

CAPÍTULO 4.

4. Caracterización del flujo de transporte internacional de carga desde Ecuador hacia Colombia por la frontera Tulcán – Ipiales en el período 2012 – 2016

Por: Iván Realpe
Jonathan Mora

Introducción

Este capítulo contiene la caracterización del sector de transporte de carga por carretera que opera en la frontera norte del Ecuador, con un flujo de mercancías con destino a varias localidades del vecino país de Colombia, comprendido desde varias aristas de análisis que incluyen el ámbito legal, económico, operativo y de control de las empresas transportistas.

Dentro del ámbito legal se desarrolla el marco legal que regula a las operaciones del transporte en la frontera desde el territorio ecuatoriano con base en las resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y de la Normativa Andina de Transporte con lo estipulado en la decisión 399 del año 1999 vigente hasta la actualidad.

En lo relativo a lo económico se muestra la realidad de los fletes generados en el mercado de transporte por las empresas y su evolución conforme las tendencias de oferta y demanda en un período de tiempo de cuatro años; es decir, desde el año 2012 hasta el año 2016.

El ámbito operativo incluye las cifras de las flotas y capacidades de carga de las empresas ecuatorianas de transporte que movilizan carga hasta Colombia y su evolución en el período de análisis.

Finalmente se presenta el detalle de los organismos de control de la actividad del transporte de carga en la frontera y sus diferentes alcances y competencias en el quehacer diario del sector.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

1. Ámbito legal

Normativa Andina de Transporte de Carga por Carretera.

En el ámbito de las normas comunitarias se creó a través de la decisión 434 de 1998 el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) que es el órgano técnico que se encargará de asesorar y apoyar a la Secretaría General de la Comunidad Andina en materias relativas a la política comunitaria sobre transporte terrestre, así como en el seguimiento, aplicación y cumplimiento integral de las Decisiones y normas complementarias sobre la materia; este órgano de apoyo se encargará también de la evaluación del cumplimiento de las normas subregionales y sus reglamentos, así como los acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales relacionados al transporte de mercancías por carretera.

El desarrollo de las actividades del transporte terrestre internacional de carga en el Ecuador se rige principalmente por dos marcos jurídicos que son la Normativa Andina y la Normativa Nacional; la primera se aplica en los países integrantes de la Comunidad Andina y la segunda como es lógico, tiene validez únicamente en el territorio ecuatoriano.

A continuación, se describe brevemente el accionar y alcance de cada una de ellas con la finalidad de conocer su injerencia en el desarrollo de la transportación fronteriza.

Decisión 399

La decisión 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera fue aprobada en el año 1997 y es la sustitutoria de la decisión 257 firmada en 1989, la misma que dictaba los orígenes de las regulaciones del transporte internacional de mercancías por carretera en la Comunidad Andina y que ayudó al desarrollo y especialización del sector transportador, que resultado de su propia evolución en los patrones organizativos y de funcionamiento dio origen a la creación de la decisión 399.

La 399 está vigente y en plena aplicación de su articulado a favor del

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

control de las operaciones de transporte en los países que pertenecen a este bloque económico. Está estructurada en 215 artículos distribuidos en dieciocho capítulos que incluyen todos los aspectos organizacionales y operativos para el desarrollo y control de las empresas que brindan este servicio en el territorio comunitario (Decisión 399, 1997).

Se presenta a continuación una tabla con la estructura básica de esta normativa relacionada con las decisiones complementarias.

Tabla 1
Estructura de la Decisión 399

ESTRUCTURA DE LA DECISIÓN 399	DECISIONES COMPLEMENTARIAS PARA EL TRANSPORTE
Capítulo I Definiciones	(Decisión 271 / 277 Sistema Andino de Carreteras) (Decisión 491 Límites de pesos y dimensiones) Decisión 290 (Póliza Andina) (Resolución 272 criterios para calificar idoneidad) (Decisión 467 Infracciones y Sanciones) (Decisión 574 control aduanero) (Resolución 720 Actualización de datos para registro)
Capítulo II Principios Fundamentales	
Capítulo III Del Ámbito de Aplicación	
Capítulo IV De las Condiciones para el Transporte	
Capítulo V De las Autorizaciones para el Transporte	
Capítulo VI De la Tripulación	
Capítulo VII De la Habilitación y del Registro de los Vehículos y Unidades de Carga	
Capítulo VIII Del Contrato de Transporte	
Capítulo IX De los Derechos y Obligaciones, y de la Responsabilidad	
Capítulo X Jurisdicción y Competencia	
Capítulo XI De los Aspectos Aduaneros	
Capítulo XII De los Aspectos sobre Migración	
Capítulo XIII De los Organismos Nacionales Competentes	
Capítulo XIV De los Centros Nacionales o Binacionales de Atención en Frontera	
Capítulo XV Del Registro Andino de Transportistas Autorizados y de Vehículos Habilitados	
Capítulo XVI Disposiciones Generales	
Capítulo XVII Disposiciones Complementarias	
Capítulo XVIII Disposiciones Finales	

Fuente: Decisión 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, CAN

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Esta normativa se complementa con la Resolución 300 que fue modificada con la resolución 721, que es el reglamento para la aplicación de la decisión 399.

Es importante resaltar que en los últimos años se ha venido discutiendo la posibilidad de hacer una modificación o actualización a esta decisión por cuanto los aspectos operativos en la actualidad han cambiado y los transportistas requieren que el marco regulatorio se modernice tomando en cuenta los adelantos tecnológicos y la integración comercial que cada vez más se apodera de los mercados internacionales y que hacen necesarias las mejoras a los procesos de control y de otorgamiento de los permisos o títulos habilitantes.

Decisión 467

Norma comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera.- El alcance de este instrumento legal se dirige hacia las infracciones y sus respectivas sanciones aplicables a las operaciones de transporte en la CAN. Se establecen tres clases de infracciones que son: Leves, Graves y Gravísimas con sus respectivas sanciones que establecen con acciones como la amonestación escrita, suspensión de las autorizaciones y cancelación de las autorizaciones. (Decisión 467, 1999)

Se establece que la reincidencia en cualesquiera de las la infracciones en el plazo de doce meses genera la imposición de la sanción del grado superior a la más grave aplicada, lo que hace que las empresas deban tener mucho cuidado en volver a cometer actos no permitidos que lleven a la suspensión o cancelación, en el peor de los casos, de las autorizaciones para prestar el servicio. Esta decisión implanta un procedimiento de cargos y descargos para la imposición de las sanciones que busca generar un ambiente de imparcialidad donde se brinde las oportunidades de defensa a las empresas que haya o se sospeche que infringieron en una acción no permitida en el transporte internacional.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Decisión 491

Reglamento técnico andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera.- Esta norma legal andina tiene la finalidad de establecer los límites máximos de pesos y dimensiones que los vehículos de carga deben mantener en el territorio comunitario, sosteniendo una relación directa con la decisión 467 para sancionar a las empresas que sobrepasen estos límites permitidos a fin de dar máxima seguridad y eficiencia en la prestación del servicio y preservar el patrimonio vial de los países miembros.

El Reglamento Técnico Andino consta de dieciséis (16) artículos agrupados en cinco (5) capítulos y tres (3) apéndices que figuran en el Anexo de la Decisión. (Decisión 491, 2001)

Se identifica varios tipos de configuraciones vehiculares que deben someterse a control con las siguientes codificaciones, respecto a su número de ejes:

- S Semiremolque
- R Remolque
- B Remolque Balanceado

En el reglamento se regula las condiciones de la carga y su unitarización para ser transportada en los vehículos habilitados, los mismos que no deben sobrepasar los pesos y dimensiones establecidos en el apéndice 3, que se muestra a continuación:

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Tabla N° 2
Límite de peso bruto vehicular en la CAN

Vehículos	Designación del vehículo	Valores de PBV Max. (kg)	Excepciones (kg)
Camiones	2 ejes	17 000	16 000 (Co) (Ve)
	3 ejes (2 direccional y 1 simple)	23 000	
	3 ejes (1 direccional y 1 tándem)	26 000	24 000 (Bo)
	4 ejes (1 direccional y 1 tridem)	30 000	
	4 ejes (2 direccional y 1 tándem)	32 000	
Tracto - camión con semi-remolque	2S1	28 000	
	2S2	37 000	35 000 (Bo)
	2S3	41 000	
	3S1	37 000	35 000 (Bo)
	3S2	46 000	42 000 (Bo) 43 000 (Pe)
	3S3	48 000	45 000 (Bo)
Camiones con remolque	2R2	39 000	
	2R3	48 000	45 000 (Bo)
	3R2	48 000	45 000 (Bo)
	3R3	48 000	45 000 (Bo)
	3R4	48 000	45 000 (Bo)
	4R2	48 000	45 000 (Bo)
	4R3	48 000	45 000 (Bo)
	4R4	48 000	45 000 (Bo)
Camiones con remolque balanceado (*)	2B1	25 000	
	2B2	32 000	
	2B3	32 000	
	3B1	34 000	
	3B2	41 000	
	3B3	41 000	
	4B1	40 000	
	4B2	47 000	45 000 (Bo)
	4B3	47 000	45 000 (Bo)
(*) Remolque balanceado	B1	8 000	
	B2	15 000	
	B3	15 000	

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Se hace excepciones en los pesos permitidos para ser movilizados por las carreteras de varios países miembros, que presentan una restricción de dos toneladas en relación a los demás países, por considerar que la infraestructura vial requería de mayor inversión para que los vehículos pudieran transitar sin generar daños a la misma, situación que en el caso de Ecuador ha sido superada en los últimos años.

