

**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR**

**Facultad de Ciencias Administrativas y Económicas**

**PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCION DEL TITULO DE**

**MAGÍSTER EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

Propuesta de implementación de un centro de transferencia de carga en la ciudad de Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas, para la empresa Transportes Sánchez Polo del Ecuador, y optimización de su servicio de transporte en equipos camabaja papeleras.

Graduando: Edgar Efrén Romero Moncayo

Director: MBA. Salomón Acosta Rosero

AÑO 2014

Quito, Ecuador

## **CERTIFICACIÓN**

Yo, Edgar Efrén Romero Moncayo, declaro que soy el autor exclusivo de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal mía. Todos los efectos académicos y legales que se desprendan de la presente investigación serán de mi sola y exclusiva responsabilidad.

---

Firma del Graduando  
Edgar Romero Moncayo

Yo, Salomón Acosta Rosero, declaro que, en lo que yo personalmente conozco, el señor, Edgar Romero Moncayo, es el autor exclusivo de la presente investigación y que ésta es original, auténtica y personal suya.

---

Firma del Director de Trabajo de Grado  
Salomón Acosta Rosero

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios por haberme generosamente brindado salud y sabiduría para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mi familia que siempre está pendiente de mí, que cuando tropiezo esta presta a apoyarme para seguir adelante y alcanzar mis éxitos.

A la compañía Sánchez Polo del Ecuador y su personal, quienes me apoyaron con la información y experiencia requerida para el desarrollo del presente trabajo.

Un agradecimiento muy especial a mi director Salomón Acosta, a mi amigo Carlos Ramírez por darme su apoyo y palabras de aliento.

A las personas que de alguna u otra manera me orientaron con información para poder culminar con mi proyecto.

A la Universidad Internacional y su Escuela de Posgrados, por recibirme en sus aulas y complementar mis conocimientos.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo está dedicado a las personas que más amo en la vida, mis hermosas hijas Valeria y Daniela, que son el motivo para seguir superándome cada día, a mi hermoso angelito Daniel que siempre nos protege.

A mi madre mujer luchadora que ha sabido dar todo por sus hijos y a mi padre que ya no está físicamente entre nosotros, pero siempre me acompaña.

A mis hermanas, hermanos y familia que siempre han estado ahí dándome ánimos para cumplir cada una de mis metas.

Quito, 1 de febrero del 2014



# UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR

## FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRAFICO del TRABAJO DE GRADO

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONOMICAS

### MAESTRÍA DE “NEGOCIOS INTERNACIONALES”

**TÍTULO:** Propuesta de implementación de un centro de transferencia de carga en la ciudad de Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsachilas, para la empresa Transportes Sánchez Polo del Ecuador, y optimización de su servicio de transporte en equipos camabaja papeleras.

**AUTOR:** Edgar Efren Romero Moncayo

**DIRECTOR:** Ing. Salomón Acosta Rosero

**ENTIDAD QUE AUSPICIO LA TESIS:** Transportes Sánchez Polo del Ecuador S.A.

**FINANCIAMIENTO:**                      **SI**                                      **NO: X**

**FECHA DE ENTREGA DE TESIS:**      24 – 02 - 2014

**GRADO ACADÉMICO OBTENIDO:**    Master en Negocios Internacionales

**No. Págs.** 277      **No. Ref. Bibliográfica:** 48    **Anexos:** 13      **Planos:**

### DESCRIPCIÓN

El tiempo que se emplea en el tráfico, para el transporte de bobinas de papel, está ocasionando retraso en el abastecimiento de materia prima en las plantas industriales tanto de Kimberly como de Protisa en Guayaquil. Los acontecimientos frecuentes se presentan en el trámite de importación en Tulcán, debido a la presentación tardía de documentos de nacionalización, así como en la tramitología misma en aduana, tanto en aforo como en el “levante”. Una vez cumplida la formalidad aduanera, se procede al despacho de material a los respectivos clientes, y es aquí donde empieza el verdadero problema, las bodegas en frontera atienden en horarios regulados por aduana y en orden de llegada a los vehículos, el material importado se lo almacena sin importar el tipo de cliente y para el despacho se debe mover todo el producto para encontrar la referencia solicitada y finalmente se despachan a destino, allí deben esperar varios días estacionadas en las afueras de las plantas esperando su turno para el ingreso a descargar y dependiendo la característica del producto se autoriza la operación.

Los requerimientos de materia prima son inmediatos y de improviso en función generalmente de las necesidades de producto terminado, por lo que el despacho se vuelve caótico, pues las unidades están cargadas en planta y el producto descargado en frontera, el tiempo de tráfico entre Tulcán Guayaquil es de 18 horas y el retorno vacío es de 10 horas dando un total para ese tráfico de 28 horas, al llegar la unidad vacía a Tulcán y si lo hace fuera del horario de atención de bodegas concesionarias, deberá esperar hasta el siguiente día y empezar el ciclo.

Al proponer la creación e implementación de un nuevo modelo de manejo de carga especializada, se deben considerar muchos elementos, entre ellos el manejo tarifario a los proveedores a cambio de una permanente rotación de equipos y generación de tráfico, la negociación de tarifas con clientes con el valor agregado de una provisión just in time.

Con el presente proyecto, se pretende emprender en una nueva forma de manejo logístico de carga especializada de bobinas de papel sanitario en el Ecuador. El aprovechamiento de la situación geográfica para la micro localización, la situación actual del sistema vial y del sector de la transportación de carga, permiten ofertar propuestas comerciales y operativas innovadoras que se orientan al beneficio colectivo de todos los actores.

Al implementar el centro de transferencia de carga, solucionaremos una serie de problemas que podemos resumir en: tramitología y formalidad aduanera ineficiente, sobrecostos de almacenaje en bodegas concesionarias y horarios de despacho bajo régimen y control burocrático aduanero, problema de desabastecimiento de materia prima, incumplimiento en la provisión de pedidos de producto terminado, deficiente operación de equipos camabaja; factores que solucionados redundan en el beneficio común de todos los actores.

**VALORES AGREGADOS, APORTES DE LA TESIS.**

Es muy importante señalar que proyectos como el presente, generaran replicas tanto en organizaciones públicas como privadas, lo que permitirá el desarrollo de la zona de ubicación como un polo importante y al país ganar en competitividad.

La tesis aporta con el desarrollo de una nueva técnica de manejo y optimización de equipos especializados para el transporte de carga; la implementación de este puerto de transferencia interno, permitirá regular el inventario de las empresas y las dota de una capacidad de reacción inmediata para la cobertura eficiente de sus pedidos.

**SUGERENCIAS PARA FUTURAS INVESTIGACIONES.**

Preparar una propuesta de funcionamiento anexada al futuro distrito de aduanas de Santo Domingo y concatenadamente ofertar servicios integrales logísticos para carga general y especializada reefer.

**PALABRAS CLAVES:** Logística terrestre, puerto seco, camabaja, maximización, árbol de decisiones, almacenamiento, optimización de equipos, certificado de idoneidad, permiso de prestación de servicios, rendimiento financiero.

**MATERIA PRINCIPAL: 1.** Logística internacional

**MATERIA SECUNDARIA: 1.** Proyectos

## TRADUCCIÓN AL INGLÉS

**TITLE:** Propuesta de implementación de un centro de transferencia de carga en la ciudad de Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsachilas, para la empresa Transportes Sánchez Polo del Ecuador, y optimización de su servicio de transporte en equipos camabaja papeleras.

**ABSTRACT:** The time spent in traffic, to transport paper rolls, is causing delays in the supply of raw material in industrial plants as both Protisa Kimberly in Guayaquil. Frequent events are presented in the import process Tulcán due to late submission of documents nationalization and the same customs paperwork, both in capacity and in the “lift “. Following completion of the customs formalities , we proceed to the release of material to the respective customers , and this is where the real problem begins , wineries serving at times border regulated by customs and arrival to vehicles imported material stores it regardless of the type of customer and the firm should move around the product to find the reference ordered and shipped to your destination eventually , there must wait several days parked outside the plant waiting their turn for admission to download and depending on the characteristic of operation is authorized .

The raw material requirements are immediate and usually depending suddenly the finished product needs, so that the office becomes chaotic, as the units are loaded in plant and product discharged in border traffic time between Guayaquil Tulcán is 18 hours and the return gap is 10 hours giving a total for the 28-hour traffic, arriving Tulcán empty unit and if you do outside the office hours of wineries dealerships, you must wait until the next day and start cycle.

In proposing the creation and implementation of a new model of specialized cargo handling, it must consider many elements; including handling tariff to providers in exchange for a permanent rotation of equipment and traffic generation, negotiating rates with customers the added value of a supply just in time.

The present project aims to take on a new form of specialized cargo logistics management of toilet paper rolls in Ecuador. The use of geographical location for micro location, the current road system and transportation sector load, allow commercial and operational offer innovative proposals that target the collective benefit of all stakeholders.

By implementing the charge transfer center, solve a number of problems that can be summarized: inefficient paperwork and customs formalities, storage in warehouses overruns dealerships and office schedules under customs regime and bureaucratic control, shortage of supply of raw materials, failure in providing finished product orders, poor equipment operation camabaja; fixed factors result in the common benefit of all stakeholders.

**KEYS WORDS:** Land logistics, dry port, camabaja, maximization, decision tree, storage, computer optimization, fitness certificate, permit services, financial performance.

**FIRMAS:**

-----  
**DIRECTOR**

-----  
**GRADUADO**

**NOTAS:**

## **Contenido**

CAPITULO 1 .....	1
1. TEMA DE INVESTIGACIÓN .....	1
2. PLANTEAMIENTO, FORMULACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN .....	3
3.1. OBJETIVO GENERAL .....	3
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	4
4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	4
4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA .....	4
4.2. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA .....	6
4.3. JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA .....	7
5. MARCO DE REFERENCIA .....	9
5.1. MARCO TEÓRICO .....	9
5.2. MARCO CONCEPTUAL .....	15
6. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	24
6.1. MÉTODO.....	24
6.2. TIPO DE ESTUDIO.....	29
6.3. TIPO DE FUENTES .....	31
7. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PARA LA EJECUCIÓN .....	33

8. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO .....	36
9. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA .....	37
10. ÁREA DE INFLUENCIA.....	37
11. BIBLIOGRAFIA PRELIMINAR .....	37
12. NETGRAFÍA .....	38
<b>CAPITULO II .....</b>	<b>39</b>
ANTECEDENTES.....	39
2.1. LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PESADO .....	39
2.1.1 Transportes Sánchez Polo del Ecuador .....	52
2.2 MARCO LEGAL .....	58
2.2.1 Ley Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.....	58
2.2.2 Decisión 491 CAN sobre límites y pesos de vehículos para transporte de carga.....	63
2.2.3 Decisión 399 y resolución 300 CAN sobre transporte internacional de mercancías por carretera. ....	68
2.2.4 Decisión 271 y 277 CAN sobre Sistema Andino de Carreteras.....	79
2.2.5 Decisión 290 CAN sobre Póliza Andina de Responsabilidad Civil para el Transportador Terrestre.....	82
2.2.6 COPCI. Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones.....	89
2.3 LA INDUSTRIA PAPELERA ESPECIALIZADA .....	98
2.3.1 Historia.....	98
2.4 EMPRESAS REFERENTES .....	101

2.4.1 Kimberly Clark.....	101
2.4.2 Protisa.....	111
2.4.3 Industrias Familia.....	115
2.5 IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR SUBPARTIDA DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS DE LA INDUSTRIA PAPELERA DESDE Y HACIA COLOMBIA.	117
<b>CAPITULO III .....</b>	<b>122</b>
3. PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE MOVILIZACION DE CARGA.....	122
3.1 SOLICITUD DE COMPRA.....	122
3.2.1 Asignación de Producto .....	123
Cuadro No. 1 ASIGNACION DE PRODUCTO .....	124
3.2.2 Asignación de Equipo .....	125
Cuadro No. 2 ASIGNACION DE EQUIPO .....	126
3.2.3 Procedimiento de Embarque en Origen.....	126
3.3 PROCESO DE EXPORTACIÓN COLOMBIANO .....	128
3.3.1 Formalidad Aduanera en Puente Internacional Rumichaca .....	129
3.4 PROCESO DE IMPORTACIÓN ECUATORIANO .....	130
3.4.1 Ingreso a Bodegas .....	130
3.4.2 Trámite Aduanero .....	133
CUADRO No. 3 FLUJOGRAMA DE IMPORTACIÓN .....	143



