

Multi-year Expert Meeting
on Transport, Trade Logistics and Trade
Facilitation:

**Transport and logistics innovation
towards the review of the Almaty
Programme of Action in 2014**

22-24 October 2013

**International Transit of Merchandise in Central America
and particularly in Nicaragua.**

by

Ms. Rosa Maria Rodriguez Espinoza
Director General of Transport
Ministry of Transport and Infrastructure
Managua, Nicaragua

This expert paper is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received.
The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the view of the United Nations.

**REUNION MULTIANUAL DE EXPERTOS EN TRANSPORTE, LOGISTICA DEL
COMERCIO Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO
GINEBRA, SUIZA, 22 AL 24 DE OCTUBRE DE 2013**

**Tránsito Internacional de Mercancías en Centroamérica,
con énfasis en Nicaragua**

Rosa María RODRIGUEZ

NICARAGUA

1. Introducción sobre Nicaragua.

Nicaragua tiene una extensión territorial de 130,373 Km², ubicada en el centro de las Américas. Las líneas fronterizas terrestres se extienden a lo largo de 1,145 km, de ellos 833 km con Honduras al norte y 312 al sur con Costa Rica. Tiene además 350 Km de costa en el Océano Pacífico y 450 Km en el Mar Caribe, medidos en línea recta. No cuenta con puertos de alto calado en el Mar Caribe, vía de salida natural de sus principales exportaciones.

Nicaragua ha experimentado un crecimiento económico sostenido como resultado del manejo disciplinado de sus políticas fiscales, financieras, monetarias y cambiarias. La legislación y procedimientos administrativos relacionados a negocios han contribuido a un fuerte ingreso de inversión extranjera en los últimos años.

En 2012 Nicaragua logró un incremento del producto interno bruto (PIB) del 5.2 %, superior al promedio de América Latina y el Caribe y el más alto en la región centroamericana en los últimos tres años. En 2011 el incremento había sido de 5.4%. A su vez, el PIB per cápita creció en 5.8%.¹

En términos de comercio exterior 2012 fue un año histórico para el país, tanto en exportaciones del régimen aduanero nacional como de zonas francas, alcanzando un total de US\$5,004 millones y un crecimiento del 17% respecto al año anterior.² Los principales productos de exportación son café, carne bovina, oro en bruto, azúcar y productos lácteos. Los principales destinos de sus exportaciones en 2012 fueron Estados Unidos, Venezuela, Canadá, El Salvador y Costa Rica. Dentro del régimen de zonas francas, los principales sectores exportadores de bienes y servicios fueron textiles y confección, arneses automotrices, agroindustria, servicios de call center, muebles y cajas de cartón.

En 2012 el país registró un flujo de inversión extranjera directa (IED) de US\$1,284 millones, un crecimiento del 33 % respecto a 2011. Esta cifra representa un nuevo record para el país. El índice IED/PIB de Nicaragua fue del 12.2 por ciento en 2012. El excelente clima de negocios en el país ha permitido no solo un importante crecimiento en los flujos de IED, sino también de inversión local.³

El sector energético de Nicaragua ha mostrado gran dinamismo en los últimos cinco años con importantes inversiones públicas y privadas. Las fuentes renovables constituyen el 51% de la matriz energética, mientras que en el 2007 constituían solo el 36% y la meta del Gobierno es que alcancen el 79% en 2017.

La red vial nacional está conformada por 23,745.59 Km, de los cuales el 13.7% son pavimentados, adoquinados o de concreto hidráulico.⁴ Nicaragua es atravesada de norte a sur por la Carretera Panamericana, que dentro del país cuenta con 382 Km.

El principal puerto marítimo internacional del país es Corinto, ubicado en el Océano Pacífico. Además, tiene otros 4 puertos internacionales marítimos y 1 fluvial, así como con 6 puertos lacustres de uso nacional y turístico.

Nicaragua cuenta con un aeropuerto internacional ubicado en la ciudad capital de Managua y otros 9 de uso nacional. El Aeropuerto Internacional Augusto C. Sandino fue clasificado como uno de los más seguros de América Latina.