Decisión 271

Sistema Andino de Carreteras. - Esta decisión establece el compromiso de todos los países miembros de la CAN, para la creación de un sistema multinacional de carreteras para la ejecución de transporte internacional de mercancías, enfocada en los siguientes objetivos:

- a) Vincular a los países miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permitan un acceso expedito, seguro y económico entre los principales centros y regiones del área andina.
- b) Atender el intercambio comercial andino de forma tal que los costos de transporte permitan incentivar la producción subregional y posibiliten la consolidación de los estímulos logrados por efecto de la desgravación arancelaria.
- c) Permitir el transporte turístico y regular de pasajeros entre y a través de los países miembros, por carreteras, como una contribución definitiva para el mayor conocimiento de su geografía y bellezas naturales, además de contribuir a la diversificación de las fuentes de divisas de cada uno de ellos.
- d) Vincular la Subregión Andina con los demás países de América Latina, con miras a expandir el mercado subregional y a lograr una total integración física continental. (Decisión 271, 1990)

Este instrumento define tres tipos de ejes viales que son:

I) 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

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCI/AEE – UPEC

intercambio comercial andino.

- II) Ejes Interregionales.- Los que sirven de enlace de los ejes troncales con las redes viales de los demás países de América Latina.
- III) Ejes Complementarios.- Los que permiten la conexión de otras áreas internas de desarrollo con los ejes troncales. (Decisión 271, 1990)

Así también se identifica las rutas consideradas como ejes troncales dentro de los países miembros definiéndose las siguientes:

i) En Bolivia:

- a) Desaguadero – El Alto – La Paz – Oruro – Potosí – Tarija – Bermejo.
- b) Tambo Quemado – Patacamaya – Caihuasi – Cochabamba – Villa Tunari – Yapacaní – Guabirá – Santa Cruz.

ii) En Colombia:

- a) Cúcuta – Bucaramanga – Socorro – Tunja – La Caro – Bogotá – Armenia – Almirante – La Paila – Cali – Popayán – Pasto – Puente Rumichaca.
- b) Paraguachón-Maicao-Riohacha-Barranquilla- Cartagena- El Viso- San Onofre- Toluviejo- Sincelejo- La Ye-Medellín- La Pintada- Cerritos- Cartago-Zarzal-Cali- Popayán-Pasto-Puente Rumichaca.
- c) Medellín – Pto.Triunfo – La Lizama-Bucaramanga – Cúcuta.
- d) Puente Terrestre Interoceánico.

iii) En Ecuador:

- a) Rumichaca - Tulcán - Ibarra – Quito – Aloag - Santo Domingo – Quevedo – Babahoyo – Guayaquil – Machala - Huaquillas.
- b) Aloag - Ambato – Riobamba – Azogues – Cuenca - Loja – Velacruz - Catacocha - Macará. (Este eje coincide con la carretera Panamericana en su paso por el Ecuador)

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

iv) En Perú:

- a) Aguas Verdes - Tumbes - Sullana - Piura - Chiclayo - Trujillo
- Chimbote - Pativilca - Lima - Pisco - Camaná - Repartición -
Moquegua - Tacna.
- b) La Tina - Sullana.
- c) Matarani-Arequipa-Juliaca-Puno-Desaguadero.
- d) Ilo-Moquegua-Humalzo-Mazocruz-Ilave-Desaguadero.
- e) Mazocruz-Pichupichuni-Desaguadero..

Decisión 290

Póliza Andina de seguro de responsabilidad civil para el transportador internacional por carretera. – Esta decisión establece la obligatoriedad de la adquisición de una póliza de responsabilidad civil para responder contra daños o siniestros contra terceras personas o bienes que puedan resultar afectados por operaciones de transporte internacional en el territorio comunitario. La cobertura de esta póliza es exclusivamente para gastos contra terceros y la tripulación de los vehículos, se excluyen de la cobertura los daños a la mercancía transportada y al vehículo, para lo cual se deberá contratar otro tipo de seguros específicamente para estos bienes. (Decisión 290, 1991)

Decisión 617

Esta norma comunitaria se establece considerando que resulta necesario adoptar una norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Comunitario para consolidar la libre circulación de mercancías entre los países miembros (Decisión 617, 2005) y que es necesario introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario, de tal forma que el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sea aplicado de manera uniforme en todos los países integrantes.

Asimismo, resulta conveniente unificar en un solo instrumento jurídico las normas relativas al tránsito aduanero comunitario, actualmente dispersas en Decisiones de la Comisión y Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Se incorpora una serie de procedimientos para ser ejecutados en la aduana de partida, aduana de paso y en la aduana de destino en el país miembro que reciba la mercancía, en donde toma importancia los procedimientos de control aduanero que se aplica al transporte de mercancías, así como los documentos y permisos necesarios para la realización de este tipo de operaciones de comercio exterior.

Para la realización de un tránsito aduanero comunitario será imprescindible la presentación de una garantía aduanera que cubra la totalidad de los posibles tributos que se generen por la mercancía que esté circulando y será responsabilidad del Obligado Principal, pero con responsabilidad solidaria por parte del transportista autorizado; este último pone sus vehículos como parte de la garantía aduanera y la aduana del país miembro puede retener hasta que se efectivice el pago de las obligaciones aduaneras que se adeuden.

2.Marco legal del transporte de carga pesada en el Ecuador

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Esta ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos fundamentada en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización, interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

áreas urbanas o ciudades amigables. (LOTTTSV, 2008)

En lo relacionado al transporte terrestre de mercancías, esta Ley proporciona el marco general de actuación, sin ser específica sino más bien dejando en manos de la Agencia Nacional de Tránsito y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados la regulación, emisión y control de los permisos habilitantes, así como también de las condiciones de operación de las cooperativas y compañías de transporte tanto de pasajeros como de cargas.

Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial otorgar los permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada y turismo, en todos los ámbitos. En el ámbito internacional, los títulos habilitantes serán otorgados de conformidad a los convenios y normas internacionales vigentes. (p. 22)

Resoluciones de la ANT

La Agencia Nacional de Tránsito en uso de sus facultades y competencias ha emitido cada año sus resoluciones en materia de control y gestión del transporte pesado de carga según la siguiente cronología:

Tabla 3
Resoluciones de la ANT en el periodo 2012 - 2016

AÑO	RESOLUCIÓN	TÍTULO
2012	003-dir-2012-ANT	Instructivo para la matriculación de unidades de carga a nivel nacional
2012	046-dir-2012-ANT	Reglamento relativo a los procesos de revisión técnica de vehículos a motor.
2012	059-dir-2012-ANT	Delegación de facultades a los responsables de las unidades administrativas provinciales de regulación y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial
2013	057-dir-2013-ANT	Regulación de unidades del servicio de transporte comercial de carga pesada
2013	065-dir-2013-ANT	Reforma a la Resolución N° 057-DIR-2013-ANT
2013	084-dir-2013-ANT	Delegación que faculta a las unidades administrativas provinciales y a la Comisión de Tránsito del Ecuador a realizar reformas de estatutos de transporte terrestre de carga pesada
2013	097-dir-2013-ANT	Obligatoriedad de la adquisición, instalación y uso del sistema de posicionamiento global GPS, en las unidades que prestan el servicio de transporte comercial de carga pesada
2013	101-dir-2013-ANT	Reforma a la Resolución N° 065-DIR-2013-ANT