3.5 ORDEN DE DESPACHO.....	147
3.5.1 Asignación de Flota.....	147
3.5.2 Asignación de Equipo .....	148
3.6 RUTA.....	149
3.6.1 Flete.....	152
3.7 ARRIBO A DESTINO.....	153
3.7.1 Asignación De Turnos De Descarga .....	154
3.8 PLANIFICACIÓN RETORNO DE UNIDAD .....	154
CAPITULO IV .....	157
ESTUDIO TECNICO DEL PROYECTO: UBICACIÓN, DISEÑO Y OPERACIÓN DEL CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGA.....	157
4.1 LEGISLACIÓN MUNICIPAL .....	158
4.2. MACROLOCALIZACION .....	159
CUADRO No 4: RUTAS SANTO DOMINGO LA CONCORDIA-VÍA QUEVEDO ...	171
CUADRO No 5: EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS; <b>Error! Marcador no definido.</b>	
<b>4.2.1. Criterios de Implantación según Tipo de Agentes.....</b>	178
4.3. CONCLUSIONES SOBRE LA LOCALIZACIÓN.....	180
4.3.1. Micro Localización .....	180
4.4 PROPUESTA DE ADQUISICIÓN .....	181
4.4.1 Compra.....	181

4.4.2 Renta .....	183
4.3.3 Comodato .....	183
4.5 DISEÑO ESTRUCTURAL.....	184
CUADRO No 6: ÁREA CUBIERTA REQUERIDA .....	186
4.5.1 Costos .....	187
4.6 ORGANIGRAMA FUNCIONAL .....	190
4.6.1 Requerimiento .....	190
4.7.1 Asignación de Equipos Fijos por segmento Logístico .....	193
4.7.2 Despacho al Centro de Transferencia.....	193
4.7.3 Recepción de Mercancía .....	193
4.7.4 Planificación Despacho .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
4.7.5 Despacho desde el Centro a Plantas .....	202
4.7.6 Recepción de Equipos Vacíos .....	203
4.7.7 Planificación Mantenimiento Preventivo y Correctivo .....	203
4.8 ANÁLISIS COMPARATIVO SISTEMA PROPUESTO VERSUS SISTEMA TRADICIONAL .....	204
4.8.1 Análisis de resultados Pre proyecto.....	204
4.8.2 Análisis de Resultados Post proyecto.....	260
4.8.3 Medición de Resultados .....	261
CAPITULO V .....	264

IMPACTO.....	264
5.1. IMPACTO SOCIO ECONÓMICO EN EL NIVEL REGIONAL .....	264
5.2. SOCIAL .....	265
5.2.1. Impacto en Salarios .....	269
Cuadro 7. Empresas del sector de logística y transporte de mercancías .....	271
Cuadro.8 Empresas del sector comercial, a nivel nacional y en Santo Domingo de los Tsáchilas.....	272
5.2.2. Encadenamiento al sector servicios.....	273
5.3. IMPACTO EN EL INVENTARIO DE LAS EMPRESAS.....	274
Cuadro 9. Rotación de inventarios (días) del sector manufacturero, por provincia .....	276
Cuadro.10 Rotación de inventarios (días) del sector comercial, por provincia.....	277
5.4 REDUCCIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS POR TRANSPORTE .....	278
Cuadro 11. Escenarios: Santo Domingo como Centro de Distribución Regional. ....	283
Cuadro 12. Ahorro en transporte, según escenario de captación de carga en Santo Domingo.....	284
5.5 IMPACTO AMBIENTAL .....	284
5.6 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTIVAS Y COMPENSATORIAS.....	285
CAPITULO VI.....	287

6. EVALUACION FINANCIERA.....	287
6.1. PRESUPUESTOS .....	287
6.2. FLUJO NETO DE FONDOS .....	293
6.2.1. Del Proyecto.....	294
6.3. DETERMINACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO.....	295
6.3.1 Del Proyecto.....	295
6.4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN.....	296
6.4.1. Valor Actual Neto .....	296
6.4.2. Tasa Interna de Retorno .....	298
6.4.3. Periodo de Recuperación de la Inversión .....	299
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	300
CONCLUSIONES .....	300
RECOMENDACIONES .....	301
<b>NETGRAFÍA</b> .....	508



## **CAPITULO 1**

### **1. TEMA DE INVESTIGACIÓN**

Propuesta de implementación de un centro de transferencia de carga en la ciudad de Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsachilas, para la empresa Transportes Sánchez Polo del Ecuador, y optimización de su servicio de transporte en equipos camabaja papeleras.

### **2. PLANTEAMIENTO, FORMULACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN**

#### **DEL PROBLEMA**

La demora en el abastecimiento de bobinas de papel, materia prima importada para la elaboración de servilletas y papel higiénico por las empresas Kimberly Clark y Protisa desde Colombia, ocasionada por la operación ineficiente de equipos camabaja, está generando incumplimiento en la provisión y suministro de pedidos de producto terminado.

El tiempo que se emplea en el tráfico, para el transporte de bobinas de papel, está ocasionando retraso en el abastecimiento de materia prima en las plantas industriales tanto de Kimberly como de Protisa en Guayaquil. Los acontecimientos frecuentes se presentan en el trámite de importación en Tulcán, debido a la presentación tardía de documentos de nacionalización, así como en la tramitología misma en aduana, tanto en

aforo como en el “*levante*”<sup>1</sup>. Una vez cumplida la formalidad aduanera, se procede al despacho de material a los respectivos clientes, y es aquí donde empieza el verdadero vía crucis, las bodegas en frontera atienden en horarios regulados por aduana y en orden de llegada a los vehículos sin importar el tipo de cliente, el material importado se lo almacena de igual manera y para el despacho se debe mover todo el producto para encontrar la referencia solicitada y finalmente se despachan a destino cumpliendo la formalidad operativa aduanera, allí deben esperar varios días estacionadas en las afueras de las plantas esperando su turno para el ingreso a descargar y dependiendo la característica del producto se autoriza la operación.

Los requerimientos de materia prima son inmediatos y de improviso en función generalmente de las necesidades de producto terminado, por lo que el despacho se vuelve caótico, pues las unidades están cargadas en planta y el producto descargado en frontera, el tiempo de tráfico entre Tulcán Guayaquil es de 16 horas y el retorno vacío es de 12 horas dando un total para ese tráfico de 28 horas, al llegar la unidad vacía a Tulcán y lo hace fuera del horario de atención de bodegas concesionarias, deberá esperar hasta el siguiente día y empezar el ciclo.

---

<sup>1</sup>COPCI. Art 2. Lit. gg. Es el acto por el cual la autoridad aduanera autoriza al declarante a disponer de las mercancías una vez cumplidos los requisitos y la formalidad aduanera.

La asignación de unidades, realmente se vuelve crítico, pues se requieren de otras para el abastecimiento internacional desde Puerto Tejada en el departamento del Cauca hasta Tulcán.

Es importante tomar en consideración que el eje vial en la zona del nuevo aeropuerto se congestionará al punto de restringir el horario de circulación de vehículos pesados, situación tomada en consideración, en la empresa se han realizado pruebas preliminares de circulación arrojando este fenómeno y la alternativa del cruce por la ciudad es aún más grave, pues tenemos una “ordenanza que regula pico y placa”<sup>2</sup>, así como restricción para la circulación de equipo pesado. La ruta alterna por San Lorenzo en la provincia de Esmeraldas representa un “sobre costo de 400 dólares”<sup>3</sup> por unidad movilizada y un extra tiempo de viaje de alrededor de 8 horas, elementos que nos hacen descartarla y solamente dejarla para casos en verdad extremos.

### **3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.1. OBJETIVO GENERAL**

Optimizar el servicio con equipos camabaja de la compañía Transportes Sánchez Polo del Ecuador, utilizada en la operación de transporte de bobinas de papel desde Puerto Tejada - Colombia a Guayaquil Ecuador, a través de la implementación de un centro de

---

<sup>2</sup>Ordenanza Metropolitana 0305. 12 de marzo del 2010.

<sup>3</sup>Tarifa acordada con la Asociación de Transporte Pesado del Carchi



transferencia de carga en la ciudad de Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsachilas

### **3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- a) Analizar la situación actual del transporte pesado en general y de equipos especializados en particular, así como de las empresas productoras papeleras.
- b) Establecer el procedimiento operativo en el transporte de papel en equipos especializados.
- c) Diseñar y desarrollar el centro de transferencia de carga seca en Santo Domingo.
- d) Evaluar la viabilidad financiera del proyecto
- e) Evaluar el impacto social, bajo la óptica del Plan Nacional para el Buen Vivir.

## **4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA**

*“Un trabajo investigativo tiene justificación teórica cuando se cuestiona una teoría administrativa o económica, es decir los principios que soportan su proceso de implantación. Cuando en una investigación se busca mostrar la solución de un modelo,*

*está haciéndose una justificación teórica, o cuando en una investigación se propone nuevos paradigmas (ejemplos, modelos, ejemplares)”<sup>4</sup>.*

Al proponer la creación e implementación de un nuevo modelo de manejo de carga especializada, se deben considerar muchos elementos, entre ellos el manejo tarifario a los proveedores a cambio de una permanente rotación de equipos y generación de tráfico, la negociación de tarifas con clientes con el valor agregado de una provisión just in time, situación que es por demás entendida por el staff de clientes que en muchas ocasiones han pedido soluciones oportunas a sus inconvenientes y como es de conocimiento público la congestión vial en el país cada día es mayor, la inseguridad galopante y la demanda de productos en ascenso.

*“Cuando se hace una reflexión epistemológica, se tiene una justificación eminentemente teórica, aunque el implementarla se vuelve práctica, ya que, como afirma López Cerezo, toda investigación en alguna medida tienen la doble implicación teórica y práctica”<sup>5</sup>.*

---

<sup>4</sup> <http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/>

<sup>5</sup> <http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/>

## 4.2. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

*“En una investigación científica, la justificación metodológica del estudio se da cuando el proyecto por realizar propone un nuevo método o una nueva estrategia para generar conocimiento válido y confiable. Si un estudio se propone buscar nuevos métodos o técnicas para generar conocimientos, busca nuevas formas de hacer investigación, entonces podemos decir que la investigación tiene una justificación metodológica”*<sup>6</sup>.

Con el presente proyecto, se pretende emprender en una nueva forma de manejo logístico de carga especializada en el Ecuador, de bobinas de papel sanitario. El aprovechamiento de la situación geográfica para la micro localización, la situación actual del sistema vial y del sector de la transportación de carga, permiten ofertar propuestas comerciales y operativas innovadoras que se orientan al beneficio colectivo de todos los actores.

Es muy importante señalar que proyectos como el presente, generaran replicas tanto en organizaciones públicas como privadas, lo que permitirá el desarrollo de la zona de ubicación como un polo importante y ganar al país en competitividad.

---

<sup>6</sup> <http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/>

La justificación en la investigación es indispensable, es lo que le da valor al trabajo investigativo.

### **4.3. JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA**

*“Se considera que una investigación tiene una justificación práctica, cuando su desarrollo ayuda a resolver un problema o, por lo menos propone estrategias que al aplicarse contribuirían a resolverlo”<sup>7</sup>.*

Al implementar el centro de transferencia de carga, solucionaremos una serie de problemas que podemos resumir en: tramitología y formalidad aduanera ineficiente, sobrecostos de almacenaje en bodegas concesionarias y horarios de despacho bajo régimen y control burocrático aduanero, problema de desabastecimiento de materia prima, incumplimiento en la provisión de pedidos de producto terminado, deficiente operación de equipos camabaja; factores que solucionados redundan en el beneficio común de todos los actores. Se debe señalar que una vez se ponga en pleno funcionamiento el nuevo aeropuerto Mariscal Sucre de Quito, la congestión vehicular será inminente en su zona de influencia y es precisamente en esta, por donde circulan los vehículos pesados de carga, generándose un problema de demora en tráfico, por lo

---

<sup>7</sup> <http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/>

tanto es muy necesaria la implementación de un centro de transferencia de carga que nos permita manejar los tiempos de entrega.

