

# **LXV Reunión Ordinaria SGT 5 - TRANSPORTE**

---

## **Gestión Coordinada de Fronteras**

20 DE JUNIO, ASUNCIÓN



---

# Estudio de la Gestión Coordinada de Fronteras en las fronteras internas del Mercosur

---

Este proyecto tuvo como objetivo evaluar el estado actual de la Gestión Coordinada de Fronteras y los acuerdos de cooperación en los puestos fronterizos seleccionados por el CT-2 del MERCOSUR, teniendo en cuenta las regulaciones regionales, las mejores prácticas existentes y los estándares internacionales para implementar las mejoras que facilitarán el comercio.

Entidad ejecutora



Contratante



Cliente



Países involucrados



Duración del Proyecto



Ene - Jun 2024

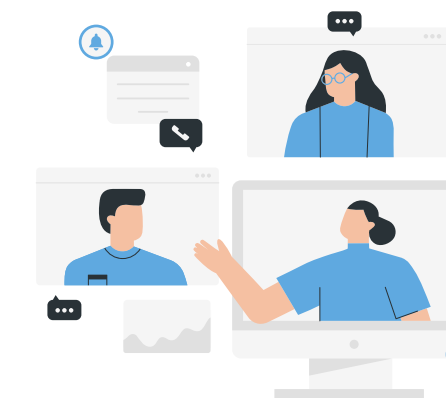
# Estadísticas Generales del Proyecto



Total reuniones: **51**



Total de reuniones presenciales: **14**



Total de reuniones online: **37**



Total de horas de reuniones: **228h27min**



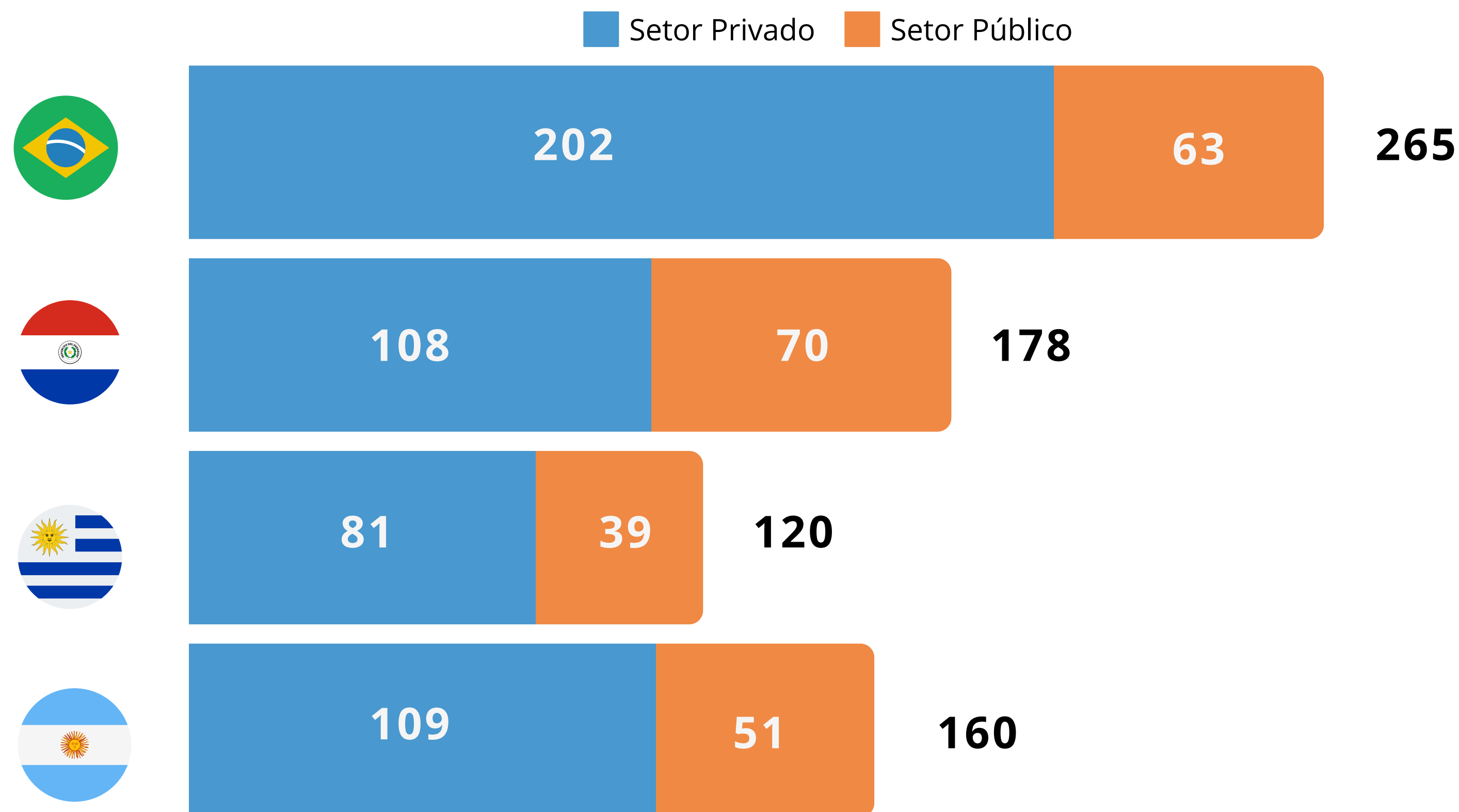
Cantidad de participantes presenciales: **286**



Cantidad de participantes online: **529**



# Cantidad de Participantes por país



# Organismos de Control involucrados por país



**SERPRO**

**ANTT**

**Receita Federal**

**ANVISA**

**MAPA**  
MINISTERIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA

**AFOP**

**CNRT**  
Comisión Nacional de Regulación del Transporte

**GENDARMERIA NACIONAL ARGENTINA**

**senasa**  
SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA

**DNM MIGRACIONES**  
MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PUBLICAS Y VIVIENDA



**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE NAVEGACIÓN Y PUERTOS**

**DNIIT**  
Dirección Nacional de Ingresos Tributarios

**Dirección Nacional de MIGRACIONES**

**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES PARAGUAY**

**DIRECCION NACIONAL DE VIGILANCIA SANITARIA PARAGUAY**

**DINATRAN**  
DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE

**SERVICIO NACIONAL DE CALIDAD Y SANIDAD VEGETAL Y DE SEMILLAS PARAGUAY**

**SENACSA**

**Ministerio de Transporte y Obras Públicas**

**Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca**

**Ministerio del Interior**






**Ministerio de Relaciones Exteriores**

**Ministerio de Defensa Nacional**

**Aduanas**  
Dirección Nacional de Aduanas



# Etapas del trabajo realizado

-  Mapeo de los puntos de frontera presenciales
  - Trabajo virtual con la participación exclusiva de representantes del sector privado durante los meses de Febrero, Marzo y Abril de 2024.
  - Mapeo presencial: fue realizada de forma presencial y bilateral en cada una de las fronteras seleccionadas
-  Elaboración del informe preliminar
-  Elaboración del informe de sistematización de la visión holística de la gestión coordinada de fronteras
-  Validación en los segundos puntos de frontera virtuales
-  Elaboración del informe final.