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIAEE – UPEC

2013	138-dir-2013-ANT	Reforma a la Resolución N° 057-DIR-2013-ANT
2014	058-dir-2014-ANT	Delegación que faculta a las unidades administrativas provinciales y a la comisión de tránsito del Ecuador a realizar reformas de estatutos de transporte terrestre de carga pesada
2014	074-dir-2014-ANT	Reforma a la Resolución N° 057-DIR-2013-ANT del proceso de carga pesada
2014	125-dir-2014-ANT	Delegación que faculta a las unidades administrativas provinciales en títulos habilitantes de transporte terrestre de carga pesada
2015	009-dir-2015-ANT	Proceso de regularización de unidades del servicio de transporte comercial de carga pesada
2015	072-dir-2015-ANT	Titularidad de las unidades vehiculares de carga pesada a nombre de la operadora
2015	111-dir-2015-ANT	Aclaración a la Resolución N° 072-DIR-2015-ANT respecto de la titularidad de las unidades vehiculares de carga pesada a nombre de la operadora
2015	117-dir-2015-ANT	Reglamento de procedimientos y requisitos para la emisión de títulos habilitantes
2016	037-dir-2016-ANT	Normativa de homologación técnica de sistemas de posicionamiento global de equipos gps híbrido (satelital y gps) para maquinaria y equipo pesado, integrados a la plataforma tecnológica transporte seguro.
2016	039-dir-2016-ANT	Reforma al reglamento de procedimientos y requisitos para la emisión de títulos habilitantes contenido en la Resolución N° 117-DIR-2015-ANT.
2017	012-dir-2017-ANT	Reforma al reglamento de procedimientos y requisitos para la emisión de títulos habilitantes contenido en la Resolución N° 117-DIR-2015-ANT.

Fuente: www.ant.gob.ec

3.Ámbito económico

Demanda del transporte de carga en las operaciones desde Ecuador hacia Colombia.

Es parte de la definición de demanda de transporte que para este estudio será la cantidad de viajes de un bien o persona desde un punto de origen a un punto de destino, con la capacidad económica para pagar por el servicio.

La demanda del transporte en la frontera se ve reflejada directamente por la necesidad de movilización de carga, que se genera desde el Ecuador para trasladar las mercancías hacia Colombia; es decir, los requerimientos de transporte que tienen los exportadores o importadores con su respectiva capacidad de pago desde diferentes posiciones geográficas del país.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

En el caso de la frontera se puede entender la necesidad del transporte desde los dos puntos de vista, sea como exportador o como importador ya que los dos requieren del transporte para efectivizar las transacciones comerciales; en ese sentido, adquiere mucha importancia el INCOTERM que se utiliza en estas operaciones, pues es en donde se identifica la responsabilidad del pago del flete en una operación de comercio internacional, siendo uno de los más utilizado el FCA – Ipiales; sin embargo para efectos de análisis se toma el punto de vista del exportador por cuando se trata del flujo de cargas Ecuador – Colombia.

En los últimos años se ha podido identificar algunos puntos representativos a nivel nacional donde se genera la demanda de transporte para la frontera, que son las provincias de Pichincha, Guayas, Azuay, Santa Elena, Carchi, Tungurahua y Manabí, conforme la siguiente relación de participación en los viajes.

Tabla N° 4
Demanda de Transporte de la Frontera con destino a Colombia

PROVINCIA	PARTICIPACIÓN 2016
Pichincha	37%
Guayas	27%
Manabí	8%
Azuay	8%
Santa Elena	8%
Tungurahua	6%
Carchi	6%
Total	100%

Fuente: Análisis de las salvaguardias en las operaciones de cruce de frontera, dirección distrital Tulcán, periodo 2015.

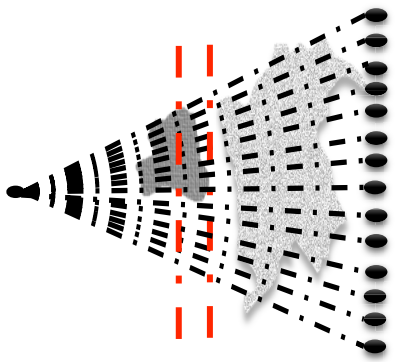
Se evidencia la supremacía de las dos ciudades más grandes del Ecuador como generadoras de la carga acumulando entre ellas el 64% del total de operaciones de transporte a nivel nacional, dejando para las demás ciudades el 36% que se encuentra repartido conforme la tabla anterior.

A continuación, se describen los puntos de origen con sus puntos de destino más frecuentes.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Tabla N° 5
Demanda de transporte - Pichincha

ORIGEN: PICHINCHA		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
Aporte relación - provincias	37%		%	DEPARTAMENTO
NODOS:			30,64%	Santafé de Bogotá
			21,20%	Valle del Cauca
			20,20%	Antioquia
			13,76%	Nariño
			7,82%	Cundinamarca
			2,56%	Norte de Santander
			1,81%	Risaralda
			0,81%	Caldas
			0,56%	Meta
			0,25%	Atlántico
			0,13%	Huila
			0,13%	Tolima
			0,06%	Vaupés
			0,06%	Quindío
Quito	99,00%			
Machachi	0,69%			
Tabacundo	0,13%			
Rumiñahui	0,19%			

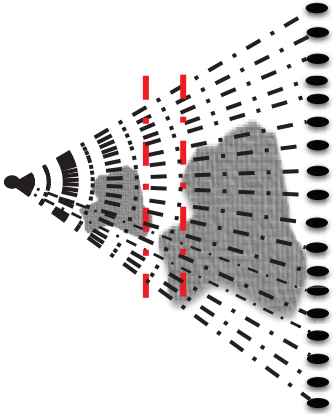
Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae – Dian

La provincia de Pichincha registra el 37% del total de viajes realizados en el año 2016 y sus mayores destinos son cuatro de los catorce departamentos a los que llega con un 71,84% de sus cargas. Aquí se destacan grandes empresas como son Novopan del Ecuador S.A., Industrial Danec S.A., F.V. Area Andina S.A., Edesa S.A., Vicunha Ecuador S.A., Amcor Rigid Plastics Ecuador S.A., Sigmaplast S.A., Rafiatex Cia Ltda., Ideal Alambrec s.A., Corporacion Ecuatoriana de Aluminio S.A., Ferrero del Ecuador S.A, Industria de Dulces y Alimentos, Delltex Industrial S.A, Pinturas Condor S.A., Baker Hughes Services International, Conduit del Ecuador S.A., Boop del Ecuador S.A., Confites Ecuatorianos C.A. Confiteca C.A., Papeleria y Cartonera Nacional Pacanal S.A., Yanbal Ecuador S.A., Zaimella del Ecuador S.A., Industrias Ales C.A., Jabonería Wilson S.A, Farmacéuticos Ecuatorianos Life, Halliburton Latin América, Schlumberger del Ecuador S.A., Textiles el Rayo S.A., Textiles Texsa S.A., entre otros.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Tabla N° 6
Demanda de transporte – Gayas

ORIGEN: GUAYAS		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
Aporte Provincias	Relación -		%	DEPARTAMENTO
NODOS:			47,46%	Santafé de Bogotá
			14,15%	Valle del Cauca
			11,27%	Cundinamarca
			9,83%	Antioquia
			7,63%	Nariño
			2,12%	Santander
			1,53%	Risaralda
			1,36%	Caldas
			1,19%	Magdalena
			0,68%	Atlántico
			0,51%	Quindío
			0,42%	Cesar
			0,42%	Tolima
			0,34%	Bolívar
			0,34%	Córdoba
			0,34%	Meta
			0,25%	Huila
			0,20%	Boyacá
Guayaquil	93,73%			
Daule	2,54%			
Duran	1,69%			
Milagro	1,44%			
San Jacinto de Yaguachi	0,59%			

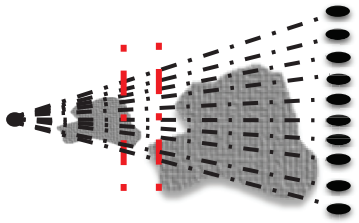
Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae – Dian
Elaboración: Realpe I.

