIPS Bolivia: Servicios para el sector - http://empresarialtips.org.uy/tips/oficinas/bolivia.htm

Colombia
Almacenadoras Generales de Depósito Almaviva S.A. - http://www.almaviva.com.co
Asociación Nacional de Industriales (ANDI) - http://www.andi.org.co
Banco de la República - http://www.banrep.gov.co
Cámara de Comercio de Bogotá - http://www.ccb.org.co
Cámara de Comercio de Bucaramanga - http://www.camacobu.org.co
Cámara de Comercio de Cali - http://www.ccc.org.co
Cámara de Comercio de Medellín - http://www.camaramed.org.co
Cámara de Comercio Ecuatoriano-Colombiana - http://www.contacto.com/camecol/
COINVERTIR: Colombia's Foreign Investment - http://www.coinvertir.org.co/inglés/default.html
Comando General de las Fuerzas Militares de Colombia - http://www.cgfm.mil.co
Departamento Administrativo de Seguridad - http://www.das.gov.co
Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia - http://www.dane.gov.co
Departamento Nacional de Planeación - http://www.dnp.gov.co
Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia - http://www.dian.gov.co
Ejército Nacional de Colombia - http://www.ejercito.mil.co
Instituto Colombiano de Comercio Exterior (INCOMEX) - http://www.incomex.gov.co
Instituto Nacional de Vías - http://www.invias.gov.co
Ministerio de Comercio Exterior de Colombia - http://www.mincomex.gov.co
Ministerio de Defensa Nacional - http://www.mindefensa.gov.co

Ministerio de Desarrollo Económico - http://www.mindesa.gov.co
Ministerio de Hacienda y Crédito Público - http://www.minhacienda.gov.co
Ministerio de Justicia y Derecho - http://www.minjusticia.gov.co
Ministerio de Transporte de Colombia - http://www.mintransporte.gov.co
Presidencia de la República - http://www.presidencia.gov.co
PROEXPORT Colombia - http://www.proexport.com
Senado de Colombia - http://www.senado.gov.co
TIPS Colombia: Servicios para el sector empresarial - http://tips.org.uy/tips/oficinas/colombia.htm
Transportes Sánchez Polo - http://www.sanchezpolo.com

Ecuador

Banco Central de Ecuador - http://www.bce.fin.ec
Cámara de Comercio de Guayaquil - http://www.ccg.com.ec
Cámara de Comercio Ecuatoriano-Colombiana (CAMECOL) - http://www.contacto.com/camecol
Cámara de Comercio Ecuatoriano-Americana - http://www.amcham.com.ec
Cámara de la Pequeña Industria de Pichincha - http://www.capeipi.com
Consejo Nacional de Modernización del Estado - http://www4.conam.com.ec
Corporación Aduanera Ecuatoriana - http://www.corpae.com
Corporación de Promoción de Exportaciones e Inversiones - http://www.ecuador-commerce.com
Corporación de Promoción e Exportaciones e Inversión (CORPEI) - http://www.corpei.org
Corporación Financiera Nacional - http://www.cfn.fin.ec/home.htm
Federación Ecuatoriana de Exportadores (FEDEXPOR). Quito. - http://www4.ecua.net.ec
Instituto Nacional de Estadística y Censos - http://www4.inec.gov.ec
Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización y Pesca - http://www.micip.gov.ec
Ministerio de Relaciones Exteriores - http://www.mmrree.gov.ec
Textos jurídicos - http://www.ecuador.derecho.org
TIPS Ecuador: Servicios para el sector empresarial - http://tips.org.uy/tips/oficinas/ecuador.htm
Tránsito y Transporte Terrestre - http://www.satnet.net/transito/primero.htm

Perú

American Chamber of Commerce of Peru - http://www.amcham.org.pe
Asociación de Exportadores (ADEX) - http://www.adexperu.org
Banco Central de Reserva del Perú - http://www.bcrp.gob.pe
Bolsa de Valores de Lima - http://www.bvl.com.pe
Cámara de Comercio de Lima - http://www.camaralima.org.pe
Cámara de Industria y Comercio de Arequipa - http://www.interplace.com.pe/ccia
Centro Electrónico de Promoción Comercial (CEPCOM) - http://perubusiness.com.pe/proy/mitinci/HTML/index.htm
Comisión de Relaciones Exteriores del Congreso de la República - http://www.congreso.gob.pe/comision/exterior.htm
Comisión Nacional de Inversiones y Tecnologías - http://www.mef.gob.pe/peruinv/esp/peruinv1.htm
Comisión para la Promoción de Exportaciones (PROMPEX) - http://161.132.73.75/prompex/index.htm
Congreso de la República - http://www.congreso.gob.pe
Directorio Electrónico de Negocios - http://www.denperu.com/default.asp
Editora del Diario Oficial "El Peruano" - http://www.editoraperu.com.pe
Instituto Nacional de Desarrollo - http://www.inade.gob.pe
Instituto Nacional de Estadística e Informática - http://www.inec.inei.gob.pe
Ministerio de Economía y Finanzas - http://www.mef.gob.pe

Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales - http://www.mitinci.gob.pe
Ministerio de Relaciones Exteriores - http://www.rreei.gob.pe
Ministerio de Salud del Perú - http://www.minsa.gob.pe
Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción - http://www.mtc.gob.pe
Poder Judicial - http://www.pj.gob.pe
Presidencia del Consejo de Ministros - http://www.pcm.gob.pe
Sociedad Nacional de Industrias - http://www.sni.org.pe
Superintendencia Nacional de Administración Tributaria del Perú - http://www.sunat.gob.pe
Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú - http://www.aduanet.gob.pe
TIPS Perú: Servicios para el sector empresarial - http://tips.org.uy/tips/oficinas/peru.htm

Venezuela

Asociación Venezolana de Industrias Plásticas (AVIPLA) - http://www.avipla.com
Asociación Venezolana de la Industria Química (ASOQUIM) - http://www.asoquim.com
Asociaciones de Industriales Metalúrgicos y Minería de Venezuela (AIMM) - http://www.aimm-ven.org
Banco Central de Venezuela - http://www.bcv.org.ve
Banco de Comercio Exterior (BANCOEX) - http://www.bancoex.com
Cámara de Comercio de Caracas - http://www.ccc.com.ve
Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA) - http://www.favenpa.ven.org
Cámara de Industriales de Caracas - http://www.cic.org.ve
Cámara de Industriales y Mineros de Guyana Puerto Ordaz - http://www.cig.org.ve
Cámara Venezolana - Americana de Comercio e Industria - http://www.venamcham.org
Cámara Venezolana de Fabricantes de Artefactos Domésticos y de la Industria Eléctrica y Electrónica (CAFDAE) - http://www.webmediaven.com/cafdae
Cámara Venezolana del Envase (CAVENVASE) - http://www.cavenvase.com
Cámara Venezolana del Medicamento (CAVEME) - http://www.caveme.org
Confederación Venezolana de Industriales - http://conindustria.org
Consejo Nacional de Promoción de Inversiones (CONAPRI) - http://www.conapri.org/webespanol/index.html
Directorio de Empresas Venezolanas - http://www.venezuelasite.com
Directorio de Exportadores de Venezuela - http://www.ddex.com
Directorio Empresarial - http://www.el-nacional.com/secciones/comunidad/empresarial/index.htm
Economía Hoy. Prensa venezolana "on line" - http://www.economiahoy.com
El Nacional. Prensa venezolana "on line" - http://www.el-nacional.com
El Universal Digital. Prensa venezolana "on line" - http://universal.eud.com
Federación Venezolana de Cámaras y Asociación de Comercio y Producción - http://www.fedecamaras.org.ve
Fondo de Inversiones de Venezuela - http://161.196.215.77/
Fondo de Inversiones de Venezuela - http://www.fiv.gov.ve
Gaceta Oficial de Venezuela - http://www.tsj.gov.ve/gacet/gacetaoficialhist.html
Gobernación del Estado Táchira - http://www.gobernación.tha.gov.ve
Guardia Nacional Venezolana - http://www.guardia.mil.ve
La Nación en la Red. Prensa venezolana "on line" - http://www.la-nación.com.ve
Mapas de Venezuela - http://www.a-venezuela.com/mapas/index.shtml
Ministerio de Relaciones Exteriores - http://www.mre.gov.ve
Ministerio de Industria y Comercio de Venezuela - http://nethost4.nethosting.com.ve/mic/

Oficina Central de Estadísticas e Informática - http://www.ocei.gov.ve
Plataforma Nacional de Información Automatizada - http://www.platino.gov.ve
Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria - http://www.sasa.gov.ve
Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria - http://www.seniat.gov.ve
Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia - http://www.procompetencia.gov.ve
TIPS Venezuela: Servicios para el sector empresarial - http://www.tips.org.uy/oficinas/venezuela.htm
Tribunal Supremo de Justicia - http://www.tsj.gov.ve/index.asp
Venezuela Analítica. Revista venezolana "on line" - http://www.analitica.com

Otros

España

Boletín Oficial del Estado - http://www.boe.es
Legislación - http://es.derecho.org/legislación
Ministerio de Asuntos Exteriores - http://www.mae.es
Ministerio de Fomento - http://www.mfom.es
Universidad Politécnica de Valencia - http://www.upv.es

Europa

Banco Europeo de Inversiones (BEI) - http://cib.eu.int
Comité Económico y Social - http://www.ces.eu.int
Comisión Europea - http://europa.eu.int/comm
Comité de las Regiones - http://www.cor.eu.int
Consejo de la Unión Europea - http://ue.eu.int
Defensor del Pueblo Europeo - http://www.euro-ombudsman.eu.int/home/es/default.htm
Eur-Lex Repertorio de la Legislación Comunitaria vigente - http://europa.eu.int/eur-lex/
European Conference of Ministers of Transport - http://www.oecd.org/cem/
Eurostat. Oficina de Estadísticas. - http://europa.eu.int/eurostat.html
Parlamento Europeo - http://www.europarl.eu.int
Tribunal de Cuentas - http://www.eca.eu.int/ES/menu.htm
Tribunal de Justicia - http://www.europa.eu.int/cj/es/index.htm
Unión Europea - http://europa.eu.int

Latinoamérica

Asociación Latinoamericana de Integración - http://www.aladi.org

MERCOSUR

Mercado Común del Sur. Página Oficial - http://www.mercosur.com
Mercado Común del Sur - http://www.mercosur.org.uy

Nafta

El Secretariado del Tratado de Libre Comercio de América del Norte - http://www.nafta-sec-alena.org/spanish/index.htm
Instituto Mexicano del Transporte - http://www.imt.mx

Comunidad Andina de Naciones

Corporación Andina de Fomento - http://www.caf.com
Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones - http://www.comunidadandina.org

Anexo IV

Legislación

BOLIVIA

Código de Comercio de la República de Bolivia. Decreto Ley Nº 14370. Vigente desde el 1° de enero de 1978.
Decreto Supremo Nº 21060 de 29 de agosto de 1985, por el que se adoptan nuevas soluciones de política económica que enfrenten los problemas generados por la crisis.
Decreto Supremo Nº 21660, por el que se complementa el Decreto Supremo Nº 21060. Gaceta Oficial de Bolivia Nº 1521.
Decreto Supremo Nº 24855 (Reglamento a la Ley de Organización del Poder Ejecutivo) de 22 de septiembre de 1997. Gaceta Oficial de Bolivia Nº 2036 de 23 de septiembre de 1997.
Decreto Supremo Nº 25629 de 24 de diciembre de 1999, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Nº 1769 sobre pesos y dimensiones permisibles para la circulación en carreteras de vehículos automotores.
Ley Nº 1769 (Ley de Cargas) de 10 de marzo de 1997.
Ley Nº 1778 (Ley de Organización del Poder Ejecutivo) de 16 de septiembre de 1997. Gaceta Oficial de Bolivia Nº 2034 de 16 de septiembre de 1997.
Ley Nº 1990 (Ley General de Aduana) de 28 de julio 1999.
Reglamento de la Ley Nº 1769 sobre pesos y dimensiones permisibles para la circulación en carreteras de vehículos automotores.

COLOMBIA

Código de Comercio

Decreto Nº 1554 de 1998 de 4 de agosto de 1998, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.
Decreto Nº 2146 de 1999 de 4 de noviembre de 1999, por el cual se modifican los artículos 75 del Decreto 153 de 1998, 55 del Decreto 1554 de 1998, 81 del Decreto 1556 de 1998, 84 del Decreto 1557 de 1998 y 86 del Decreto 1558 de 1998.
Decreto Nº 2685 de 1999, por el cual se establece un estatuto único para la DIAN. 28 de diciembre de 1999.
Ley 336 de 1996 de 20 de diciembre de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Diario Oficial Nº 42948 del 28 de diciembre de 1996.
Resolución Nº 2008 de 1999 de 7 de octubre de 1999 por la cual se modifica la Resolución 1020 del 1° de abril de 1998 y se fijan criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga.
Resolución Nº 408 de 1991 de 29 de enero de 1991, por la cual se establecen medidas de seguridad en algunas carreteras nacionales del país.
Resolución Nº 2008 de 1999 de 7 de octubre de 1999, por la cual se modifica la Resolución

1020 de1 de abril de 1998 y se fijan criterios en las relaciones económicas entre las empresas de transporte y los propietarios y/o conductores de los vehículos de carga.

ECUADOR

Codificación Nº 000. RO/ 162 de 29 de septiembre de 1997, por el que se establece el Código de Trabajo.

Codificación Nº 000. RO/ Sup 1202 de 20 de agosto de 1960, por el que se establece el Código de Comercio.

Convenio Entre Ecuador y Perú sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves. Registro Oficial Nº 137 de 26 de febrero de 1999.

Decreto Supremo Nº 1351. RO/ 285 de 7 de julio de 1964, por el que se aprueba la Ley de Caminos.

Ley 004 de 1988 por la que se establece un Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte.

Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de 2 de agosto de 1996.

Ley Orgánica de Aduanas.

Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del 28 de enero de 1997. Registro Oficial (Suplemento) 1 18, de 28 de enero de 1997.

Reglamento de tránsito terrestre transfronterizo Ecuador-Colombia de 3 de septiembre de 1993.

PERU

Decreto de Urgencia Nº 012-2000 de 8 de marzo de 2000, por el que se reajusta a 410 soles mensuales la remuneración mínima vital de trabajadores sujetos al régimen laboral de la actividad privada. Diario Oficial El Peruano Nº 7199 de 9 de marzo de 2000.

Decreto Legislativo Nº 642 de 26 de junio de 1991 y publicado el 27 de junio de 1991, por el que se establece que las tarifas de los servicios públicos de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y carga se fijarán de acuerdo al comportamiento de la oferta y la demanda.

Decreto Legislativo Nº 809 (Ley General de Aduanas) de 18 de abril de 1996. Diario Oficial El Peruano Nº 5767 de 19 de abril de 1996.

Decreto Supremo Nº 001-96-MTC de 2 de enero de 1996, por el que se aprueba las Normas de pesos y dimensiones de vehículos para la circulación en las carreteras de la Red Vial Nacional. Diario Oficial El Peruano de 3 de enero de 1996.

Decreto Supremo Nº 004-99-MTC de 21 de enero de 1999, por el que se dispone la aplicación progresiva del Reglamento de Peso y Dimensión Vehicular para la circulación en la Red Vial Nacional. Diario Oficial El Peruano de 22 de enero de 1999.

Decreto Supremo Nº 008-98-MTC, de 16 de mayo de 1998, por el que se modifica el Reglamento de Licencias de Conducir para vehículos motorizados de transporte terrestre.

Decreto Supremo Nº 009-98-MTC, de 22 de mayo de 1998, por el que se dicta la Norma Complementaria para el Canje de Licencias de Conducir.

Decreto Supremo Nº 013-98-MTC de 5 de junio de 1998 por el que se aprueba el Reglamento de Peso y Dimensión Vehicular para la circulación en la Red Vial Nacional. Diario Oficial El Peruano Nº 6561 de 12 de junio de 1998.

Decreto Supremo Nº 015-94-MTC, de 10 de junio de 1994 y publicado el 13 de junio de 1994, por el que se aprueba el Reglamento de Licencias de Conducir para vehículos motorizados de transporte terrestre.

Decreto Supremo Nº 027-98-MTC de 1° de octubre de 1998, por el que se prorroga la entrada en vigencia del Reglamento de Peso y Dimensión Vehicular para la circulación en la Red Vial Nacional. Diario Oficial El Peruano de 4 de octubre de 1998.

Decreto Supremo Nº 055-99-EF de 14 de abril de 1999, por el que se aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo. Separata Especial del Diario Oficial El Peruano de 15 de abril de 1999.

Decreto Supremo Nº 08-95-EF de 31 de enero de 1995, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenes Aduaneros. Diario Oficial El Peruano de 5 de febrero de 1995.

Decreto Supremo Nº 116-97-EF de 17 de septiembre de 1997, por el que se sustituyen artículos y prorrogan el plazo establecido en la octava disposición complementaria del Reglamento de la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano de 18 de septiembre de 1997.

Decreto Supremo Nº 121-96-EF de 23 de diciembre de 1996 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano de 24 de diciembre de 1996.

Ley Nº 26887 (Ley General de Sociedades) de 9 de diciembre de 1997. Diario Oficial El Peruano Nº 6375 de 9 de diciembre de 1997.

Ley Nº 27056 (Ley de Creación del Seguro Social de Salud (ESSALUD)), promulgada el 28 de enero de 1999 y publicada el 28 de enero de 1999 en el Diario Oficial El Peruano.

Ley Nº 27181 (Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre) de 5 de octubre de 1999. Diario Oficial El Peruano Nº 7046 de 8 de octubre de 1999.

Resolución Directoral Nº 014-90-TC/15 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 19 de enero de 1990, relativa a la actualización del Padrón de Registro Vehicular.

Resolución Legislativa Nº 26995 de 24 de noviembre de 1998, por la que se aprueba el Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad y sus Anexos, entre las Repúblicas del Perú y del Ecuador. Diario Oficial El Peruano Nº 6727 de 25 de noviembre de 1998.

Resolución Ministerial Nº 058-97-TR de 7 de julio de 1997, por la que se aprueba el Texto Oficial de la Síntesis de la Legislación Laboral. Separata Especial del Diario Oficial El Peruano Nº 6221 de 9 de julio de 1997.

Resolución Ministerial Nº 375-98-MTC/15.02 de 8 de septiembre de 1998, por el que se aprueba la actualización al Reglamento de Peso y Dimensión Vehicular para la circulación en la Red Vial Nacional. Diario Oficial El Peruano de 10 de septiembre de 1998.

Resolución de Intendencia Nacional Nº 000753 de 31 de marzo de 1998, por la que se aprueba el Manual de Procedimiento del Régimen Aduanero de Tránsito. Diario Oficial El Peruano de 8 de abril de 1998.

Resolución de Intendencia Nacional Nº 000984 de 8 de septiembre de 1999, por la que se aprueban los Procedimientos Generales y Específicos adecuados al Sistema de la Calidad de Aduanas. Separata Especial del Diario Oficial El Peruano de 12 de septiembre de 1999.

VENEZUELA

Código de Comercio y Ley de la reforma parcial del Código de Comercio de 26 de julio de 1955. Gaceta Oficial Nº 475.

Despacho del Ministro de Transporte y Comunicación Nº 189 de 13 de julio de 1999, por el que se

procede a instrumentar los procedimientos para el transbordo en frontera.
Ley de Tránsito Terrestre de 9 de agosto de 1996. Gaceta Oficial Nº 5085 Extraordinario de 9 de agosto de 1996.
Ley Orgánica del Trabajo de 10 de junio de 1997. Gaceta Oficial Nº 5152 Extraordinario de 19 de junio de 1997.
Norma COVENIN 2402:1997 sobre Tipología de los Vehículos de Carga.
Norma COVENIN 614:1997 sobre Límite de Peso para Vehículos de Carga.
Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre de 27 de mayo de 1998. Gaceta Oficial Nº 5240 Extraordinario de 26 de junio de 1998.
Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas.
Reglamento de la Ley Orgánica del Trabajo de 20 de enero de 1999. Gaceta Oficial Nº 5292 Extraordinario de 25 de enero de 1999.
Resolución conjunta ministerial de 12 de mayo de 1999, por la que se establece la obligatoriedad del transbordo en frontera.
Resolución conjunta ministerial de 18 de mayo de 1999, por la que se establece la obligatoriedad del transbordo en frontera (sustitutoria de la Resolución conjunta ministerial de 12 de mayo de 1999). Gaceta Oficial Nº 36703 de 18 de mayo de 1999.

COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES
Decisión 115 relativa al Sistema Subregional de Información Estadística. Febrero de 1977.
Decisión 257 de 28 de noviembre de 1989 relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 52 de 7 de diciembre de 1989.
Decisión 271 de 19 de octubre de 1990 relativa al Sistema Andino de Carreteras. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 73 de 31 de octubre de 1990.
Decisión 277 de 23 de noviembre de 1990 modificatoria de la Decisión 271 relativa al Sistema Andino de Carreteras. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 76 de 21 de diciembre de 1990.
Decisión 285 de 21 de marzo de 1991 relativa a las Normas para prevenir o corregir las distorsiones en la competencia generadas por prácticas restrictivas de la libre competencia. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 80 de 4 de abril de 1991.
Decisión 290 de 21 de marzo de 1991 relativa a la Póliza andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 80 de 4 de abril de 1991.
Decisión 331 de 4 de marzo de 1993 relativa al Transporte Multimodal. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 129 de 11 de marzo de 1993.
Decisión 393 de 9 de julio de 1996 relativa al Transporte Multimodal y que modifica la Decisión 331. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 212 de 17 de julio de 1996.
Decisión 399 de 17 de enero de 1997 relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 243 de 27 de enero de 1997.
Decisión 434 de 11 de junio de 1998 relativa a la creación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT). Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 347 de 17 de junio de 1998.

Decisión 439 de 11 de junio de 1998 relativa al Marco General de Principios y Normas para la Liberación del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 347 de 17 de junio de 1998.
Decisión 459 de 25 de mayo de 1999 relativa a la Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 444 de 1° de junio de 1999.
Decisión 467 de 12 de agosto de 1999 relativa a la Norma comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 469 de 16 de agosto de 1999.
Decisión 477 de 8 de junio de 2000 relativa al Tránsito Aduanero Internacional sustitutoria de la Decisión 327. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 572 de 12 de junio de 2000.
Resolución 455 de la Junta del Acuerdo de Cartagena de 24 de enero de 1997 relativa al Dictamen 03-97 de incumplimiento por parte del Gobierno del Ecuador en la tramitación de solicitudes de permiso de prestación de servicios presentadas por empresas transportistas subregionales. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 249 de 13 de febrero de 1997.
Resolución 483 de la Junta del Acuerdo de Cartagena de 6 de junio de 1997 relativa al Dictamen 012-97 de incumplimiento por parte del Gobierno de Ecuador en la aplicación de las decisiones 399 y 358. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 271 de 12 de junio de 1997.
Resolución 43 de 19 de diciembre de 1997 relativa al Dictamen 17-97 de incumplimiento por parte del Gobierno de Perú en la aplicación de las Decisiones 399 y 358. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 316 de 5 de enero de 1998.
Resolución 254 de 12 de julio de 1999 relativa al Dictamen 26-99 de incumplimiento por parte del Gobierno de Venezuela al restringir el comercio de servicios de transporte internacional de carga por carretera. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 458 de 13 de julio de 1999.
Resolución 272 de 1 de septiembre de 1999 relativa a los Criterios de idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados y establecer los requisitos del contrato de vinculación. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 476 de 2 de septiembre de 1999.
Resolución 287 de 21 de septiembre de 1999 relativa al Dictamen 36-99 de incumplimiento por parte del Gobierno del Ecuador al no tramitar permisos de prestación de servicios de transporte internacional de mercancías por carretera en los plazos establecidos en la Decisión 399. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 486 de 24 de septiembre de 1999.
Resolución 291 de 24 de septiembre de 1999 relativa al Dictamen 39-99 de incumplimiento por parte del Gobierno de Colombia de la Decisión 399. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 487 de 27 de septiembre de 1999.
Resolución 300 de 7 de octubre de 1999 relativa al Reglamento de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 494 de 14 de octubre de 1999.
Resolución 318 de 16 de noviembre de 1999 relativa al Dictamen 49-99 de incumplimiento por parte del Gobierno de Ecuador de la Decisión 399. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena Nº 509 de 19 de noviembre de 1999.

MERCOSUR

Resolución GMC Nº 58/94, por la que se aprueban los "Principios Generales de Acceso a la Profesión de Transportista y su ejercicio", en el ámbito del MERCOSUR, en atención a la necesidad de aplicar plena y correctamente el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre en el ámbito de ALADI. Asimismo, se hace necesario uniformizar en los Estados Partes los principios básicos que orientan la correcta aplicación para el Transporte Terrestre de Cargas. XV Reunión del Grupo Mercado Común en Brasilia, 3 y 4 de noviembre de 1994.

Resolución GMC Nº 20/95, por la que se define la nueva estructura del Grupo Mercado Común. XVIII Reunión del Grupo Mercado Común en Asunción, 2 y 3 de agosto de 1995.

Resolución GMC Nº 38/95, por la que se aprueba las Pautas Negociadoras de los Subgrupos de Trabajo, Reuniones Especializadas y Grupos Ad Hoc. XX Reunión del Grupo Mercado Común en Punta del Este, 3 y 4 de diciembre de 1995.

Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, suscrito el 1° de enero de 1990 en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), por el que se adopta una norma jurídica única a aplicar en el transporte internacional terrestre. Aprobado en Argentina (Resolución 263 de 16/11/1990), Bolivia (Ley 1158 de 30/5/1990), Brasil (Decreto 99704 de 20/11/1990), Chile (Decreto 257 de 17/10/1991), Paraguay (Decreto 10921 de 17/9/91), Perú (Decreto Supremo 028-91-TC de 26/9/91) y Uruguay (Resolución del 10/5/91).

Protocolo Adicional 01 al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, suscrito el 15 de abril de 1994 por el que se aprueba el Reglamento de Infracciones y Sanciones. Vigente en Argentina (Disposición 242 de 9/5/1997), Bolivia (no se cuenta con información disponible sobre su puesta en vigencia), Brasil (Decreto 1704 de 17/11/1995), Chile (no se cuenta con información disponible sobre su puesta en vigencia), Paraguay (no se cuenta con información disponible sobre su puesta en vigencia), Perú (Decreto Supremo 013-96-ITINCI de 10/9/96) y Uruguay (Resolución de 28/11/95).

UNION EUROPEA

Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Diario Oficial Nº L 319 de 12/12/1994.

Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales. Diario Oficial Nº L 124 de 23/05/1996.

Directiva 96/35/CE del Consejo, de 3 de junio de 1996, relativa a la designación y a la cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas. Diario Oficial N° L 145 de 19/06/1996.

Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional. Diario Oficial Nº L 235 de 17/09/1996.

Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y sus remolques. Diario Oficial Nº L 046 de 17/02/1997.

Directiva 98/76/CE del Consejo de 1 de octubre de 1998, por la que se modifica la Directiva 96/26/CE relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales. Diario Oficial Nº L 277 de14/10/1998.

Directiva 99/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. Diario Oficial Nº L 187 de 20/07/1999.

Decisión N° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Diario Oficial N° L 228 de 09/09/1996.

Reglamento (CEE) Nº 11/60 del Consejo, de 27 de junio de 1960, relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 del artículo 79 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea. Diario Oficial Nº P 52 de 16/08/1960.

Reglamento (CEE) Nº 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Diario Oficial Nº L 156 de 28/06/1961.

Reglamento (CEE) Nº 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1979, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Diario Oficial Nº L 130 de 15/06/1970.

Reglamento (CEE) Nº 3146/76 del Consejo, de 16 de diciembre de 1976, relativo al contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre Estados miembros. Diario Oficial Nº L 357 de 29/12/1976.

Reglamento (CEE) Nº 3626/84 del Consejo, de 19 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 11/60 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 del artículo 79 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea. Diario Oficial Nº L 335 de 22/12/1984.

Reglamento (CEE) Nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. Diario Oficial Nº L 370 de 31/12/1985.

Reglamento (CEE) Nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. Diario Oficial Nº L 370 de 31/12/1985.

Reglamento (CEE) Nº 1841/88 del Consejo, de 21 de junio de 1988, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3164/76 relativo al contingente comunitario para los transportes de mercancías por carretera efectuados entre los Estados miembros. Diario Oficial Nº L 163 de 30/06/1988.

Reglamento (CEE) Nº 4058/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros.

Diario Oficial Nº L 390 de 30/12/1989.
Reglamento (CEE) Nº 4060/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable. Diario Oficial Nº L 390 de 30/12/1989.
Reglamento (CEE) Nº 1053/90 del Consejo, de 25 de abril de 1990, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3164/76 relativo al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial Nº L 108 de 28/04/1990.
Reglamento (CEE) Nº 3572/90 del Consejo, de 4 de diciembre de 1990, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 1191/69 relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Diario Oficial Nº L 353 del 17/12/1990.
Reglamento (CEE) Nº 3914/90 del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3164/76 relativo al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial Nº L 375 de 31/12/1990.
Reglamento (CEE) Nº 3915/90 del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3164/76 relativo al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Diario Oficial Nº L 375 de 31/12/1990.
Reglamento (CEE) Nº 1893/91 del Consejo, de 20 de junio de 1991, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 1191/69 relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. Diario Oficial Nº L 169 del 29/6/1991.
Reglamento (CEE) Nº 335/91 del Consejo, de 7 de noviembre 1991, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 4060/89 del Consejo sobre la eliminación de controles practicados en las fronteras de los Estados miembros en el transporte por carretera y por vía navegable.
Reglamento (CEE) Nº 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros. Diario Oficial Nº L 095 de 09/04/1992.
Reglamento (CEE) Nº 3912/92 del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, relativo a los controles efectuados en la Comunidad en el transporte por carretera y por vía navegable de los medios de transporte matriculados o autorizados para circular en un país tercero. Diario Oficial Nº L 395 de 31/12/1992.
Reglamento (CEE) Nº 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carreteras en un Estado miembro. Diario Oficial Nº L 279 de 12/11/1993.
Reglamento (CEE) Nº 792/94 de la Comisión, de 8 de abril de 1994, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) Nº 3118/93 del Consejo en lo que respecta a los transportistas de mercancías por carretera por cuenta propia. Diario Oficial Nº L 092 de 09/04/1994.
Reglamento (CEE) Nº 3315/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3118/93 relativo a las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carreteras en un Estado miembro. Diario Oficial Nº L 350 de 31/12/1994.

Reglamento (CEE) Nº 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera. Diario Oficial Nº L 163 de 06/06/1998.
Reglamento (CEE) Nº 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, por el que se modifica el Reglamento (CEE) Nº 3821/85 relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y la Directiva 88/599/CEE relativa a la aplicación de los Reglamentos (CEE) Nº 3820/85 y 3821/85. Diario Oficial Nº L 274 de 09/10/1998.
Reglamento (CEE) Nº 2411/98 del Consejo, de 3 de noviembre de 1998, relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques. Diario Oficial Nº L 299 de 10/11/1998.

ESPAÑA

Acuerdo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos relativo a los transportes terrestres internacionales de mercancías, firmado en Rabat el 31 de marzo de 1988.
Ley 16/87, de 30 de julio de 1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado de 31 de julio de 1987. Modificada por la Ley 13/96 de 30 de diciembre de 1996, por la Ley 66/97 de 30 de diciembre de 1997, Real Decreto Ley 6-98 de 5 de junio de 1998 y por la Ley 55/99 de 29 de diciembre de 1999.
Orden Ministerial del 24 de agosto de 1999, por la que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de Autorizaciones de Transporte de Mercancías por Carretera.
Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre de 1990, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado de 8 de octubre de 1990. Modificado por el Real Decreto 858/1994 de 29 de abril de 1994, por Real Decreto 1136/97 de 11 de julio de1997, por Real Decreto 927/98 de 14 de mayo de 1998 y por Real Decreto 1830/99 de 3 de diciembre de 1999. Parcialmente derogado por la Ley 13/96 de 30 de diciembre de 1996.
Real Decreto 1654/1994, de 22 de julio, por el que se establece el título de Técnico Superior en Gestión del Transporte y las correspondientes enseñanzas mínimas.
Real Decreto 2001/1996, de 6 de septiembre, por el que se establece el certificado de profesional de la ocupación de conductor de camión pesado. Boletín Oficial del Estado Nº 238 de 2 de octubre de 1996.

Anexo V

Estadísticas mensuales de comercio de la CAN, 1998 y 1999

Contenido

Tablas

Tabla 1: Datos estadísticos de exportaciones (FOB) de la CAN. Años 98 y 99 ---------338
Tabla 2: Balanza comercial (FOB-CIF) en los años 1998 y 1999 ----------339
Tabla 3: Exportaciones FOB de Bolivia a la CAN y al resto del mundo ----------340
Tabla 4: Importaciones totales CIF de Bolivia y procedentes de la CAN ---------- 341
Tabla 5: Exportaciones FOB de Colombia a la CAN y al resto del mundo ----------342
Tabla 6: Importaciones totales CIF de Colombia y procedentes de la CAN ---------- 343
Tabla 7: Exportaciones FOB de Ecuador a la CAN y al resto del mundo ----------344
Tabla 8: Importaciones totales CIF de Ecuador y procedentes de la CAN----------345
Tabla 9: Exportaciones FOB de Perú a la CAN y al resto del mundo ----------346
Tabla 10: Importaciones totales CIF de Perú y procedentes de la CAN ----------347
Tabla 11: Exportaciones FOB de Venezuela a la CAN y al resto del mundo ----------348
Tabla 12: Importaciones totales CIF de Venezuela y procedentes de la CAN ---------- 349

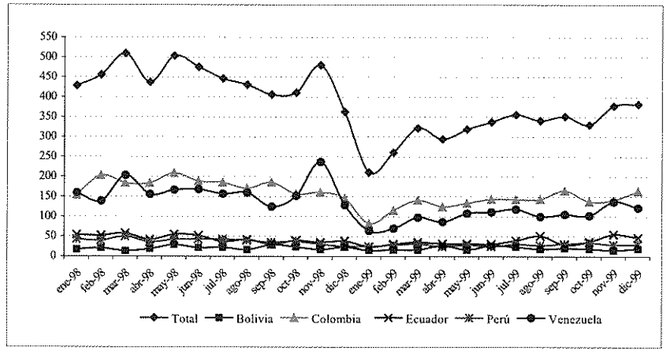
Ilustraciones

Ilustración 1: Exportaciones de cada uno de los países miembros de la CAN---------- 338
Ilustración 2: Balanza comercial intracomunitaria de los países de la CAN. Años 98-99 --- 339
Ilustración 3: Exportaciones FOB de Bolivia a la CAN ----------340
Ilustración 4: Importaciones CIF de Bolivia procedentes de la CAN ----------341
Ilustración 5: Exportaciones de Colombia a la CAN en los años 1998-1999 ----------342
Ilustración 6: Importaciones CIF de Colombia procedentes de la CAN ----------343
Ilustración 7: Exportaciones de Ecuador a la CAN. Años 1998-1999----------344
Ilustración 8: Importaciones CIF de Ecuador procedentes de la CAN---------- 345
Ilustración 9: Exportaciones de Perú a la CAN. Años 1998-1999 ----------346
Ilustración 10: Importaciones CIF de Perú procedentes de la CAN ----------347
Ilustración 11: Exportaciones FOB de Venezuela a la CAN ---------- 348
Ilustración 12: Importaciones CIF de Venezuela procedentes de la CAN ---------- 349

Tabla 1: Datos estadísticos de exportaciones (FOB[1]) de la CAN. Años 98 y 99 (miles de US$)

Período		Mundo		Intracomunitario					
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total CAN	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Ven
1998	ene	3.273.437	2.845.422	428.015	17.258	153.777	54.457	43.085	159.438
	feb	3.013.411	2.557.937	455.474	20.714	203.256	52.691	39.764	139.049
	mar	3.258.748	2.749.204	509.544	13.543	184.357	57.825	50.277	203.542
	abr	3.178.603	2.741.199	437.404	18.963	184.100	42.151	36.440	155.750
	may	3.532.837	3.029.417	503.420	29.272	209.089	55.540	42.687	166.832
	jun	3.100.504	2.624.537	475.967	22.036	189.106	52.843	43.273	168.709
	jul	3.242.262	2.795.870	446.392	22.998	185.510	37.384	43.464	157.036
	ago	3.125.093	2.694.034	431.059	17.119	170.875	42.880	40.034	160.151
	sep	3.306.394	2.900.375	406.019	29.073	185.686	30.649	35.849	124.762
	oct	3.529.129	3.117.892	411.237	24.142	157.153	40.144	37.816	151.982
	nov	3.098.215	2.618.076	480.139	17.124	160.419	35.255	30.086	237.255
	dic	3.174.114	2.811.641	362.473	23.382	146.369	38.363	25.431	128.928
	ene-dic	**38.832.747**	**33.485.604**	**5.347.143**	**255.624**	**2.129.697**	**540.182**	**468.206**	**1.953.434**
1999	ene	2.583.134	2.372.336	210.798	14.617	82.120	24.510	25.178	64.373
	feb	2.551.466	2.290.884	260.582	16.714	115.089	30.480	28.326	69.973
	mar	3.305.884	2.983.862	322.022	16.354	140.881	35.666	31.130	97.991
	abr	3.202.722	2.908.526	294.196	26.791	124.739	31.731	24.475	86.460
	may	3.277.549	2.958.330	319.219	16.442	133.933	32.070	28.425	108.349
	jun	3.478.339	3.140.833	337.506	26.848	143.267	31.052	24.896	111.443
	jul	4.001.918	3.645.686	356.232	23.707	143.091	39.797	31.084	118.553
	ago	3.976.627	3.635.775	340.852	18.173	143.516	51.364	27.909	99.890
	sep	3.963.787	3.612.231	351.556	20.235	164.908	29.329	31.651	105.433
	oct	3.820.864	3.490.726	330.138	18.507	137.665	37.041	34.504	102.421
	nov	4.357.755	3.979.806	377.949	15.381	141.353	54.967	29.233	137.015
	dic	4.387.763	4.005.830	381.933	19.434	163.169	47.269	30.341	121.720
	ene-dic	**42.907.809**	**39.024.826**	**3.882.982**	**233.203**	**1.633.731**	**445.276**	**347.151**	**1.223.621**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior									
1999/1998	**ene-dic**	**10,5**	**16,5**	**-27,4**	**-8,8**	**-23,3**	**-17,6**	**-25,9**	**-37,4**

Ilustración 1: Exportaciones de cada uno de los países miembros de la CAN

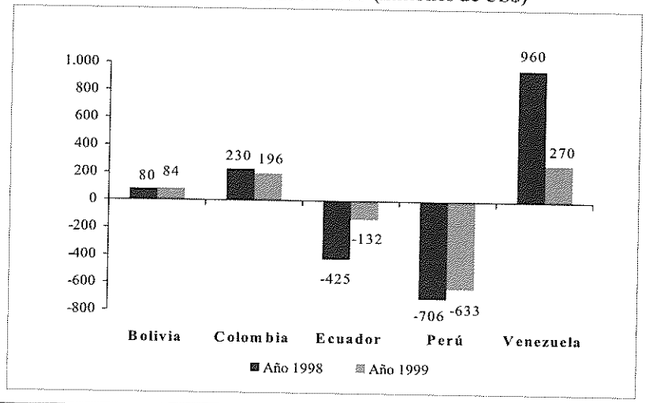


1. En todo el anexo estadístico, cuando se habla de FOB en realidad, y según Incoterms del año 2000, se está haciendo referencia a DDP (Duty Delivered Paid).