Los estudios de investigación a nivel de pregrado y de postgrado, en general son de carácter práctico, o bien, describen o analizan un problema o plantean estrategias que podrían solucionar problemas reales y es muy real la crisis de suministro de materia prima a las empresas papeleras.

Si en un trabajo de grado se realiza un análisis económico de un sector de la producción, su justificación es práctica por que genera información que podría utilizarse para tomar medidas tendientes a mejorar este sector. El análisis financiero que se efectuara en el presente estudio, nos permitirá tomar la decisión de implementarlo, pues los resultados con certeza nos apoyaran en la política.

Cuando un trabajo de grado se orienta a conocer los factores de motivación más utilizados en un determinado sector económico o una empresa, sus justificación es práctica, porque, al igual que en el caso del análisis del sector, la información sirve para actuar sobre la empresa, para mejorar o realizar cambios que contribuyan a mejorar la producción y en nuestro caso es emergente una solución, las empresas afectadas son clientes VIP con una facturación extremadamente importante. El despacho de producto al centro de transferencia apenas se haya nacionalizado, sin que medie una solicitud de referencia específica, permitirá centralizar y controlar las operaciones, manejar el

inventario y optimizar la flota, el abastecimiento será muy oportuno ya que los tramos se dividirán en dos y gracias a su ubicación equidistante incluso permitirá ahorrar en fletes y los costos por almacenamiento bajaran considerablemente.

## **5. MARCO DE REFERENCIA**

### **5.1. MARCO TEÓRICO**

Para efectos de aclarar la intención del proyecto, es importante revisar algunos elementos que deberán participar en su desarrollo.

Con la intención de implementar un puerto seco privado, como una idea de posible solución al inminente problema que de seguro se va a presentar a mediados del año 2013 por la acumulación de varios elementos que ya fueron analizados, debemos esbozar que es uno de estos, y no son otra cosa más que una terminal intermodal interior, conectada por carretera o tren con una o varias terminales marítimas, con puntos fronterizos o terminales industriales, con la capacidad de posponer el control aduanero a la entrada en el puerto seco. Esta característica permite agilizar la salida de las mercancías de los puertos hacia su destino, contribuyendo a descongestionar sus operaciones.

La universalización del uso de elementos de unitarización para el transporte de mercancías, tanto por mar como por tierra hace necesarios puntos interiores especializados en la manipulación y tratamiento de estos elementos y sus mercancías.

Puerto seco es “*Una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte*”<sup>8</sup>. Bajo esta definición al inicio este punto de transferencia de carga tendrá el carácter de servicio netamente privado, para el manejo de carga de sus propios clientes, se analizara lógicamente la posibilidad de abrirlo a terceros operadores de carga.

Cuando hablamos de comercio internacional, debemos pensar en el espíritu mismo de esta actividad y para ello en el presente caso, se necesita del sistema por donde fluirá y debemos referirnos al Sistema Andino de Carreteras, donde nuestro país juega un rol muy importante ya que se encuentra en el medio de los países que conforman la CAN y estratégicamente entre aquellos que conforman la ALADI, según lo considera la Decisión 271 de la CAN, modificada por la Decisión 277, “*está constituido por 24 100 kilómetros de vías clasificadas en tres tipos de ejes viales: ejes troncales, que*

---

<sup>8</sup>Definición de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

*corresponden a cerca de la mitad del total (12 500 km); ejes interregionales (2 700 km) y ejes complementarios (8 900 km)’’<sup>9</sup>.*

Los ejes troncales son los que constituyen principalmente la llamada carretera Panamericana, que une a los cuatro países miembros desde las fronteras con Argentina y Chile hasta Venezuela y permite la interconexión continua, directa, económica y segura, en condiciones de transitabilidad durante todo el año.

Los ejes interregionales sirven de enlace entre los ejes troncales y las redes viales de los demás países de Sur América; los ejes complementarios permiten la interconexión entre áreas internas de desarrollo en cada país con los ejes troncales. Los ejes tienen diferentes niveles de transitabilidad, desde vías de una o más calzadas en excelente estado, hasta vías con una deficiente capacidad para el tránsito de tráfico pesado.

*“Las exportaciones e importaciones por modo de transporte por carretera alcanzaron cerca de 11 millones de toneladas, de las cuales el 56% fueron exportaciones. Las exportaciones por carretera de la Comunidad Andina hacia los países de Suramérica integrados a través de la Iniciativa para Integración de la Infraestructura Regional*

---

<sup>9</sup>Decisión Andina 277 CAN. Sistema Andino de Carreteras



*Suramericana, IIRSA, fueron doce mil millones de dólares en el año 2011, con una tasa de crecimiento de 55% respecto al año anterior”<sup>10</sup>.*

El movilizar mercancías necesita de un marco técnico operativo denominado logística, (del inglés *logistics*) es definido “como el *conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución*”<sup>11</sup>. En el ámbito empresarial existen múltiples definiciones del término logística, que ha evolucionado desde la logística militar hasta el concepto contemporáneo del arte y la técnica que se ocupa de la organización de los flujos de mercancías, energía e información.

La logística es fundamental para el comercio. Las actividades logísticas conforman un sistema que es el enlace entre la producción y los mercados que están separados por el tiempo y la distancia. La logística empresarial, por medio de la administración logística y de la cadena de suministro, cubre la gestión y la planificación de las actividades de los departamentos de compras, producción, transporte, almacenaje, manutención y distribución, el éxito de la logística internacional depende en mucho de la gestión aduanera en donde la tramitología juega un papel muy importante en este segmento económico, tiene por finalidad intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y

---

<sup>10</sup>ANDINATIC. Asociación Andina de Transportadores Terrestres Internacionales de Carga

<sup>11</sup>RAE (Real Academia Española)

salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen.

La perfecta operación de estos elementos analizados, permite una eficiente y eficaz gestión de comercio internacional, donde cada uno de los elementos aporta su contingente y por lo tanto generan valor al proyecto como producto terminado, el equipamiento en unidades de arrastre de la compañía operadora, le permite asegurar con éxito la operación, ya que coincidiendo con Michael Porter, en su estrategia de Diferenciación, nos permite ofertar en tiempo presente *“un producto que sea único y original que logre distinguirse de la competencia, y que no sea fácilmente imitable por ésta.*

*Puede haber diferenciación, por ejemplo, en el diseño del producto, en sus atributos o características, en la marca, en la calidad, en brindar un buen servicio o atención al cliente, en ofrecer servicios adicionales, en la rapidez en la entrega, etc.*

*A través de la estrategia de diferenciación, la empresa busca la preferencia de los consumidores, pudiendo incluso aumentar los precios, en caso de que éstos reconozcan las características diferenciadoras del producto.*

*La estrategia de diferenciación se recomienda utilizar cuando el mercado está compuesto por consumidores que son insensibles a los precios.*

*La desventaja de utilizar esta estrategia radica en que la competencia puede llegar a copiar las características diferenciadoras del producto, por lo que para usar esta estrategia, dichas características diferenciadoras deben ser difícilmente imitables por competencia”.<sup>12</sup>*

La gestión de la alta dirección de la empresa por el equipamiento en unidades, la inversión en el centro de transferencia, la adopción de tecnología en la implementación de un centro de control de trazabilidad y la vasta experiencia en el movimiento de la carga especializada, hacen que se marque la diferencia con la competencia de manera absoluta.

Es sin duda alguna este tipo de decisiones gerenciales empresariales las que coadyuvaran a la solución de problemas que requieren definitivamente del aporte público como privado, un buen marco legal y la adopción de normas supranacionales, la dotación de buenos servicios básicos y el permitir la participación de tecnología y capitales por parte del estado, así como la garantía para el desarrollo de estos proyectos y su rentabilidad.

---

<sup>12</sup> <http://www.crecenegocios.com/estrategias-genericas-de-michael-porter/>

Podremos afirmar que el gobierno y el estado ya aportaron con su contingente y nos toca al sector privado participar con la gestión empresarial, hacer negocios, generar utilidad, tributar, generar empleo y consolidar la empresa.

## **5.2. MARCO CONCEPTUAL**

“Es el conjunto de conceptos, proposiciones y definiciones relacionadas entre sí que representan un punto de vista sistemático de los fenómenos y variables que se van a emplear en el estudio (glosario de términos)”<sup>13</sup>, la utilización del Tesoro de Términos de Comercio Internacional. Revisión 6 del Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC. 2007, así como el Diccionario de términos usuales en el comercio exterior ecuatoriano de los autores Gonzalo Burbano y Mónica Mestanza, permiten suministrar conceptos de mucha importancia al proyecto.

**Abandono expreso.-** El abandono expreso de las mercancías es irrevocable, por lo tanto no es objeto de los recursos administrativo o contencioso y se perfecciona con la aceptación escrita, mediante resolución emitida por el Administrador de Distrito de aduanas, la misma que tiene el carácter de acto administrativo ejecutoriado con el cual se extingue la obligación tributaria.

---

<sup>13</sup>[www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php](http://www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php)

**Abandono tácito.-** El abandono tácito de mercancías nace ipso jure cuando concurren cualquiera de las siguientes causas:

- ✓ No presentación de la declaración aduanera dentro del plazo establecido en la ley
- ✓ No pago de los tributos dentro del plazo cuando sea exigible
- ✓ Ausencia del declarante o su representante al acto de aforo
- ✓ Sobrepasar el plazo autorizado de permanencia de las mercancías en los lugares habilitados.

**Acuerdos bilaterales de comercio.-** Son los convenios que se sustentan en los principios de bilateralidad y reciprocidad para el ejercicio de las relaciones económicas internacionales, de conformidad con el cual las ventajas que un país conceda deben ser reciprocadas por el otro con medidas de efecto equivalente.

**Ad valorem.-** Prefijo de origen latino con el cual se identifica a los tributos cuya base imponible está constituida por uno de los valores convencionalmente utilizados en el comercio internacional.

**Administraciones Distritales de Aduanas.-** Son una de las dependencias del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador. De acuerdo con la estructura orgánica, las administraciones de distrito forman parte del nivel operativo y están organizadas con niveles y unidades.

**Aduana de carga.-** Para efectos de aplicación de la Decisión 399 y Resolución 300 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es toda aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en vehículos o contenedores y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación de tráfico internacional de mercancías en una aduana de partida.

**Aforo Físico.-** Es el acto administrativo de determinación tributaria, mediante el cual, la aduana reconoce físicamente o documentalmente las mercancías para establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria.

**Agente de aduana.-** Es la persona natural o jurídica cuya licencia le habilita ante la aduana a gestionar de manera habitual y por cuenta ajena el despacho de mercancías de importación o exportación, por lo que debe responder solidariamente con sus clientes por las obligaciones tributarias aduaneras derivadas de sus actividad profesional, sin perjuicio del cumplimiento de la condena que se le impusiere como eventual autor, cómplice o encubridor de cualquier delito aduanero.

**Agente de carga terrestre.-** Es la persona natural o jurídica que se dedica habitualmente a poner en contacto a los transportadores terrestres con las mercancías a transportar; o, en su defecto, a servir de intermediario o contacto entre el transportador y

la persona encargada de efectuar el embarque de las mercancías, a cambio de una comisión.

**Almacenamiento temporal.-** Es la operación aduanera mediante la cual la aduana recibe, para la ejecución de las formalidades aduaneras correspondientes, las mercancías importadas o por exportarse, en las bodegas señaladas en el manifiesto de carga, o documento que lo sustituya por el propietario, consignatario o consignante. Las bodegas pueden estar bajo administración directa de la aduana o a través de concesionarios.