Guayas se ubica en el segundo lugar como punto de generación de viajes en el transporte de carga hacia Colombia por la frontera Tulcán – Ipiales, con un 27% de participación y sus principales destinos son los departamentos de Santa Fe de Bogotá, Valle del Cauca y Cundinamarca. Aquí sobresalen empresas exportadoras como Ipac S.A., Papelera Nacional S.A., Amcor Rigid Plastics Ecuador S.A., Getafe S.A., Lubrival S.A., Pica-Plásticos Industriales C.A., Interoc S.A., Soderal S.A., Codana S.A., Productos Tissue del Ecuador S.A., Agrícola Comercial Industrial S.A. Agricominsa, Ecuacotton S.A., Papelesa Cia Ltda., Fabrica de Envases S.A., Fadesa, Industrial Pesquera Santa Priscila S.A, Zambritisa S.A., Imcofi S.A., Tecnova S.A., Plásticos Ecuatorianos S.A., Producargo S.A., Siquality S.A., Industria Pesquera Oceanos S.A., Ecuapossible S.A, Industria Conservera de la Pesca Incopes Cia Ltda., Plásticos del Litoral Plastlit S.A., Borsea S.A., Ecuarrocera S.A., Sociedad Civil Itamarex, Torplas S.A, Productora Cartonera S.A., Proteínas del Ecuador Ecuaprotein S.A, Industria Ecuatoriana de Cables Incable S.A., Corporación Azucarera Ecuatoriana S.A., entre otros. En el tercer lugar de la

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

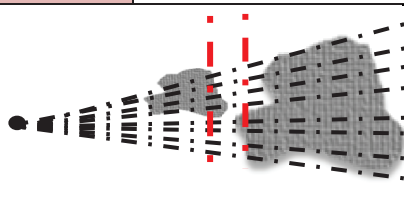
Tabla N° 7
Demanda de transporte - Manabí

ORIGEN: MANABÍ		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
APORTE RELACIÓN PROVINCIAS	- 8%		%	DEPARTAMENTO
NODOS:			35,9 %	Nariño
			32,00%	Valle del cauca
			12,60%	Antioquia
			12,10%	Santafé de bogotá
			2,40%	Meta
			1,90%	Caldas
			1,50%	Risaralda
			0,50%	Córdoba
			0,50%	Atlántico
			0,50%	Santander
Mata	89,8%			
Jaramillo	3,9%			
Montecristi	6,3%			

Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae - Dian
Elaboración: Realpe I

demanda del transporte de la frontera se ubica la provincia de Manabí con un 8% de los viajes generados. Los principales destinos son los departamentos de Nariño, Valle del Cauca y Antioquia con un acumulado de 81,5% del total de fletes. En esta provincia se destacan las siguientes empresas: La Fabril S.A., Usafish S.A., Coverosa S.A., Tadel S.A., Monmifish S.A., Comercializadora del Mar Pez&Pez S.A., Procopromar Cia. Ltda., Consorcio Hada Ecuador, Persemar Cia Ltda, Productos Pesqueros S.A. (Produpes), Fishcorp S.A. Empacadora Alkristo del Mar S.A. Empalmar, Asiservy S.A., Galdecun S.A., Empacadora de Mariscos Ecuamarise Cia Ltda. Madepacif S.A. Gondi S.A. Mareroce Export -Import Cia. Ltda., Entre Otros. Azuay cuenta con el 8% del

Tabla N° 8
Demanda del transporte - Azuay

ORIGEN: AZUAY		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
APORTE RELACIÓN PROVINCIAS	- 8%		%	DEPARTAMENTO
NODOS:			90,75%	SANTAFÉ DE BOGOTÁ
			3,28%	CUNDINAMARCA
			1,79%	VALLE DEL CAUCA
			1,49%	NARIÑO
			1,19%	ANTIOQUIA
			0,90%	SANTANDER
			0,30%	ATLÁNTICO
			0,30%	RISARALDA
Cuenca	100%			

Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae - Dian
elaboración: realpe I.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

total de la demanda de transporte hacia Colombia, con la particularidad que su carga se concentra en el departamento de Santa Fe de Bogotá con un 90,75% de los viajes generados, se identifica que el total de los viajes se generan en el cantón Cuenca.

Tabla N° 9
Demanda de transporte – Santa Elena

ORIGEN: SANTA ELENA		ZONA DE FRONTERA	DESTINO		
APORTE RELACIÓN PROVINCIAS	8%		%	DEPARTAMENTO	
NODOS:				96,14%	Antioquia
Santa Elena	0,978			3,58%	Nariño
Salinas	0,022	0,28%		Valle del Cauca	
Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae – Dian		Elaboración: REALPE I.			

Santa Elena es la novedad en la demanda de transporte hacia Colombia por la frontera Tulcán – Ipiales con un 8%, al igual que Manabí y Azuay pero colocándose en quinto lugar, por su concentración de destinatarios, ya que se han identificado muy pocas empresas que envían sus productos, registrándose las siguientes: Envasur Envases Suramericanos S.A., Comercializadora Unipersonal Juan Alejandro Restrepo Mesa, Agrícola Pura Vida S.A., Agrupvida y el departamento que recibe la mayoría de la carga es Antioquia.

Tabla 10
Demanda de transporte - Tungurahua

ORIGEN: TUNGURAHUA		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
APORTE RELACIÓN PROVINCIAS	6%		%	DEPARTAMENTO
NODOS:			89,00 %	Valle del Ccauca
			4,00%	Antioquia
			3,70 %	Caldas
Ambato	100%		2,30%	Nariño
			0,39%	Cundinamarca
Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae – Dian				
Elaboración: Realpe I.				

Tungurahua se sitúa en sexto lugar en la demanda de transporte de Ecuador a Colombia con un 6% del total de viajes en la frontera; su principal destino es el departamento del Valle del Cauca con un 89% de la carga, las empresas que destacan son las siguientes: Fairis C.A., Productora de Gelatina

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Ecuatoriana S.A., Textiles Industriales Ambatenos S.A., Industrial y Comercial Tecnirizo S.A., Mil Repuestos Milrep Cia Ltda., Tex Codi Cia. Ltda.

Tabla N°11
Demanda del transporte -Carchi

ORIGEN: CARCHI		ZONA DE FRONTERA	DESTINO	
APORTE RELACIÓN PROVINCIAS	6%		%	DEPARTAMENTO
NODOS:		94,19%	Nariño	
		3,10%	Quindío	
		1,55%	Cundinamarca	
Tulcán		100%	0,78%	Santafé de Bogotá
			0,39%	Risaralda
Fuente: Cobus Group – Servicio de Rentas Internas del Ecuador – Senae – Dian				
Elaboración: Realpe I.				

Finalmente Carchi se ubica en séptimo lugar en la demanda de transporte con un 6% del total de viajes hacia Colombia; esta provincia presenta una característica que le diferencia de las demás del país y es que la mayoría de los exportadores son personas naturales, en lugar de empresas, así mismo el principal destino de los viajes es el departamento de Nariño con el 94,19%, se destacan los siguientes exportadores: Castro Jorge Hernando, Comercializadora Logistica del Amazonas Amazonlogistics, Usafish S.A., Paspuel Castillo Santiago Xavier, Cando Cruceirra Valeria Lorena, Velasco Romo Rosa María De Jesús, Export Import Milevyn Cia Ltda, Goyes Burbano Ana María, Henry Marcelo Almeida Iglesias, Ayala Tapia Ana del Rosario, Itamarex, Enriquez Velasco Luis German, Narvaez Moreno Cristina Lisbeth, Nelson Leonel Narvaez Moreno, Cristina Lisbeth Narvaez Moreno, Martinez Guerrero Luis Oswaldo, Benavides Revelo Silvia Patricia y/o Comercial Carchi, Hurtado Delgado Fabián Ermel, Importadora Exportadora Sin Fronteras S.A./Sinfroimex S.A. Manay Calderón Ana Isabel - Richard Sport, Pozo Ordoñez William Hernán.