Tabla 2: Balanza comercial (FOB-CIF) en los años 1998 y 1999 (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Bol	Col	Ecu	Per	Ven
1998	ene	- 709.208	- 665.510	5.075	- 5.902	- 47.106	- 69.407	73.642
	feb	- 505.756	- 497.743	8.290	24.484	- 13.572	- 82.166	54.951
	mar	- 949.692	- 1.001.828	- 2.836	5.182	- 27.096	- 48.534	125.420
	abr	- 1.136.920	- 1.093.055	6.562	12.874	- 40.236	- 76.271	53.206
	may	- 659.255	- 699.869	15.181	32.877	- 19.706	- 43.161	55.42
	jun	- 922.418	- 907.031	3.855	20.534	- 33.610	- 69.488	63.322
	jul	- 915.371	- 942.024	9.713	22.735	- 67.118	- 51.001	112.324
	ago	- 696.159	- 721.871	3.390	30.415	- 29.765	- 58.323	79.995
	sep	- 183.412	- 172.656	14.250	36.441	- 49.686	- 52.657	40.896
	oct	36.985	16.027	7.655	35.631	- 28.872	- 55.480	62.024
	nov	- 251.594	- 337.776	2.430	3.292	- 38.089	- 44.473	163.022
	dic	16.230	8.448	6.763	11.422	- 30.315	- 55.378	75.290
	ene-dic	**- 6.876.570**	**- 7.014.888**	**80.328**	**229.985**	**- 425.171**	**- 706.339**	**959.515**
1999	ene	- 160.849	- 91.230	4.255	- 13.927	- 47.807	- 35.345	23.205
	feb	- 89.681	- 78.590	4.359	14.266	- 13.076	- 28.723	12.083
	mar	567.095	566.655	2.866	21.464	- 1.118	- 37.885	15.113
	abr	543.052	554.933	14.920	23.548	7.279	- 56.400	- 1.228
	may	557.765	537.789	5.494	35.851	1.722	- 53.946	30.855
	jun	558.181	576.318	15.707	9.811	- 7.543	- 62.728	26.616
	jul	867.457	901.808	12.138	7.052	- 27.673	- 47.117	21.249
	ago	834.562	870.724	4.978	3.833	11.341	- 78.413	22.09
	sep	1.126.081	1.163.866	7.049	36.293	- 21.889	- 72.971	13.733
	oct	824.520	852.920	4.770	15.699	- 25.096	- 38.594	14.821
	nov	1.288.795	1.316.086	500	9.765	9.425	- 88.896	41.915
	dic	1.624.106	1.584.553	7.003	32.552	- 17.915	- 32.008	49.920
	ene-dic	**8.541.084**	**8.755.833**	**84.039**	**196.207**	**- 132.350**	**- 633.027**	**270.381**

Ilustración 2: Balanza comercial intracomunitaria de los países de la CAN. Años 1998-1999 (millones de US$)



2. En todo el anexo estadístico, cuando se habla de CIF en realidad, y según Incoterms del año 2000, se está haciendo referencia a CIP (Carriage and Insurance Paid to).

Tabla 3: Exportaciones FOB de Bolivia a la CAN y al resto del mundo (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Col	Ecu	Per	Ven
1998	ene	91.258	74.000	17.258	1.608	68	15.325	257
	feb	86.116	65.402	20.714	8.586	400	11.485	243
	mar	81.701	68.158	13.543	2.646	49	10.399	449
	abr	88.370	69.407	18.963	2.360	1.137	13.924	1.542
	may	103.299	74.027	29.272	12.413	4.377	11.251	1.231
	jun	103.495	81.459	22.036	8.077	418	13.243	298
	jul	115.522	92.524	22.998	6.081	2.237	13.131	1.549
	ago	102.416	85.297	17.119	3.203	433	12.044	1.439
	sep	178.312	149.239	29.073	14.321	457	13.521	774
	oct	122.361	98.219	24.142	10.716	2.756	8.830	1.840
	nov	88.191	71.067	17.124	5.747	2.335	7.891	1.151
	dic	100.694	77.312	23.382	11.755	1.564	9.455	608
	ene-dic	**1.261.735**	**1.006.111**	**255.624**	**87.513**	**16.231**	**140.499**	**11.381**
1999	ene	78.187	63.570	14.617	7.304	1.131	4.985	1.197
	feb	63.506	46.792	16.714	9.837	817	5.422	638
	mar	91.747	75.393	16.354	7.395	1.847	4.641	2.471
	abr	98.645	71.854	26.791	16.008	1.242	7.162	2.379
	may	85.007	68.565	16.442	8.775	574	5.138	1.955
	jun	98.134	71.286	26.848	20.308	259	4.893	1.388
	jul	107.169	83.462	23.707	14.556	468	7.790	893
	ago	91.412	73.239	18.173	8.973	189	8.642	369
	sep	103.566	83.331	20.235	9.013	57	7.929	3.236
	oct	91.890	73.383	18.507	10.100	432	5.303	2.672
	nov	97.605	82.224	15.381	9.284	322	5.387	388
	dic*	91.533	72.100	19.434	11.050	667	6.117	1.599
	ene-dic	**1.098.401**	**865.199**	**233.203**	**132.603**	**8.005**	**73.409**	**19.185**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	**ene-dic**	**-12,9**	**-14**	**-8,8**	**51,5**	**-50,7**	**-47,8**	**68,6**

(*) En esta tabla y posteriores, este simbolo indica que se trata de cifras provisionales.

Ilustración 3: Exportaciones FOB de Bolivia a la CAN (millones de US$)

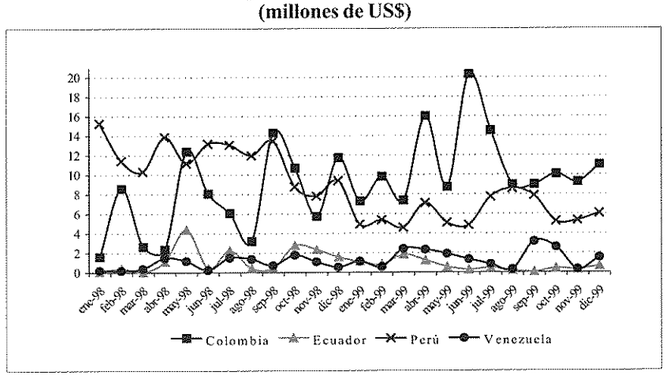


Tabla 4: Importaciones totales CIF de Bolivia y procedentes de la CAN (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela
1998	ene	163.618	151.435	12.183	3.549	408	6.494	1.732
	feb	136.683	124.259	12.424	2.945	1.849	5.723	1.907
	mar	187.549	171.170	16.379	4.162	504	8.732	2.981
	abr	174.263	161.862	12.401	3.291	281	7.283	1.546
	may	174.738	160.647	14.091	3.983	566	8.253	1.289
	jun	253.996	235.815	18.181	5.304	787	9.930	2.160
	jul	204.917	191.632	13.285	2.946	410	8.464	1.465
	ago	172.007	158.278	13.729	3.309	602	7.918	1.900
	sep	220.110	205.287	14.823	3.367	728	8.993	1.735
	oct	231.000	214.513	16.487	5.344	654	8.553	1.936
	nov	235.782	221.088	14.694	4.509	559	7.165	2.461
	dic	227.615	210.996	16.619	4.046	1.365	8.632	2.576
	ene-dic	**2.382.278**	**2.206.982**	**175.296**	**46.755**	**8.713**	**96.140**	**23.688**
1999	ene	140.932	130.570	10.362	2.998	581	5.871	912
	feb	185.706	173.351	12.355	2.809	388	6.482	2.676
	mar	182.559	169.071	13.488	3.353	605	7.599	1.931
	abr	116.049	104.178	11.871	2.677	703	7.051	1.440
	may	129.594	118.646	10.948	2.986	440	6.295	1.227
	jun	119.746	108.605	11.141	3.118	406	6.450	1.167
	jul	131.368	119.799	11.569	4.052	286	5.881	1.350
	ago	143.693	130.498	13.195	3.103	274	8.642	1.176
	sep	130.752	117.566	13.186	3.779	683	6.160	2.564
	oct	143.834	130.097	13.737	3.756	715	8.050	1.216
	nov	155.762	140.881	14.881	3.695	776	8.848	1.562
	dic*	143.636	131.206	12.430	3.302	532	7.030	1.566
	ene-dic	**1.723.631**	**1.574.468**	**149.163**	**39.628**	**6.389**	**84.359**	**18.787**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	**ene-dic**	**-27,6**	**-28,7**	**-14,9**	**-15,2**	**-26,7**	**-12,3**	**-20,7**

Ilustración 4: Importaciones CIF de Bolivia procedentes de la CAN (millones de US$)

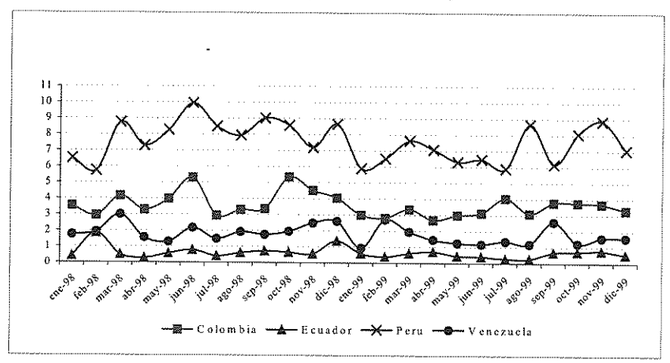


Tabla 5: Exportaciones FOB de Colombia a la CAN y al resto del mundo (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Ecuador	Perú	Venezuela
1998	ene	851.984	698.207	153.777	2.982	42.382	34.148	74.265
	feb	813.026	609.770	203.256	2.768	45.526	31.426	123.536
	mar	919.657	735.300	184.357	3.983	44.986	38.708	96.680
	abr	892.972	708.872	184.100	2.872	47.318	43.811	90.099
	may	1.082.226	873.137	209.089	3.440	51.652	37.939	116.058
	jun	902.618	713.512	189.106	3.839	58.069	23.437	103.761
	jul	921.322	735.812	185.510	3.983	60.407	19.800	101.320
	ago	826.625	655.750	170.875	5.797	45.420	34.782	84.876
	sep	924.961	739.275	185.686	4.881	47.979	31.553	101.273
	oct	859.865	702.712	157.153	3.519	42.838	23.133	87.663
	nov	845.646	685.227	160.419	3.464	44.042	20.616	92.297
	dic	948.995	802.626	146.369	4.474	46.510	23.530	71.855
	ene-dic	**10.789.897**	**8.660.200**	**2.129.697**	**46.002**	**577.129**	**362.883**	**1.143.683**
1999	ene	711.238	629.118	82.120	2.961	24.890	15.539	38.730
	feb	766.169	651.080	115.089	2.658	33.992	21.661	56.778
	mar	945.716	804.835	140.881	3.290	29.254	28.147	80.190
	abr	831.384	706.645	124.739	3.000	18.515	29.028	74.196
	may	925.695	791.762	133.933	4.055	22.292	36.510	71.076
	jun	1.038.241	894.974	143.267	3.446	26.624	19.434	93.763
	jul	1.018.178	875.087	143.091	3.258	23.683	26.944	89.206
	ago	977.784	834.268	143.516	3.086	28.750	23.597	88.083
	sep	1.060.701	895.793	164.908	3.439	27.661	53.104	80.704
	oct	963.920	826.255	137.665	2.688	24.884	32.393	77.700
	nov	1.067.257	925.904	141.353	3.950	21.608	29.209	86.586
	dic	1.242.988	1.079.818	163.170	3.918	41.737	41.683	75.832
	ene-dic	**11.549.271**	**9.915.539**	**1.633.732**	**39.749**	**323.890**	**357.249**	**912.844**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	7	14,5	-23,3	-13,6	-43,9	-1,6	-20,2

Ilustración 5: Exportaciones de Colombia a la CAN en los años 1998-1999 (millones de US$)

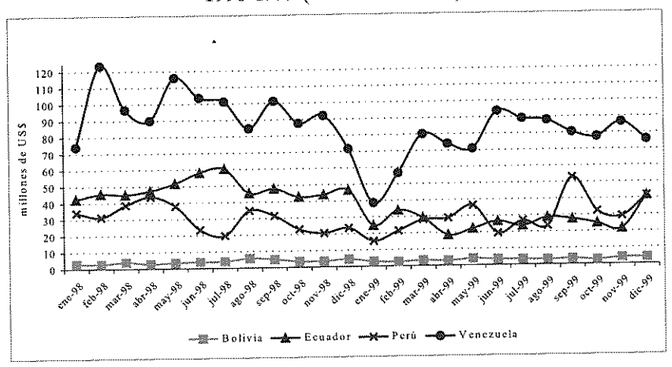


Tabla 6: Importaciones totales CIF de Colombia y procedentes de la CAN (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Ecuador	Perú	Venezuela
1998	ene	1.298.822	1.139.143	159.679	8.411	28.804	11.888	110.576
	feb	1.233.739	1.054.967	178.772	6.020	25.661	13.918	133.173
	mar	1.425.741	1.246.566	179.175	2.228	28.041	16.102	132.804
	abr	1.475.477	1.304.251	171.226	10.537	29.093	15.385	116.211
	may	1.256.447	1.080.235	176.212	2.199	25.058	12.513	136.442
	jun	1.217.665	1.049.093	168.572	6.504	24.807	14.371	122.890
	jul	1.392.467	1.229.692	162.775	11.476	29.453	10.617	111.229
	ago	1.191.317	1.050.857	140.460	14.709	22.935	13.056	89.760
	sep	1.149.302	1.000.057	149.245	16.432	33.067	13.399	86.347
	oct	995.510	873.988	121.522	8.959	18.486	11.310	82.767
	nov	1.063.851	906.724	157.127	23.354	21.224	10.193	102.356
	dic	977.881	842.934	134.947	16.722	22.456	7.207	88.562
	ene-dic	**14.678.219**	**12.778.507**	**1.899.712**	**127.551**	**309.085**	**149.959**	**1.313.117**
1999	ene	780.047	684.000	96.047	10.067	14.269	8.602	63.109
	feb	833.200	732.377	100.823	12.628	20.970	6.777	60.448
	mar	893.533	774.116	119.417	15.884	20.204	8.682	74.647
	abr	878.223	777.032	101.191	13.791	18.832	7.758	60.810
	may	785.611	687.529	98.082	13.570	19.424	6.087	59.001
	jun	893.178	759.722	133.456	22.733	20.366	8.347	82.010
	jul	911.752	775.713	136.039	17.376	22.799	10.404	85.460
	ago	788.423	648.740	139.683	33.657	24.936	7.911	73.179
	sep	894.166	765.551	128.615	21.863	22.355	11.707	72.690
	oct	924.507	802.541	121.966	15.869	21.902	9.860	74.335
	nov	1.044.561	912.973	131.588	18.903	19.168	11.286	82.231
	dic	1.031.921	901.304	130.617	12.128	26.890	11.063	80.536
	ene-dic	**10.659.122**	**9.221.598**	**1.437.524**	**208.469**	**252.115**	**108.484**	**868.456**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	-27,4	-27,8	-24,3	63,4	-18,4	-27,7	-33,9

Ilustración 6: Importaciones CIF de Colombia procedentes de la CAN (millones de US$)

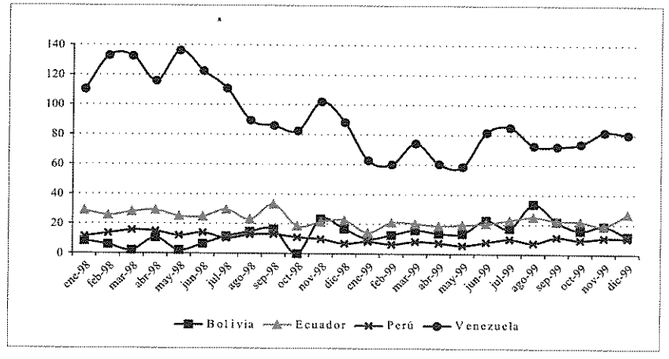


Tabla 7: Exportaciones FOB de Ecuador a la CAN y al resto del mundo (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Colombia	Perú	Venezuela
1998	ene	386.391	331.934	54.457	346	31.184	21.668	1.259
	feb	381.261	328.570	52.691	371	22.569	22.546	7.205
	mar	389.165	331.340	57.825	511	25.956	25.756	5.602
	abr	382.487	340.336	42.151	427	23.196	12.708	5.820
	may	370.284	314.744	55.540	933	27.688	21.957	4.962
	jun	331.001	278.158	52.843	418	24.047	20.566	7.812
	jul	302.056	264.672	37.384	524	23.257	7.967	5.636
	ago	315.459	272.579	42.880	693	23.770	13.573	4.844
	sep	323.412	292.763	30.649	547	15.202	11.551	3.349
	oct	330.589	290.445	40.144	849	21.426	13.279	4.590
	nov	308.904	273.649	35.255	685	18.814	11.870	3.886
	dic	320.019	281 656	38.363	600	17.155	17.916	2.692
	ene-dic	**4.141.028**	**3.600.846**	**540.182**	**6.904**	**274.264**	**201.357**	**57.657**
1999	ene	307.200	282.690	24.510	773	14.308	6.907	2.522
	feb	297.700	267.220	30.480	526	16.400	9.613	3.941
	mar	378.300	342 633	35.667	696	16.665	12.411	5.895
	abr	362.100	330.369	31.731	516	16.554	10.275	4.386
	may	377.100	345.030	32.070	492	14.661	9.695	7.222
	jun	358.400	324.236	34.164	364	18.700	9.500	5.600
	jul	370.700	330.900	39.800	300	21.100	15.000	3.400
	ago	348.900	297.600	51.300	600	21.400	22.800	6.500
	sep	373.500	344.100	29.400	400	19.400	4.300	5.300
	oct	367.800	330.800	37.000	600	19.500	11.200	5.700
	nov	344.900	289.900	55.000	600	17.800	32.600	4.000
	dic	275.600	237.700	37.900	400	19.800	16.000	1.700
	ene-dic	**4.162.200**	**3.723.178**	**439.022**	**6.267**	**216.288**	**160.301**	**56.166**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	0,5	3,4	-18,7	-9,2	-21,1	-20,4	-2,6

Ilustración 7: Exportaciones de Ecuador a la CAN. Años 1998-1999 (millones de US$)

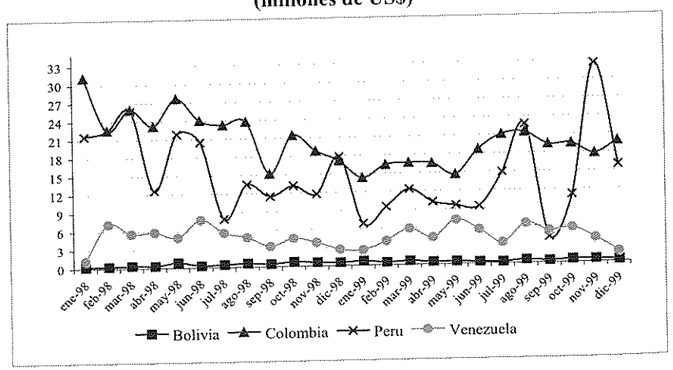


Tabla 8: Importaciones totales CIF de Ecuador y procedentes de la CAN (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Colombia	Perú	Venezuela
1998	ene	440.605	339.042	101.563	1.118	59.215	6.127	35.103
	feb	353.621	287.358	66.263	73	41.943	6.382	17.865
	mar	513.202	428.281	84.921	1.779	52.219	9.046	21.877
	abr	468.068	385.681	82.387	2.106	45.254	6.806	28.221
	may	474.696	399.450	75.246	48	52.922	5.987	16.289
	jun	482.206	395.753	86.453	443	54.932	7.492	23.586
	jul	546.167	441.665	104.502	2.617	60.835	20.638	20.412
	ago	483.083	410.438	72.645	2.709	44.234	5.029	20.673
	sep	443.543	363.208	80.335	435	49.499	12.575	17.826
	oct	472.041	403.025	69.016	2.307	45.415	5.057	16.237
	nov	385.278	311.934	73.344	480	42.389	4.467	26.008
	dic	440.600	371.922	68.678	2.207	42.612	8.684	15.175
	ene-dic	**5.503.110**	**4.537.757**	**965.353**	**16.322**	**591.469**	**98.290**	**259.272**
1999	ene	370.900	298.583	72.317	1.708	34.252	3.893	32.464
	feb	256.400	212.843	43.557	1.565	27.895	3.746	10.351
	mar	167.600	130.817	36.783	17	24.202	1.947	10.617
	abr	196.500	172.048	24.452	277	19.095	2.390	2.690
	may	198.000	167.652	30.348	214	24.354	2.201	3.579
	jun	196.100	157.379	38.721	100	29.300	3.700	5.621
	jul	236.600	169.200	67.400	300	34.700	3.400	29.000
	ago	230.400	19.000	40.000	100	30.600	2.700	6.600
	sep	228.400	177.200	51.200	-	30.300	4.000	16.900
	oct	229.200	167.000	62.200	800	26.400	4.900	30.100
	nov	249.100	203.600	45.500	100	30.900	4.700	9.800
	dic	255.000	190.300	64.700	-	41.100	7.000	16.600
	ene-dic	**2.814.200**	**2.237.022**	**577.178**	**5.181**	**353.098**	**44.577**	**174.322**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	-48,9	-50,7	-40,2	-68,3	-40,3	-54,6	-32,8