**Arancel de importaciones.-** Constituyen el principal instrumento de política económica en el ámbito del comercio internacional, son tarifas impositivas aplicables a las importaciones o las exportaciones.

**Balanza comercial.-** Forma parte de la balanza de pagos y se la conoce también como balanza de comercio. Mediante ella los países numeran y cuantifican el valor monetario del total de sus compras y ventas de mercancías al exterior durante un periodo de tiempo, generalmente un año.

**Balanza de pagos.-** Es un registro contable y estadístico de todas las transacciones de un país con el resto del mundo, cuyo objetivo fundamental es informar a las autoridades gubernamentales acerca de la posición internacional del país y ayudarles en la toma de decisiones en materia de políticas monetaria, fiscal y de comercio exterior. Su utilidad

radica en la importancia que tiene para cualquier país conocer los efectos del doble juego de las importaciones y las exportaciones de bienes y servicios.

**Carta Porte Internacional por Carretera.-** Es el documento de transporte mediante el cual el transportador acredita que ha recibido determinadas mercancías para ser transportadas a otro lugar, situado en un país distinto de aquel en que las recibió. Constituye también una prueba de existencia de un contrato de transporte y, forma parte de la documentación exigida para el cumplimiento de la formalidad aduanera.

**Camabaja.-** Remolque de alta tecnología para el transporte de mercancías especializadas.

**Centro de transferencia de cargas.-** Son espacios pensados para realizar las maniobras de carga y descarga de mercadería transportada, la devolución de la misma, el crossdocking, el almacenamiento y los servicios vinculados con la logística del transporte de cargas.

**Certificado de habilitación.-** De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es el documento emitido por el Organismo Nacional Competente por medio del cual se habilita un vehículo de propiedad o afiliado a una empresa de transporte internacional por carretera.



**Certificado de Idoneidad.-** De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es el documento emitido por el Organismo Nacional Competente del país de origen del transportador por medio del cual se certifica la idoneidad del mismo para realizar Transporte Internacional por Carretera.

**Documento Aduanero de Importación DAI.-** Es la forma oficial que debe utilizarse para la presentación a despacho aduanero de las mercancías que se importen declaradas a los diferentes regímenes aduaneros.

**Delitos Aduaneros.-** Son una de las clases de infracciones aduaneras previstas por nuestra legislación, para cuya configuración se requiere la existencia del dolo. El delito aduanero consiste en el ilícito y clandestino tráfico internacional de mercancías, o en todo acto de simulación, ocultación, falsedad o engaño que induzca al error a la autoridad aduanera, realizados para causar perjuicios al fisco evadiendo el pago total o parcial de impuestos o el cumplimiento de la formalidad aduanera, aunque las mercancías no sean objeto de tributación.

**Flete.-** Se denomina así al traslado o transporte de bienes desde el puerto de origen hasta el puerto de destino, o desde una bodega localizada en un país determinado hasta otra situada en un país distinto, cruzando las fronteras de dos o más países, por cualquier

medio o modo de transporte, por cuyo servicio se cobra un valor llamado flete, que se expresa en el conocimiento de embarque.

**Incoterms.-** Son propiamente, un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional al momento de pactar una compra – venta o una transacción, cuya finalidad es la de evitar las distintas interpretaciones de tales términos en los distintos países o, por lo menos, reducir tal riesgo.

**Manifiesto Internacional de Carga.-**De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es el documento uniforme adoptado por los países miembros y exigido por las autoridades aduaneras al transportador autorizado, al ingreso, tránsito y salida de la aduana de un país miembro.

**Mercancías.-** El reglamento al COPCI define a las mercancías como bienes corporales muebles de cualquier clase, nacionales, extranjeros o nacionalizados, que son objeto de operaciones o regímenes aduaneros.

**Obligación tributaria aduanera.-** Es el vínculo jurídico personal entre el estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos

respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.

**Potestad Aduanera.-** Es el conjunto de funciones, atribuciones y deberes que la ley otorga de manera privativa a los organismos de la aduana para el cumplimiento de sus funciones, sea directamente o mediante delegación, concesión según lo dispuesto en las Constitución Política de la República.

**Recepción aduanera de los medios de transporte.-** Es la operación mediante la cual la aduana procede a recibir el medio de transporte en la zona primaria correspondiente; a verificar la documentación exigible para su ingreso; a efectuar los controles permitidos y a declararlo en libre plática para que se continúe con el cumplimiento de las operaciones pertinentes.

**Seguro de transporte.-** Es la operación mediante la cual el importador o exportador busca la cobertura de los daños y riesgos eventuales que corren las mercancías durante el transporte hasta su destino.

**Transportador autorizado.-** De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es toda persona jurídica que cuente con vehículos para operar y que se obligue por sí o por medio de otra que lo represente, a realizar el Transporte

Internacional de Mercancías por Carretera, y al cual el Organismo Nacional Competente le ha otorgado el Certificado de Idoneidad.

**Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.-** De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es el porte de mercancías que utiliza vehículos de transporte por carretera en todo o en parte de su recorrido, en virtud de un Contrato de Transporte, desde un lugar situado en un país en el cual el transportador autorizado toma las mercancías bajo su responsabilidad hasta otro lugar designado para su entrega en un país diferente.

**Unidad de transporte.-** Son los continentes utilizados para trasladar mercancías, tales como: contenedores, remolques, semirremolques y vagones.

**Unidad de tracción.-** Son los vehículos tractores, denominados en nuestra región como tractomulas o camiones remolcadores.

**Vehículo habilitado.-** De conformidad con lo previsto por la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, relativa al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, es el vehículo de propiedad o afiliado a un transportador autorizado, debidamente registrado ante las autoridades competentes de transporte y de aduana.

**Zona aduanera.-** Se debe entender por zona aduanera a las distintas partes en que se subdivide el territorio aduanero y en las que, consecuentemente, son aplicables las disposiciones pertinentes para el ejercicio de la potestad aduanera. Nuestra legislación vigente prevé que el territorio aduanero ecuatoriano se subdivide en dos zonas:

- ✓ *Zona primaria:* Es la parte del territorio aduanero en la que se habilitan recintos para el cumplimiento de la formalidad aduanera y el desarrollo de operaciones aduaneras.
- ✓ *Zona secundaria:* Es la parte restante del territorio aduanero.

## **6. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **6.1. MÉTODO**

*“Es un procedimiento con capacidad de sistematización, que permite registrar ordenadamente cada una de las instancias de la investigación.*

*El método científico es el camino que se sigue en la investigación realizada en forma metódica, nos puede proporcionar conceptos claros de los objetos, hechos o fenómenos;*

*nos facilita la sistematización de nuestras ideas. El método es el todo del conocimiento científico, sin método no hay ciencia”.*<sup>14</sup>

#### **a) Teóricos**

*“El trabajo científico siempre implica el compromiso entre teoría y experiencia, ya que ningún acto empírico del investigador está libre de ideas preconcebidas, aunque toda idea científica debe ser comprobada y demostrada”*<sup>15</sup>.

La situación a la que se ve enfrentada la empresa Sánchez Polo del Ecuador día a día, amerita una investigación que le permita salir de esta, asegurando su rentabilidad empresarial, y garantizando el servicio a sus clientes.

El proceso de investigación se inicia con un problema. Sin embargo, no toda formulación que designa un problema puede ser investigado por la ciencia. Para que un problema pueda investigarse debe ser formulado adecuadamente. Existen ideas según las cuales la observación de cualquier hecho de la realidad puede o no transformarse en problemas de investigación; al principio es vaga y confusa, pero luego después de mucha reflexión y de una relación continua con el objeto de investigación, se puede lograr una formulación clara de la situación problemática.

---

<sup>14</sup>[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)

<sup>15</sup>[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)

La única verdad es que si no se implementan soluciones a corto y mediano plazo, la empresa perderá competitividad.

### **b) Empíricos**

“Es de vital importancia para este estudio la observación, por lo tanto es necesario mirar los hechos en forma directa y neutral. Primero se recogerá la información objetiva y luego se analizará”.<sup>16</sup>

En este punto no es necesaria la formación teórica en especial ya que la verdad está en los hechos y la información recopilada se convierte en conceptos y leyes.

Los métodos empíricos son el hecho, la observación, la medición y el experimento.

**El hecho:** “Los hechos son auténticos, simplemente existen, y no debe haber la más mínima duda acerca de ellos. El problema reside en saber si lo que se ve en el hecho es todo lo que éste es en sí.”<sup>17</sup>

La situación diaria en las operaciones de abastecimiento de materia prima en la empresa es una realidad y debe ser solucionada de manera inmediata, la inactividad o la falta de toma de decisiones puede contraer situaciones muy graves frente a los clientes.

---

<sup>16</sup>[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)

<sup>17</sup>[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)

El proceso de conocimiento se inicia en la elección y definición de los hechos y luego se mueve a su interpretación teórica. Pero, paradójicamente, la elección de los hechos depende de los conocimientos previos, o teorías que sirven de referente. En resumen, el trabajo del científico consiste en explicar los hechos de la realidad; ellos son el fundamento de todas las elaboraciones científicas y conforme crece su conocimiento en torno a los hechos el científico es capaz de diferenciarlos.

La observación es el primer procedimiento de carácter empírico, en el cual pueden distinguirse:

- (i) el objeto de la observación, el proceso logístico.
- (ii) el sujeto de la observación, la empresa operadora.
- (iii) los medios para la observación, resultados en la operación logística.
- (iv) las condiciones de la observación, comportamiento del entorno, clientes y proveedores.
- (v) el sistema de conocimientos a partir del cual se formula la finalidad de la observación y se interpretan los resultados de ésta.

Como decía Charles Darwin, para que la observación científica sirva de algo ha de ser a favor o en contra de alguna tesis: la razón de ser del observar no reside en meramente recoger y acumular observaciones, sino en buscar y sacar a la luz cierto orden existente en los hechos; y de ahí que lo "observable" siga en su desplazamiento a los intereses y



finalidades de la indagación, y haga que los resultados que obtengamos acompañen a las intenciones que los guíen.

**La medición:** *“consiste en observar y registrar minuciosamente todo aquello que en el objeto de estudio seleccionado y de acuerdo con la teoría, sea relevante. Los registros obtenidos de la medición son datos que se pueden aplicar utilizando operaciones lógico matemáticas, y que pueden pertenecer a la escala nominal, ordinal, de intervalo o de razón. La información así obtenida puede ser de carácter cualitativo y cuantitativo.*

*El experimento: puede definirse como el procedimiento diseñado para manipular variables en condiciones especiales que permitan poner en juego algunas variables para observar su comportamiento y lograr así descubrir la esencia de un objeto de estudio”.*<sup>18</sup>

La conjugación de todas las variables que participan en un proceso logístico de importación, abastecimiento y distribución, nos permitirán experimentar hasta que punto nos es factible tomar decisiones y aplicarlas en beneficio de los actores del proyecto, entendiéndose a todos absolutamente, desde el personal más bajo en la escala jerárquica, hasta la alta gerencia y la población del entorno.

---

<sup>18</sup>[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)

Las finalidades de un experimento pueden ser diversas, por ejemplo, conocer las leyes que rigen la ocurrencia de algunos fenómenos, o su comportamiento. Se piensa a menudo que los experimentos se hacen únicamente en los laboratorios; esto no es así, pues también puede diseñarse experimentos de campo; sin embargo, en el primer caso se tiene un mejor control de las variables involucradas en el proceso, debido a que se puede repetir una y otra vez el procedimiento de la experimentación hasta descubrir lo relevante o lo irrelevante del fenómeno estudiado, sin que haya variación significativa entre los distintos ensayos.

## **6.2. TIPO DE ESTUDIO**

### **6.2.1 Estudio Descriptivo**

*“Es un tipo de estudio rígido en el cual se describen características y se generalizan varios fenómenos similares, mediante la exploración y descripción de situaciones de la vida real. Supone el conocimiento de las variables pertenecientes al problema, se apoya en una o varias propuestas de tipo general dirigidas en una dirección específica. Estos estudios sirven para descubrir nuevos significados, determinar la frecuencia de fenómenos y categorizar la información”.*<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> [ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in](http://ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in).