Generación de viajes por provincia hacia Colombia

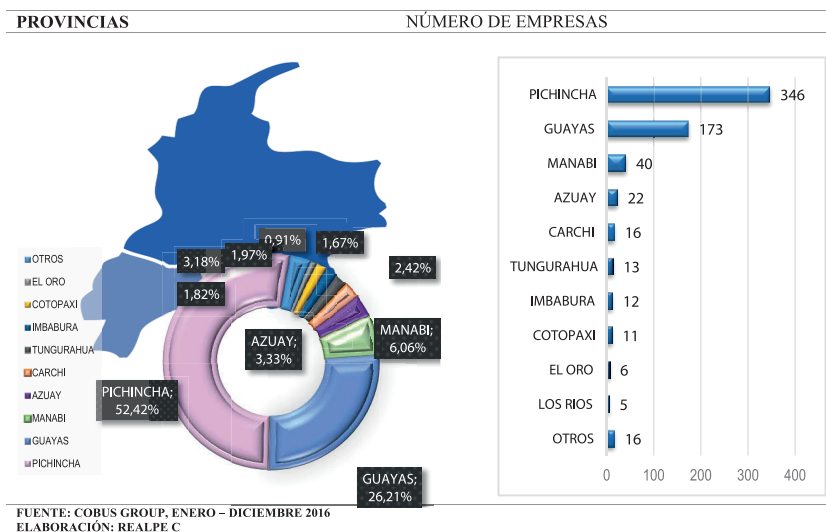
Es necesario dentro del análisis de la demanda del transporte definir el número de empresas que tienen la necesidad de movilizar sus mercancías por la frontera, que es directamente proporcional a la generación de viajes por cada una de las provincias del país, para lo cual se muestra el siguiente Figura con la distribución de los generadores de carga.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Figura 1 - Empresas generadoras de viajes a Colombia

Distribución provincial de las empresas que generan viajes a Colombia



Se puede constatar que la provincia con mayor número es Pichincha con 346 empresas, lo que genera que sea la primera localización de generación de viajes hacia Colombia, seguida por Guayas con 173 empresas que envían sus productos a través de la frontera y en tercer lugar la provincia de Manabí con 40 empresas conforme lo describe el Figura anterior.

En relación al número de viajes que se generan al año se ha registrado que el 2016 se realizaron un total de 12.451 viajes, ejecutados por las diferentes empresas de transporte tanto ecuatorianas como colombianas. A continuación, se presenta un desglose de los viajes por provincia para el año de estudio.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIAEE – UPEC

Tabla 8

Viajes generados por provincia - Año 2016

Provincia	TERRESTRE	%
Pichincha	4808	38,62%
Guayas	3590	28,83%
Manabí	904	7,26%
Azuay	559	4,49%
Carchi	701	5,63%
Tungurahua	486	3,90%
Imbabura	517	4,15%
Cotopaxi	144	1,16%
Otros	742	5,96%
Total	12451	100,00%

Fuente: Cobus Group, Enero – Diciembre 2016
Elaboración: Realpe c

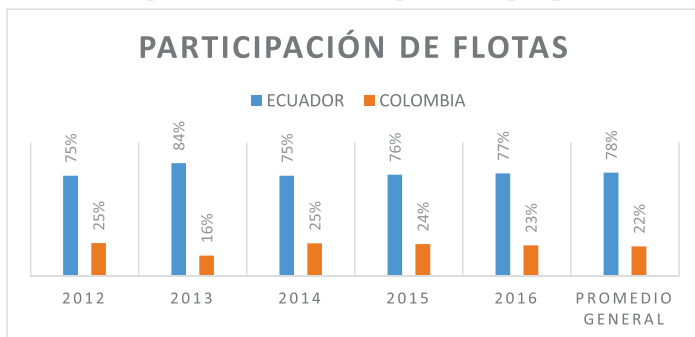
Comparación histórica de la oferta y demanda del transporte.

Ámbito operativo

Estructura de la flota vehicular en las operaciones de transporte Ecuador – Colombia. En el análisis de la participación de los países en la flota, se puede evidenciar que los dos países realizan movilización de carga en ese flujo comercial hacia Colombia teniendo una mayor participación las empresas ecuatorianas con un porcentaje muy representativo como se muestra en el siguiente Figura.

Figura N° 2

Participación de la flota de exportación por países



Fuente: Cobus Group Ecuador
Elaboración: Realpe I.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Esto se da porque los viajes inician en el centro del país desde los puntos de embarque analizados anteriormente lo que implica que los vehículos en su mayoría descargan en la ciudad de Ipiates para dar lugar al transbordo en unidades colombianas para llegar hasta su destino final.

La flota vehicular de las empresas de transporte que operan en la frontera Tulcán – Ipiates se componen de básicamente de dos clases de vehículo que son camiones de 2 y 3 ejes y tracto camiones de 2 y 3 ejes, es decir que participan de las operaciones los camiones sencillos (2 ejes) con capacidad desde 5 hasta 10 toneladas métricas, Mulas (3 ejes), Patinetas (2 ejes) y los cabezales (3 ejes); para mostrar esta relación se ha identificado las naves que han realizado los despachos de exportación en el periodo 2012 – 2016 identificando 2078 placas de vehículos habilitados que son de procedencia tanto de Ecuador como de Colombia, más adelante se analizara la participación en la flota por cada uno de los países.

Tabla N° 13
Estructura de la flota vehicular 2012 -2016

	PATINETAS	CABEZALES	CAMIÓN	MULA
EJES	2	3	2	3
ECUADOR	82	697	390	12
COLOMBIA	72	528	260	30
TOTALES	154	1225	650	42

Fuente: Cobus Group Ecuador
Elaboración: Realpe I.

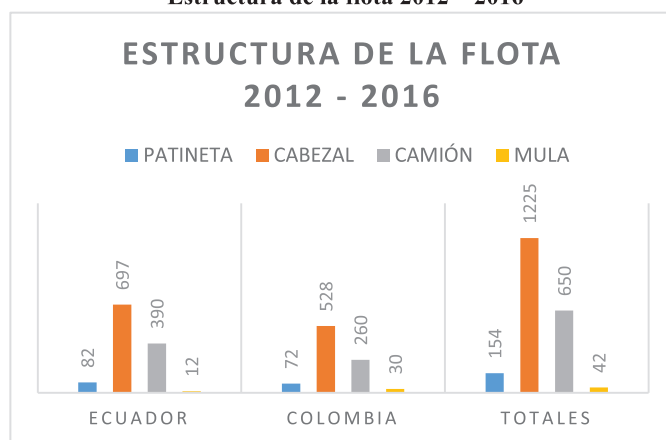
Es muy importante aclarar que los datos que se muestran en la tabla anterior solo exponen la cantidad de vehículos que registraron sus placas en los manifiestos de carga de exportación y que cruzaron la frontera, mas no representa el número de viajes o las veces que éstas naves hicieron durante el periodo de análisis.

Como se aprecia en la tabla, las exportaciones desde el territorio ecuatoriano sobresalen los tracto-camiones de tres ejes o como se los conoce en la localidad los cabezales registrando un total de 1225 unidades que fueron utilizadas en movilizaciones de carga hacia Colombia siendo los más representativos, seguidos por la flota de camiones sencillos con un número de 650 unidades y luego por los otros medios como se muestra en el siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Figura N° 3
Estructura de la flota 2012 – 2016



Fuente: Cobus Group Ecuador

Evolución de la flota vehículos habilitados en las exportaciones desde Ecuador a Colombia.

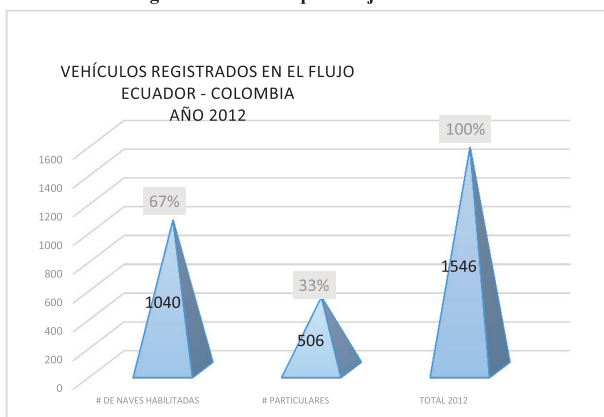
El transporte terrestre en la frontera ha tenido una evolución en la operatividad en las actividades de comercio exterior desde Ecuador hasta Colombia, uno de los indicadores de esta evolución es el número de vehículos habilitados para el transporte internacional que cuentan con todos los permisos para hacer el cruce a territorio colombiano, que para el año 2012 constituía un 67% de las naves que realizaban los cruces de frontera, dado que para esa época era frecuente que las empresas de transporte utilicen sus documentos como son la Carta de Porte Internacional y los Manifiestos Internacionales de Carga en camiones particulares que transportaban los productos pero que no tenían ninguna relación de vinculación y mucho menos de propiedad de estas organizaciones, lo que constituía en 33%, como se muestra en el siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIAEE – UPEC