# Mapeo Presencial

- Chuí (BR) – Chuy (UY)
- Foz do Iguaçu (BR) – Ciudad del Este (PY)
- Gualechaychú (AR) – Fray Bentos (UY)
- Uruguaiana (BR) – Paso de Los Libres (AR)
- Posadas (AR) – Encarnación (PY)





# Reuniones presenciales



Chui (Brasil) Chuy (Uruguay)



Gualeguaychu (Argentina) Fray Bentos (Uruguay)



Posadas (Argentina) - Encarnación (Paraguay)



Paso de los Libres (Argentina) Uruguaiana (Brasil)



Foz de Iguacu (Brasil) Ciudad del Este (Paraguay)

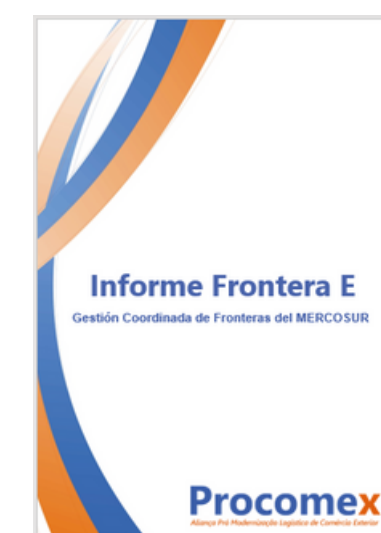
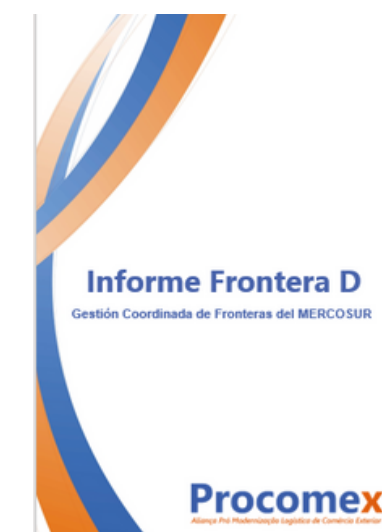
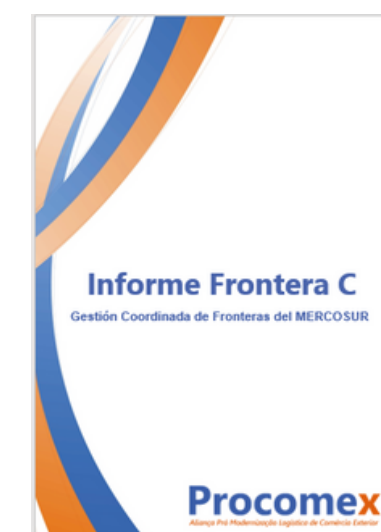
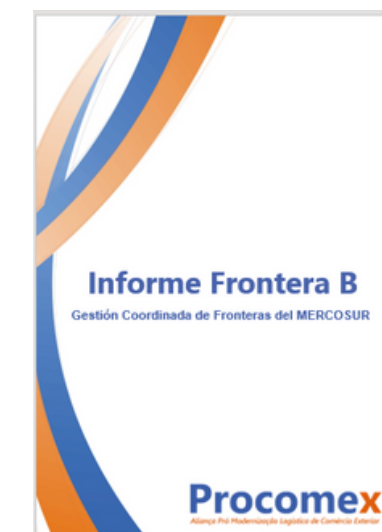
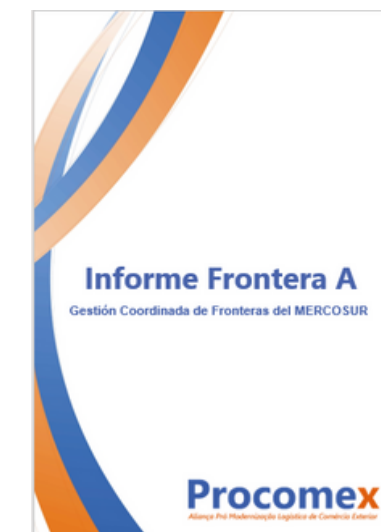
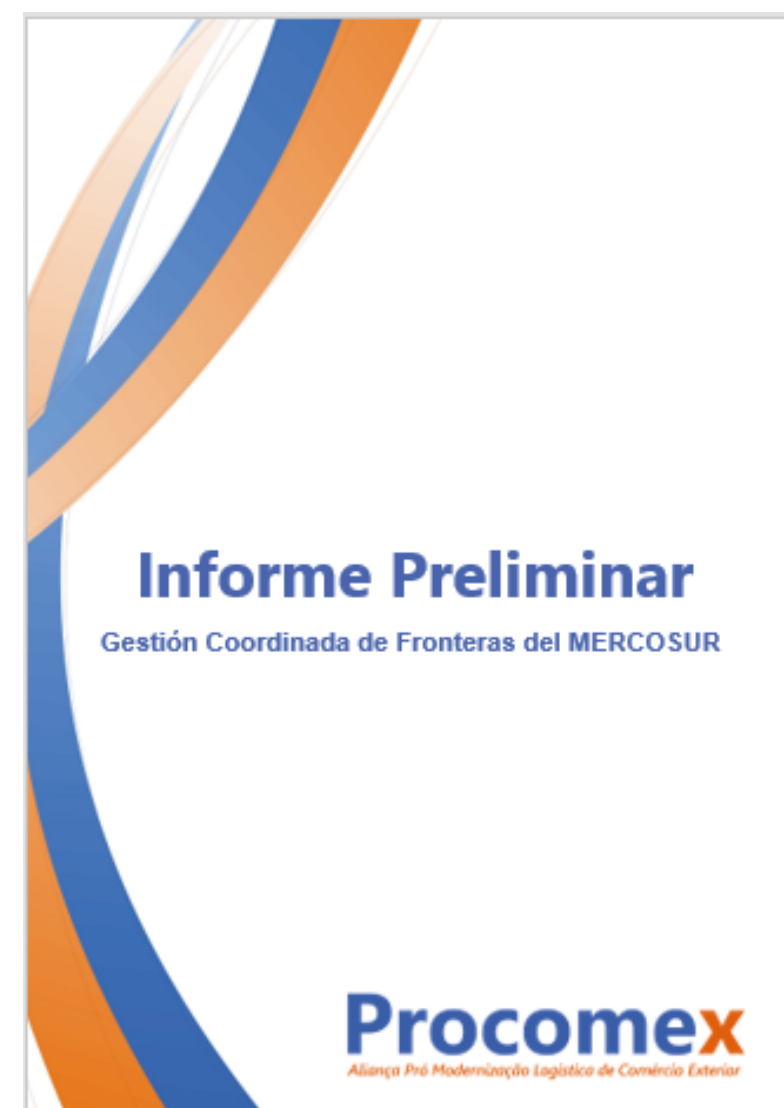