Ilustración 8: Importaciones CIF de Ecuador procedentes de la CAN (millones de US$)

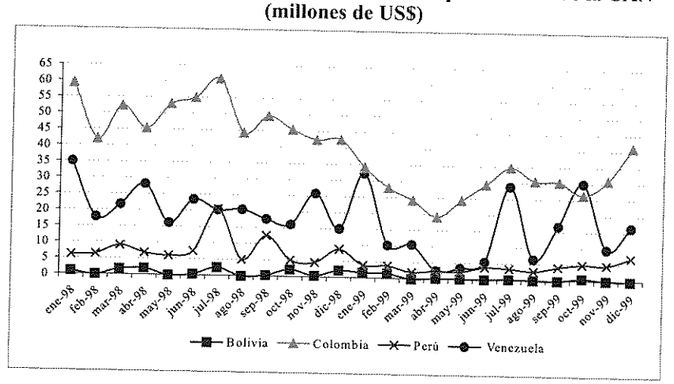


Tabla 9: Exportaciones FOB de Perú a la CAN y al resto del mundo (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Colombia	Ecuador	Venezuela
1998	ene	408.973	365.888	43.085	7.498	12.769	9.889	12.929
	feb	357.047	317.283	39.764	9.297	12.859	6.638	10.970
	mar	405.656	355.379	50.277	9.402	17.132	12.573	11.170
	abr	394.408	357.968	36.440	9.108	12.327	5.795	9.210
	may	453.185	410.498	42.687	9.569	14.888	9.876	8.354
	jun	469.542	426.269	43.273	10.669	13.263	9.219	10.122
	jul	503.775	460.311	43.464	9.811	10.111	13.571	9.971
	ago	532.719	492.685	40.034	10.241	12.128	8.148	9.517
	sep	500.161	464.312	35.849	10.586	11.479	7.561	6.223
	oct	511.931	474.115	37.816	10.273	10.343	6.681	10.519
	nov	512.411	482.325	30.086	7.783	9.350	8.260	4.693
	dic	589.752	564.321	25.431	6.317	6.735	8.033	4.346
	ene-dic	**5.639.560**	**5.171.354**	**468.206**	**110.554**	**143.384**	**106.244**	**108.024**
1999	ene	520.351	495.173	25.178	8.167	6.956	4.854	5.202
	feb	413.567	385.241	28.326	6.992	7.515	6.586	7.232
	mar	456.076	424.946	31.130	9.857	7.191	3.138	10.943
	abr	432.705	408.230	24.475	8.225	7.456	2.615	6.180
	may	499.663	471.238	28.425	8.993	8.012	3.535	7.885
	jun	466.333	441.437	24.896	7.607	8.110	3.677	5.501
	jul	529.312	498.228	31.084	8.849	9.671	3.342	9.223
	ago	538.882	510.973	27.909	7.613	9.335	3.736	7.225
	sep	479.031	447.380	31.651	8.302	10.182	4.102	9.065
	oct	530.579	496.075	34.504	10.268	9.430	4.925	9.881
	nov	544.440	515.207	29.233	6.770	10.510	4.825	7.128
	dic	561.813	531.472	30.341	8.585	9.599	5.372	6.786
	ene-dic	**5.972.752**	**5.625.601**	**347.151**	**100.228**	**103.967**	**50.707**	**92.250**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	5,9	8,8	-25,9	-9,3	-27,5	-52,3	-14,6

Ilustración 9: Exportaciones de Perú a la CAN. Años 1998-1999 (millones de US$)

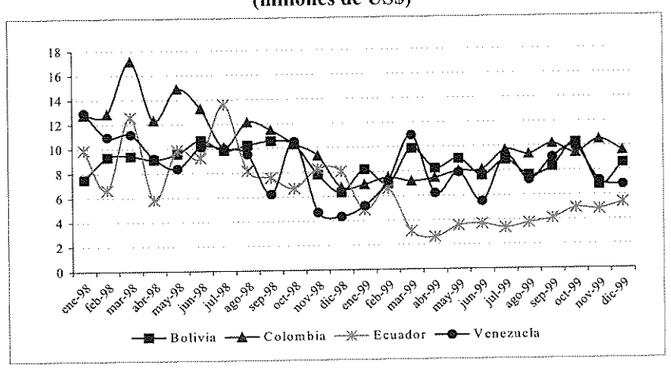


Tabla 10: Importaciones totales CIF de Perú y procedentes de la CAN (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Colombia	Ecuador	Venezuela
1998	ene	700.670	588 178	112.492	14.341	31.270	22.399	44.482
	feb	665.093	543 163	121.930	12.137	51.787	24.977	33.029
	mar	714.948	616 137	98.811	11.705	42.155	16.519	28.432
	abr	762.467	649 756	112.711	10.202	53.383	13.792	35.334
	may	690.163	604 315	85.848	12.384	33.549	15.147	24.768
	jun	711.458	598 697	112.761	12.259	34.275	25.927	40.300
	jul	691.564	597 099	94.465	12.785	24.084	8.947	48.649
	ago	703.565	605 208	98.357	11.586	36.969	12.311	37.491
	sep	635.165	546 659	88.506	9.904	40.290	16.866	21.446
	oct	615.124	521 828	93.296	9.181	34.562	15.144	34.409
	nov	627.281	552 722	74.559	7.104	25.822	12.275	29.358
	dic	580.022	499 213	80.809	5.328	29.551	18.162	27.768
	ene-dic	**8.097.520**	**6922 975**	**1.174.545**	**128.916**	**437.697**	**202.466**	**405.466**
1999	ene	509.722	449 199	60.523	4.997	21.736	8.211	25.579
	feb	481.219	424 170	57.049	3.369	28.917	7.021	17.742
	mar	555.817	486 802	69.015	3.534	26.994	12.856	25.631
	abr	556.890	476 015	80.875	5.020	37.026	11.271	27.558
	may	526.179	443 808	82.371	5.333	36.186	5.110	35.742
	jun	546.396	458 772	87.624	4.441	30.696	14.580	37.907
	jul	514.753	436 552	78.201	4.365	26.997	16.487	30.352
	ago	573.446	467 124	106.322	6.276	40.771	19.784	39.491
	sep	582.072	477 450	104.622	6.022	42.654	17.568	38.378
	oct	594.075	520 977	73.098	4.843	31.548	21.214	15.493
	nov	641.351	523 222	118.129	5.102	50.974	35.199	26.854
	dic	449.225	386 876	62.349	4.274	29.510	7.117	21.448
	ene-dic	**6.531.145**	**5550 967**	**980.178**	**57.576**	**404.009**	**176.418**	**342.175**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	-19,3	-19,8	-16,5	-55,3	-7,7	-12,9	-15,6

Ilustración 10: Importaciones CIF de Perú procedentes de la CAN (millones de US$)

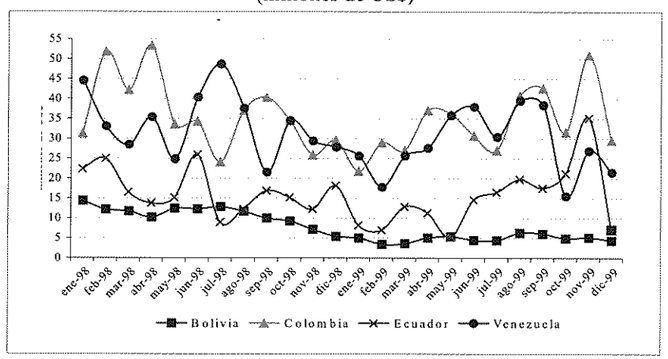


Tabla 11: Exportaciones FOB de Venezuela a la CAN y al resto del mundo (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	Total	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú
1998	ene	1.534.831	1.375.393	159.438	152	115.421	11.579	32.286
	feb	1.375.961	1.236.912	139.049	276	94.847	25.592	18.334
	mar	1.462.569	1.259.027	203.542	303	153.951	20.558	28.730
	abr	1.420.366	1.264.616	155.750	1.127	116.044	18.729	19.850
	may	1.523.843	1.357.011	166.832	118	125.995	11.712	29.007
	jun	1.293.848	1.125.139	168.709	44	124.468	23.882	20.315
	jul	1.399.587	1.242.551	157.036	316	86.754	20.361	49.605
	ago	1.347.874	1.187.723	160.151	985	125.749	18.463	14.954
	sep	1.379.548	1.254.786	124.762	172	93.906	17.057	13.627
	oct	1.704.383	1.552.401	151.982	199	105.993	18.951	26.839
	nov	1.343.063	1.105.808	237.255	671	204.325	12.684	19.575
	dic	1.214.654	1.085.726	128.928	617	81.862	21.042	25.407
	ene-dic	**17.000.527**	**15.047.093**	**1.953.434**	**4.980**	**1.429.315**	**220.610**	**298.529**
1999	ene	966.183	901.810	64.373	100	41.168	9.252	13.853
	feb	1.010.481	940.508	69.973	108	42.226	9.263	18.376
	mar	1.434.085	1.336.094	97.991	239	63.154	13.521	21.077
	abr	1.477.889	1.391.429	86.460	113	52.372	7.286	26.689
	may	1.390.112	1.281.763	108.349	122	71.732	3.634	32.861
	jun	1.539.523	1.428.080	111.443	193	76.831	8.305	26.114
	jul	1.976.590	1.858.037	118.553	74	69.206	13.439	35.834
	ago	2.019.648	1.919.758	99.890	111	70.577	9.813	19.389
	sep	1.947.038	1.841.605	105.433	74	60.664	18.754	25.941
	oct	1.866.680	1.764.259	102.421	87	77.216	14.665	10.453
	nov	2.303.518	2.166.503	137.015	235	92.040	15.378	29.362
	dic	2.148.138	2.026.418	121.720	132	74.792	21.663	25.133
	ene-dic	**20.079.885**	**18.856.264**	**1.223.621**	**1.588**	**791.978**	**144.973**	**285.082**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-dic	18,1	25,3	-37,4	-68,1	-44,6	-34,3	-4,5

Ilustración 11: Exportaciones FOB de Venezuela a la CAN (millones de US$)

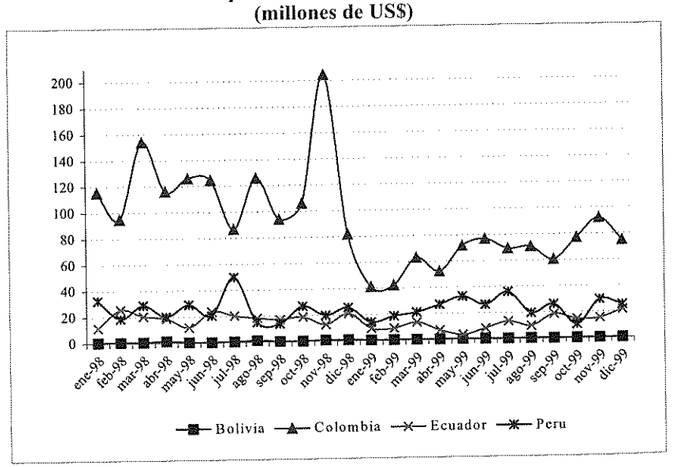
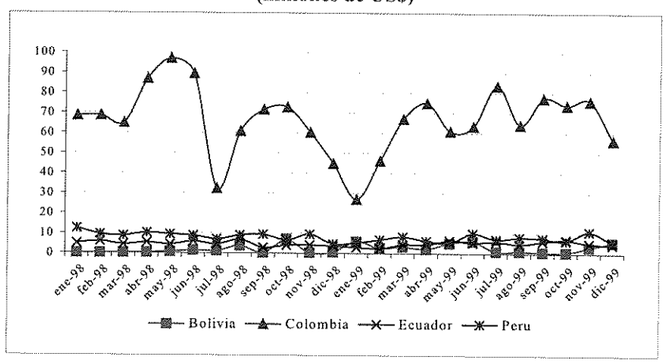


Tabla 12: Importaciones totales CIF de Venezuela y procedentes de la CAN (miles de US$)

Período		Mundo		Intra comunitario				
Año	Mes	TOTAL	Extra CAN	TOTAL	Extra	Colombia	Ecuador	Perú
1998	ene	1.378.930	1.293.134	85.796	121	68.496	4.841	12.338
	feb	1.130.031	1.045.933	84.098	227	68.560	5.848	9.463
	mar	1.367.000	1.288.878	78.122	232	64.861	4.376	8.653
	abr	1.435.248	1.332.704	102.544	341	86.827	5.308	10.068
	may	1.596.048	1.484.639	111.409	733	96.944	4.331	9.401
	jun	1.357.597	1.252.210	105.387	1.419	89.303	5.845	8.820
	jul	1.322.518	1.277.806	44.712	1.163	32.231	4.414	6.904
	ago	1.271.280	1.191.124	80.156	3.746	60.752	6.730	8.928
	sep	1.041.686	957.820	83.866	253	71.474	2.822	9.317
	oct	1.178.469	1.088.511	89.958	6.626	72.873	3.959	6.500
	nov	1.037.617	963.384	74.233	375	60.217	4.173	9.468
	dic	931.766	878.128	53.638	657	44.736	3.553	4.692
	ene-dic	**15.048.190**	**14.054.271**	**993.919**	**15.893**	**817.274**	**56.200**	**104.552**
1999	ene	942.341	901.173	41.168	5.927	26.998	2.894	5.349
	feb	884.628	826.738	57.890	2.678	46.098	2.363	6.751
	mar	939.322	856.444	82.878	3.249	67.055	4.308	8.266
	abr	911.975	824.287	87.688	2.279	74.843	4.386	6.180
	may	1.080.360	1.002.866	77.494	5.148	60.818	6.360	5.168
	jun	1.169.504	1.084.677	84.827	6.090	63.409	5.360	9.968
	jul	1.339.998	1.242.694	97.304	1.112	83.426	5.821	6.945
	ago	1.406.073	1.328.282	77.791	1.143	64.052	4.597	7.999
	sep	1.002.300	910.600	91.700	800	77.400	6.000	7.500
	oct	1.104.700	1.017.100	87.600	600	73.800	6.900	6.300
	nov	978.200	883.100	95.100	3.200	76.000	5.000	10.900
	dic	878.400	806.600	71.800	5.700	56.400	4.300	5.400
	ene-dic	**12.637.801**	**11.684.561**	**953.240**	**37.926**	**770.299**	**58.289**	**86.726**
Variación porcentual (%) del período respecto al mismo período del año anterior								
1999/1998	ene-set	-16,0	-16,9	-4,1	138,6	-5,7	3,7	-17,00

Ilustración 12: Importaciones CIF de Venezuela procedentes de la CAN (millones de US$)



Estadísticas anuales de comercio de la CAN. 1990-1998

Tabla

Tabla 13: Exportaciones de la CAN entre 1990 y 1999 ---------- 351

Ilustraciones

Ilustración 13: Exportaciones totales de la CAN. Años 1990-1999 ---------- 351
Ilustración 14: Exportaciones intracomunitarias de la CAN. Años 1990-1999 ---------- 352
Ilustración 15: Exportaciones intracomunitarias de Bolivia. Años 1990-1999 ---------- 352
Ilustración 16: Importaciones intracomunitarias de Bolivia. Años 1990-1999 ---------- 352
Ilustración 17: Exportaciones intracomunitarias de Colombia. Años 1990-1999 ---------- 353
Ilustración 18: Importaciones intracomunitarias de Colombia. Años 1990-1999 ---------- 353
Ilustración 19: Exportaciones intracomunitarias de Ecuador. Años 1990-1999 ---------- 353
Ilustración 20: Importaciones intracomunitarias de Ecuador. Años 1990-1999 ---------- 354
Ilustración 21: Exportaciones intracomunitarias de Perú. Años 1990-1999 ---------- 354
Ilustración 22: Importaciones intracomunitarias de Perú. Años 1990-1999 ---------- 354
Ilustración 23: Exportaciones intracomunitarias de Venezuela. Años 1990-1999 ---------- 355
Ilustración 24: Importaciones intracomunitarias de Venezuela. Años 1990-1999 ---------- 355

Tabla 13: Exportaciones de la CAN entre 1990 y 1999 (millones de US$)

	Total		Países Andinos						
	MUNDO	Extra comunitario	Total	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuela	% exportaciones intracomunitarias
1990	31.401	30.076	1.325	60	373	189	214	490	4,2
1991	29.412	27.615	1.797	82	778	204	254	478	6,1
1992	28.378	26.153	2.225	91	1.014	178	276	666	7,8
1993	29.740	26.872	2.868	120	1.139	295	269	1.045	9,6
1994	34.252	30.824	3.428	196	1.110	386	310	1.426	10,0
1995	37.903	33.102	4.801	218	1.937	359	405	1.882	12,7
1996	45.500	40.807	4.693	260	1.839	428	418	1.748	10,3
1997	47.677	42.049	5.628	251	2.115	636	515	2.111	11,8
1998	38.896	33.485	5.411	320	2.130	540	468	1.953	13,9
1999	43.208	39.269	3.939	293	1.634	445	347	1.220	9,1

Ilustración 13: Exportaciones totales de la CAN. Años 1990-1999 (millones de US$)

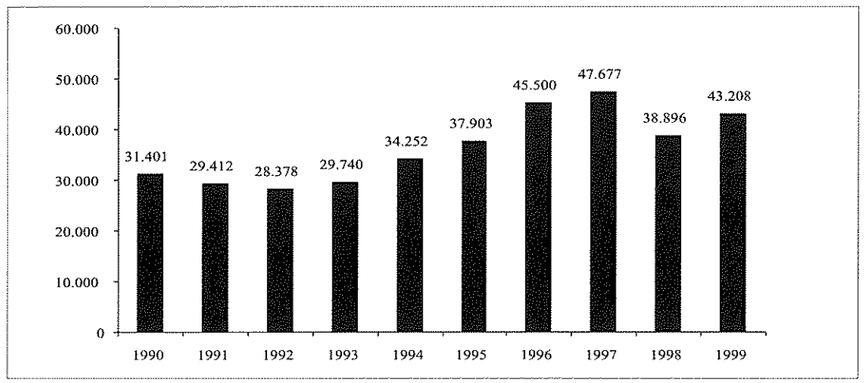


Ilustración 14: Exportaciones intracomunitarias de la CAN. Años 1990-1999 (millones de US$)

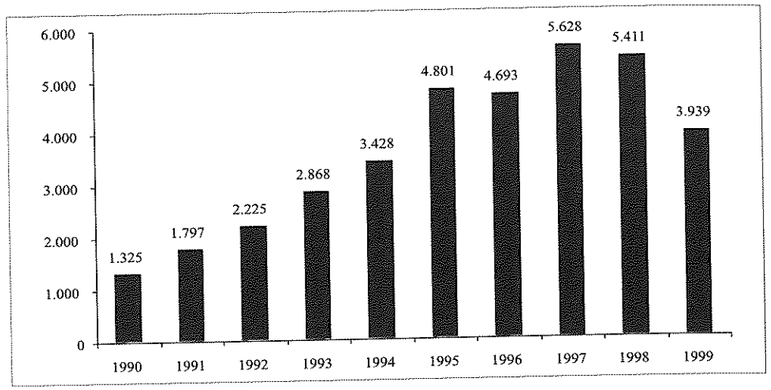


Ilustración 15: Exportaciones intracomunitarias de Bolivia. Años 1990-1999 (millones de US$)