Figura N° 4

Vehículos registrados en 2012 para flujo Ecuador - Colombia

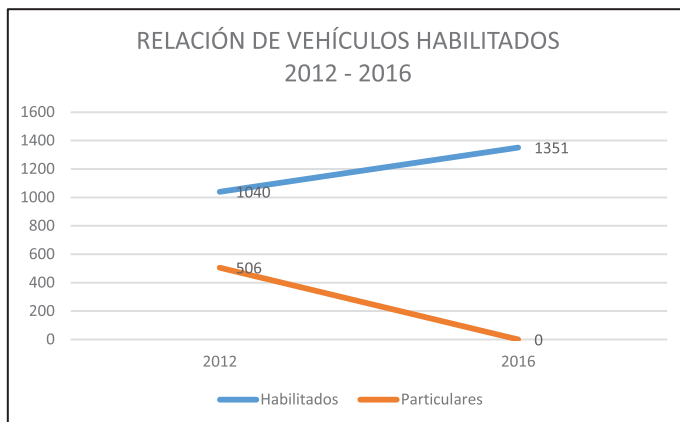


Fuente: Cobus Group Ecuador

En este sentido se muestra a continuación la relación de vehículos particulares que realizaban cruces de frontera en el año 2012 frente al año 2016. Ya en el año 2016 se redujo a cero en número de vehículos particulares

Figura N° 5

Relación de vehículos habilitados 2012 - 2016



Fuente: Cobus Group Ecuador

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

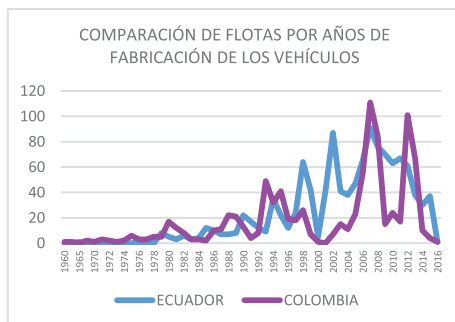
Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

en el transporte de carga hacia Colombia, esto ha sido posible por la aplicación de la Normativa Andina que desde el año 1999 indicaba que todas las operaciones debían ser realizadas solo por vehículos y empresas habilitadas, pero que lamentablemente no se cumplía por acuerdos no formales entre los transportistas de los dos países; sin embargo, ya para el 2015 se comienza a exigir por parte de la Aduana del Ecuador y la DIAN de Colombia que todos los vehículos sean debidamente habilitados.

Distribución de la flota vehicular por año y por país.

Se parte de entendido que la vida útil promedio de los vehículos de carga en el Ecuador es de 32 años, conforme lo establecido en la resolución N° 082-DIR-2015-ANT, en donde se manifiesta lo siguiente “Las unidades vehiculares que presten el servicio de transporte terrestre comercial de carga pesada que se encuentre dentro del último años de vida operativa conforme al Cuadro Orientativo, de la Vida Operativa Promedio (32 años) para la Obligatoriedad de Aprobar Revisión Técnica, que se detalla a continuación y en adelante deberán obligatoriamente aprobar la revisión técnica vehicular previo la obtención del título habilitante” (ANT, 2015). La flota vehicular de la frontera tomando en cuenta los dos países presenta una realidad alentadora en lo relacionado al criterio de modernidad por cuando se evidencia que la mayor cantidad camiones y tracto-camiones se encuentran en el rango del de 2000 al 2010, lo que indica que ese parque automotor tendrá su finalización de equipos en los periodos del 2030 al 2040, se muestra la distribución en el siguiente Figura.

Figura N° 6
Flotas por años y países



Fuente: Cobus Group Ecuador

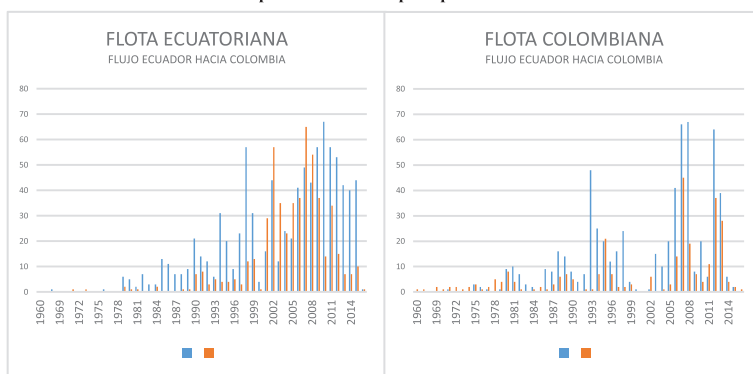
EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Se puede mirar que el comportamiento de las empresas en el ámbito de inversión en la compra de camiones fue parcialmente diferente en los dos países, por cuanto Ecuador refleja una cantidad de camiones adquiridos mayormente en el periodo comprendido en los años 1998 – 2007, en donde Colombia se mantenía con una flota antigua. Para el periodo 2003 – 2008 se realiza una reactivación de la inversión y se remonta en unidades nuevas colombianas frente a las ecuatorianas para luego entrar en un comportamiento de ralentización por parte de las dos flotas.

En cuanto a los tipos de camiones se presenta la siguiente realidad para los dos países:

Figura N° 7
Comparación de flotas por tipo de vehículo



Fuente: Cobus Group Ecuador

Las empresas ecuatorianas muestran una mayor inversión en tracto-camiones especialmente en los años 2009 – 2015, en los camiones el periodo mayor de inversión se registró en los años 2002 al 2011; mientras que las empresas colombianas presentan sus mayores periodos de inversión en camiones en los años 1993 a 1998 y posteriormente presenta dos momentos de crecimiento en los años 2006 a 2008 y en el 2012 a 2014.

Tipos principales de cargas transportados hacia Colombia

En cuanto a las cargas que se movilizan en la frontera se ha identificado

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

una amplia gama de productos que por facilidad de análisis se agruparon por secciones del arancel nacional de importaciones para luego empezar el análisis conforme el criterio de kilogramo cargado para tener una lógica general en el estudio, lo que se refleja en los porcentajes mostrados en la siguiente tabla:

Tabla N° 14
Productos movilizados hacia Colombia

Productos	Participación
Productos minerales	19,357%
Grasas y aceites animales o vegetales	18,975%
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	16,118%
Productos de las industrias alimentarias	10,733%
Reino vegetal	9,522%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	6,916%
Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas	5,518%
Plástico y sus manufacturas	3,941%
Materias textiles y sus manufacturas	2,358%
Industrias químicas	2,080%
Reino animal	1,574%
Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto, mica o materias análogas	1,174%
Calzado, sombrero y demás, tocados, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas, y sus partes	0,880%
Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes	0,389%
Material de transporte	0,274%
Mercancías y productos diversos	0,182%
Pieles, cueros, peletería y manufacturas de estas materias	0,006%
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión	0,002%
TOTAL	100,000%

Fuente: Cobus Group Ecuador

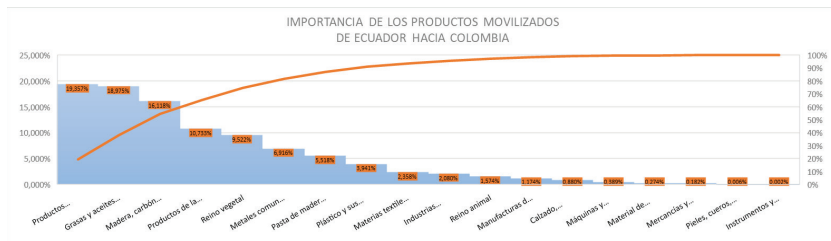
A pesar de la diversidad de productos que se movilizan por la frontera hacia Colombia, en el análisis de los segmentos entendidos estos últimos como los grupos de productos que cruzan por el corredor logístico Ecuador – Colombia, se evidencia que la mayor parte de la concentración se identifican en las secciones Sección V (productos minerales), Sección III (grasas y aceites animales o vegetales), Sección IX (madera, carbón vegetal y manufacturas de madera), Sección IV (productos de las industrias alimentarias), Sección II (Reino Vegetal) en donde la mayor importancia conforme el Figura de Pareto que se muestra a continuación, la tienen los productos minerales, grasas y aceites, y maderas y carbón por cuanto entre estos tres productos conforman

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

el 80% del total del peso que circula por la frontera; mientras que los demás corresponden al 20% restante.