# Entrega informe preliminar

**Informe preliminar completo:** El informe contiene 5 capítulos, cada uno de ellos referentes a una frontera específica analizada, donde se describe de forma detallada cada una de las oportunidades de mejora identificadas y sus respectivas soluciones consensuadas. Adicionalmente se encuentra:

- **Anexo A:** referente a los Indicadores de desempeño en frontera.
- **Anexo B:** referente al estudio preliminar sobre la Aplicación de estándares internacionales en operaciones fronterizas.
- **Anexo C:** Fotografías de las Infraestructuras en Las Fronteras.

**Informes individuales por punto de frontera:** Se extrajo del informe completo el capítulo específico a cada punto de frontera para facilitar la lectura y el intercambio de la información específica de cada frontera.



# Resultados del informe preliminar

- Fueron identificadas 317 oportunidades de mejora y 338 acciones vinculadas a las propuestas de solución
- Se estimaron los plazos en los cuales podría implementarse y quienes son los involucrados para llevar a cabo la misma.

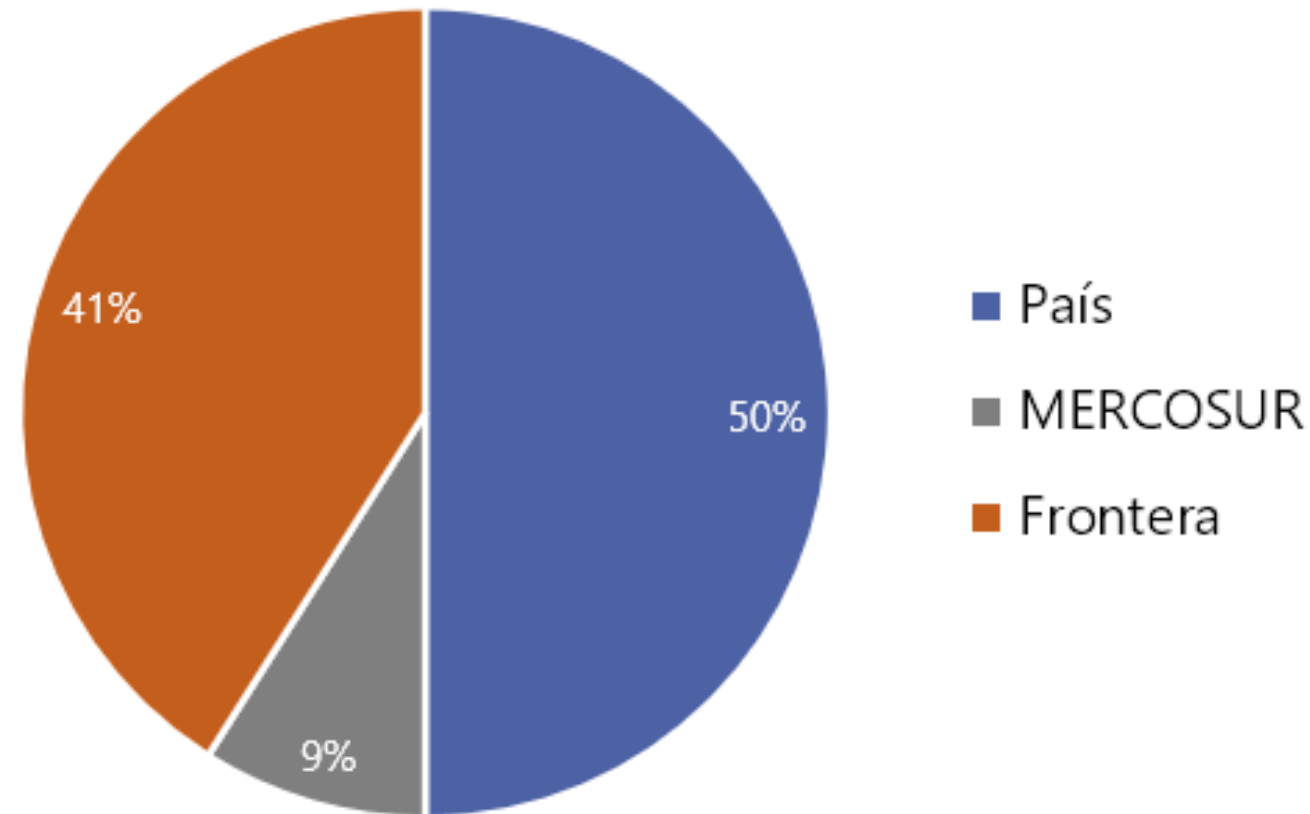
■ Desafíos ■ Soluções

317

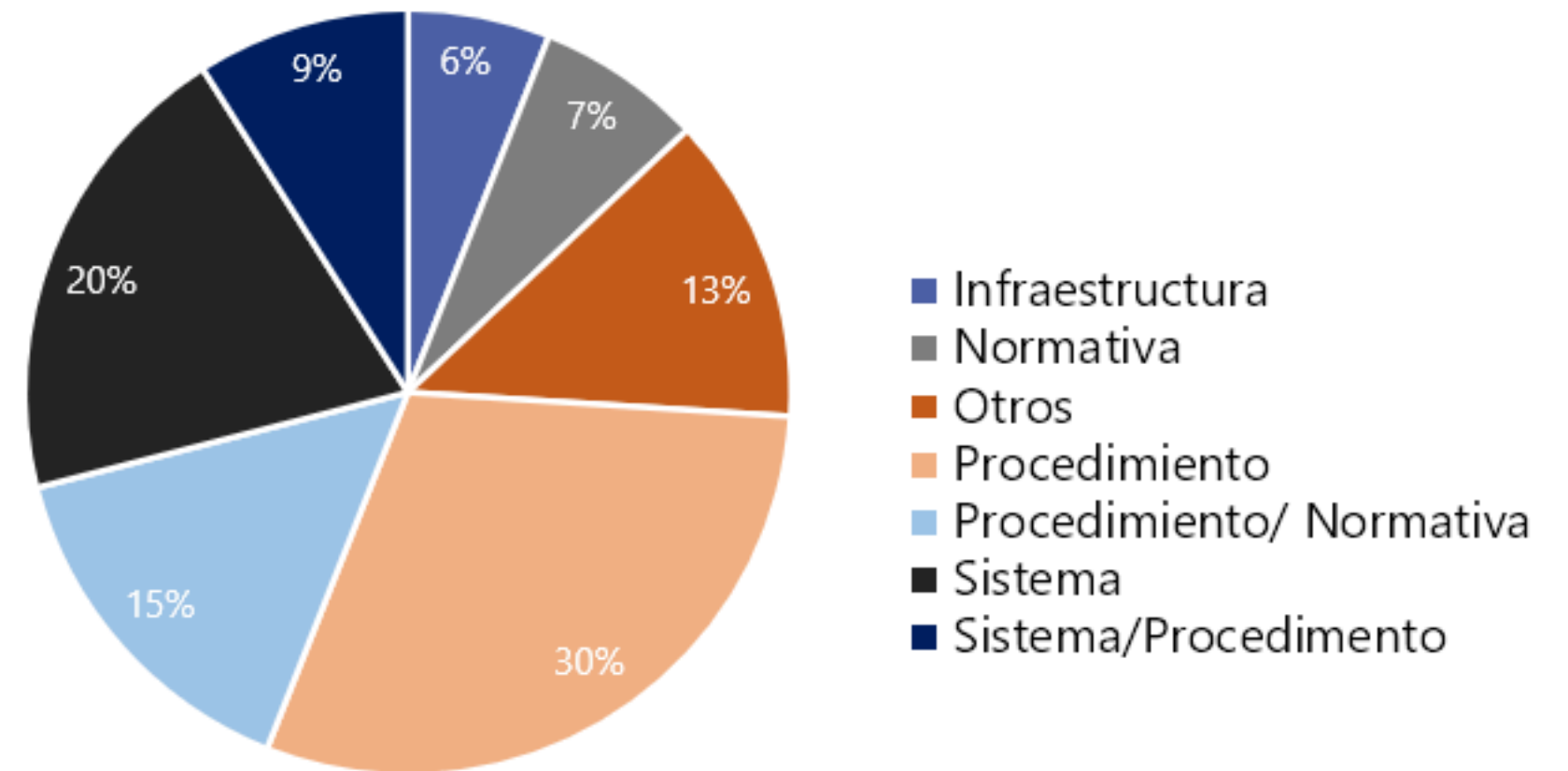
338



# Resultados preliminares: Oportunidades de mejora



**Alcance de las oportunidades de mejora agrupadas para las 5 fronteras**

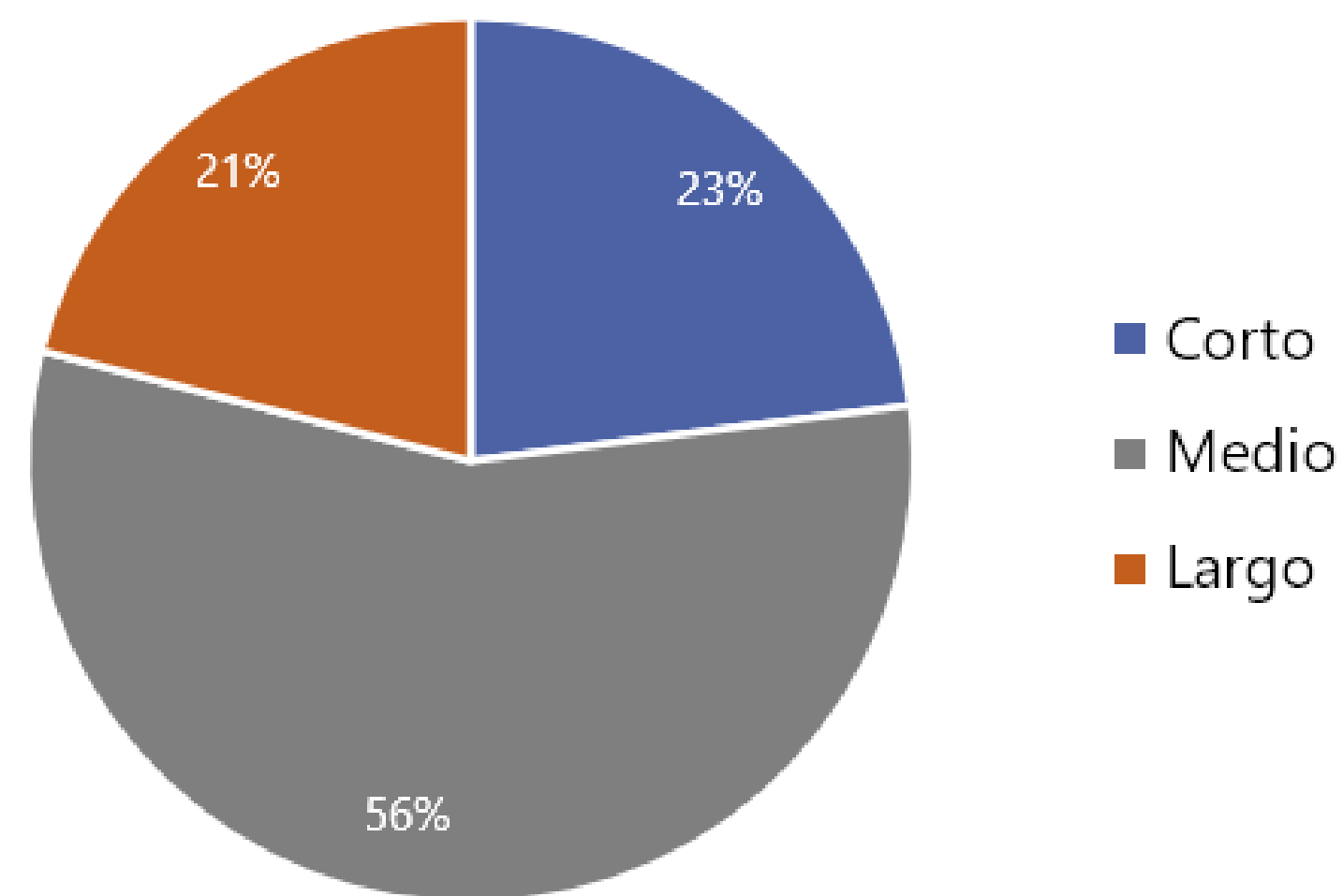


**Causas raíz de las oportunidades de mejora**

# Resultados preliminares: Propuestas de Solución

Las propuestas de solución elaboradas de forma conjunta y consensuada tienen por objetivo ser un insumo para los responsables en la toma de decisiones en sus respectivos campos de acción, para avanzar en la facilitación del comercio y la gestión coordinada de las fronteras del MERCOSUR.