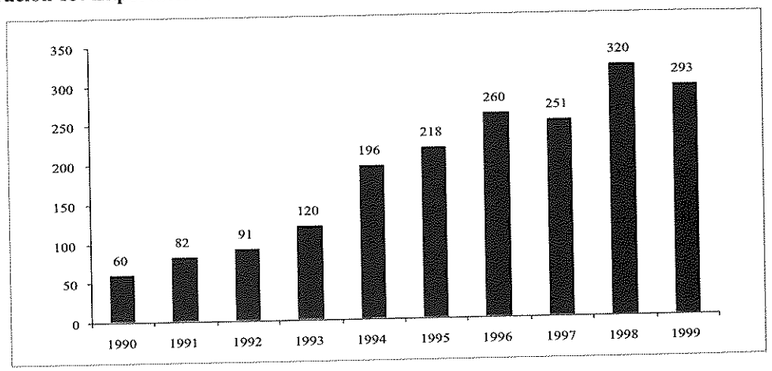


Ilustración 16: Importaciones intracomunitarias de Bolivia. Años 1990-1999 (millones de US$)

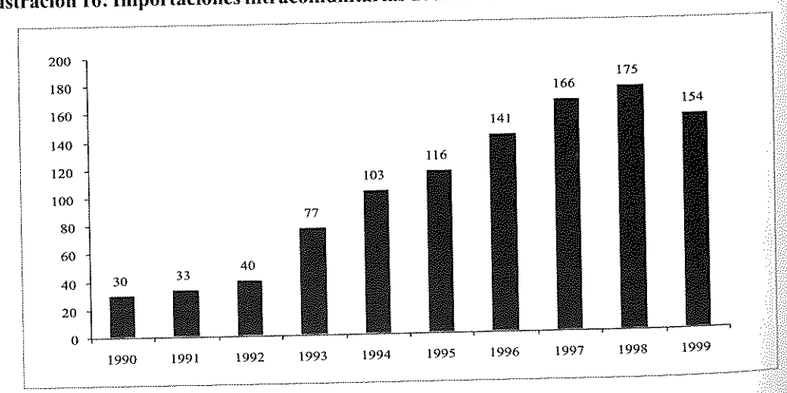


Ilustración 17: Exportaciones intracomunitarias de Colombia. Años 1990-1999 (millones de US$)

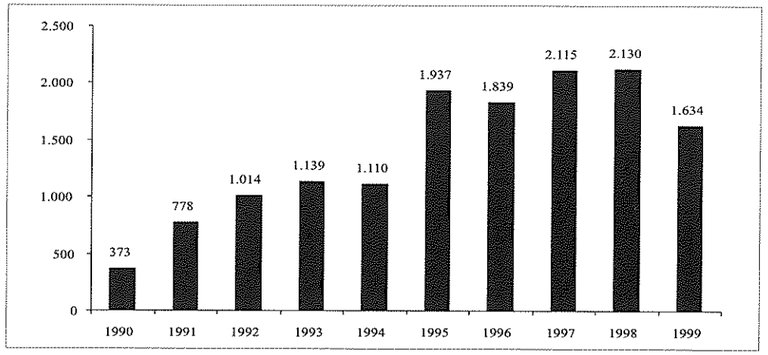


Ilustración 18: Importaciones intracomunitarias de Colombia. Años 1990-1999 (millones de US$)

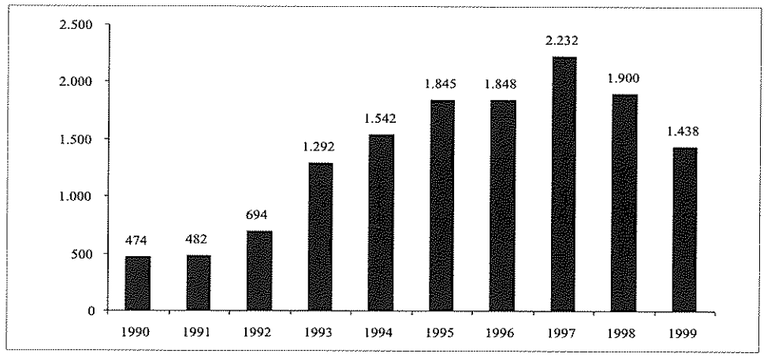


Ilustración 19: Exportaciones intracomunitarias de Ecuador. Años 1990-1999 (millones de US$)

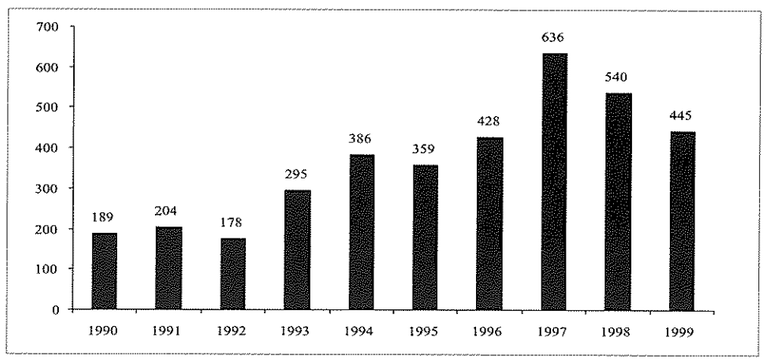


Ilustración 20: Importaciones intracomunitarias de Ecuador. Años 1990-1999 (millones de US$)

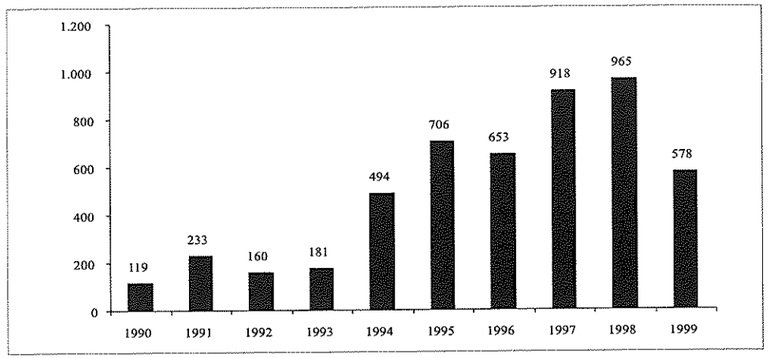


Ilustración 21: Exportaciones intracomunitarias de Perú. Años 1990-1999 (millones de US$)

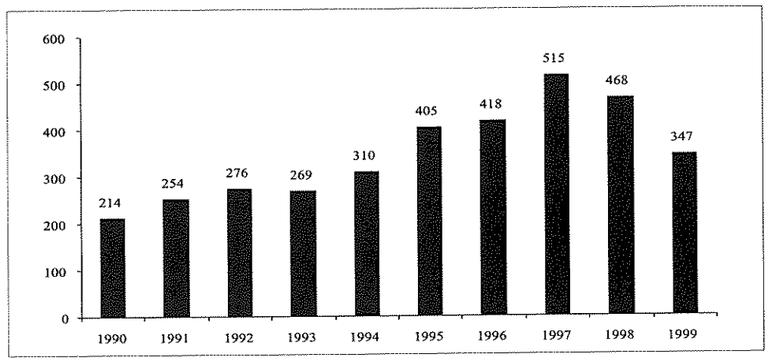


Ilustración 22: Importaciones intracomunitarias de Perú. Años 1990-1999 (millones de US$)

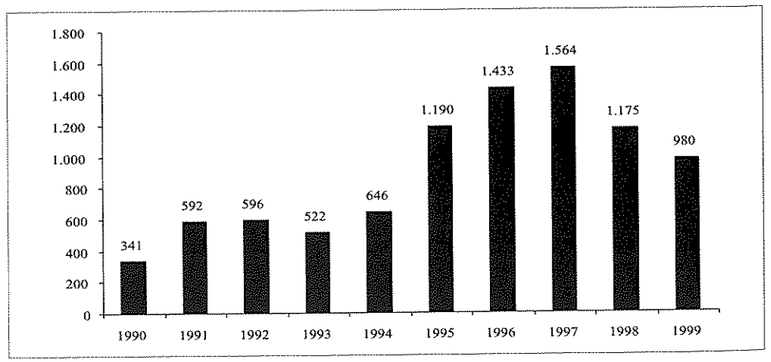


Ilustración 23: Exportaciones intracomunitarias de Venezuela. Años 1990-1999 (millones de US$)

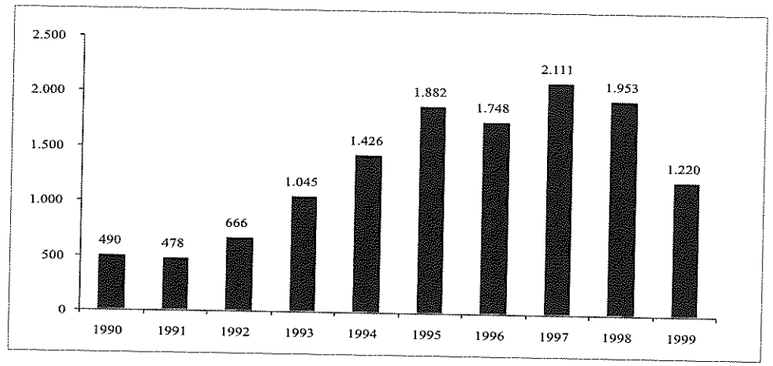
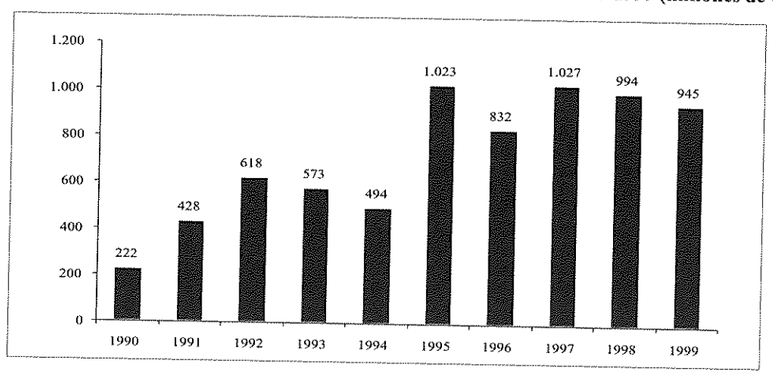


Ilustración 24: Importaciones intracomunitarias de Venezuela. Años 1990-1999 (millones de US$)



Comercio e inversión de la CAN con EEUU

Tablas

Tabla 14: Comercio de la CAN con el mundo y con EEUU. 1969-1998 ---------- 357
Tabla 15: Resumen del comercio de la CAN con el mundo y con EEUU. 1969-1998 ---357
Tabla 16: Exportaciones de los países de la CAN hacia EEUU ---------- 359
Tabla 17: Importaciones de los países de la CAN desde EEUU ---------- 360
Tabla 18: Balanza comercial de los países de la CAN con EEUU ---------- 360
Tabla 19: Exportaciones de EEUU al mundo, 1990-1998 ---------- 361
Tabla 20: Importaciones de EEUU procedentes del resto del mundo, 1990-1998 -------- 362
Tabla 21: Flujo de inversión extranjera directa registrada proveniente de EEUU ---------- 363

Ilustraciones

Ilustración 25: Evolución del comercio exterior de la CAN con EEUU. 1969-1998 ---------- 358
Ilustración 26: Balanza Comercial de la CAN con EEUU. 1969-1998 ---------- 358
Ilustración 27: Participación de EEUU en las exportaciones e importaciones globales de la CAN ---------- 358
Ilustración 28: Porcentaje de las exportaciones de cada uno de los países de la CAN hacia EEUU ---------- 359
Ilustración 29: Porcentaje de las importaciones de cada uno de los países de la CAN desde EEUU ---------- 360
Ilustración 30: Distribución de las exportaciones de EEUU al mundo, 1990-1998 ----------361
Ilustración 31: Distribución de las importaciones de EEUU desde el mundo, 1990-1998 ---362
Ilustración 32: Porcentaje de inversión extranjera directa en los distintos países de la CAN proveniente de EEUU. 1990-1998 ----------363

Cuadros y gráficos a nivel de Comunidad Andina con Estados Unidos

Tabla 14: Comercio de la CAN con el mundo y con EEUU. 1969-1998 (millones de US$)[3]

Años	Estados Unidos			Mundo		
	Exportaciones	Importaciones	Balanza	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial
1969	1.653	1.513	140	4.911	3.710	1.201
1970	1.906	1.843	63	5.380	4.100	1.280
1971	1.866	1.710	156	5.035	4.254	781
1972	1.948	1.829	119	5.324	4.588	736
1973	3.249	2.107	1.142	7.660	5.529	2.131
1974	6.550	3.511	3.039	15.612	9.00	6.611
1975	4.994	4.859	135	13.381	11.744	1.637
1976	5.014	4.913	101	14.301	12.244	2.057
1977	6.218	6.904	-.686	15.785	16.946	-1.161
1978	6.182	7.342	-1.160	16.283	18.770	-2.487
1979	8.505	7.822	683	23.801	18.463	5.338
1980	8.232	9.603	-1.371	30.215	22.711	7.504
1981	8.112	10.795	-2.683	29.026	25.616	3.410
1982	7.922	10.339	-2.417	25.469	25.150	319
1983	8.072	6.409	1.663	23.197	15.927	7.270
1984	10.771	6.701	4.070	25.534	16.657	8.877
1985	10.160	6.226	3.934	24.565	16.718	7.847
1986	7.840	6.610	1.230	18.957	17.362	1.595
1987	8.895	7.242	1.653	20.538	20.165	373
1988	7.998	8.584	-586	20.420	22.911	-2.491
1989	11.544	6.512	5.032	25.264	17.339	7.925
1990	14.907	6.583	8.323	31.401	17.736	13.665
1991	11.594	8.945	2.649	29.412	22.880	6.532
1992	11.886	10.736	1.150	28.378	27.162	1.216
1993	12.861	11.281	1.579	29.740	29.401	339
1994	13.661	10.446	3.215	34.252	30.731	3.521
1995	14.737	13.206	1.531	37.903	38.324	-421
1996	20.744	13.057	7.687	45.500	37.026	8.474
1997	20.558	15.576	4.981	47.677	43.982	3.695
1998	15.718	15.462	256	38.896	45.709	-6.813

Tabla 15: Resumen del comercio de la CAN con el mundo y con EEUU. 1969-1998 (millones de US$)

	EEUU			Mundo		
	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial
Comercio acumulado 1969 - 1998	274.296	228.667	45.629	693.817	602.856	90.961
Participación en el comercio total (mundo)	39,5%	37,9%	–	100,0%	100,0%	–
Tasa de crecimiento Promedio anual	8,1%	8,3%	–	7,4%	9,0%	–

3. Fuente: Comunidad Andina-Secretaría General, Sistema Subregional de Información Estadística. (Decisión 115). Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5.

Ilustración 25: Evolución del comercio exterior de la CAN con EEUU. Años 1969-1998 (millones de US$)

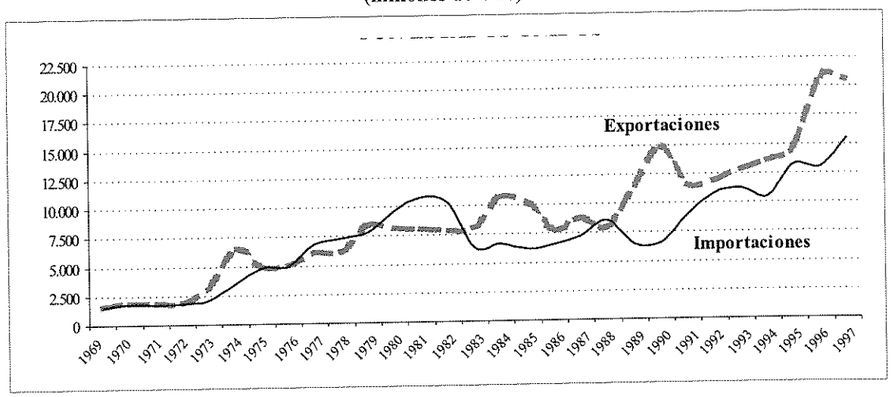


Ilustración 26: Balanza Comercial de la CAN con EEUU. Años 1969-1998 (millones de US$)

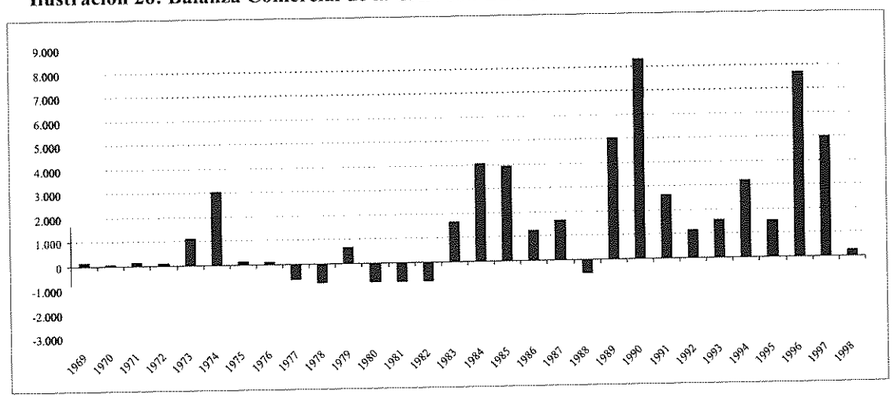
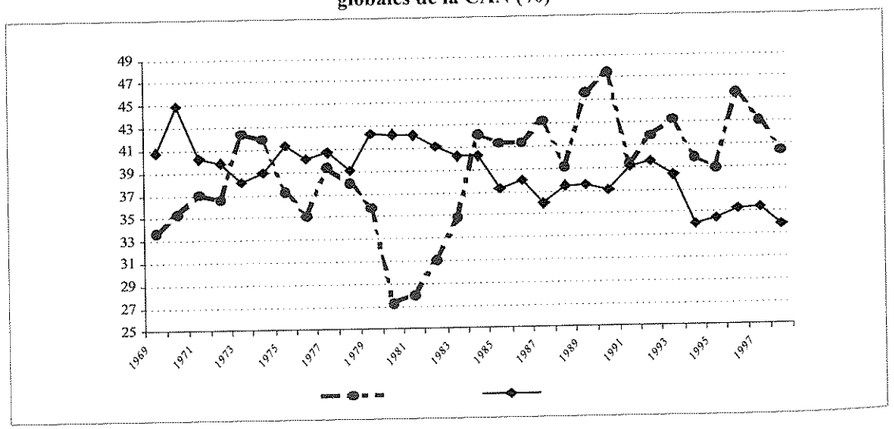


Ilustración 27: Participación de los EEUU en las exportaciones e importaciones globales de la CAN (%)

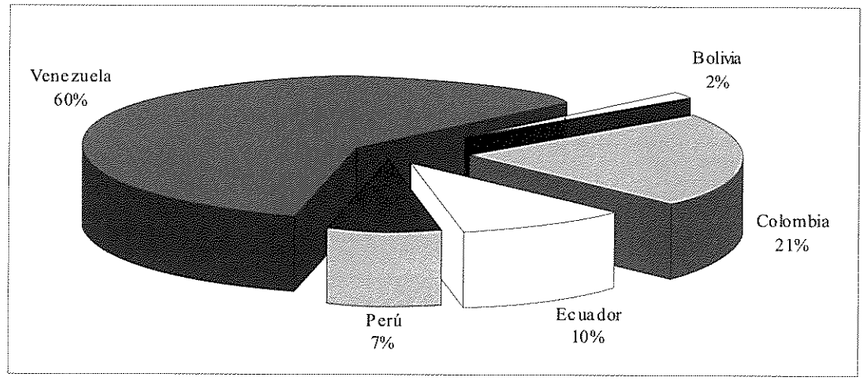


Cuadros y gráficos a nivel de países andinos con Estados Unidos

Tabla 16: Exportaciones de los países de la CAN hacia EEUU (millones de US$)[4]

País	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	90-98
Bolivia	185	166	113	174	305	310	235	264	303	2.054
Colombia	2.793	2.554	2.534	2.653	2.897	3.202	4.087	4.244	4.013	28.977
Ecuador	1.318	1.384	1.396	1.381	1.550	1.832	1.716	1.998	1.568	14.141
Perú	758	655	704	697	704	934	1.155	1.578	1.808	8.993
Venezuela	9.853	6.835	7.140	7.955	8.205	8.460	13.552	12.474	8.026	82.499
Comunidad Andina	14.907	11.594	11.886	12 861	13.661	14.737	20.744	20.558	15.718	136.665

Ilustración 28: Porcentaje de las exportaciones de cada uno de los países de la CAN hacia EEUU



4. Fuente: Comunidad Andina-Secretaría General, Sistema Subregional de Información Estadística. (Decisión 115). Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5.