El sector de las telecomunicaciones en Nicaragua está completamente privatizado y es considerado como uno de los más modernos en Centroamérica.

1 Fuente: Banco Central de Nicaragua.

2 Fuente: Banco Central de Nicaragua y la Comisión Nacional de Zonas Francas

3 Fuente: MIFIC, BCN y PRONicaragua.

4 Fuente: Ministerio de Transporte e Infraestructura de Nicaragua.

Los acuerdos preferenciales se han convertido en un componente importante de la liberación comercial en Nicaragua, por lo tanto el país continúa buscando oportunidades para asegurar su inserción exitosa en el comercio internacional y la economía global.

Tratados	Países ⁵
Mercado Común Centroamericano	Nicaragua, Guatemala, El Salvador, Honduras y Costa Rica
Tratados de Libre Comercio	EE.UU, México, Panamá, Taiwán, República Dominicana, Chile y Unión Europea
Acuerdos de Acceso Preferencial	Unión Europea, Venezuela, Ecuador, Cuba, Bolivia, Colombia, Japón (SGP), Noruega (SGP), Canadá (SGO), Rusia (SGP), Suiza (SGP) y ALADI
ALBA	Venezuela, Ecuador, Bolivia, Cuba, Antigua y Barbuda, Dominica y San Vicente y Granadinas
Acuerdos Recientes	ALADI (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y Cuba)
Tratados en Negociación	Canadá y CARICOM

Nicaragua no es solamente un país con grandes oportunidades de negocios, sino también un lugar muy agradable para vivir, reconocido internacionalmente por su alta seguridad ciudadana.

2. Sistema de la Integración Centroamericana (SICA)

Nicaragua forma parte del Sistema de la Integración Centroamericana y se rige por esta institucionalidad, su marco jurídico y sus normativas.

El marco jurídico del SICA, relevante a este tema, está constituido por:

- Tratado General de Integración Económica Centroamericana: suscrito el 13 de diciembre de 1960, establece el Mercado Común Centroamericano (MCCA), conformado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, mediante el perfeccionamiento de una zona de libre comercio y la adopción de un arancel centroamericano uniforme, se comprometen a constituir una Unión Aduanera. El Tratado establece el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), como instrumento de financiamiento y promoción del crecimiento integrado del MCCA.
- Protocolo de Tegucigalpa: suscrito el 13 de Diciembre de 1991, establece y consolida el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) como el marco institucional de la región, define su objetivo como la consolidación de la integración de Centroamérica para constituir la región de paz, libertad, democracia y desarrollo e incorpora a Panamá como Estado miembro.
- Protocolo de Guatemala: suscrito el 29 de octubre de 1993, establece y consolida el Subsistema de Integración Económica, en él los países se comprometen a alcanzar de manera voluntaria, gradual, complementaria y progresiva, la Unión Económica Centroamericana.

⁵ Fuente: Ministerio de Fomento, Industria y Comercio (MIFIC).

- Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano: suscrito en la ciudad de Guatemala, el 14 de diciembre de 1984. Establece un nuevo régimen arancelario y aduanero centroamericano.
- Tratado sobre Inversión y Comercio de Servicios: suscrito en San Salvador el 24 de marzo de 2002, establece un marco jurídico para la liberalización del comercio de servicios y para la inversión entre los países centroamericanos. Incluye los temas de inversiones, comercio transfronterizo, servicios profesionales, telecomunicaciones, servicios financieros y entrada temporal de personas de negocios.

3. Intercambio Comercial Interno del MCCA

El intercambio interno entre los países del MCCA es fuerte, representando el 26.2% del total de exportaciones y el 13.1% de las importaciones totales, porcentajes solamente superados por el intercambio comercial de los países centroamericanos con el bloque del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Constituye el segundo socio comercial de los propios países de la región, superando a la Unión Europea, México y China.

El dinamismo del comercio intrarregional se traduce en amplios beneficios para la región, involucrando a una gran cantidad de empresas, entre ellas muchas son pequeñas y medianas. Desde su creación en 1960 hasta la fecha, el intercambio ha mostrado una tendencia creciente, manteniendo una tasa promedio de crecimiento anual superior al 11%.