- Cada una de las soluciones propuestas se identifica:
  - Las instituciones involucradas en la ejecución de la solución propuesta
  - Establece el tiempo requerido para su implementación, clasificándose en:
    - Corto plazo (hasta 6 meses),
    - Mediano plazo (de 6 meses a 3 años)
    - Largo plazo (más de 3 años).



**Plazo de las propuestas de solución**

# Validación en el segundo punto de frontera

**Objetivo:** Validación de los desafíos y propuestas de solución en los puntos de frontera virtuales por parte del sector público/privado

## Puntos de frontera contemplados:

- Foz do Iguaçu (BR) – Iguazú (AR) ✓
- Clorinda (AR) – Puerto Falcón (PY) ✓
- Concordia (AR) – Salto (UY) ✓
- Guaíra (BR)/Mundo Novo – Salto del Guairá (PY) ✓
- Jaguarão (BR) – Rio Branco (UY) (21/06)



# Resultados de las reuniones virtuales

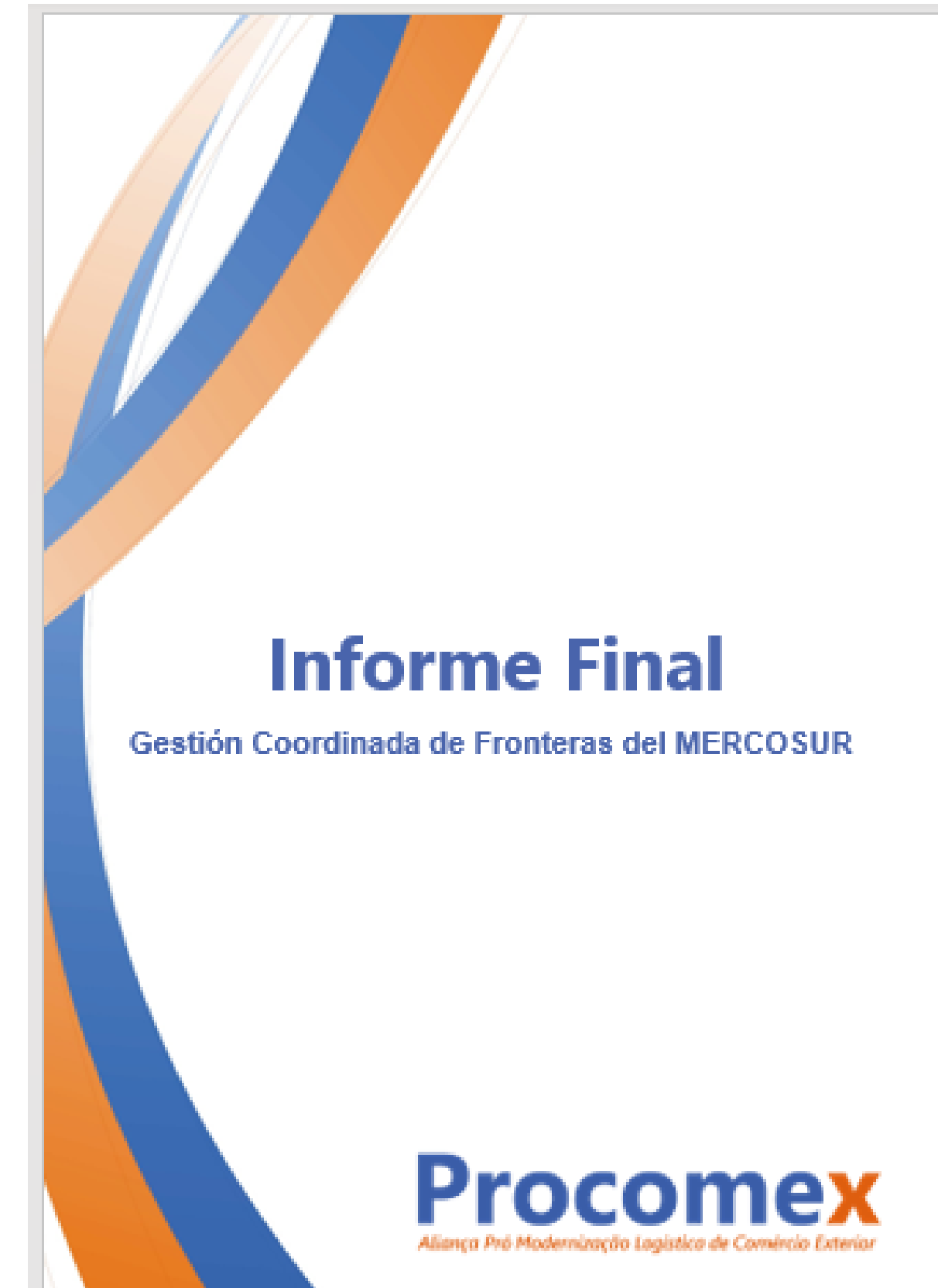
---

- Concordia/ Salto:
  - 10 oportunidades de mejora
  - 20 soluciones
- Guaira/ Salto de Guaira
  - 20 oportunidades de mejora
  - 16 soluciones
- Falcón/ Clorida:
  - 14 oportunidades de mejora
  - 7 soluciones
- Iguazu/ Foz do Iguazu:
  - 13 oportunidades de mejora
  - 16 soluciones



## Próximas entregas: Informe final del proyecto de Gestión Coordinada de Fronteras

- Visión holística de los 10 puntos de frontera
- Desafíos y propuestas de solución en detalle de los 10 puntos de frontera
- Dashboard dinámico
- Anexo A - Indicadores de desempeño en frontera
- Anexo B - Aplicación de estándares internacionales en operaciones fronterizas
- Anexo C - Fotografías Infraestructura en las Fronteras



**Qué problemas tienen en común las fronteras de los países del MERCOSUR vinculados al transporte de carga:**

**I. Falta de infraestructura en los puntos fronterizos y procedimientos inadecuados**

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

**Horarios desestandarizados entre los países del MERCOSUR (feriados)**

## **Infraestructura insuficiente en terminales portuarios de frontera**

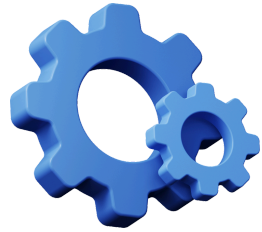
**Falta de controles migratorios específicos para el transporte de carga**

**Procedimiento de control manual de ingreso de camiones**

**Falta de organización y de sectorización en los terminales (por tipo de carga)**



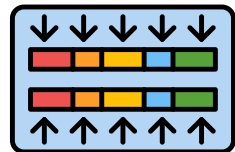
# Principales soluciones a los problemas de infraestructura



Modernización de las instalaciones existentes, considerando una proyección de flujo de carga y previendo condiciones que permitan un trabajo coordinado de los organismos de control