Tabla 17: Importaciones de los países de la CAN desde EEUU (millones de US$)[5]

País	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	90-98
Bolivia	154	253	267	259	232	317	456	439	513	2.890
Colombia	1.960	1.816	2.548	3.469	3.757	4.660	5.164	5.419	4.671	33.464
Ecuador	587	751	787	810	926	1.290	1.221	1.515	1.614	9.501
Perú	737	937	1.037	1.199	1.575	1.905	2.025	2.158	2.176	13.749
Venezuela	3.145	5.188	6.096	5.544	3.957	5.035	4.192	6.045	6.488	45.689
Comunidad Andina	6.583	8.945	10.736	11.281	10.446	13.206	13.057	15.576	15.462	105.293

Ilustración 29: Porcentaje de las importaciones de cada uno de los países de la CAN desde EEUU

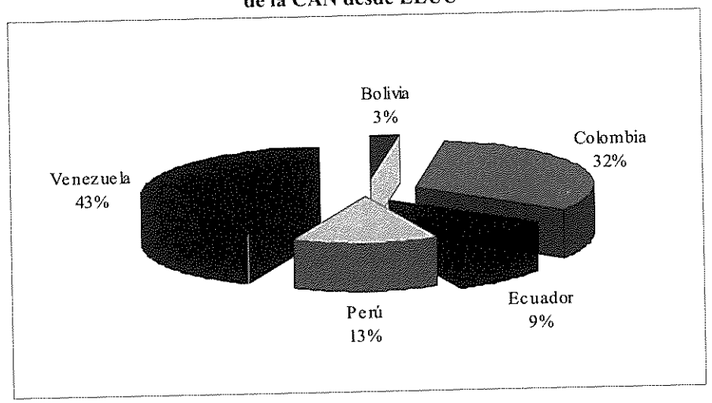


Tabla 18: Balanza comercial de los países de la CAN con EEUU (millones de US$)[6]

País	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bolivia	30	- 87	- 154	- 85	73	- 7	- 221	- 175	- 210
Colombia	833	738	- 15	- 816	- 860	-1.458	-1.077	-1.175	- 658
Ecuador	730	633	608	571	624	542	495	483	- 46
Perú	21	- 282	- 333	- 502	- 871	- 971	- 870	- 580	- 368
Venezuela	6.708	1.647	1.044	2.411	4.249	3.425	9.360	6.429	1.538
Comunidad Andina	8.323	2.649	1.150	1.579	3.215	1.531	7.687	4.981	256

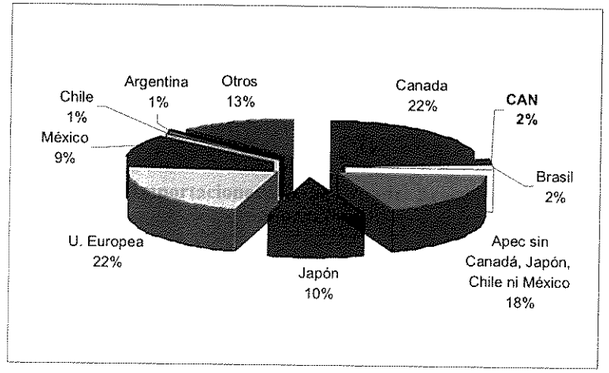
5. Fuente: Comunidad Andina-Secretaría General, Sistema Subregional de Información Estadística. (Decisión 115). Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5.
6. Fuente: Comunidad Andina-Secretaría General, Sistema Subregional de Información Estadística. (Decisión 115). Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5.

Comercio de Estados Unidos con el mundo

Tabla 19: Exportaciones de EEUU al mundo[7] (millones de US$), 1990-98

Estados Unidos: Exportaciones (FOB[8]) al mundo		
Canadá	1.035.591	22%
Comunidad Andina	103.593	2%
Brasil	86.341	2%
Apec sin Canadá, Japón, Chile ni México	888.973	18%
Japón	501.459	10%
U. Europea	1.075.217	22%
México	448.185	9%
Chile	27.453	1%
Argentina	34.787	1%
Otros	612.753	13%

Ilustración 30: Distribución de las exportaciones de EEUU al mundo, 1990-98

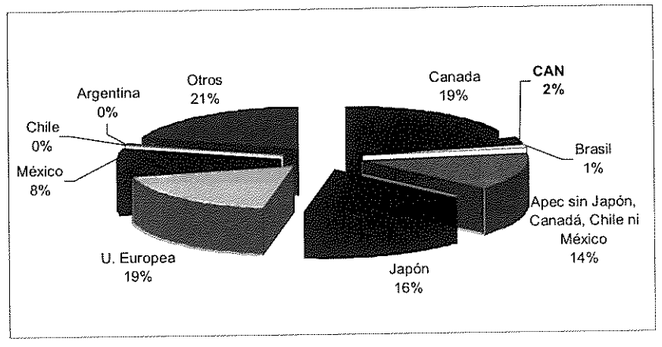


7. Fuente: International Monetary Fund (FMI), Direction of Trade Statistics, Yearbook, (varios).
8. Cuando se habla de FOB (Free On Board) en realidad, y según Incoterms del año 2000, se está haciendo referencia a DDP (Delivered Duty Paid).

Tabla 20: Importaciones de EEUU procedentes del resto del mundo[9] (millones de US$), 1990-98

Estados Unidos: Importaciones (CIF[10]) al mundo		
Canadá	1.191.920	19%
Comunidad Andina	157.193	2%
Brasil	80.807	1%
Apec sin Canadá, Japón, Chile ni México	899.026	14%
Japón	1.014.971	16%
U. Europea	1.166.816	19%
México	509.762	8%
Chile	18.714	0%
Argentina	16.730	0%
Otros		20%

Ilustración 31: Distribución de las importaciones de EEUU desde el mundo, 1990-98



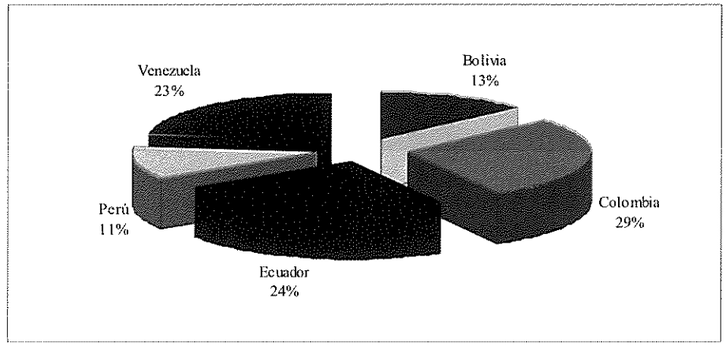
9. Fuente: International Monetary Fund (FMI), Direction of Trade Statistics, Yearbook, (varios).
10. Cuando se habla de CIF (Cost Insurance and Freight) en realidad, y según Incoterms del año 2000, se está haciendo referencia a CIP (Carriage and Insurance Paid to).

Inversión extranjera directa de Estados Unidos en los países de la Comunidad Andina

Tabla 21: Flujo de inversión extranjera directa registrada proveniente de los Estados Unidos (millones de US$)[11]

País	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Bolivia	42	70	108	71	78	135	124	293	303
Colombia	126	110	79	126	214	737	376	510	308
Ecuador	72	97	125	367	379	306	223	280	360
Perú	7	6	7	30	101	116	362	230	127
Venezuela	243	1 030	338	43	68	26	55	144	147
Comunidad Andina	490	1.313	657	637	840	1.320	1.140	1.457	1.245

Ilustración 32: Porcentaje de inversión extranjera directa en los distintos países de la CAN proveniente de EEUU. 1990-1998



11. Fuente: Bolivia: Banco Central de Bolivia. Gerencia de Estudios Económicos y Secretaría Nacional de Industria y Comercio. Colombia: Banco de la República-Departamento de Cambios Internacionales y Balanza de Pagos. Ecuador: Banco Central. Balanza de Pagos. Perú: Secretaría General de CONITE. Venezuela: OCEI, Anuario Estadístico de Venezuela y SIEX. Elaboración: Comunidad Andina-Secretaría General, Proyecto 5.2.5.

Anexo VI

Formación en España

Temario establecido por el Ministerio de Fomento para la obtención de la capacitación profesional (requisito indispensable para acceder a la profesión de transportista)

El temario de materias para la obtención del título de transporte interior e internacional de mercancías, con el que se obtiene la capacitación profesional, es el que a continuación se enumera:

1. Elementos del derecho privado: contratos, reclamaciones
2. El transportista como empresario mercantil
3. Derecho social
4. Derecho fiscal
5. Gestión comercial y financiera de la empresa
6. Acceso al mercado
7. Normas de explotación y técnicas
8. Seguridad en la carretera

A continuación se adjunta el índice de contenido:

Indice del Temario de Capacitación Profesional

Módulo 1: Elementos del derecho privado

Tema 1.1: Nociones básicas sobre los contratos en general

1. El contrato en general
2. El contrato de compraventa
3. El contrato de arrendamiento
4. El contrato de comisión mercantil
5. El contrato de depósito

Tema 1.2: El contrato mercantil del transporte terrestre de mercancías

1. El contrato del transporte
2. Elementos personales del contrato
3. El precio del transporte. Tarifas aprobadas por la Administración
4. La carta de porte
5. Derechos y deberes de las partes que intervienen en el contrato del transporte
6. Responsabilidad del porteador
7. Los contratos del transporte combinado y sucesivo
8. La mediación en la contratación del transporte de mercancías
9. La colaboración entre los transportistas y sus limitaciones

Tema 1.3: Condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera

1. Concepto
2. Ámbito de aplicación de las CGC
3. Carácter del contrato
4. Partes del contrato
5. Conceptos básicos
6. La puesta a disposición del vehículo y la carga
7. El derecho de imposición
8. La ruta
9. Plazo para el transporte
10. La entrega de mercancía
11. La responsabilidad del transportista
12. Normas específicas del transporte de carga fraccionada

Tema 1.4: Las reclamaciones derivadas del contrato del transporte

1. Las reclamaciones derivadas del contrato del transporte
2. La prescripción de las reclamaciones en el transporte de mercancías
3. Las juntas arbitrales de transporte

Tema 1.5: Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera

1. Concepto
2. Ambito de aplicación
3. Conclusión y Ejecución del contrato

Módulo 2: El transportista como empresario mercantil

Tema 2.1: El empresario mercantil

Concepto de empresario

Clases de empresarios

Tema 2.2: Obligaciones formales del empresario

1. La creación jurídica de la empresa
2. Trámites ante la Administración Tributaria
3. Los trámites ante la Administración de la Seguridad Social
4. La apertura del Centro de Trabajo
5. La inscripción en el registro mercantil
6. La contabilidad del empresario

Tema 2.3: El empresario individual

1. El concepto
2. Capacidad para ejercer el comercio. Incapacitaciones y Prohibiciones
3. Responsabilidad

Tema 2.4: La sociedad mercantil

1. La sociedad mercantil. Conceptos y caracteres
2. Elementos esenciales
3. Personalidad jurídica
4. Formalidades constitutivas
5. Clases de sociedades mercantiles

Tema 2.5: La sociedad anónima

1. Concepto
2. Razón social
3. Fundación de la sociedad
4. Estatutos de la Sociedad Anónima
5. Capital de la Sociedad Anónima
6. La acción
7. Las obligaciones
8. Los órganos de la sociedad
9. La disolución de la Sociedad Anónima
10. La sociedad laboral

Tema 2.6: La sociedad de responsabilidad limitada

1. Concepto
2. Razón social
3. Capital social
4. La constitución de la sociedad
5. La escritura y los estatutos
6. Duración
7. Las aportaciones sociales
8. La transmisión de las participaciones
9. Los órganos sociales
10. La modificación de los estatutos
11. Distribución de beneficios
12. La sociedad unipersonal de responsabilidad limitada

Tema 2.7: La sociedad cooperativa

1. Regulación
2. Cooperativas Estatales
3. Las cooperativas en el ámbito del transporte
4. Las sociedades de comercialización

Tema 2.8: Las situaciones de crisis en la empresa: la suspensión de pagos y la quiebra

La quiebra

La suspensión de pagos

Módulo 3: Derecho social

Tema 3.1: La representación de los trabajadores. La inspección de trabajo. Salud laboral y prevención de riesgos laborales

Tema 3.2: Obligaciones de los empresarios en materia de seguridad social. Régimen especial de los trabajadores por cuenta propia o autónomos

Tema 3.3: Los contratos laborales. Los convenios colectivos

1. Concepto y normativa
2. Capacidad para contratar
3. La forma del contrato de trabajo
4. El período de prueba en el contrato de trabajo

5. Modalidades del contrato de trabajo
6. Derechos y deberes derivados del contrato de trabajo
7. El salario
8. La jornada
9. La movilidad funcional y geográfica del trabajador
10. La modificación sustancial de las condiciones de trabajo
11. Las garantías por cambio de empresario
12. La suspensión del contrato de trabajo
13. La extinción del contrato de trabajo
14. Los convenios colectivos

Tema 3.4: El aparato tacógrafo

1. Definiciones
2. Excepciones
3. El tacógrafo
4. La hoja de registro o discograma
5. Funcionamiento del tacógrafo
6. Cambio de vehículo durante el servicio
7. Vehículo con dos conductores
8. Avería del tacógrafo
9. Hechos sancionables
10. Tiempos de conducción y descanso

Módulo 4: Derecho fiscal

Introducción al sistema impositivo español

Tipos de tributos. Clasificación

Conceptos fiscales

Tema 4.1: El impuesto sobre el valor añadido sobre los servicios del transporte

1. Introducción al impuesto sobre el valor añadido
2. El hecho imponible
3. Lugar de realización de las operaciones
4. Devengo del impuesto
5. Sujetos pasivos y responsables
6. Tipos de gravamen
7. Gestión del impuesto
8. Particularidades del régimen de estimación objetiva por módulos

Tema 4.2: El impuesto sobre la renta de las personas físicas

1. Introducción
2. Hecho imponible y exenciones
3. El sujeto pasivo
4. La base imponible. La base liquidable
5. Período de imposición y devengo
6. Cuantificación de la deuda tributaria. El pago
7. Tributación conjunta
8. Particularidades del régimen de estimación objetiva por módulos

Tema 4.3: El impuesto de sociedades

1. Introducción
2. Hecho imponible
3. Sujetos pasivos. Residencia y domicilio
4. Base imponible
5. Ingresos computables y gastos deducibles
6. Incrementos y disminuciones del patrimonio
7. Tipos de gravamen y cuota íntegra
8. Las bonificaciones en la cuota
9. Las deducciones
10. Retenciones, ingresos y pagos a cuenta

Tema 4.4: Otros atributos

1. Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados
2. Impuestos municipales
   2.1 Impuestos sobre bienes inmuebles
   2.2 Impuestos sobre actividades económicas
   2.3 Impuestos sobre vehículos de tracción mecánica

Impuestos especiales sobre determinados medios de transporte

Módulo 5: Gestión comercial y financiera de la empresa

Tema 5.1: Modalidades de pago

1. Definición del título valor. Clases
2. Letra de cambio
   2.1 Concepto y caracteres
   2.2 Creación de la letra
   2.3 La aceptación de la letra
   2.4 Circulación de la letra
   2.5 El pago de la letra de cambio
3. El cheque
   3.1 Concepto y caracteres
   3.2 Forma del cheque
   3.3 Circulación del cheque
   3.4 Pago del cheque
   3.5 Forma del cheque
4. El pagaré
   4.1 Concepto
   4.2 Requisitos formales
   4.3 Posición jurídica del firmante del pagaré
5. Las tarjetas de débito y las tarjetas de crédito

Tema 5.2: El crédito bancario

1. El préstamo bancario
2. Apertura de crédito ordinaria
   2.1 Concepto y caracteres
   2.2 Término del contrato y liquidación de la cuenta

3. Apertura de crédito documentado
   3.1 Concepto y clases
   3.2 Crédito revocable
   3.3 Crédito irrevocable
   3.4 Crédito irrevocable confirmado
4. El descuento
   4.1 Concepto y caracteres
   4.2 El redescuento

Tema 5.3: Otros contratos

1. El contrato de fianza
2. El contrato de hipoteca
   2.1 Concepto y características
3. La hipoteca mobiliaria
   3.1 Concepto
   3.2 Constitución
   3.3 Contenido
4. El seguro de caución
5. Avales y garantía

Tema 5.4: El leasing, factoring y renting

1. El contrato del "leasing" o arrendamiento financiero
   1.1 Concepto y contenido
2. El contrato de "renting"
   2.1 Concepto y contenido
3. El contrato de "factoring"
   3.1 Concepto y contenido

Tema 5.5: El balance

1. Introducción
2. Concepto y tipos
3. Estructura del balance
4. Modelos oficiales según el P.G.C.

Tema 5.6: La cuenta de pérdidas y ganancias

1. Concepto
2. Estructura. Determinación del beneficio o pérdida

Tema 5.7: Los ratios financieros como herramienta para el análisis de la situación financiera y rentabilidad de la empresa

1. Ratios de liquidez
2. Ratios de rentabilidad
   2.1 El ratio de beneficio neto
      2.1.1 Sobre ingresos de prestación de servicios
      2.1.2 Sobre el activo total (RoA)
      2.1.3 Sobre recursos propios (RoE)
   2.2 El ratio de beneficio antes de intereses e impuestos
      2.2.1 Sobre la inversión bruta (RoI)

Tema 5.8: El presupuesto

1. El presupuesto como instrumento planificador y de control de la empresa
2. Concepto y contenido del presupuesto
3. Objetivo del presupuesto anual
4. Clases de presupuestos

Tema 5.9: Cálculo de costos. Diversas partidas de costo. Nociones de amortización

1. Conceptos básicos
2. Clasificación de los costos
3. Los costos en la toma de decisiones
   3.1 Comprar o producir
   3.2 Cálculo de costo por vehículo/km
   3.3 Costo basado en la productividad
   3.4 Cálculo del costo por peso/volumen
      3.4.1 Por peso
      3.4.2 Por volumen
      3.4.3 Costos del transporte de grupaje
      3.4.4 Costos de distribución
      3.4.5 Umbral de rentabilidad o punto de equilibrio
4. Amortización
   4.1 Concepto
   4.2 Elementos de la amortización
   4.3 Métodos de Amortización

Tema 5.10: La departamentación en la empresa

1. Conceptos
   1.1 Diferentes tipos de organización departamental
   1.2 Los distintos modelos en el sector del transporte
2. Organigramas
   2.1 Modelos de organigramas
   2.2 Departamentos STAFF
   2.3 Organizaciones de la empresa
3. Estructuras Organizativas
4. La autoridad y la responsabilidad

Tema 5.11: La planificación en la empresa

Concepto de planificación
Tipos de planificación
   2.1 Por su naturaleza
   2.2 Por su horizonte temporal
El proceso de planificación
Planificación y dirección estratégica