A diferencia de la composición de las exportaciones de mercancías centroamericanas al mundo, donde los productos agrícolas ocupan un lugar preponderante, en el mercado intrarregional las exportaciones tienen una gran diversificación, sobresaliendo mercancías manufacturadas y productos de la agroindustria.

El intercambio principal se presenta entre Guatemala y Costa Rica, luego entre Guatemala y El Salvador. También es muy importante el movimiento de carga entre la Zona Libre de Colón en Panamá y todos los países de Centroamérica con productos electrónicos, electrodomésticos, ropa y calzado.

El transporte de los bienes del intercambio comercial interno en el MCCA se realiza exclusivamente por carreteras. Para ello circulan anualmente en la región cerca de un millón de vehículos de carga, con más de 15 millones de toneladas métricas anuales, sobre la red de infraestructura física de aproximadamente 10,300 Km de carreteras regionales. Dada la cercanía de los países, las distancias no son muy grandes para atravesar de un país a otro, pero se realizan varios cruces transfronterizos.

4. Régimen de Tránsito Internacional Terrestre de Mercancías en Centroamérica

El régimen de tránsito internacional terrestre de mercancías en Centroamérica es una pieza fundamental para el respaldar la agilidad del flujo comercial y económico entre los países de esta región y las cargas de Nicaragua y El Salvador que usan puertos de países vecinos para el embarque y desembarque de su comercio exterior, razón por la cual han existido varias iniciativas para lograr una mayor integración y facilitación a las operaciones del comercio exterior.

El instrumento que actualmente regula este régimen aduanero es el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito de Mercancías y el Formulario de Declaración, contenido en la Declaración de Tránsito

Internacional (DTI) por vía terrestre, vigente y suscrito por Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

El Régimen de Tránsito Internacional de Mercancías en Centroamérica está normado en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento. Además, los aspectos operativos se rigen por el Reglamento sobre el Régimen de Tránsito Internacional Terrestre de Mercancías, que incluye el formulario de declaración e instructivo. En cuanto a los productos agropecuarios, la normativa se encuentra en el Procedimiento para la Autorización del Tránsito Internacional y Regional de Envíos y Mercancías Agropecuarias.

Cada uno de los países cuenta con un sistema informático propio, lo que eventualmente provoca atrasos y obstáculos a la aplicación uniforme de los procedimientos, especialmente en los puestos fronterizos.

Guatemala y El Salvador han sido los países que han ido a la vanguardia en la aplicación de iniciativas de armonización, simplificación y mejora de los controles. Desde el año 2003 iniciaron procesos de modernización, donde la declaración de tránsito inicia un proceso de intercambio de datos entre los sistemas informáticos, para que previo al arribo de los medios de transporte las aduanas cuenten con información de los tránsitos que circulan por su territorio o van a finalizar en ellos.

La Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), han creado un Procedimiento de Tránsito Internacional de Mercancías para Mesoamérica, a través del Proyecto Modernización de Aduanas y Pasos fronterizos. El proyecto pretende contribuir al incremento del intercambio comercial y la productividad en la región mesoamericana, a través de una racionalización de los trámites y actuaciones que realizan las autoridades de control del tránsito internacional de mercancías en frontera, con la finalidad de reducir el costo operativo del transporte internacional en la región. El objetivo del proyecto es diseñar e implantar un procedimiento estándar e informatizado para el tránsito internacional de mercancías, bajo una declaración única para todos los organismos de control y un procedimiento operativo común en las fronteras de los ocho países de la región.

También existe otra normativa regional aplicable a los productos agrícolas contenida en la Resolución No. 219 del Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamericana (COMIECO), que aprueba el procedimiento para la autorización del tránsito internacional y regional de envíos y mercancías agropecuarias e incluye otro formulario de autorización de dichos tránsitos.