Creación de Áreas de Control Integrado en puntos fronterizos que no cuentan con esta instalación



Modernización de procedimientos para permitir controles simultáneos y coordinadores entre organismos de frontera



Utilizar la gestión de riesgos y la información anticipada

**Qué problemas tienen en común las fronteras de los países del Mercosur vinculados al transporte de carga:**

**II. Controles realizados en papel**

**Control sistémico y en papel. Nada se libera sin el papel, pero es necesario que existan todos los registros sistémicos**

**Firma del MIC/DTA por organismos de control no previstos en el documento**

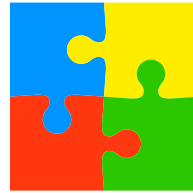
## **Control de carga realizado con base en documentos en papel**

**Secuencialismo de controles con base en documentos en papel genera burocracias y demoras**

**Falta de integración de Brasil a SINTIA**

**Cuellos de botellas generados en autorizaciones por la necesidad de contar con los documentos en papel**

# Principales soluciones a los problemas de documentación en papel



Incorporación de Brasil al SINTIA



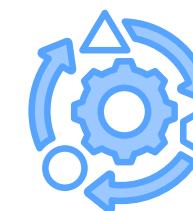
Integración de Organismos de Control de los países del MERCOSUR en SINTIA



Exclusividad del control sistémico por parte de aduanas y órganos de control del MERCOSUR en el proceso



Digitalización de los documentos de transporte de porte obligatorio: CRT



Adaptación y Mejoras en las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de los países del MERCOSUR para el uso de los datos de los documentos de transporte digitalizados



**¿Cuáles son los beneficios de la digitalización de los documentos de transporte?**

# Principales beneficios de la digitalización de documentos



Innovación: Cambiar la gestión documental por una gestión de datos



Evitar retrabajos: eliminar la información que se solicita varias veces a lo largo del flujo



Tecnología: automatizar las etapas manuales realizadas actualmente, como controles de ingreso, fiscalización, etc.



Simplificación y uso de información anticipada: usar la gestión de riesgos en la selección de fiscalizaciones necesarias



Desburocratización: eliminar la necesidad de utilizar documentos en papel

---

# Estudio realizado por Brasil de viabilidad de la implementación el Documento Electrónico de Transporte (DT-e)

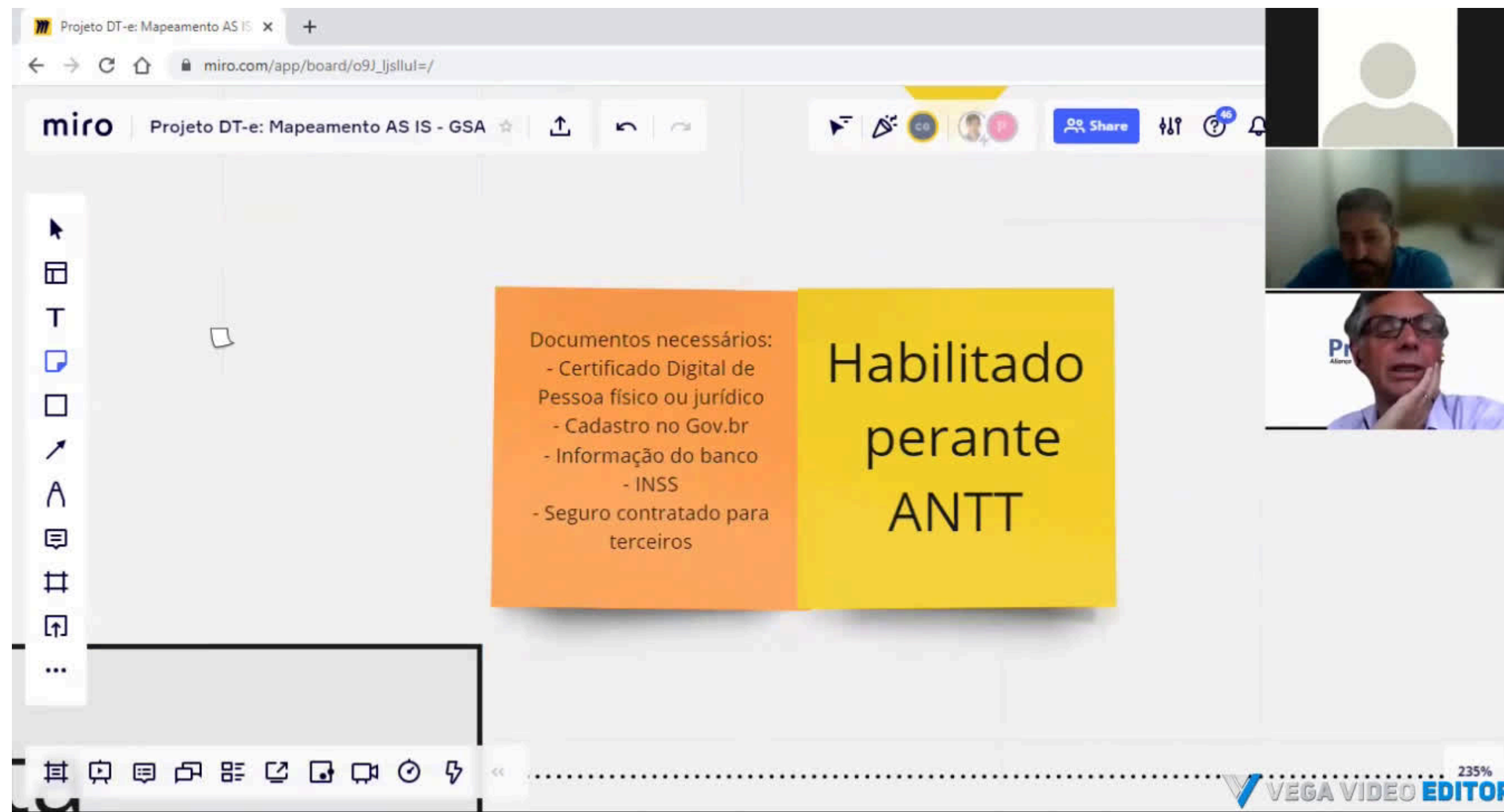
---

Implementación del Proyecto de Documento de Transporte Electrónico - DT-e, en línea con iniciativas globales de digitalización y eliminación de papel. Este proyecto prevé la digitalización de todos los procesos y documentos vinculados al transporte de carga en el territorio nacional de Brasil todas los modales: Terrestre, hidroviario, ferroviario, por dutos e intermodais.