Tema 5.12: El marketing

1. La función del marketing
   1.1 Variables fundamentales
   1.2 La información e investigación en el marketing

1.2.1 Factores del entorno (el mercado)
1.2.2 Factores del entorno (el consumidor)
2. La comercialización en el transporte
3. La política comercial de la empresa
3.1 El servicio de transporte como objeto de venta
3.2 Los medios de la empresa
3.3 La clientela actual y potencial
3.4 El mercado del transporte
3.5 La demanda
3.5.1 Los cálculos previsionales
3.5.2 La previsión de la demanda
4. La venta de los servicios de transporte
4.1 Particularidades de la ventea de servicios
4.2 La actuación del vendedor
4.3 La organización de las ventas
4.4 Técnicas de venta

Tema 5.13: Nociones acerca del contrato de seguro en general

1. Concepto
2. Caracteres del contrato
3. Casos especiales del contrato de seguro
4. Elementos del contrato
5. Efectos del contrato
6. La indemnización
7. Procedimientos en caso de siniestro
8. Prescripción de acciones
9. El juez competente
10. Clasificación de los seguros

Tema 5.14: El seguro de responsabilidad civil en general. El seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículos a motor

1. El seguro de responsabilidad civil
2. Seguro obligatorio de responsabilidad civil

Tema 5.15: El seguro de transportes terrestres

1. Concepto
2. Clases
3. Personas que pueden contratar el seguro
4. La póliza flotante
5. Alcance de la indemnización
6. El seguro de mercancías transportadas

Tema 5.16: Informatización de la empresa

1. Generalidades
1.1 El ordenador
1.2 El hardware
1.3 El software

2. Comunicaciones
2.1 Conceptos
2.2 Telemática
2.3 Aplicaciones telemáticas
3. Términos y definiciones

Tema 5.17: Facturación. Modalidades y requisitos de la facturación. Los incoterms

1.1 Introducción
1.2 Obligación de la facturación
1.3 Factura completa
1.4 Facturas en las que no es necesario especificar todos los requisitos de la Factura completa
1.5 Documentos sustitutivos de las facturas
1.6 Ejemplares duplicados y copias de las facturas
1.7 Expedición de facturas
1.8 Conservación de facturas
1.9 Rectificación de las facturas
2. Derechos del transportista en caso de impago
3. Los documentos contables del IVA
3.1 Introducción
3.2 Libro de registro de facturas emitidas
3.3 Libro de registro de facturas recibidas
3.4 Libro de registro de bienes de inversión
3.5 Libro de registro de determinadas operaciones intracomunitarias
4. El transporte internacional como instrumento para dar cumplimiento a las transacciones internacionales. Los Incoterms

Tema 5.18: Las agencias de transporte de mercancías. Transitarios. Almacenistas distribuidores

1. Agencias de transporte
2. Procedimiento de autorización
3. Transitarios
4. Almacenistas distribuidores
5. Las estaciones de transporte de mercancías
6. Los centros de información y distribución de cargas
7. Arrendamiento de vehículos sin conductor

Módulo 6: Acceso al mercado

Tema 6.1: Acceso a la profesión de transportista

1. Acceso a la profesión de transportista

Tema 6.2: Acceso al mercado de transporte interior de mercancías. La autorización de transportes

1. Concepto
2. Regulación
3. Régimen jurídico de las autorizaciones de transporte de mercancía por carretera

2. Clases de vehículos
3. Condiciones de los vehículos
4. Condiciones del transporte
5. Operaciones de carga y descarga
6. Documentos
7. Temperatura de transporte

Tema 7.10: Transporte de animales vivos

1. Legislación aplicable. Ambito de aplicación
2. Condiciones del transporte
3. Responsabilidades del transportista
4. Interrupciones y retrasos
5. Inspección y control
6. Medidas cautelares
7. Importación de países terceros

Módulo 8: Seguridad en carretera

Tema 8.1: El permiso de conducción

1. Clases de permisos de conducción
2. Edad requerida para obtener el permiso de conducción
3. Vigencia

Tema 8.2: Normas aplicables en materia de circulación

1. Circulación de vehículos a motor y seguridad vial
2. Competencia
3. Normas de comportamiento en la circulación
4. Conductores
5. Bebidas alcohólicas, estupefacientes y similares
6. Utilización de los carriles
7. Cómputo de carriles
8. Carriles para vehículos con alta ocupación (VAO)
9. Utilización del arcén
10. Circulación en autopistas
11. Limitaciones a la circulación
12. Velocidad
13. Distancia entre vehículos
14. Prioridad de paso
15. Cambios de calzada y de carril
16. Marcha atrás
17. Vehículos y transportes especiales
18. Incorporación a la circulación
19. Adelantamiento
20. Parada y estacionamiento
21. Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos
22. Alumbrado
23. Advertencias de los conductores
24. Varios
25. Señalización
26. Señales en los vehículos

Tema 8.3: Seguridad en la circulación

1. Dependientes del conductor
2. Dependientes de la carretera
3. Dependientes del vehículo
4. Actuación en caso de accidente
5. Asistencia a los heridos
6. Primeros auxilios

Formación profesional reglada. Técnico Superior en Gestión de Transporte

El 22 de julio de 1994 el Ministerio de Cultura, Educación y Ciencia (España) promulgó dos reales decretos, el 1654 y el 1669, creándose el título de formación profesional específica "Técnico Superior en Gestión del Transporte", de carácter oficial y con validez en todo el territorio nacional.

El contenido formativo que prefijaron los Reales Decretos consta de cuatro áreas formativas:

- Gestión Administrativa en las operaciones de transporte.
- Organización, Planificación y Gestión del tráfico / explotación de las empresas de transporte terrestre.
- Organización y Gestión del proceso de almacenamiento de los suministros de la empresa y de las mercancías de clientes.
- Realización de la comercialización de los distintos servicios de transporte de mercancías y viajeros.

Estas cuatro áreas se concretan en los siguientes módulos profesionales:

- *Para el primer curso:*
  - Gestión Administrativa del transporte (190 h)
  - Organización del servicio del transporte terrestre (190 h)
  - Almacenaje de productos (85 h)
  - Aplicaciones informáticas de propósito general (130 h)
  - Lengua extranjera (160 h)
  - Formación y orientación laboral
- *Para el segundo curso:*
  - Gestión Administrativa del comercio Internacional (200 h)
  - Planificación y Gestión de la explotación del transporte terrestre (240 h)
  - Comercialización del servicio del transporte (220 h)

En total, los dos cursos suman unas 2.000 horas aproximadamente.

La disposición final segunda del Real Decreto 1654 faculta a las Administraciones educativas competentes para dictar cuantas disposiciones sean precisas, en el ámbito de sus competencias, para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en el presente Decreto.

Los Reales Decretos promueven una novedad formativa de enorme importancia para el sec-

tor del transporte. Por primera vez en España se marcaron las pautas para la creación y puesta en funcionamiento de una titulación formativa con carácter oficial y de nivel superior para el sector del transporte. Además, se facultó a las Administraciones Educativas competentes, a nivel autonómico, para adoptar cuantas disposiciones en el orden legislativo, presupuestario y de colaboración con las empresas se precisasen para la ejecución y desarrollo de esta novedad formativa técnico profesional.

Formación no reglada: postgrado y cursos específicos

La formación no reglada puede constituir una muy buena formación en temas relacionados con el transporte. Puede ser impartida por organismos con mucho prestigio reconocido no gubernamentalmente pero sí por el mercado laboral.

La oferta formativa en España en este sector es muy amplia, y los organismos que se encargan de la impartición de los cursos son muy diversos.

Los diferentes cursos de postgrado ofertados en España en 1999-2000 en materia de comercio exterior, transporte internacional e integración económica son los siguientes:

Valencia

- ***IPEC,*** Instituto Portuario de Estudios y Cooperación:

Se funda en 1991 por el Puerto Autónomo de Valencia y en abril de 1998 se transforma en la Fundación IPEC de la Comunidad Valenciana. Constituida por la Generalitat Valenciana y las Autoridades Portuarias de Alicante, Castellón y Valencia.

Entre sus principales objetivos destaca:

- Contribuir a la permanente mejora de la capacitación de los profesionales que desarrollan o vayan a desarrollar su actividad en el ámbito portuario.
- Contribuir al desarrollo continuado de estudios e investigaciones que faciliten el desarrollo tecnológico y la innovación en el sector marítimo-portuario.
- Concienciar al sector productivo de la importancia económica del transporte de mercancías por vía marítima y la logística de la distribución, como elementos clave de la competitividad territorial y económica de la Comunidad.
- Contribuir a fomentar las actividades comerciales e industriales relacionadas con el tráfico marítimo-portuario.
- Contribuir a fomentar, promocionar y desarrollar iniciativas divulgativas, culturales, y de cualquier tipo, que favorezcan la integración de la Comunidad Portuaria en su entorno territorial y social.

La Fundación IPEC organiza cursos y actividades que, en su contenido y metodología, responden a las necesidades del sector y mantiene una estrecha colaboración con las empresas y asociaciones empresariales del sector.

Para ello cuenta con la colaboración de las Universidades o Entidades Educativas más prestigiosas en disciplinas de interés portuario, tales como:

- Instituto de Postgrado y Formación Continua (ICAI-ICADE) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid
- Universidad de Valencia
- Universidad Politécnica de Valencia
- Instituto Marítimo Español (IME)
- Fundación para el Desarrollo Empresarial (FUNDESEM)
- Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD).

Desde 1992 se viene impartiendo el único curso universitario de Maestría en España sobre Administración de Empresas, Puertos y Transporte conjuntamente con el Instituto de Postgrado y Formación Continua (ICAI-ICADE) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid. Relacionados con el Master anterior se ofrecen cursos más cortos y específicos, como Cursos Superiores Universitarios de Especialización en Gestión de Puertos, Transporte Intermodal, Terrestre o Marítimo (Duración 250-300 horas). Y cursos de Perfeccionamiento Directivo (Duración 30-90 horas). También se organizan, generalmente en cooperación con otras entidades, seminarios o cursos cortos sobre temas específicos, innovadores o de máxima actualidad.

Programa Master: "Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal"

Duración: octubre / junio

Nº de horas: 500

Requisitos de admisión: Licenciado Universitario o profesionales con experiencia en funciones directivas del sector y conocimientos de inglés

Areas / Módulos:

- Gestión y dirección de empresas
- Comercio exterior
- Transporte marítimo
- Transporte terrestre
- Gestión Portuaria

Titulación: concluido el programa lectivo y aprobado el Proyecto de Fin de Estudios, la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, expide el Título de Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal.

Programas de Especialización: Dirigidos a profesionales que por su actividad o preferencias deseen la obtención del título de Especialista universitario en lugar de Master, haciendo una selección de materias del Programa Master que permite configurar unos programas más específicos y cortos. En todos los casos:

Duración: entre octubre y junio

Nº de horas: 400

Requisitos de admisión: profesionales en activo de empresas o unidades empresariales vinculadas a los sectores portuarios, del transporte marítimo-terrestre o de sectores productivos que utilizan los servicios del transporte, así como titulados universitarios sin experiencia que pretendan desarrollar su carrera profesional en empresas o entidades de dichos sectores.

Cursos:

"Curso Superior de Transporte Marítimo"

Titulación: Título Universitario de Especialista en Transporte Marítimo, propio de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid.

"Curso Superior de Transporte Terrestre"

Titulación: Título Universitario de Especialista en Transporte Terrestre, propio de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid.

"Curso Superior de Gestión de Puertos"
Titulación: Título Universitario de Especialista en Gestión de Puertos, propio de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid
"Curso Superior de Transporte Intermodal"
Titulación: Título Universitario de Especialista en Transporte Intermodal, propio de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid
Programa de Perfeccionamiento Directivo:
"El Seguro en el Transporte de Mercancías"
Duración: entre diciembre y mayo
Nº de horas: 40
Requisitos de admisión: profesionales de empresas de transporte o de empresas productivas que utilizan los servicios del transporte y que tienen relación con la contratación de los mismos.
"Marketing de los Servicios de Transporte"
Duración: entre noviembre y febrero
Nº de horas: 46
Requisitos de admisión: profesionales con responsabilidad comercial en empresas de transporte, tanto del sector marítimo como terrestre
"Contratación y Financiación Internacional del Transporte"
Duración: entre diciembre y marzo
Nº de horas: 80
Requisitos de admisión: profesionales con responsabilidad en las operaciones de compraventa internacional o en las de contratación del transporte
"La Actividad Empresarial en el Transporte por Carretera"
Duración: entre mayo y junio
Nº de horas: 30
Requisitos de admisión: profesionales que desempeñan o vayan a desempeñar puestos de responsabilidad en empresas de transporte por carretera, o que pretendan desarrollar su actividad en este terreno.
"Dirección Estratégica y Calidad de Empresas de Servicios"
Duración: entre octubre y noviembre
Nº de horas: 33
Requisitos de admisión: profesionales con responsabilidad en la implantación de planes de calidad en sus respectivas empresas, o que intervienen en el proceso de la planificación estratégica.
"Dirección Financiera en el Comercio Internacional"
Duración: entre noviembre y febrero
Nº de horas: 90
Requisitos de admisión: profesionales que desempeñan o vayan a desempeñar tareas directivas en departamentos económico-financieros de empresas con una carga importante de negocio en el ámbito internacional.
Dirección:
Edificio del Reloj – Muelle del Grao, s/n

46024 VALENCIA E-mail: www.ipec.es

- **ADEIT,** Asociación de Universidad y Empresa: www.adeit.uv.es

Entre sus objetivos destaca:

- Fomentar cauces que establezcan relaciones entre la Universidad de Valencia y las empresas en los ámbitos de la investigación, el desarrollo y la formación especializada
- Difundir estudios e investigaciones de interés para ambos
- Actuar como centro de información y coordinación para la empresa o entidades de carácter público o privado que lo deseen, con vistas a establecer relaciones concretas con la Universidad de Valencia
- Desarrollar acciones que conduzcan a un mejor conocimiento entre la Universidad y su entorno socio-económico.

Oferta formativa:
"Certificado de Logística de la Distribución"
Duración: 18/09/00 a 29/09/00
Nº de horas: 50
Patrocinado por la Generalitat Valenciana, Consejería de Industria y Comercio, Comunidad Europea y Fondo Social Europeo
Requisitos: Licenciados y Diplomados, desempleados, menores de 25 años.

- **FVET,** Federación Valenciana de Empresarios Transportistas

Creada en 1977, aglutina una serie de Asociaciones y otras entidades, que representan a todos los subsectores y especialidades del transporte de mercancías por carretera. Miembro del Comité Nacional del Transporte por Carretera, órgano de consulta del Ministerio de Fomento, que aglutina a las Asociaciones profesionales más representativas del sector.
La actividad de la FVET está encaminada en dos áreas fundamentales: una hacia el exterior, tendente a consolidar y ampliar las relaciones públicas e institucionales, con el fin de hacer patente, ante todos los organismos tanto públicos como de la sociedad Valenciana, en sus aspectos económicos, sociales y culturales, la presencia y la permanente reivindicación en defensa de los intereses de los distintos subsectores federados. Otra, interior, encaminada a prestar a los asociados los servicios específicos demandados, la información puntual precisa para ayudar en la toma de decisiones empresariales y la formación tan imprescindible para la competitividad del sector.
Consciente la FVET de la trascendencia de la formación, creó en 1991 la Fundación Instituto Valenciana de Estudios del Transporte (IVET). Su finalidad es desarrollar funciones en el aspecto formativo del transporte valenciano a través de cursos, seminarios y material didáctico para el transporte, así como contribuir a mejorar la imagen y profesionalización de las empresas y trabajadores del transporte. La *Oferta Formativa es la siguiente:*
Cursos de Formación Continua
"Comercialización del Transporte" Nº de horas: 100. Requisitos de Admisión.
"Introducción a la Logística del Transporte", 40 horas.
"Introducción a los Sistemas de Calidad en Empresas del Transporte", 30 horas.
"Condiciones Generales de Contratación y Juntas Arbitrales de Transporte", 20 horas.
"Prevención de Riesgos Laborales del Transporte", 30 horas.
"Curso de ADR (Acord Dangerous Routier) Mandos Intermedios", 50 horas.

"Curso de Jefe de Tráfico de Mando intermedio", 50 horas.
"Curso de Gestión de Pequeñas Empresas de Transporte", 100 horas.
"Operarios especialistas en el transporte de grúas", 70 horas.
"Operarios especialistas en el transporte de masas indivisibles", 70 horas.

Cursos de Formación Ocupacional:

"Diploma para Inserción de Titulados en Empresas Sector Transporte", 160 horas. Financiación: IMPIVA
"Conductores profesionales de vehículos pesados", 300 horas.
"Gestión estratégica de empresas de transporte", 350 horas.
Duración: inicio septiembre 2000.

Cursos de formación ocupacional y continua:

"Conductor de Mercancías Peligrosas", 30 horas aproximadamente.
"Tacógrafo por tiempos de conducción", 5 horas.
"Operarios especialistas en el transporte de mudanzas", 70 horas.

Barcelona

– Universidad Politécnica de Cataluña

Dirección: Fundación Politécnica de Cataluña
Plaza Eusebio Güell, Nº 6
08034 Barcelona
Tel: ++.34.93.401.77.56
email: yoland@fpc.upc.es
Página web: www.fpc.upc.es

– **Master en Logística Integral y Gestión de Transportes**

Nº de horas lectivas: 480.
Duración: curso 2000 / 2001
Requisitos de admisión: Licenciados Universitarios, Diplomados

Vigo

– Universidad de Vigo
– **Master en Transporte**

Nº de horas lectivas: 500.
Duración: noviembre 2000 / mayo 2001
Requisitos de admisión: Licenciados Universitarios en Derecho, Economía e Ingeniería
Nº plazas: 15
Dirección: Rectorado
Vicerrectorado de organización académica
C/Oporto, 1
36201 VIGO (Pontevedra)
Tel.: ++.34.98.681.35.86
Página web: www.uvigo.es

Anexo VII

Abreviaturas

ACC: Asociación de Camioneros Colombianos
ADEX: Asociación de Exportadores del Perú
ADR: Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera
ADUANAS: Superintendencia Nacional de Aduanas de Perú
ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración
ANATEC: Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga del Perú
ANDINATIC: Asociación Andina de Transportistas Internacionales por Carretera
Apdo.: apartado
Art.: artículo
ATC: Asociación de transportadores de carga
ATIT: Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre
ATPC: Asociación de Transporte Pesado del Carchi
AUC: Autodefensas Unidas de Colombia
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
Bs.: Bolívares
C.I.: Certificados de Idoneidad
CAATT: Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre
CACEVEN: Cámara de Comercio Ecuatoriano-Venezolana
CAE: Corporación Aduanera Ecuatoriana
CAETRAT: Cámara de Empresarios de Transporte del Táchira
CAF: Corporación Andina de Fomento
CAMECOL: Cámara de Comercio Ecuatoriano-Colombiana
CAMEPE: Cámara de Comercio e Integración Ecuatoriano-Peruana
CAMEX: Cámara de Exportadores de La Paz
CAN: Comunidad Andina de Naciones
CAVECOL: Cámara de Integración Económica Venezolano-Colombiana
CAVEPI: Cámara de Comercio e Integración Venezolano-Peruana
CBT: Cámara Boliviana del Transporte
CEBAF: Centro Binacional de Atención en Frontera
CECA: Comunidad Europea del Carbón y del Acero
CEE: Comunidad Económica Europea
CENAF: Centro Nacional de Atención en Frontera
CESA: Centro de Servicios Aduaneros
CIF: Cost, Insurance and Freight o Costo, Seguro y Flete (Incoterms)
CIM: Centros Integrados de Mercancías
CIP: Carriage and Insurance Paid to o Transporte y Seguro Pagados hasta el lugar de destino convenido (Incoterms)