5. Funcionamiento del Tránsito Internacional de Mercancías en Centroamérica

En la evaluación que realizó la SIECA se aprecian algunos obstáculos y problemas del funcionamiento del TIM en Centroamérica que coinciden con lo expresado por las organizaciones de transportistas de carga y otras evaluaciones realizadas. Entre las principales se pueden mencionar:

- La estructura física de las instalaciones en los puestos fronterizos no resulta adecuada para la circulación fluida de las unidades de transporte. La ubicación de las diferentes oficinas y ventanillas (aduanas, migración cuarentena y policía), así como de los funcionarios, no sigue un orden que facilite la atención a los usuarios, alargando los tiempos de atención.
- Coexisten varios procedimientos para el TIM: (a) Reglamento de Tránsito de Mercancías, (b) Los procedimientos del TIM, (c) Resolución No. 219 para el control del tránsito de productos agropecuarios y (d) Procedimientos y controles aplicados por entes no aduaneros como: Migración y Cuarentena.
- Duplicidad de procesos debido a que no todas las aduanas del corredor centroamericano están integradas al TIM, únicamente las del corredor Pacífico. Cuando un usuario arriba a una aduana con TIM pero necesita pasar o finalizar un tránsito sin TIM, se requiere digitar y tramitar una DTI para tramitar el paso o cierre en estas aduanas.

- Aún existe falta de información y divulgación de los procedimientos aplicados tanto informáticos como operativos desde el inicio del proceso del despacho hasta la confirmación o el último paso del control aduanero para la salida del medio de transporte de la zona primaria aduanera.
- Existe desorden a lo interno del puesto fronterizo, por falta de una entidad administradora de las instalaciones, identificándose algunos problemas logísticos en la zona primaria para atender de forma más simple y ágil el despacho de los tránsitos de mercancías, la obstaculización de las vías principales de ingreso y salida de los pasos fronterizos, debido a la invasión de estas áreas con puestos de comercio o servicios informales (vendedores, tramitadores, cambistas).

6. Situación particular en Nicaragua

El TIM funciona en dos de sus cuatro puestos fronterizos: El Guasaule (frontera con Honduras) y Peñas Blancas (frontera con Costa Rica).

En El Guasaule las autoridades aduaneras trabajan en coordinación, ambas trabajan con el TIM y existe el intercambio de datos. Se ha mejorado la infraestructura para distribuir mejor las oficinas de las autoridades y facilitar el tránsito, aunque han sido mejoras parciales no una modificación integral. Hace falta implementar el TIM en los puestos fronterizos de Las Manos y El Espino, a fin de tener todas las rutas fiscales habilitadas con el uso del TIM. Se da el caso de camiones que no llevan la declaración, por lo que deben hacerla mientras están en el puesto fronterizo, congestionando las facilidades.

En Peñas Blancas, a menudo se presenta falta de coordinación entre las autoridades aduaneras de los dos países y no existe el intercambio de datos. Actualmente se tienen en marcha proyectos de mejoramiento integral de las instalaciones en los puestos fronterizos de cada país, a fin de disponer la infraestructura en orden lógico para favorecer los tiempos de atención a los usuarios, pues actualmente estos deben moverse a través de 14 puntos. Una vez concluidos los trabajos se espera que se realice el intercambio de datos entre las aduanas de ambos países. Entre otras cosas, las obras a realizar contemplan no sólo el mejoramiento del flujo vehicular y la segregación de vehículos y pasajeros, sino también un solo sistema informático, de gestión de riesgos y de recaudación, que será compartido por las autoridades de aduanas, migración, Policía y Cuarentena, debiendo todas operar a través del TIM.

Por otra parte, se abrirá un nuevo puesto fronterizo llamado San Pancho, una vez se concluya la construcción del puente que une la vía entre los dos países, por donde pasará la carga que llega de Costa Rica habiéndose originado en Puerto Limón, disminuyendo la fuerte demanda de tránsitos que existe actualmente por Peñas Blancas. Para la habilitación de este puesto fronterizo Nicaragua construyó 150 Km de carretera de dos carriles de excelente calidad, para conectar este puesto a la red de carreteras troncales del país y desde ya se planifica la ubicación de los puntos de gestión dentro del puesto fronterizo, que operará con el sistema TIM.