La descripción de los problemas que se presentan en la situación actual, definidos dentro de su propio ámbito y concatenados, permiten visualizarlos en su esencia y proponer acciones que nos permitan llegar a sustanciarlos y poder resolverlos de manera clara y efectiva.

### **6.2.2 Estudio Cualitativo**

*“Es un planteamiento sistemático y subjetivo que se utiliza para describir las experiencias o situaciones de la vida y darles un significado. Surgió de las ciencias sociales y del comportamiento como un método para entender la naturaleza dinámica y holística de los seres humanos. Son estudios cualitativos los fenomenológicos, etnográficos, históricos y de teoría fundamentada”<sup>20</sup>*. La presencia de una nueva forma operativa en la movilización de carga, así como de un centro de transferencia de carga, permitirá la creación de un micro polo de desarrollo y generara un impacto en el sitio de influencia, el apareamiento de negocios paralelos como son el servicio de alimentación, vulcanización, lubricación, mantenimiento automotriz entre otros, definitivamente transformara la vida de la población adyacente al centro.

---

<sup>20</sup>[ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in](http://ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in).

### **6.2.3 Estudio Cuasi-experimental**

*“Examina las relaciones causales y determina el efecto de una variable sobre otra. Estos estudios tienen cierto control de la manipulación del experimento, decisión sobre el entorno o selección de sujetos”*<sup>21</sup>. El manejo de sistemas tarifarios versus la continuidad operativa y movilización permanente de las unidades de arrastre, permitirá manejar una de las variables muy importantes en un proceso de innovación logística.

### **6.3. TIPO DE FUENTES**

Las fuentes para la provisión de la información, serán primarias y secundarias, es imprescindible la entrevista a los actores de los procesos, como conductores, almacenistas, clientes y operadores, la visita a los centros de almacenamiento e inclusive a los sitios de la posible ubicación del proyecto, para poder in situ palpar las condiciones geográficas. Es necesario acudir a información proveniente de:

#### **6.3.1 Fuentes Primarias**

*“Contienen información original, que ha sido publicada por primera vez y que no ha sido filtrada, interpretada o evaluada por nadie más. Son producto de una investigación o de una actividad eminentemente creativa.*

---

<sup>21</sup>[ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in](http://ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in).

*Componen la colección básica de una biblioteca, y pueden encontrarse en formato tradicional impreso como los libros y las publicaciones seriadas; o en formatos especiales como las microformas, videocasetes y los discos compactos”<sup>22</sup>.*

Estudios realizados en otros países, permitirán nutrir la información requerida para nuestro propósito.

Las decisiones andinas sobre el manejo de carga y centros de almacenamiento de mercancías, tendrán un aporte importante.

Adicionalmente al importante aporte de las fuentes primarias, se utilizaran también las fuentes secundarias, que en sustento a su utilización probada, nos garantiza de buena manera su efectivo aporte.

### **6.3.2 Fuentes Secundarias**

*“Contienen información primaria, sintetizada y reorganizada. Están especialmente diseñadas para facilitar y maximizar el acceso a las fuentes primarias o a sus contenidos. Componen la colección de referencia de la biblioteca y facilitan el control y el acceso a las fuentes primarias.*

---

<sup>22</sup>[bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm](http://bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm)

*Se debe hacer referencia a ellas cuando no se puede utilizar una fuente primaria por una razón específica, cuando los recursos son limitados y cuando la fuente es confiable. La utilizamos para confirmar nuestros hallazgos, ampliar el contenido de la información de una fuente primaria y para planificar nuestros estudios”<sup>23</sup>.*

Las entrevistas a gerentes de almaceneras en frontera, depósitos para transformación bajo control aduanero, gerentes de empresas transportadoras de carga y autoridades de empresas públicas como privadas, serán de mucha importancia en el desarrollo de la investigación.

## **7. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PARA LA EJECUCIÓN**

Para alcanzar los objetivos propuestos dentro del cronograma establecido se aplicará el siguiente proceso:

### **Investigación preliminar**

Acercamiento a los gestores de la empresa, básicamente a la oficina operativa fronteriza y a transportistas en su calidad de proveedores para socializarles el proyecto, recorrido

---

<sup>23</sup>[bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm](http://bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm)

en tiempo real del trayecto desde frontera hasta Guayaquil y levantar información pertinente, gestión operativa aduanera y de despacho en bodegas fronterizas.

Recolección bibliográfica y estadística, decisiones y resoluciones andinas inherentes a la temática investigada, así como el levantamiento de información estadística sobre la evolución de las importaciones de este sector y del tarifario de fletes.

**Establecer el procedimiento operativo en el transporte de papel en equipos especializados.**

Definir el procedimiento adecuado para el transporte de papel desde frontera al centro y desde el centro a plantas, tiempos de espera y retorno vacío a sus puntos de despacho, estableciendo la metodología más exacta posible y definiendo el modus operandi para el cumplimiento del objetivo.

Establecer la rotación de equipos y definir tiempos para mantenimiento preventivo y correctivo.

**Diseñar y desarrollar el centro de transferencia de carga seca en Santo Domingo.**

Con la información recabada y con el procedimiento de despacho establecido, se procederá a elaborar el diseño del centro de transferencia de carga, observando los factores de cercanía y midiendo su aporte a la idea central.

Revisar las ordenanzas municipales del cantón sobre este tipo de industrias y definir su ubicación en base al menor impacto ambiental y al mayor beneficio social de la colectividad donde se instalará

### **Evaluar la viabilidad financiera del proyecto**

En función de todos los elementos que aportan al diseño de la propuesta, se establecerán los parámetros de decisión financiera sobre la viabilidad del proyecto.

### **Evaluar el impacto social**

7 Siempre es importante reconocer que todo proyecto tiene un costo social, por lo tanto es vital proceder al análisis de su incidencia en el contexto del área de instalación y operación del proyecto.

### **Conclusiones y recomendaciones**

8 Con el procesamiento de toda la información, se procederá a comprobar el cumplimiento de los objetivos y a la formulación de conclusiones y recomendaciones sobre el trabajo realizado, las mismas que brindaran su aporte para el direccionamiento de quienes tienen la última palabra.



### **Pruebas y ajustes**

9. Es necesario efectuar las pruebas y en función de estas realizar ajustes a la investigación, proceder a la revisión y ponerla a consideración de los entes involucrados y escuchar sus ponencias.

### **Redacción del informe**

10 Con los ajustes efectuados se procederá a definir el informe del trabajo, observando al extremo todos los elementos y asegurar que todo lo importante allí se encuentre plasmado.

### **Informe final y presentación**

11 Una vez efectuado el control de calidad respectivo, se procederá a la presentación del informe final a las autoridades competentes.

## **8. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO**

La compañía Transportes Sánchez Polo del Ecuador, en su plan operativo comercial, financiará la investigación, es importante señalar que por tratarse de un proyecto operativo muy importante, se dotara de todo el apoyo necesario.

## **9. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA**

El proyecto se desarrollará en la provincia de Santo Domingo de Tsachilas, ciudad de Santo Domingo.

## **10. ÁREA DE INFLUENCIA**

El proyecto a ejecutarse, incide en las provincias de Pichincha, Carchi, Guayas, Santo Domingo y en el departamento del Cauca - Colombia

## **11. BIBLIOGRAFIA PRELIMINAR**

*Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador*

*Decisión 399 y Resolución 300 CAN*

*Guía metodológica Elaboración Plan de Tesis. Hernán Aulestia 2005. Editorial Ortiz*

*Tesaurus de Términos de Comercio Internacional. Revisión 6. Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC. 2007.*

*Proyectos de inversión. NassirSapagChain. Pearson. Primera edición 2007*

*Revista de Logística. Legiscomex. 14ava edición*

*Diccionario de términos usuales en el comercio exterior ecuatoriano. Gonzalo Burbano. Mónica Mestanza. Pudeleco.*

*Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión. COPCI 2010.*

*Compilación de Normativa Andina en Transporte Terrestre, Aduanas e Integración Fronteriza. ANALDEX – FEDEXPOR 2005.*

*Ordenanza Metropolitana 0305. 12 de marzo del 2010.*

*Decisión Andina 277 CAN. Sistema Andino de Carreteras*

## **12. NETGRAFÍA**

*<http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/>*

*<http://www.crecenegocios.com/estrategias-genericas-de-michael-porter/>*

*[www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php](http://www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php)*

*[www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm](http://www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm)*

*[ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in.](http://ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in)*

*[bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm](http://bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm)*

## **CAPITULO II**

### **ANTECEDENTES**

#### **2.1. LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PESADO**

*“El transporte de carga a nivel nacional o internacional, se define como el movimiento de mercancías que va de acuerdo con las necesidades de la sociedad, se establece en función de los volúmenes y de los medios que se disponga para efectuar la operación, el movimiento se lo realiza a cambio de un pago llamado flete.”*<sup>24</sup> El costo de los equipos de tracción, así como de los de contención y arrastre, sumado a los grandes capitales en flete que se manejan y el efecto multiplicador que se genera en empleos directos como indirectos, hacen del transporte una industria y un puntal de desarrollo de los pueblos.

La evolución del ser humano le ha llevado a buscar nuevas y mejores formas de movilizar sus bienes, y es así que esta industria en el Ecuador también tiene marcada su historia.

---

<sup>24</sup> Diccionario de términos usuales en el comercio exterior ecuatoriano. Gonzalo Burbano. Mónica Mestanza. Pudeleco.

### 2.1.1 Evolución

En el país, el movimiento de carga organizado data desde hace cuarenta años, a través de la Federación Nacional de Transporte Pesado del Ecuador (FENATRAPE), que aglutina a transportistas de carga en diferentes organizaciones como: cooperativas, compañías, asociaciones e inclusive empresas nacionales que operan con capitales extranjeros. El empresario del transporte pesado, Nelson Chávez, ex presidente de dicha federación y actual presidente de la Cámara Interamericana de Transporte, capítulo Ecuador y titular de la Cámara de Transporte Pesado, pionero en este servicio, manifiesta *“el trabajo en la federación se ha caracterizado por una filosofía de servicio y puertas abiertas, logrando aglutinar y afiliar a más de 100 empresas del transporte”*<sup>25</sup>, es importante señalar que en sus inicios eran meramente familiares, bajo organización cooperativista y de operación nacional, señalándose que el accionar de estas era de focalización geográfica, serranas o costeñas.

Con el crecimiento comercial entre regiones del país, el servicio y la necesidad incentivaron la *“constitución y legalización de asociaciones de transporte en provincias y zonas territoriales, como organismos de integración a la Federación de Transporte Pesado del Ecuador”*<sup>26</sup>, buscando de alguna manera la “protección” gremial.

---

<sup>25</sup> Nelson Chávez, ex presidente de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador

<sup>26</sup> Nelson Chávez, ex presidente de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador

Ante la apertura del Ecuador al comercio internacional andino y con el apoyo de la normativa supranacional, empresas extranjeras colombianas, deciden iniciar operaciones en el país, la primera en operar es Cordicargas del Ecuador, recibiendo una oposición total de parte de los dirigentes del transporte terrestre nacional, acusándolos de “coordinadoras” del transporte y de captar la mejor parte del flete. Pero la realidad comercial e industrial del país, exigía un manejo empresarial de la carga, se consolidaba el principio logístico de “tira y empuje”, las empresas tiraban por un manejo gerencial de su carga y las transportadoras empujaban su infraestructura y servicio integral diferenciado a ese segmento para consolidarse en un nuevo mercado que era no muy bien explotado, carente de valor agregado.