CNFE: Consejo Nacional de Ferrocarriles del Estado del Ecuador
CNTTT: Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador
COBOTIC: Cooperativas Bolivianas de Transporte Internacional por Carretera
COLFECAR: Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera
COMVENEZUELA: Cámara de Comercio e Integración Colombo-Venezolana
CONSETRANSPORTE: Consejo Nacional de Transporte de Venezuela
CONTRAP: Confederación Nacional de Transportistas del Perú
COVENIN: Comisión Venezolana de Normas Industriales
CPIC: Carta de Porte Internacional por Carretera
CPTTT: Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestre de Ecuador
CTG: Comisión de Tránsito del Guayas
DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia
DAS: Departamento Administrativo de Seguridad de Colombia
DDP: Delivered Duty Paid o Entrega Libre de Derechos (Incoterms)
DEFENCARGA: Asociación para el Fomento y Seguridad en Distribución Física de Colombia
DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia
DNP: Departamento Nacional de Planeación de Colombia
DTAI: Declaración de tránsito aduanero internacional
ELN: Ejército de Liberación Nacional de Colombia
EMTA: Empresa Multinacional de Transporte Andina
ENFE: Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado del Ecuador
ESO: Educación Secundaria Obligatoria de España
FARC: Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
FCASA: Ferrocarril Andino, S.A. de Bolivia
FCOSA: Ferrocarriles del Oriente, S.A. de Bolivia
FCT: Formación en Centros de Trabajo
FECABE: Federación de Cámaras Binacionales de Ecuador
FECOTRAVE: Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela
FECHOP: Federación de Chóferes del Perú
FEDECAMARAS: Federación Venezolana de Cámaras y Asociaciones de Comercio y Producción
FEDEXPOR: Federación Ecuatoriana de Exportadores
FERROCAR: Plan Nacional de Ferrocarriles de Venezuela
FFCC: Sistema de ferrocarriles
FIFO: First In First Out
FINDETER: Financiera de Desarrollo Territorial S.A. de Colombia
FOB: Free on Board o Franco a Bordo (Incoterms)
FORCEM: Fundación para la Formación Continua de España
FPE: Formación Profesional Específica
FVET: Federación Valenciana de Empresarios Transportistas
G-7: Grupo de los 7 países más industrializados
GMC: Grupo Mercado Común de MERCOSUR

GPS: Global Position System o Sistema Global de Posicionamiento
Hp: Horsepower o caballo de vapor
ICA: Instituto Colombiano Agropecuario
ICC: Impuesto de Circulación de Capitales de Ecuador
IGV: Impuesto General de Ventas de Perú
INCE: Instituto Nacional de Cooperación Educativa de Venezuela
INE: Instituto Nacional de Estadística de Bolivia
INEI: Instituto Nacional de Estadística e Informática de Perú
INVIAS: Instituto Nacional de Vías de Colombia
IPC: Indice de Precios al Consumidor
ITV: Inspección Técnica de Vehículos
IVA: Impuesto del Valor Añadido
JUNAC: Junta del Acuerdo de Cartagena
Kg: Kilogramo
km/h: Kilómetros por hora
Km: Kilómetro
km: kilómetro
km^2: Kilómetro cuadrado
l: litro
LC: Lucro Cesante
LIFO: Last In First Out
LOGSE: Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo de España
LOTT: Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de España
LTTT: Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador
m: Metro
MERCOSUR: Mercado Común del Sur
MINCOMEX: Ministerio de Comercio Exterior de Colombia
MOP: Ministerio de Obras Públicas de Ecuador
MPC: Ministerio de Producción y Comercio de Venezuela
MTC: Ministerio de Transportes de Colombia
NIFO: Next In First Out
Nº, nº: Número
OCEI: Oficina Central de Estadística e Informática de Venezuela
OM: Orden Ministerial
OMC: Organización Mundial del Comercio
ONG: Organización no gubernamental
PIB: Producto Interior Bruto
PPS: Permiso de Prestación de Servicios
RD: Real Decreto
ROTT: Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de España
S.A.: Sociedad Anónima
SASA: Servicio Autónomo de Sanidad Agropecuaria de Venezuela
SENA: Servicio Nacional de Aprendizaje de Colombia

SENASA: Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria de Perú
SENIAT: Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria de Venezuela
SESA: Servicio Ecuatoriano de Sanidad Agropecuaria
SETRA: Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre de Venezuela
SETUR: Servicio Ecuatoriano de Turismo
SGT: Subgrupo de Trabajo de Mercosur
SIDAG: Sistema Informático de Gestión Aduanera de Perú
SNC: Servicio Nacional de Caminos de Bolivia
SOS: Señal de Socorro
SVA: Servicio de Vigilancia Aduanera de Ecuador
t: Toneladas
TLCAN, NAFTA: Tratado de Libre Comercio de América del Norte
UE: Unión Europea
UPV: Universidad Politécnica de Valencia
US$: Dólar Estadounidense
USA, EEUU: Estados Unidos de América
VD: Valor Declarado
ZIF: Zona de Integración Fronteriza

Indice de tablas e ilustraciones

Tablas

Tabla 1: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de la CAN. 1990-1998 --------- 16
Tabla 2: Exportaciones extra e intracomunitarias desde el año 1990 al año 1999 ---------- 17
Tabla 3: Exportaciones dentro de la Comunidad Andina y de la CAN a EEUU ---------- 18
Tabla 4: Importaciones dentro de la Comunidad Andina y de la CAN desde EEUU --------- 19
Tabla 5: Intercambio comercial entre Venezuela y Colombia. Años 1997-1999---------- 21
Tabla 6: Exportaciones e importaciones de Colombia con EEUU y Venezuela ---------- 21
Tabla 7: Exportaciones e importaciones de Venezuela con Colombia y EEUU ---------- 22
Tabla 8: Intercambio comercial entre Colombia y Ecuador ---------- 23
Tabla 9: Exportaciones e importaciones de Colombia con Ecuador y EEUU ---------- 24
Tabla 10: Exportaciones e importaciones de Ecuador con Colombia y EEUU ---------- 25
Tabla 11: Comercio entre Ecuador y Perú en los años 1997 a 1999 ---------- 26
Tabla 12: Exportaciones e importaciones de Ecuador con Perú y EEUU ---------- 27
Tabla 13: Exportaciones e importaciones de Perú con Ecuador y EEUU ---------- 28
Tabla 14: Comercio entre Perú y Bolivia de 1997 a 1999 ---------- 29
Tabla 15: Exportaciones e importaciones de Perú con Bolivia y EEUU---------- 30
Tabla 16: Exportaciones e importaciones de Bolivia con Perú y EEUU---------- 31
Tabla 17: Tabla comparativa de la estructura logística empresarial en los países de la CAN 42
Tabla 18: Comparación de las exportaciones intracomunitarias. Enero-abril de 1999 y enero-abril de 2000 ---------- 45
Tabla 19: Tabla comparativa de la Red Vial---------- 50
Tabla 20: Clasificación de la Red Vial Boliviana ---------- 51
Tabla 21: Clasificación según tipo de la Red Boliviana ---------- 51
Tabla 22: Clasificación de la Red Vial Colombiana ---------- 52
Tabla 23: Clasificación de la Red Vial Ecuatoriana ---------- 53
Tabla 24: Clasificación de la Red Vial Peruana ---------- 54
Tabla 25: Clasificación de la Red Vial Venezolana---------- 55
Tabla 26: Red Ferroviaria Boliviana---------- 57
Tabla 27: Red Ferroviaria Peruana---------- 58
Tabla 28: Evolución de la carga y de los ingresos del transporte ferroviario peruano --------- 58
Tabla 29: Inversión pública y privada en infraestructuras en Colombia ---------- 62
Tabla 30: Situación de la red vial boliviana respecto de la CAN y de España ---------- 66
Tabla 31: Situación de la red vial colombiana respecto de la CAN y de España ---------- 67
Tabla 32: Situación de la red vial ecuatoriana respecto de la CAN y de España---------- 68
Tabla 33: Situación de la red vial peruana respecto de la CAN y de España---------- 69
Tabla 34: Situación de la red vial venezolana respecto de la CAN y de España---------- 70
Tabla 35: Tabla comparativa de las restricciones al transporte de los países de la CAN ------ 75
Tabla 36: Comparación entre los países de los porcentajes y las cantidades dedicadas al sector transporte ---------- 77

Tabla 37: Tabla comparativa de los indicadores de transporte respecto de superficie y de población 78
Tabla 38: Estructura de las exportaciones intracomunitarias por modo de transporte --------- 79
Tabla 39: Reparto modal en función del valor de lo transportado. Años 1997-1999 ---------- 84
Tabla 40: Exportaciones intracomunitarias por modo de transporte en función del valor. Año 1999 ---------- 85
Tabla 41: Exportaciones intracomunitarias por modo de transporte en función del volumen. Año 1999 ---------- 86
Tabla 42: Exportaciones intracomunitarias por pasos de frontera ---------- 87
Tabla 43: Tabla comparativa de dimensiones y pesos máximos autorizados del parque de vehículos de los países miembros de la CAN ---------- 88
Tabla 44: Parque automotor de carga boliviano ---------- 90
Tabla 45: Distribución del parque automotor colombiano de vehículos de carga ---------- 90
Tabla 46: Capacidad de carga en toneladas ofrecida por el parque automotor colombiano -- 91
Tabla 47: Porcentaje de viajes vacíos en Colombia en función del tipo de vehículo ---------- 92
Tabla 48: Listado de organizaciones y Nº de vehículos de transporte de carga pesada en Ecuador -- 92
Tabla 49: Evolución del parque automotor peruano ---------- 92
Tabla 50: Parque automotor venezolano en los años 1998 y 1999 ---------- 93
Tabla 51: Sectores de origen de la carga transportada a nivel nacional en Colombia ---------- 94
Tabla 52: Nº de empresas transportistas colombianas habilitadas para realizar transporte internacional en Venezuela ---------- 96
Tabla 53: Distribución de las empresas colombianas habilitadas para el transporte internacional en Venezuela ---------- 96
Tabla 54: Evolución de la concesión de los permisos de transporte internacional a las empresas colombianas en Venezuela ---------- 96
Tabla 55: Número de certificados de idoneidad otorgados en Venezuela hasta el año 1999 ---------- 99
Tabla 56: Número de certificados de idoneidad venezolanos en función del tamaño de empresa ----- 99
Tabla 57: Evolución de la concesión de los certificados de idoneidad en Venezuela ---------- 99
Tabla 58: Tipos de costos del vehículo ---------- 100
Tabla 59: Ficha de datos para vehículo boliviano ---------- 101
Tabla 60: Costos desglosados del vehículo de carga boliviano ---------- 101
Tabla 61: Colombia. Costo en US$ por kilómetro ---------- 102
Tabla 62: Colombia. Porcentaje de los distintos costos ---------- 103
Tabla 63: Ficha de datos para vehículo ecuatoriano ---------- 103
Tabla 64: Costos desglosados del vehículo de carga ecuatoriano ---------- 104
Tabla 65: Ficha de datos para vehículo peruano ---------- 105
Tabla 66: Costos desglosados del vehículo de carga peruano ---------- 106
Tabla 67: Venezuela. Costos en US$ por kilómetro ---------- 106
Tabla 68: Venezuela. Importancia de los costos en las operaciones de transporte ---------- 107
Tabla 69: Ficha de datos para vehículo de carga español ---------- 108
Tabla 70: Costos desglosados del vehículo de carga español ---------- 109
Tabla 71: Comparación de costos directos de los distintos países ---------- 109
Tabla 72: Cuadro comparativo de los requisitos necesarios para instalar una empresa de transporte en los distintos países ---------- 112
Tabla 73: Colombia. Indemnizaciones por pérdida total o parcial de la mercancía transportada ---------- 117
Tabla 74: Colombia. Indemnizaciones por daño o avería ---------- 118
Tabla 75: Cuadro resumen tratamiento fiscal del sector transporte ---------- 129
Tabla 76: Colombia. Evolución de los asaltos a los vehículos de transporte ---------- 135
Tabla 77: Colombia. Pérdidas por piratería terrestre ---------- 135
Tabla 78: Pólizas nacionales y andinas de cobertura de riesgos ---------- 142
Tabla 79: Servicios administrativos en los puestos fronterizos habilitados visitados ---------- 175
Tabla 80: Comparación de precios a ambos lados de la frontera, en sucres ---------- 186
Tabla 81: Modelos de gestión de los CIM ---------- 198
Tabla 82: Porcentaje de beneficios a repartir entre los trabajadores en función del tipo de empresa (Perú) ---------- 228
Tabla 83: Pago de compensación por cese de trabajo en Venezuela ---------- 230
Tabla 84: Costos de la Seguridad Social en Venezuela ---------- 231
Tabla 85: Tabla comparativa de las ordenanzas laborales de los países de la CAN ---------- 232
Tabla 86: Tabla comparativa de la formación en el sector de transporte de carga por carretera --- 241
Tabla 87: España. Cuadro resumen de Familias Profesionales ---------- 244
Tabla 88: Unión EuropeaContingentes autorizados en el cabotaje ---------- 272

Ilustraciones

Ilustración 1: Exportaciones, importaciones y balanza comercial de la CAN - Resto del mundo ---- 15
Ilustración 2: Porcentaje y cifras de exportaciones intra y extracomunitarias. 1990-1999 --- 16
Ilustración 3: Porcentaje de participación del comercio intracomunitario en el total de las exportaciones ---------- 17
Ilustración 4: Comparación de las exportaciones intracomunitarias de la CAN a EEUU ------ 18
Ilustración 5: Comparación de las importaciones intracomunitarias y de las importaciones de la CAN desde EEUU ---------- 19
Ilustración 6: Evolución del intercambio comercial de Colombia y Venezuela. Años 1990-1999 --- 20
Ilustración 7: Exportaciones de Colombia a EEUU y Venezuela ---------- 22
Ilustración 8: Importaciones de Colombia desde EEUU y Venezuela ---------- 22
Ilustración 9: Exportaciones de Venezuela a EEUU y Colombia ---------- 23
Ilustración 10:Importaciones de Venezuela desde EEUU y Colombia ---------- 23
Ilustración 11:Intercambio comercial de Colombia con Ecuador ---------- 24
Ilustración 12:Exportaciones de Colombia a EEUU y Ecuador ---------- 24
Ilustración 13:Importaciones de Colombia desde EEUU y Ecuador ---------- 25
Ilustración 14:Exportaciones de Ecuador a Colombia y EEUU ---------- 25
Ilustración 15:Importaciones de Ecuador desde Colombia y EEUU ---------- 26
Ilustración 16:Intercambio comercial entre Ecuador y Perú ---------- 26
Ilustración 17:Exportaciones de Ecuador a EEUU y Perú ---------- 27
Ilustración 18:Importaciones de Ecuador desde EEUU y Perú ---------- 27
Ilustración 19:Exportaciones de Perú a EEUU y Ecuador ---------- 28

Ilustración 20: Importaciones de Perú desde EEUU y Ecuador ---------- 28
Ilustración 21: Intercambio comercial entre Perú y Bolivia. Años 1990-1998 ---------- 29
Ilustración 22: Exportaciones de Perú a Bolivia y EEUU ---------- 30
Ilustración 23: Importaciones de Perú desde Bolivia y EEUU ---------- 30
Ilustración 24: Exportaciones de Bolivia hacia Perú y EEUU ---------- 31
Ilustración 25: Importaciones de Bolivia desde Perú y EEUU ---------- 31
Ilustración 26: Esquema de la actividad logística en una empresa ---------- 32
Ilustración 27: Esquema de la actividad logística empresarial ---------- 33
Ilustración 28: Esquema general de una cadena de comercialización ---------- 40
Ilustración 29: Evolución del comercio de la CAN. 1969-1999 ---------- 44
Ilustración 30: Perspectivas de crecimiento para el año 2000 ---------- 45
Ilustración 31: Evolución del porcentaje de exportaciones intracomunitarias de cada uno de los países respecto de sus exportaciones totales ---------- 45
Ilustración 32: Participación de cada uno de los países en el comercio intracomunitario ---- 49
Ilustración 33: Porcentaje de exportaciones intracomunitarias respecto del total de sus exportaciones 49
Ilustración 34: Inversión en infraestructuras públicas y privadas en Colombia ---------- 62
Ilustración 35: Evolución de las concesiones viales en Colombia ---------- 63
Ilustración 36: Mapa de la red vial de Bolivia ---------- 66
Ilustración 37: Mapa de la red vial de Colombia ---------- 67
Ilustración 38: Mapa de la red vial de Ecuador ---------- 68
Ilustración 39: Mapa de la red vial de Perú ---------- 69
Ilustración 40: Mapa de la red vial de Venezuela ---------- 70
Ilustración 41: Reparto modal en función del valor de lo transportado. Año 1999 ---------- 80
Ilustración 42: Reparto modal en función del volumen transportado. Año 1999 ---------- 80
Ilustración 43: Edad del parque automotor de carga colombiano ---------- 91
Ilustración 44: Pasos de frontera habilitados visitados ---------- 149
Ilustración 45: Vehículos efectuando transbordo en Maicao ---------- 153
Ilustración 46: Zona adyacente a la aduana de San Antonio habilitada para el transbordo --- 153
Ilustración 47: Vehículos realizando transbordo en San Antonio ---------- 154
Ilustración 48: CENAF de Desaguadero ---------- 160
Ilustración 49: CENAF de Villa del Rosario ---------- 161
Ilustración 50: Puesto de control de Paraguachón ---------- 174
Ilustración 51: Carretera Panamericana a su paso por Huaquillas ---------- 181
Ilustración 52: Carretilleros en Huaquillas ---------- 181
Ilustración 53: Frontera Desaguadero ---------- 181
Ilustración 54: Esquema de la tipología de las plataformas logísticas ---------- 194
Ilustración 55: Organigrama administrativo de Bolivia ---------- 199
Ilustración 56: Organigrama administrativo de Colombia ---------- 201
Ilustración 57: Organigrama administrativo de Ecuador ---------- 206
Ilustración 58: Organigrama administrativo de Perú ---------- 209
Ilustración 59: Propuesta de organigrama administrativo de Venezuela ---------- 212

Agradecimientos

El equipo de trabajo que participó en la realización del presente estudio agradece la colaboración y las facilidades recibidas por parte de las siguientes personas:

Alfredo del Castillo Ibarra, Consultor de la Comunidad Andina de Naciones.

Armando Duque Duque, Cónsul General del Ecuador en Tumbes.

Carmen Leonor Martínez, Directora Ejecutiva de CAVECOL.

Edgar Branger, Presidente de Alfranca.

Hernando Arciniegas Serna, Coordinador de la Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones.

José Manuel Soto Suárez, Jefe de la Oficina Comercial de la Embajada de Venezuela en Colombia.

Pavel Rondón y a todo su equipo de colaboradoras del Instituto Zuliano de Estudios Fronterizos.

Wilson Luzuriaga, Gerente Seccional de Ecuacargas S.A.

Este libro se terminó de imprimir
en Gráficas ACEA, en mayo de 2001.
Caracas - Venezuela.
Edición: 1.000 ejemplares

Publicaciones CAF sobre infraestructura

Con el fin de contribuir al proceso de integración regional y al desarrollo sostenible de sus países accionistas, la CAF otorga preeminencia a la dotación de infraestructura física y mejoramiento de la logística, en un marco de sostenibilidad y competitividad. En este contexto, la Corporación ha editado los siguientes estudios:

Título: ***Transporte sin fronteras.***
Transporte internacional de carga por carretera en la Comunidad Andina de Naciones. Situación actual y perspectivas.
Editado en mayo de 2001

Título: ***Las lecciones de El Niño.***
Memoria del Fenómeno El Niño 1997-1998. Retos y propuestas para la región andina
Seis volúmenes, editados a partir de octubre de 2000

Título: ***Vías para la integración.***
Acción de la CAF en la infraestructura sostenible de Suramérica.
Editado en agosto de 2000

Título: ***Energía sin fronteras. Interconexión eléctrica suramericana.***
Editado en julio de 2000

CD-ROM: ***CONDOR - Versión 1.1:***
Herramienta de análisis para el desarrollo sostenible en la región andina
Actualizado en febrero de 2000

Título: ***Los ríos nos unen. Integración fluvial suramericana***
Editado en noviembre de 1998

Título: ***Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America***
Editado en agosto de 1996

Título: ***Telecomunicaciones e Informática andinas***
Editado en junio de 1995

Título: ***Proyectos energéticos de integración andina***
Editado en mayo de 1993

Título: ***Proyectos viales de integración andina***
Editado en enero de 1993