# Estudio para la implementación del DT-e

- Plazo: 5 meses
- Modalidad: Reuniones virtuales
- Proceso: flujo logístico de la soja en Brasil.
- Participantes: Stakeholders del sector público y del sector privado



The screenshot shows a Miro virtual meeting interface. The main content is a document titled "Habilitado perante ANTT" (Qualified before ANTT). The document is split into two columns: an orange column listing required documents and a yellow column with the title. The required documents are:

- Certificado Digital de Pessoa física ou jurídica
- Cadastro no Gov.br
- Informação do banco
- INSS
- Seguro contratado para terceiros

The meeting interface includes a toolbar on the left with various drawing and editing tools, a top navigation bar with the Miro logo and project name "Projeto DT-e: Mapeamento AS IS - GSA", and a video call window on the right showing three participants. A "VEGA VIDEO EDITOR" watermark is visible at the bottom right of the screenshot.

## Cambios introducidos por el DT-e - Algunos ejemplos

92

**Actividades agregadas al DT-e**  
Ej: Habilitación ante a ANTT

85

**Actividades optimizadas en el DT-e**  
Ej: Fiscalización de los órganos anuentes

154

**Actividades inalteradas**  
Ej: Pesaje en la balanza

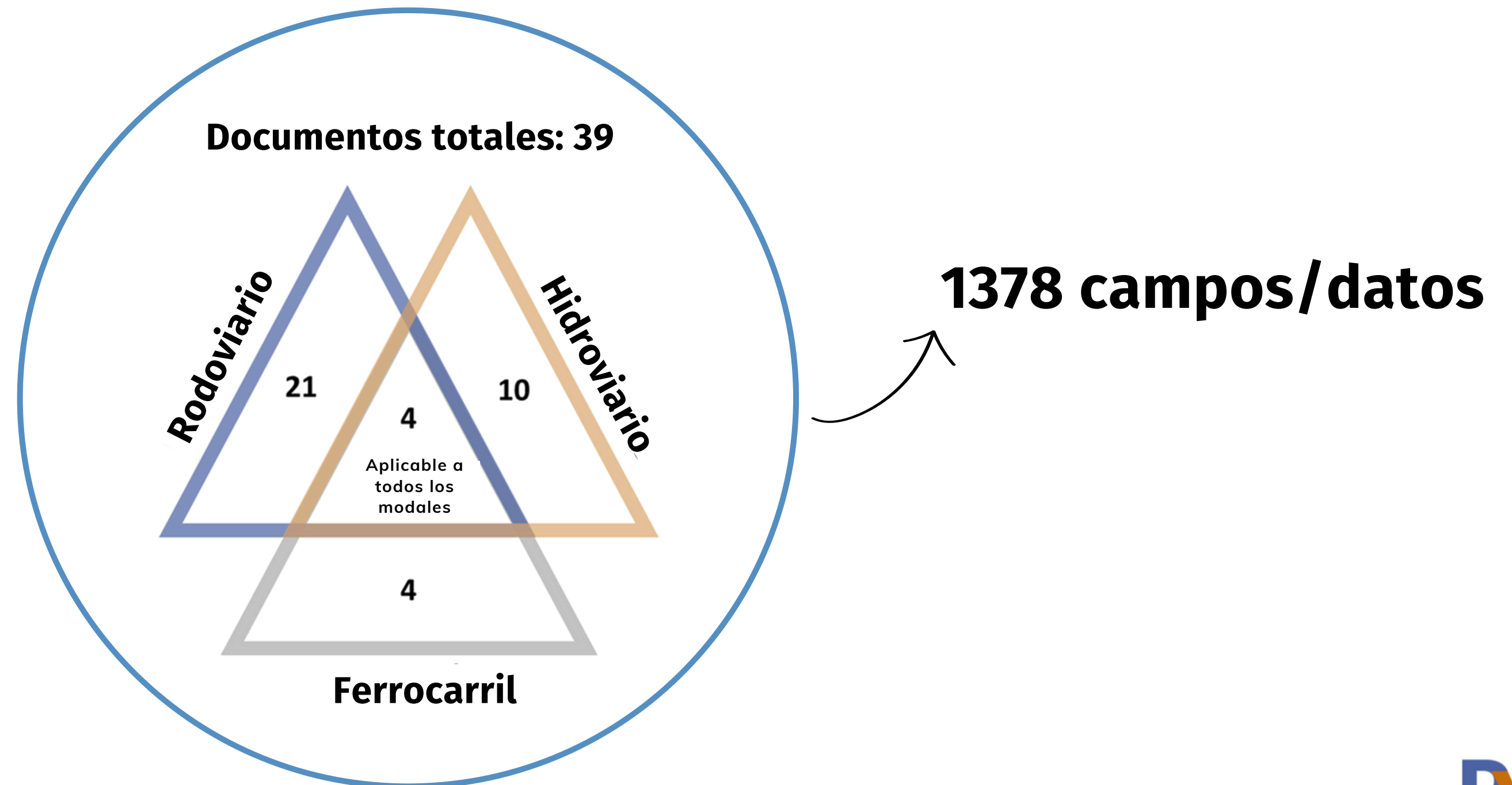
101

**Actividades eliminadas**  
Ej: Elaboración del CIOT

**¿Cómo solucionarí­a la implementaci3n de DT-e el uso de documentos en papel?**

# Armonización de datos – Mapeo AS IS de la Soja

Fueron identificados 39 documentos, los cuales son utilizados entre los 3 modales evaluados.  
En estos documentos existe un total de **1378 campos/datos** a ser completados durante el proceso



# Proceso de armonización de datos

Recolección de los documentos



Separación de los datos en campos



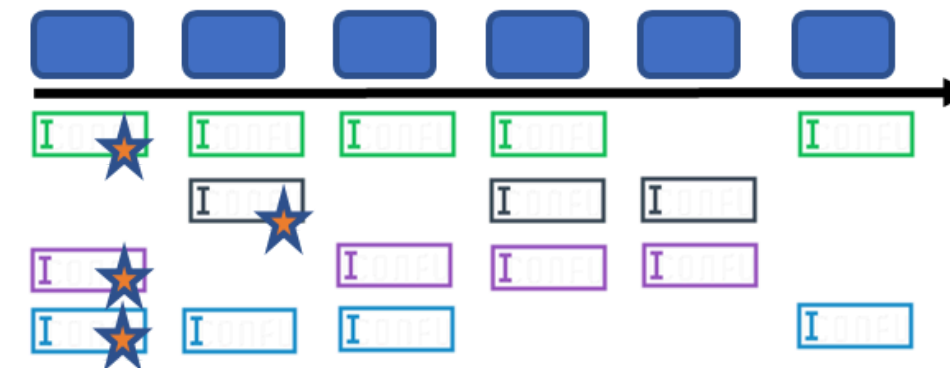
Agrupación y calificación de los datos.



Sugerencia

Eliminación de documentos

Integración de los datos al DT-e



Identificación del punto inicial de generación del dato.