Figura N° 8
Importancia de la oferta exportable para hacia Colombia



Fuente: Cobus Group Ecuador

Este criterio se aplica a todos los nodos de origen de las mercancías que circulan a Colombia y tienen características propias de sus territorios conforme la fortaleza de sus sistemas de producción, donde se logra identificar que las diferentes provincias ecuatorianas tienen comportamientos diferenciados, lo que supone la incorporación de estrategias diferentes para cada territorio.

A continuación, se presenta una descripción por provincia de las potencialidades de cada una, en referencia a los productos que moviliza hacia Colombia, se ha realizado para todas ellas un Figura de Pareto para facilitar la identificación de los 5 productos con mayor importancia, es decir aquellos que representan el 80% del peso en kilogramos frente a los demás que solo representan en 20%.

Producción de Pichincha.

La provincia de Pichincha presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 9
Productos potenciales de la provincia de Pichincha

PICHINCHA	TM	%
Productos minerales	88020,12	36,24%
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	73728,32	30,36%
Grasas y aceites animales o vegetales	31240,85	12,86%
Materias textiles y sus manufacturas	11049,82	4,55%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	9839,50	4,05%

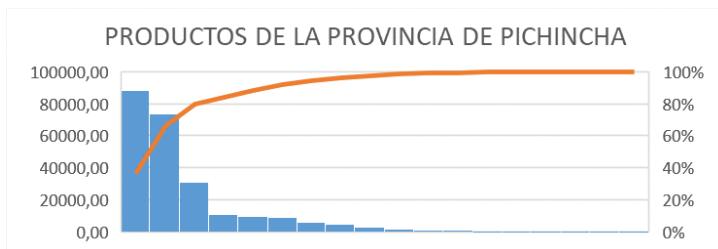
Fuente: Cobus Group Ecuador

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Con base en la Ley de Pareto se deduce, conforme los datos estadísticos, que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: minerales, madera y sus manufacturas, y grasas y aceites animales o vegetales conforme la siguiente Figura.

Figura N° 9
Productos de la provincia de Pichincha



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción del Guayas

La provincia del Guayas presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 16
Productos potenciales de la provincia de Guayas

GUAYAS	TM	%
Productos de las industrias alimentarias	43899,317	40,27%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	23788,551	21,82%
Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas	21183,208	19,43%
Productos minerales	7219,491	6,62%
Plástico y sus manufacturas	7087,470	6,50%

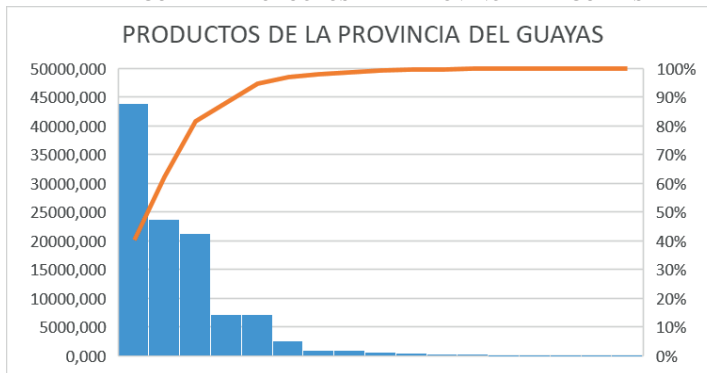
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce conforme los datos estadísticos que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: productos de las industrias alimentarias, metales comunes y sus manufacturas, y pasta de madera, conforme la siguiente Figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

FIGURA 10 - PRODUCTOS DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS



FUENTE: COBUS GROUP ECUADOR

ELABORACIÓN: MORA J.

Producción del Carchi

La provincia del Carchi presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 11

Productos potenciales de la provincia del Carchi

CARCHI	TM
Reino Vegetal	28723,61
Grasas y aceites animales o vegetales	4669,08
Metales comunes y manufacturas de estos metales	1167,46
Productos minerales	821
Productos de las industrias alimentarias	100,02

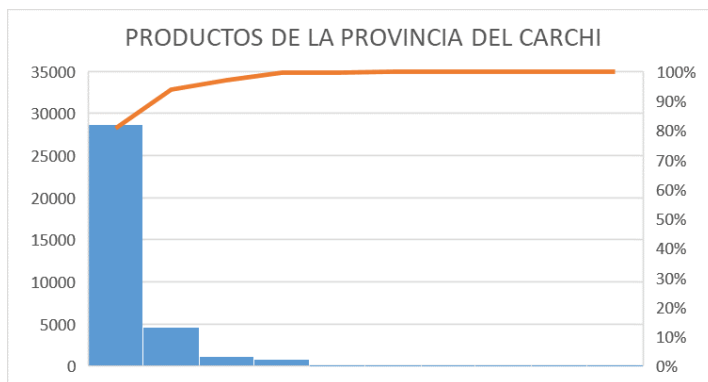
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce, conforme los datos estadísticos, que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son productos del reino vegetal, grasas y aceites animales, y metales comunes conforme la siguiente Figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCI/AEE – UPEC

Figura N° 11
Productos potenciales de la provincia del Carchi



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción de Manabí

La provincia de Manabí presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 12
Productos potenciales de la provincia de Manabí

MANABÍ	TM	%
Grasas y aceites animales o vegetales	20934636,46	64,00%
Productos de las industrias alimentarias	9472308,61	28,96%
Reino Animal	1921780,45	5,87%
Industrias Químicas	284164,156	0,87%
Reino Vegetal	99000	0,30%

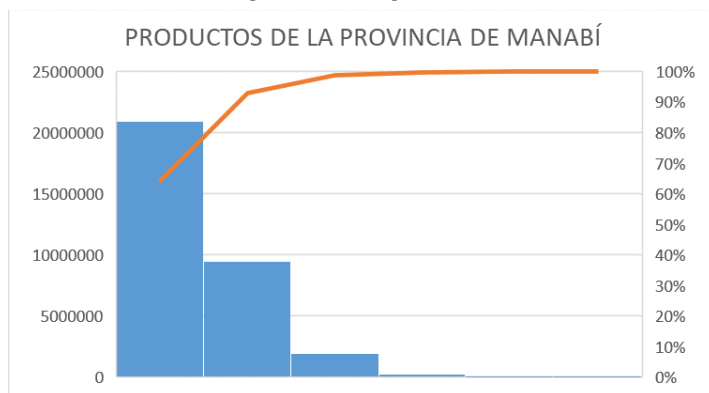
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce conforme los datos estadísticos que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: Grasas y aceites animales o vegetales, y productos de las industrias alimenticias conforme la siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCI/AEE – UPEC

Figura N° 12
Productos potenciales de la provincia de Manabí.



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción de Imbabura

La provincia de Imbabura presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 13
Productos potenciales de la provincia de Imbabura*

IMBABURA	TM	%
Grasas y aceites animales o vegetales	31684930	98%
Reino Vegetal	434500	1%
Materias textiles y sus manufacturas	145271,66	0%
Plástico y sus manufacturas	132430	0%

Fuente: Cobus Group Ecuador

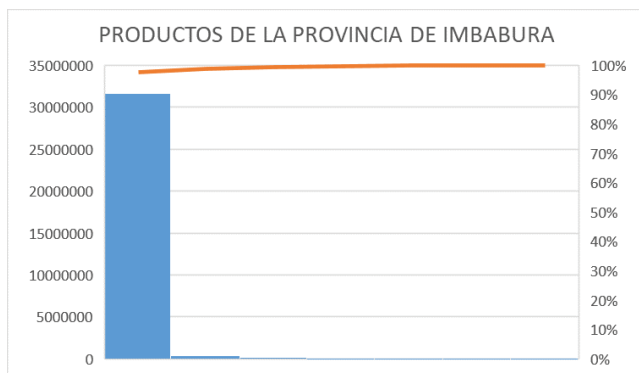
En el caso de Imbabura se presenta la particularidad de que el mayor producto de exportación conforme los datos proporcionados por COBUS GROUP son las grasas y aceites animales y vegetales con un 98% del total de los productos exportados, lo que se refleja en la siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Figura N° 13

Productos potenciales de la provincia de Imbabura



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción de El Oro

La provincia del Oro presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 14

Productos potenciales de la provincia del Oro

EL ORO	TM	
Productos minerales	88020118,5	36,24%
Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera	73728315,34	30,36%
Grasas y aceites animales o vegetales	31240848,4	12,86%
Materias textiles y sus manufacturas	11049821,11	4,55%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	9839500,149	4,05%

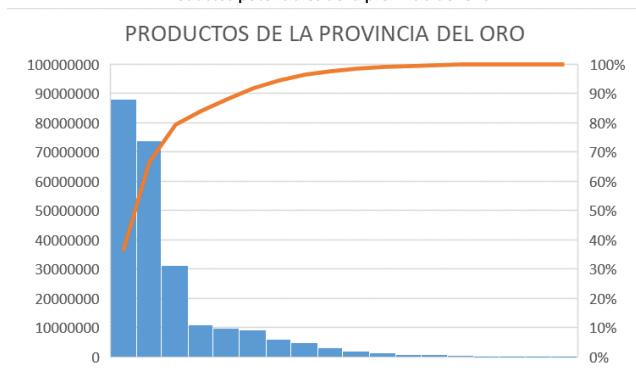
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce, conforme los datos estadísticos, que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: Grasas y aceites animales o vegetales, y productos de las industrias alimenticias conforme la siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

Figura N° 14
Productos potenciales de la provincia del Oro



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción de Azuay

La provincia del Azuay presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel.