El transporte internacional de mercancías por carretera en el país y la Comunidad Andina, tiene su transitar histórico y evolutivo. En sus inicios, la subregión regulaba sus operaciones de carga a través de la decisión 257 promulgada el 27 de noviembre del 1989 y reglamentada por la Resolución 358, oficializada el 26 de mayo de 1994, fue necesario ajustarse a la realidad de las naciones; la economía, comercio y producción evolucionaban y su canal de distribución por efectos de una norma desfasada se estancaba, era inevitable, así como muy necesario actualizarla, por lo tanto y hasta por inercia se debían promulgar decisiones más dinámicas, que sustituyan a estas que pasaban por un periodo decadente, y que vayan acorde a la dinámica del comercio y la industria, mas adelante en este capítulo se explican mejor y ampliamente estas normas andinas.

### **2.1.2 Especialización**

La industria del transporte pesado de carga, mantiene un crecimiento constante e innovador en Ecuador, así lo confirman empresas e instituciones que trabajan en este sector, que han innovado y especializado su oferta de servicios, adicionándola valor agregado y asistencia técnica, muchas de estas inclusive han incorporado a su equipo de ejecutivos, técnicos en comercio exterior y transporte, ya que experimentaron que el operar únicamente con servicio nacional y de carga seca, es una crónica de una desaparición operativa inminente por el alto grado de competencia y muchas veces hasta desleal. Las empresas nacionales e internacionales, debieron abrir el menú de sus servicios, incorporar tecnología, mercadear para participar del mercado internacional, en base a la especialización que requiere la carga, así tenemos empresas nacionales que entendieron su importancia:

#### **GRUPO NOROCCIDENTAL**

Según el gerente del Grupo Noroccidental, Edgar Andrade *“se consideran como líderes en el mercado de transporte de carga pesada y extra pesada, succión y transporte de fluidos, alquiler de maquinaria de izaje y montajes especiales. Son especialistas en*

*ingeniería de transporte y proyectos integrales de logística para los sectores petrolero, energético e industria”<sup>27</sup>.*

Su capacidad de multiacción, le ha permitido participar en proyectos industriales muy importantes, como se visualiza en la imagen 1.

### **Imagen No 1**

#### **MONTAJE DE TANQUES ESTACIONARIOS EN TERMINAL PETROLERA**



Fuente: Grupo Noroccidental

El transporte, izaje y montaje de carga extra dimensionada requiere de una operación de alto profesionalismo, donde la capacitación y experiencia del personal junto a modernos equipos son garantía de éxito y la base de un importante y extenso récord de cumplimiento de todos los proyectos realizados.

---

<sup>27</sup> Edgar Andrade. Gerente Transportes Noroccidental. Entrevista



La inversión para este tipo de industrias es muy importante y voluminosa, de esto depende la capacidad de reacción y la estructuración de ventajas competitivas, en la imagen 2 se puede apreciar parte de la inversión en equipos industriales y de izaje.

## Imagen No 2

### INFRAESTRUCTURA OPERATIVA



Fuente: Grupo Noroccidental

*“Transportes Noroccidental nace en el Ecuador en 1961, en sus inicios se dedicó al transporte de diversos tipos de carga en la región noroccidental del país, es de ahí que donde proviene su nombre. A partir de 1972, año del boom petrolero, empieza a prestar servicios de transporte a un nuevo sector en desarrollo.*

*El mercado de la empresa se fue ampliando al igual que sus fronteras, en la actualidad continúan ofreciendo servicios al sector petrolero y además a diversos sectores como el*

*energético e industrial en la Comunidad Andina*<sup>28</sup>”, en imagen 3 se puede apreciar equipo para la industria de la construcción.

### **Imagen No 3**

#### **EQUIPO PARA LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION**



Fuente: Grupo Noroccidental

### **Principales Servicios Disponibles**

La versatilidad de la empresa, la demanda del mercado, ha obligado a que la empresa evolucione en dirección de la excelencia del servicio y capacidad de reacción, por lo tanto ha ampliado su menú de servicios, y tenemos los siguientes:

- *Ingeniería de Transportes*
- *Low Boys Hidráulicos*
- *Plataformas Extensibles*
- *Cama Alta y Cama Baja*
- *Grúas Telescópicas*

---

<sup>28</sup> <http://www.noroccidental.com/>

- *Winches Petroleros*
- *Movilización de Torres de Perforación*<sup>29</sup>

Otro de los referentes en la historia de la evolución del transporte de carga terrestre en el Ecuador es, **TRANSPORTES COELLO S.A.** según lo afirma su gerente, Gonzalo Coello, *“tienen más de 20 años en el servicio operativo para cualquier tipo de carga”*<sup>30</sup>.

En mérito a la evolución, pone a disposición del mercado equipos e instalaciones para el servicio de transporte pesado, normal, especial y de alto volumen, brindando servicio dentro y fuera del país. Cuenta con camas bajas especiales, camas altas, autotanques de combustible, autotanques térmicos con serpentín, autotanques para combustible limpios de 4 compartimientos, cisternas de cemento. Para transportar carga ultra pesada dispone de camas bajas especiales y de varias dimensiones con 3 o 4 ejes. Ver imagen 4. Con experiencia en el manejo de contenedores, piezas de construcción a gran escala y maquinaria, ha debido adquirir infraestructura que le permita mantenerse en el competitivo mundo de la industria del transporte.

---

<sup>29</sup> Fuente: Grupo Noroccidental

<sup>30</sup> Gonzalo Coello. Gerente General. Transportes Coello

#### Imagen No 4

#### CAMABAJA MULTIEJES



Fuente: Transportes Coello

Dentro de la diversificación de su servicio, ha direccionado su accionar hacia la industria de la construcción civil y el servicio de montajes hidráulicos. *Ver imagen 5.*

#### Imagen No.5

#### EQUIPO PARA CONSTRUCCION CIVIL Y MONTAJE



Fuente: Transportes Coello

Es importante el aporte de **GRUPO ATLAS** a través de Atlas Logística ATLOG Cía. Ltda., que en su política de comercialización manifiesta *“Que ha brindado a sus clientes la seguridad de que la carga, ligera, pesada, extrapesada o especial será manejada con tecnología de punta, profesionalismo y eficiencia necesaria. Desde y hacia cualquier locación, los clientes cuentan con supervisión completa e información continua del movimiento, asegurando el control de la carga y equipos durante todo el trayecto.”*<sup>31</sup>

Fundada en 1967, con el propósito de proveer servicios de calidad a las sociedades extranjeras dedicadas a la construcción, explotación petrolera, y generación eléctrica de aquella época. Ver imagen 6.

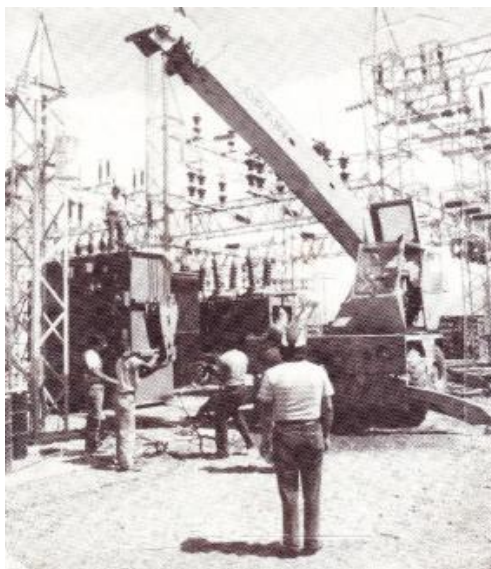
Durante todos estos años la empresa fue creciendo y adaptándose a los cambios y exigencias del mercado. La idea de mejoramiento continuo que se ha venido manejando como una tradición dentro de Atlas ha logrado posicionarla como única en su tipo dentro del Ecuador, pues ofrece un servicio integral y además trabaja alrededor del cliente, es decir, se transforma permanentemente para satisfacer las necesidades de su mercado.

---

<sup>31</sup> [www.grupo-atlas.com/](http://www.grupo-atlas.com/)

**Imagen No.6**

**MONTAJE EQUIPO ELECTRICO AÑO 1970**



*Fuente: [www.grupo-atlas.com/](http://www.grupo-atlas.com/)*

Según Nelson Chávez, propietario del grupo, *“Hoy por hoy contamos con la infraestructura y la organización necesarias para responder a todas las demandas de los clientes del mercado interno y externo”*.

Para cumplir con la demanda del mercado local e internacional andino, ofrece una interesante oferta de servicios, resaltando su especialidad:

Los montajes industriales como servicio principal, lógicamente acompañado del transporte terrestre desde los terminales portuarios, hasta las plantas industriales en

vehículos especializados, categorizados como pesados y ultra pesados, actividad directamente complementaria y directamente proporcional al tipo de carga y sensibilidad de servicio.

Cuenta con grúas hidráulicas sobre camión, todo terreno de 10, 20, 30, 40, 50, 60, 65, 75, 80, 100, 140, 160, 300, 400 hasta 700 toneladas de capacidad, como se aprecia en el grafico siguiente.

#### **Imagen No.7**

#### **CAMABAJA MULTIEJES**



*Fuente: [www.grupo-atlas.com/](http://www.grupo-atlas.com/)*

La demanda del mercado, ha obligado a esta empresa a incursionar en otro segmento logístico y es el de montajes industriales de grandes volúmenes. Ver imagen 8.



Estos montajes se soportan con los siguientes equipos:

- Ingeniería de izajes.
- Grúas Nockle Boom (brazos hidráulicos) de 5-10 hasta 45 toneladas.
- Montacargas de 3 a 15 toneladas.

### **Imagen No.8**

#### **MONTAJE ESTACION PETROLERA**



*Fuente: [www.grupo-atlas.com/](http://www.grupo-atlas.com/)*

La apertura del Ecuador al mercado andino, permitió el ingreso de capitales colombianos y peruanos a la industria del transporte, constituyendo empresas nacionales que tenían muy presente, que la especialidad marcaba la diferencia y que el mercado necesitaba de este plus, inician sus operaciones entre otras, las siguientes empresas: Transportes Sánchez Polo del Ecuador, Cordicargas del Ecuador, Sercarga, Transportes ARG, OTM, Terracargo.



## **2.1.1 Transportes Sánchez Polo del Ecuador**

### **2.1.1.1 Historia**

En función de la participación laboral del investigador dentro del equipo operativo de la empresa y de acuerdo a información obtenida de su página web [www.sanchezpolo.com.ec](http://www.sanchezpolo.com.ec), se desprende que: *“Somos un operador logístico con más de 40 años de experiencia con presencia en Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú, especializado en el manejo integral de la carga mediante la administración de los procesos de transporte de cada cliente y el diseño de soluciones individualizadas que garantizan la prestación de servicios con alto grado de calidad y eficiencia”*.<sup>32</sup>

Como operador logístico integral, cuenta con un completo y experimentado Grupo Empresarial que brinda una sólida infraestructura para el desarrollo continuo de los procesos logísticos, tecnológicos y administrativos que nos permite movilizar grandes volúmenes de carga.

*Transportes Sánchez Polo S.A. nació en 1970 como resultado de la unión de dos experimentados transportadores: Don Nelson Polo Hernández, dedicado al ramo desde 1963, y Transportes Sánchez Ltda. fundada en 1943. El objetivo primordial fue suplir las necesidades de servicio de transporte para atender los grandes proyectos de*

---

<sup>32</sup> [www.sanchezpolo.com.ec](http://www.sanchezpolo.com.ec)

ingeniería que el desarrollo del país (Colombia) requería en ese momento, y atender el dinámico intercambio internacional de mercancías que se movilizaban a través de la frontera norte con Venezuela.

Fue así como iniciamos nuestra participación en el transporte internacional de carga y en la construcción de hidroeléctricas, gasoductos, oleoductos, plantas térmicas, redes eléctricas, desarrollos carboníferos y mineros; trabajos que requieren un alto grado de experiencia y una estrecha coordinación con los clientes para operar dentro de una logística y normas de calidad especializadas y estrictas. Las múltiples necesidades de los proyectos, en especial macro-proyectos de empresas multinacionales, nos llevaron a capacitarnos en la prestación de servicios diferentes al transporte mismo: construcción y manejo de centros de acopio, clasificación y distribución de mercaderías diversas, contratación y manejo de personal a destajo, etc.