# Armonización de datos – Campos separados por grupos

46%

## Datos relativos a:

Personas/Empresas  
y sus detalles

23.5%

## Datos relativos a:

Detalles de vehículos y  
equipos de transporte.

13%

## Datos relativos a:

Datos de carga y  
logística.

9%

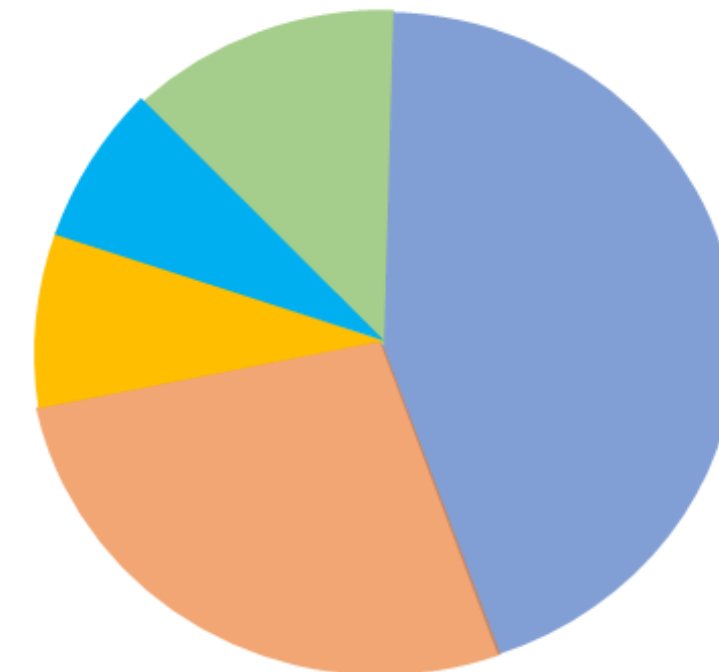
## Datos relativos a:

Emisión del Documento

8.5%

## Datos relativos a:

Fiscalidad y datos  
financieros



## Armonización de datos – Sugerión TO BE para la Soja

**23 documentos** deben integrarse en DT-e

Se deben eliminar **16 documentos**



Operación en DT-e  
**8 Documentos**

Sustitución por dato en el DT-e  
**8 documentos**



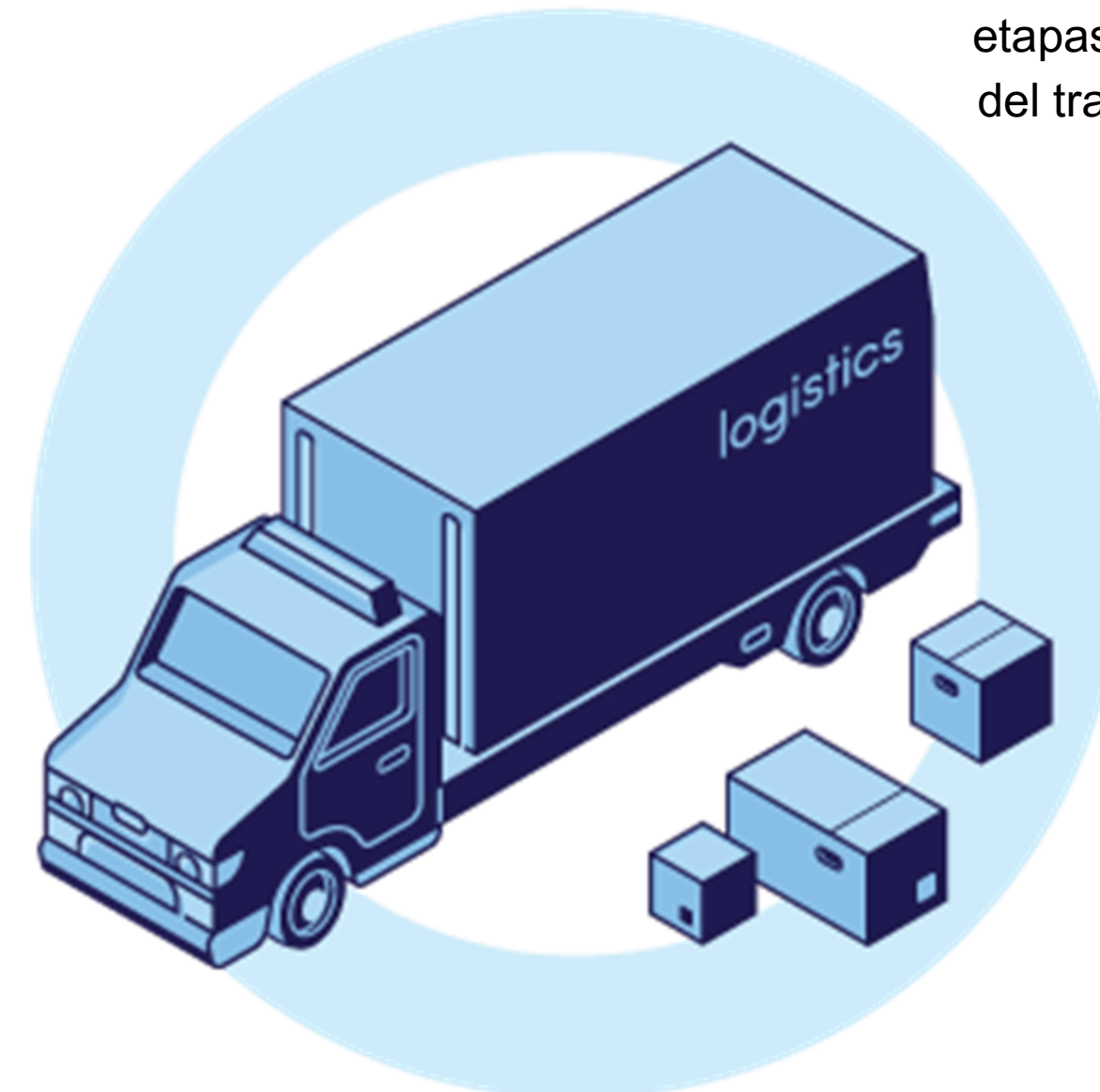
# Impacto económico en cada modal con la implementación de DT-e (carga GSA)

**44%**

Tiempo reducido en todas las etapas del proceso logístico del transporte por carretera



Ahorrado con la implementación de DT-e



\* Considerado o estudo Hummels, D. and Schaur, G. (2012) Time as a Trade Barrier [Online]. Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research. Available: <http://www.nber.org/papers/w17758.pdf> que aponta que este custo varia de 0,6% a 2,3% do valor FOB/dia.

**¡Muchas gracias!**

**Antonella Lanfranconi  
Consultora Senior  
Instituto Procomex**

