

Proteccionismo o facilitación

Logística Alejandro Arola 07/04/2015

Según el Banco Mundial, el desarrollo del comercio internacional depende un 65% de las infraestructuras y un 35% de unas Aduanas eficaces. Por ello, la importancia de una Aduana eficaz basada en la información electrónica anticipada, la implantación de la Ventanilla Única Aduanera y el desarrollo de la figura del Operador Económico Autorizado se presume como un elemento clave para la facilitación del comercio. Como expone en este artículo Alejandro Arola, presidente de la Asociación Nacional de Representantes Aduaneros OEA y de Arola Aduanas y Consignaciones, y gran conocedor del mercado latinoamericano, mientras los países de dicho región se debaten entre el proteccionismo y la apertura, las Aduanas realizan más que nunca una vital contribución a un comercio justo y abierto, como garantes de la seguridad global de la cadena de suministro.



Más

[La figura del OEA, una herramienta fundamental](#)



[Imprimir](#) [Enviar](#)

Otras noticias

[El Consorcio de la Zona Franca de Cádiz llena el Edificio Europa](#)

[La integración de Arola y Hitsein incrementará el negocio de la empresa alrededor del 30% anual](#)

[El SSS en el Puerto de Barcelona ahorra 117 millones de euros en externalidades negativas](#)

Difícil y complejo dilema de equilibrio casi imposible. El debate está sobre la mesa de Gobiernos, organismos internacionales y expertos en economía, debate que en algunos países es más sensible por sus realidades productivas, económicas y sociales.

Evidentemente los países latinoamericanos no son ajenos al mismo y sus políticas gubernamentales tratan de abrirse al exterior firmando acuerdos de colaboración pero, al tiempo, tratando de proteger su mercado interior. El Acuerdo Comercial en vigor desde finales del año 2012 firmado entre Colombia y Perú con la Unión Europea o el Acuerdo de Asociación entre la Unión Europea y los Países Centroamericanos (Nicaragua, Panamá, Honduras, Guatemala, Costa Rica y El Salvador) el año siguiente son una muestra de ello, como lo es también la importante y revulsiva Alianza del Pacífico firmada entre Chile, Perú, Colombia y México.

Para algunos de estos países la caída de los precios de las materias primas, especialmente del petróleo pero también del cobre o del hierro, les está ocasionando una enorme pérdida de ingresos en su balanza comercial y, por tanto, un debilitamiento interno de la inversión pública. Esta situación se puede ir agravando en la medida que China, el gran consumidor de materias primas, se mantenga en un proceso de desaceleración económica.

Sin duda, estas situaciones pueden conducir a políticas proteccionistas para limitar o restringir la importación de mercancías que, supuestamente, competirían con la producción nacional. Estas políticas, de aplicación y efecto inmediatas, tienen como contrapartida las aperturas comerciales, la firma de acuerdos de colaboración y el incremento del intercambio de bienes, e incluso servicios, entre los países cuyo efecto positivo en la economía es, como mínimo, a medio plazo. Siendo esta la receta que permitiría un crecimiento gradual y sostenido en el tiempo, los ingredientes pasan por la facilitación comercial, la simplificación en los trámites aduaneros y disponer de unas infraestructuras que permitan que los costes de las operaciones sean más competitivos.

El informe "Tendencias y evolución del comercio internacional del año 2013" de la Organización Internacional del Comercio (OMC) indicaba que el descenso del coste del transporte, que podría producirse entre otros factores al disponer de unas infraestructuras apropiadas, puede ampliar el abanico de productos disponibles en el comercio internacional.

En concreto, para América Latina el mencionado informe indica que una reducción del 10% en estos costos supondría un incremento del 10% en los productos exportados y del 9% en los productos importados, constanding que los retrasos en los tiempos de entrega pueden ocasionar la reducción de hasta un 7% las exportaciones y elevar el precio de entrega un 16%, porcentaje que alcanza hasta un 26% para los productos como partes y componentes.

Simplificación y agilidad

Sin embargo las infraestructuras son solo el 45% del factor coste en el comercio exterior. El otro 65% pertenece a las Aduanas. Por ello la facilitación aduanera basada en unos trámites predecibles y transparentes es el otro factor esencial para ese desarrollo gradual y sostenido.

El mismo informe de la OMC de "Tendencias y evolución del comercio internacional del año 2013" indica que los costes asimilados a las Aduanas son un 20% más elevados en una economía media que en un país desarrollado y el porcentaje crece hasta un 40% en los países menos desarrollados.

Por ello, el Acuerdo de facilitación de Bali tendrá en el futuro, cuando la totalidad de los países signatarios lleven a la práctica sus compromisos, una reducción de la burocracia y el apoyo en la tecnología para que muchos países puedan incrementar su eficiencia. El impacto puede ser, según el citado organismo, muy importante en la economía mundial puesto que una reducción de costes de entre un 10% y un 15% podría tener un beneficio entre 400.000 millones y 1 billón de dólares. Ello propiciaría nuevas corrientes comerciales, el incremento de los ingresos arancelarios y por tanto un saneamiento de los presupuestos de muchos países castigados por la caída de los precios de las materias primas a las que nos referíamos.

Las Aduanas, y ello es uno de los motivos de preocupación de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), deberán estar preparadas para aceptar y gestionar de forma adecuada este reto. La simplificación en los trámites, la agilidad y la modernización, basada en una gestión tecnológica de los procesos será esencial para alcanzar los objetivos marcados por la OMC y por el Acuerdo de Bali. Agilidad que en ningún caso puede o debe significar un detrimento en el control de las operaciones o un descenso en la fiscalización.

Las Aduanas tienen el cometido histórico e irrenunciable de controlar y verificar las operaciones de comercio exterior que realizan, defender los intereses de sus Estados y la seguridad de sus ciudadanos. La contribución de las Aduanas a un comercio justo y abierto, garantes de la seguridad global de la cadena de suministro, como indica el art. 3 del Reglamento 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Código Aduanero de la Unión Europea, debe contribuir a proteger a los países del comercio desleal, la protección del medio ambiente y mantener un equilibrio adecuado entre los controles aduaneros y la facilitación del comercio legítimo.