Este conocimiento lo aplicamos hoy en la industria a la que le prestamos un servicio logístico integral mediante el análisis minucioso de las necesidades del cliente y el diseño de soluciones individualizadas ajustadas a él. Por eso Transportes Sánchez Polo S.A. es una compañía donde los problemas son resueltos en forma conjunta y sistemática por comités donde participa activamente nuestro cliente.

Hoy en día, contamos con nuestras filiales Transportes Sánchez Polo de Venezuela, Transportes Sánchez Polo del Ecuador y Transportes Sánchez Polo del Perú, un

completo y experimentado grupo empresarial de soporte para los diversos servicios que prestamos, y una completa infraestructura de agencias nacionales e internacionales, puestos de información y control, bodegas y centros de acopio, radio comunicaciones, equipos de transporte y talleres, que nos hacen la compañía transportadora más importante de la región Andina. Es importante resaltar su Visión y Misión, obtenidas de su página web, [www.sanchezpolo.com.ec](http://www.sanchezpolo.com.ec).

### **Visión**

*“Deseamos convertirnos en la empresa líder en el desarrollo del proceso logístico de transporte, adaptándolo a las necesidades de cada cliente y manteniendo altos niveles de calidad, mediante la administración de sistemas de gestión, orientados a la satisfacción de clientes, accionistas, empleados y proveedores.*

### **Misión**

*Somos especialistas en el manejo integral de carga, mediante la prestación de un servicio eficiente, seguro y oportuno, basado en la administración del proceso logístico de transporte de cada cliente y el desarrollo continuo de los recursos de transporte, tecnológicos y administrativos asociados.*

*Es nuestro deber con la sociedad, contribuir al desarrollo y equilibrio económico del país, clientes, accionistas, empleados y proveedores, promoviendo el intercambio*

*comercial dentro de parámetros de equidad, justicia y globalización, garantizando nuestra permanencia en el mercado”<sup>33</sup>.*

### **Política Integral**

Todo el equipo humano de Transportes Sánchez Polo S.A., como miembros de una empresa dedicada al desarrollo del proceso logístico de transporte, es responsable y está comprometido con el cumplimiento de los siguientes aspectos:

*“Garantizar la satisfacción de los clientes mediante el desarrollo de soluciones integrales de la más alta calidad, con base tecnológica y equipos de transporte asociados a cada necesidad”<sup>34</sup>.*

Implementar medidas de seguridad en las operaciones para garantizar que la prestación del servicio cuente con controles preventivos que eviten la contaminación con sustancias prohibidas, actividades ilícitas, contrabando y prácticas de terrorismo.

Promover la cultura del trabajo seguro, la prevención y el auto cuidado individual y colectivo, a partir del control de los riesgos propios de la actividad y la acción oportuna ante emergencias, encaminados a garantizar el bienestar de los empleados, accionistas, proveedores, visitantes y demás partes interesadas, conservando los recursos materiales y naturales en armonía con el ambiente.

---

<sup>33</sup> [www.sanchezpolo.com.ec](http://www.sanchezpolo.com.ec)

<sup>34</sup> [www.sanchezpolo.com.ec](http://www.sanchezpolo.com.ec)

Propender por el sostenimiento de relaciones integrales con los clientes, proveedores y demás aliados estratégicos, capaces de responder a las exigencias de nuestros sistemas de gestión para la prestación del servicio.

### **Sistema de Gestión Integrado**

Garantizamos el éxito de nuestra política integral mediante una organización en mejora continua, enmarcada en el cumplimiento de normas y requisitos legales, orientada por la alta gerencia comprometida con la asignación de recursos económicos, tecnológicos, personal competente y el sostenimiento de sistemas de gestión que integren normas de Calidad, Control y Seguridad, Salud Ocupacional, Seguridad Industrial y Medio Ambiente.

#### **2.1.1.2 Operaciones**

Como operadores logísticos brindamos servicios especializados para toda la cadena de abastecimiento ajustado a las necesidades de cada cliente, lo cual logramos mediante:

- Transporte internacional de mercancías entre Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú.
- Transporte terrestre nacional de mercancía en Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú.
- Transporte masivo de minerales y productos a granel en Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú.

Logística de la cadena de suministro a través de los servicios de almacenamiento, inventario, paquetero, plataformas de crossdocking y distribución.

Estudio y desarrollo del proceso logístico del cliente a través del análisis y diseño de sus necesidades y expectativas de servicio, intercambios de información y mejoramiento continuo.

Diseño de equipos especiales para un mejor aprovechamiento de las capacidades, pesos y volúmenes.

Capacidad instalada en patios de transferencia y depósitos aduaneros en las fronteras con el fin de garantizar la custodia, control y seguimiento de las cargas de exportación e importación.

Administración del riesgo mediante estudios de seguridad y seguimiento constante de la carga, soporte tecnológico (GPS) y acompañamiento en ruta.

Para la apertura de operaciones en Ecuador y efectuar servicio internacional, cuenta con Permiso de Operación 001055-RPO-17-2009-CNTTTSV, Certificado de Idoneidad No C.I.-EC-0007-99 y Prestación de Servicios P.P.S-CO-072-98. Ver anexo 1

## **2.2 MARCO LEGAL**

Son las normas que todas las empresas deben cumplir y tienen por objeto garantizar el funcionamiento ordenado de las actividades empresariales en un país. Por la naturaleza del servicio, para el transporte internacional de mercancías por carretera, la Comunidad Andina ha legislado en ese sentido, con normativa supranacional, la misma que tiene su jerarquía en las operaciones. Se debe también considerar la legislación nacional en la materia, de los países signatarios del Acuerdo, para lo cual se la integra al estudio.

### **2.2.1 Ley Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre**

*Al ser el transporte una actividad económica, requiere de regulación que permita su ejecución de manera ordenada y productiva, así tenemos los artículos más pertinentes al objeto de estudio:*

“Art. 1.- La presente 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”<sup>35</sup>.

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. *Para el segmento del transporte de carga, el estado no ha podido emitir un tarifario o tabla de fletes, ya que estos son específicos, participan muchas variables que no son de cuantificación simple.*

Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrara y regulara su uso.

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.”

*Por efecto de la modernización de la ley, y ante los numerosos casos de ineficiencia que son de conocimiento público, esta norma asigna competencias en la regulación y*

---

<sup>35</sup> Ley Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre



*control del tránsito a los municipios, por efectos del estudio y su focalización se deben conocer ciertos artículos al respecto:*

*Al ser entregadas las competencias sobre el transporte a las municipalidades, analizamos las más importantes:*

1. Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;
2. Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
3. Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras;
4. Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito.

*Al considerar que la ubicación del proyecto está en la zona de la parroquia Luz de América, perteneciente al cantón Santo Domingo, debemos atender a lo dispuesto en el siguiente artículo.*

“Art. 45.- En todo cantón que cuente con ciento cincuenta mil o más habitantes conforme las cifras de proyecciones oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la Municipalidad asumirá de forma progresiva la planificación, regulación y coordinación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia, las normas que sean necesarias”<sup>36</sup>.

Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, conforme sus atribuciones, la Comisión Nacional de Tránsito. La ejecución de las regulaciones que sobre transporte adopte el Concejo Municipal, será controlada por la Policía Nacional a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en las leyes especiales.

La regulación del uso de vías que conecten vías cantonales con vías intercantonales o interprovinciales, se coordinará obligatoriamente con la Comisión Provincial de Tránsito y Municipio(s) competente. De existir diferencias al respecto, la decisión final la tomará la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tomando en cuenta criterio de eficiencia y privilegiando el transporte masivo.

---

<sup>36</sup> Ley Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

*Si bien es cierto que el transporte de pasajeros y mercancías, es operado con capital privado, no es menos cierto que es un servicio público, y así lo contempla la norma en el siguiente artículo.*

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.

*En este cuerpo legal, también se consideran situaciones en las que el estado es parte activa para la evolución del sistema de transporte, por naturaleza del servicio que se analiza en el presente estudio y la proyección del mismo al acoplamiento de un servicio integral, tenemos los siguientes articulados:*

Art. 50.- “El Estado propenderá a la utilización de los sistemas inter y multimodales, como herramientas necesarias que permitan reducir costos operativos, mejora en los tiempos de transporte y eficiencia en los servicios.

Art. 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

*Los contratos de operación se deben gestionar en función y cumplimiento de los requisitos que las normas disponen para el efecto, en este punto se consideran al permiso de operación, certificado de idoneidad y permiso de prestación de servicios.*

*Al proponer un centro de transferencia de carga, es importante conocer que en este mandato legal, se cuenta con el siguiente artículo:*

Art. 61.- Las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre, buscando centralizar en un solo lugar el embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad. El funcionamiento y operación de los mismos, sean estos de propiedad de organismos o entidades públicas, gobiernos seccionales o de particulares, están sometidos a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos.

### **2.2.2 Decisión 491 CAN sobre límites y pesos de vehículos para transporte de carga**

*Por tratarse de un servicio internacional de transporte de mercancías en vehículos autorizados y por naturaleza de la mercancía, que en su proceso de movilización,*

*presenta la figura de mercancía sobredimensionada, es necesario conocer el marco regulatorio que sobre el particular la Comunidad Andina precisa, que consciente de la importancia de precautelar las vidas humanas, la infraestructura vial y vehicular, ha decidido la emisión del “Reglamento Técnico Andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera” a través de la presente decisión y en su considerando manifiesta:*

“Que el transporte internacional de pasajeros y carga por carretera ha experimentado un cambio significativo en su desarrollo y especialización, el mismo que ha venido asociado al dinamismo del intercambio comercial de los Países Miembros;

Que es necesario regular los Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos para el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera en la Subregión, a fin de dar máxima seguridad y eficiencia en la prestación del servicio y preservar el patrimonio vial de los Países Miembros;

Que el transporte internacional por carretera ha mostrado un aumento sostenido en el número de empresas, de vehículos y de operaciones realizadas, lo que hace necesario desarrollar y perfeccionar la normativa vinculada con estos servicios;

Que la Decisión 467 establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera, la misma que, entre otras, establece como infracción o contravención grave, prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, sobrepasando el límite de pesos y dimensiones de los vehículos acordado por los Países Miembros”<sup>37</sup>;

Decide la promulgación de la presente decisión:

*De igual manera la legislación y autoridades nacionales, han dispuesto mediante Decreto Ejecutivo No. 1137 del 19 de abril del 2012, Acuerdo Ministerial 036 del 18 de mayo del 2012, la reglamentación sobre los límites de pesos y medidas de los vehículos y sus cargas que circulan por la red vial nacional. Las operaciones en equipos camabaja (utilizados en el presente proyecto), por ser especializadas y tener una particular característica de carga, se han hecho acreedoras a una “consideración” en este cuerpo legal:*

*Las dimensiones máximas permitidas para las camabaja son: “alto 4,50 ancho 3,20 y largo 21 metros”<sup>38</sup>. Para estos equipos se deberá tramitar un CERTIFICADO DE OPERACIÓN ESPECIAL cuando circulen por la red vial estatal con cargas*

---

<sup>37</sup> Reglamento Técnico Andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera

<sup>38</sup> Decreto Ejecutivo No. 1137 del 19 de abril del 2012, Acuerdo Ministerial 036 del 18 de mayo del 2012

*especiales, maquinarias con dimensiones mayores a las permitidas. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes. Ver anexo 2*

*Para los equipos de arrastre, acatando la ley supranacional se deberá tramitar su respectiva matrícula, así como el Permiso de Operación Regular y previo a su obtención el denominado Certificado de Operación Especial. Ver anexo 3*

*Los costos de emisión de los documentos citados anteriormente, se traducen en un cierto encarecimiento de la operación, que en función de brindar una capacidad de reacción eficiente a los requerimientos del cliente, la empresa los absorbe. Estos valores y la validez del documento se señalan a continuación:*

*1. Registro de Unidades de Carga de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Policía Nacional del Ecuador. Matrícula.*

*Valor: 75 dólares*

*Vigencia: 4 años*

*2. Certificado de Operación Regular. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.*