Tabla N° 15
Productos potenciales de la provincia del Azuay

AZUAY	TM	
Plástico y sus manufacturas	5715337,44	62,59%
Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto, mica o materias análogas	1789256,57	19,59%
Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas	734699,64	8,05%
Metales comunes y manufacturas de estos metales	445916,49	4,88%
Máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes	282460,42	3,09%

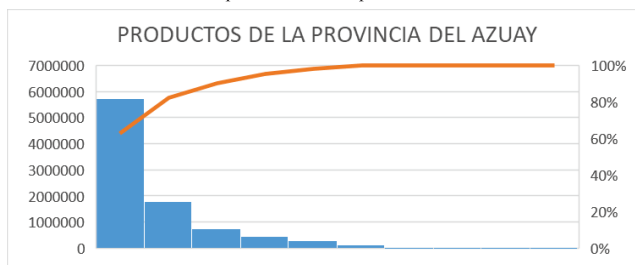
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce, conforme los datos estadísticos, que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: plástico y sus manufacturas, y manufacturas de piedra conforme la siguiente figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCI/AEE – UPEC

Figura N° 15
Productos potenciales de la provincia del Azuay



Fuente: Cobus Group Ecuador

Producción de Tungurahua

La provincia de Tungurahua presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la siguiente tabla estructurada por secciones del arancel

Tabla N° 16
Productos potenciales de la provincia de Tungurahua

TUNGURAHUA	TM	
Calzado, sombrero y demás, tocados, paraguas, quitasoles, bastones, látigos, fustas, y sus partes	4289449,18	52,41%
Plástico y sus manufacturas	2193583,69	26,80%
Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento, amianto, mica o materias análogas	658975,81	8,05%
Materias textiles y sus manufacturas	575254,72	7,03%
Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas	175191,299	2,14%

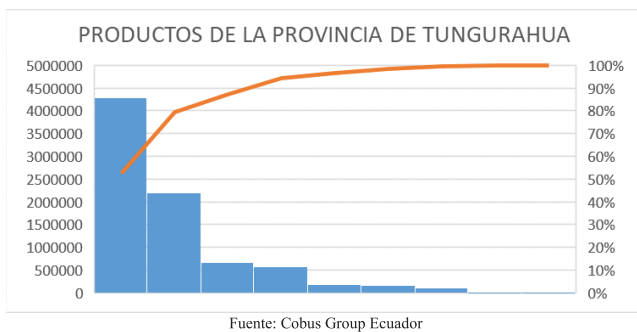
Fuente: Cobus Group Ecuador

Con base a la Ley de Pareto se deduce, conforme los datos estadísticos, que el 80% del volumen de productos enviados se conforma por tres productos que son: plástico y sus manufacturas, y manufacturas de piedra conforme la siguiente Figura.

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIAEE – UPEC

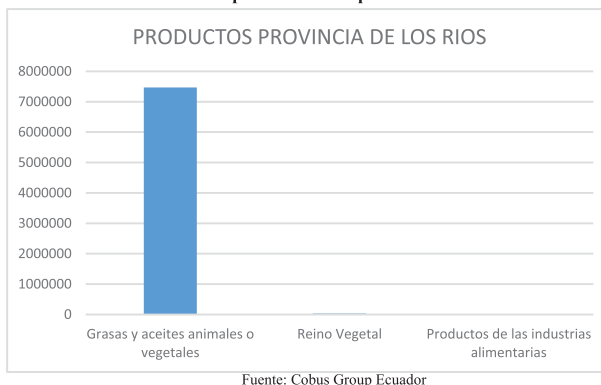
Figura N° 16
Productos potenciales de la provincia del Tungurahua



Producción de Los Ríos

La provincia de Los Ríos presenta una oferta potencial de exportación que se resume en la partida de grasas y aceites animales o vegetales conforme la siguiente Figura.

Figura N° 17
Potenciales productos de la provincia de Los Ríos



EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

4. Identificación de las empresas de transporte que operan en la frontera

Tabla N° 17

Empresas ecuatorianas y colombianas que transportan carga hacia Colombia

EMPRESAS DE TRANSPORTE	073	%
04904070-Empresa de Transporte de Carga, Combustibles y Encomiendas Transoriente Ltda.	1853	9,20%
04901110-Ríos Castillo Jorge Ramiro	1836	9,14%
04904620-Vásquez Obando Fabián Aníbal	1700	8,43%
04903601-Fuertes Montenegro Carlos Erasmo	1482	7,35%
04904618-Arcos Reina Silvio Eduardo	1026	6,13%
04906202-Transportes Sánchez Polo del Ecuador C.A.	1103	5,47%
04904034-Proveedor y Sercarga S.A.	1026	5,09%
04901108-Coordinadora Internacional de Cargas del Ecuador Cordicargas Ecuador S.A.	991	4,92%
04905953-Gonzalo E. Montenegro Rodríguez Servicios de Transporte de Carga S. A.	741	3,68%
04903257-Proveedora de Equipos y Comunicaciones Vizcaino Provizcaino S.A.	329	3,24%
04903037-Vinueza Córdova Blanca Alicia	547	2,71%
04901147-Cooperativa de Transporte Pesado Utranh	519	2,57%
04902034-Montalvo Terán Luis Alfonso	490	2,43%
04902022-Transportadora de Carga Semmovicar S. A.	439	2,18%
04904627-Jarrín Carrera Camilo Alberto	384	1,90%
04901150-Díaz Ríos Luis Hermel	352	1,75%
04904069-Recalde Oviedo Omar Eduardo	348	1,73%
04904035-N. T. A. Nuevo Transporte de America Cía. Ltda.	346	1,72%
04904615-Transporte Internacional Rocaloba Cía. Ltda	321	1,63%
04000006-Montenegro Revelo María Alexandra	301	1,56%
04902025-Compañía Internacional de Carga Yanca Cía.	295	1,46%
Otras (44)	3156	15,71%
		%
TOTAL	19585	100%

Fuente: Cobus Group Ecuador

EL DESAFÍO DEL DESARROLLO EN LAS FRONTERAS

Economía y comercio de la zona de integración fronteriza ecuatoriana - colombiana. FCIIAEE – UPEC

La tabla presenta la lista de empresas ecuatorianas y representantes legales de empresas colombianas que realizan viajes de transporte de carga pesada por la frontera en el flujo Tulcán – Ipiales con sus respectivos números de operaciones registradas para el año 2016 en el Sistema Cobus Group, teniendo en primer lugar a TRANSORIENTE con 1853 cruces de frontera y con una participación individual del 9,20%.

Bibliografía.

- ANT. (2015). Resolución N° 082-DIR-2015-ANT. Quito: Registro Oficial.
- Decisión 271. (1990). Sistema Andino de Carreteras. Lima: Comunidad Andina.
- Decisión 290. (1991). Póliza Andina de seguro de responsabilidad civil para el transportador internacional por carretera. Lima: Comunidad Andina.
- Decisión 399. (1997). Transporte internacional de mercancías por carretera. Lima: Comunidad Andina.
- Decisión 467. (1999). Norma comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Lima: Comunidad Andina.
- Decisión 491. (2001). Reglamento técnico andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera. Lima: Comunidad Andina.
- Decisión 617. (2005). Tránsito Aduanero Comunitario. Lima: Comunidad Andina.
- LOTTTSV. (2008). Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Montecristi: Asamblea Nacional.