*Valor: 40 dólares*

*Vigencia: 2 años*

*3. Certificado de Operación Especial. Ministerio de Transporte y Obras Públicas.*

*Valor: 100 dólares*

*Vigencia: 1 mes o un viaje*

*Por la cantidad de equipos que se asignan al proyecto Ecuador, estos valores a la hora de cuantificar son bastante representativos, sin embargo se ha tratado en función de los acuerdos de integración y especialmente de la CAN, se respeta la condición de transporte internacional, y es así que cada seis (6) meses se debe renovar un “Permiso Especial de Mercancías para Unidad de Carg,” en virtud de los acuerdos contraídos por las Autoridades de transporte en la reunión de Subcomisión Técnica Binacional” ver anexo 4. En este permiso constan los equipos que están asignados en el proyecto, tanto para Colombia como para Ecuador, esta particularidad se la contempla ya que por condiciones de mantenimiento, se los rotan en los dos países, sin embargo la cantidad de unidades asignadas a Ecuador puntualmente son 15, cantidad que debe cubrir las necesidades de Kimberly, Protisa y Productos Familia.*



### **2.2.3 Decisión 399 y resolución 300 CAN sobre transporte internacional de mercancías por carretera.**

El movimiento de mercancías por carretera, obliga de manera directa a la promulgación de un marco operativo eficiente, es así que la Comunidad Andina decide normar esta actividad, que en su considerando dice:

*“Que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena;*

*Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior;*

*Que a partir de la vigencia de la Decisión 257, el transporte internacional por carretera ha alcanzado un desarrollo y especialización, y ha sufrido un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento que amerita de una modernización de su marco normativo;*

*Que el mercado internacional cada día más exigente requiere de normas que aseguren la eficiencia del servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del*

*contrato y la responsabilidad que debe tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario”<sup>39</sup>.*

Complementando el considerando se pueden apreciar ciertos artículos que consolidan la norma y aportan al presente estudio.

Artículo 10.- “Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruce de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.”

*Este artículo es pertinente citarlo ya que se está trabajando en la habilitación del cruce San Miguel del Putumayo, que en la actualidad no ofrece una operación muy eficiente por problemas que son de conocimiento público como que la región es bastión de grupos armados irregulares, al margen de esta situación la compañía está operando con tráfico de mercancías hacia Colombia por esa ruta, que cabe recalcar que el gobierno ecuatoriano ha dejado en optimas condiciones la vía hacia el puente internacional sobre el rio Putumayo, y el colombiano está trabajando en su territorio para dejarla expedita y en excelentes condiciones, vía que será la alternativa ideal para cuando se presentan problemas y por congestión en el paso por Rumichaca.*

---

<sup>39</sup> Considerando Decision 399 y Resolución 300 CAN

Artículo 11.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.

Artículo 14.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional.

Artículo 15.- El transportista autorizado que haya obtenido Permiso de Prestación de Servicios gozará, en el País Miembro que le hubiere otorgado dicho Permiso, de un tratamiento no menos favorable que el concedido a los transportistas autorizados de ese país.

*Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Países Miembros limítrofes podrán mutuamente otorgar a sus transportistas condiciones especiales, a fin de facilitar el tránsito y las operaciones de transporte que se realicen localmente, siempre que las mismas se efectúen dentro de la zona fronteriza contigua delimitada.*

### ***De las condiciones para el transporte***

*Es imprescindible considerar las condiciones en las se realizan las operaciones de transporte en la parte pertinente a la documentación de soporte, así como a las formas de operación, resaltando que la figura de transbordo a pesar de ser facultativa de las partes efectuarla, en la actualidad en el cruce Ecuador – Colombia es una obligación, surgida ante la presión de los transportista locales, agremiados en la Asociación de Transporte Pesado del Carchi.*

Artículo 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.

Artículo 19.- El transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios.

Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar estos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota. Ver anexo 6.

El servicio de transporte internacional será prestado sólo cuando se cumpla con lo establecido en este Capítulo.

Artículo 20.- Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.

Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:

- a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
- b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.

*“El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC”<sup>40</sup>.*

Artículo 22.- Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías. Ver anexo 7.

Artículo 23.- Los documentos señalados en el artículo anterior, serán emitidos por el transportista autorizado únicamente para las operaciones de transporte internacional que él efectúe.

El transportista que sólo cuenta con Certificado de Idoneidad no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

Artículo 24.- El transporte internacional se dará por concluido cuando el transportista autorizado entregue las mercancías al consignatario o destinatario en el lugar designado

---

<sup>40</sup> En la actualidad toda la carga seca no especializada se transborda. Acuerdo ATPCarchi

para el efecto, según los términos de la CPIC o de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Transporte o conforme lo previsto en la presente Decisión.

Artículo 29.- La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten.

Los Países Miembros no exigirán que los vehículos y unidades de carga que transiten su territorio prestando el servicio de transporte internacional o como consecuencia de éste, utilicen distintivos especiales o adicionales a los señalados en el párrafo anterior.

Artículo 30.- El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

### **Del contrato de transporte**

*Las operaciones se rigen por el acuerdo entre las partes intervinientes, plasmado en un documento que lo respalde, más aun cuando se trata de operaciones internacionales.*

Artículo 75.- El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC<sup>41</sup>, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes.

La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

Artículo 76.- La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega.

Artículo 87.- El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

*Es imprescindible analizar lo dispuesto en los artículos a continuación, pues dentro de lo que estipula el artículo 75 y siguientes, el contrato contiene algunas condiciones de operación y es así que al presentarse problemas de cualquier índole imputables o no al transportista en la entrega oportuna de las mercancías, estaríamos incumpliendo la*

---

<sup>41</sup> Carta Porte Internacional por Carretera. Decision 399 CAN



*contratación de flete, servicios a la carga y elementos conexos a la operación, debemos por lo tanto conocer lo siguiente:*

Artículo 103.- Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado; y, en el supuesto de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir, teniendo presente las circunstancias del caso.

Artículo 104.- Existe incumplimiento cuando el transportista autorizado no entrega las mercancías dentro del nuevo plazo convenido expresamente con el remitente, posterior al estipulado en la CPIC, según la naturaleza de las mercancías, salvo pacto expreso en contrario. En caso de no existir consenso entre las partes, el nuevo plazo no podrá ser mayor al inicialmente acordado para la entrega.

*En la realidad de los hechos, son algunos factores de parte y parte que hacen que la operación presente inconvenientes técnicos, en algunas de las ocasiones en planta no receptan oportunamente las unidades y estas deben permanecer cargadas varios días en las afueras de estas, a pesar de lo que determina el artículo siguiente:*

Artículo 135.- El destinatario está obligado a recibir la mercancía dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificada que las mismas se encuentran a su disposición.

*Al amparo de este artículo, es que la operación se vuelve complicada, ya que el transportista ha cumplido con su obligación de entrega de la mercancía en planta, pero por disponibilidad de espacio o por cuestiones técnicas de producción la mercancía no es recibida inmediatamente y es aquí cuando el transportista solicita al menos pago por stand by o la descarga inmediata de su unidad para proceder con un nuevo tráfico, situación que vuelve muy crítica la operación, ya que los propietarios de las unidades ante la experiencia vivida, se rehúsan a trabajar en ese tráfico y para estos clientes, el pago del stand by no soluciona en nada la problemática, salvo salir del paso y encarecer la operación, por lo tanto ha obligado a buscar alternativas de solución que beneficie a todos los actores en su conjunto, y es la presente propuesta la que está destinada a solucionar de una vez estos inconvenientes.*

Artículo 137.- “En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías, así como en la pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre ellas, conforme lo establecido en la presente Decisión, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.”

*Por ser el transporte una actividad que conlleva riesgos, el cliente hace uso de este artículo, para resarcirse de daños causados a su mercancía, a través de una figura denominada “desguace”, que no es otra cosa que establecer el volumen de daño*

*causado a las bobinas de papel, sea por humedad o rotura del embalaje por elementos de atado o estiba y cruzarlo con las facturas pendientes de pago por flete.*

*Con la implementación del centro de transferencia, este inconveniente, se reducirá considerablemente, ya que aquí se inspeccionara y readecuara la mercancía nuevamente para su despacho a planta, debemos tomar en cuenta que las condiciones atmosféricas adversas en la región tropical de nuestro país son más representativas y frecuentes. En distancia y tiempo la unidad ya ha viajado buena parte del trayecto y por lo tanto la carga ha sufrido ciertas alteraciones por el vicio propio del transporte, el desacomodo de la misma genera deficiencias en los elementos de protección (carpas) y estos a su vez se vuelven vulnerables ante el clima.*

Artículo 158.- Los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, debidamente registrados, así como de los contenedores y tanques, con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos, unidades de carga, contenedores y tanques se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste.

Lo establecido en el párrafo anterior comprende también a los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y unidades de carga que se porten y que consten en una relación elaborada por el transportista; así como el tanque auxiliar de

combustible que forme parte de la estructura del camión o tracto-camión, siempre que no altere su diseño original.

Artículo 161.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, por los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola. Se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar.

#### **2.2.4 Decisión 271 y 277 CAN sobre Sistema Andino de Carreteras**

*El Sistema Andino de Carreteras, también tiene su contingente en el traslado internacional de mercancías, es por estos sistemas interconectados que se mueve la carga, y su relevancia se consolida cuando dos países distantes y muchas de las ocasiones con otro de por medio, requieren mover su producción y solicitan se les*

*otorguen las facilidades, así como las garantías necesarias para hacerlo, ante esta situación y al amparo de los acuerdos de buena vecindad, LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA, ha legislado al respecto y en su considerando manifiesta:*

La conveniencia de consolidar y fortalecer los fines para los que fue aprobada la Decisión 94, actualizándola conforme los requerimientos y disponibilidades prácticas de los Países Miembros.

Que el proceso de integración económica de la Subregión conlleva volúmenes crecientes de movilización e intercambio de personas y bienes con fines turísticos y comerciales, cuya gravitación deberá ser adecuadamente tomada en cuenta dentro de la política de transportes del Grupo Andino.

Que, sin desmedro de la importancia de otros medios de transporte, es preciso constituir a nivel andino una red o sistema vial que, contando con la atención comunitaria, contribuya eficazmente al logro de los objetivos de integración física expresados en el Acuerdo de Cartagena.

Que para alcanzar dichos postulados, orientados a la obtención de un espacio económico ampliado, es importante proseguir, hasta su terminación en corto plazo, con los proyectos de construcción de aquellos tramos del Eje Troncal cuyas características

físicas y geométricas no los habilitan, al presente, para atender la circulación fluida de vehículos en toda época del año.

Que es indispensable que la atención comunitaria mencionada se ejercite en correspondencia con las políticas turísticas y comerciales dirigidas al interior de la Subregión, mediante programas y acciones orientadas al mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial y al establecimiento de sistemas de señalización y servicios de apoyo al usuario de la vía.

Que es necesario llevar a la práctica programas comunitarios de control de pesos y dimensiones de vehículos con el fin de disminuir el impacto de los elevados costos de rehabilitación de la vía, derivados principalmente de los sobrepesos de los vehículos de carga.

Por efectos del estudio se han incorporado los artículos más importantes y ceñidos:

Artículo 1.- Establécese, con carácter multinacional que compromete la acción conjunta de los Países Miembros, un Sistema Andino de Carreteras, para el transporte internacional por carretera, cuyos principales objetivos son:

a) Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permita 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.

Artículo 2.- El Sistema Andino de Carreteras queda conformado por tres tipos de ejes viales, clasificados de la siguiente manera de acuerdo a las zonas que conectan: ver anexo 8.

#### **2.2.5 Decisión 290 CAN sobre Póliza Andina de Responsabilidad Civil para el Transportador Terrestre**

*En el proceso de transportación internacional de mercancías por carretera, se pueden presentar circunstancias no previsibles e impredecibles de tráfico que deben ser solucionadas de inmediato, con el fin de no obstaculizar la operación, es por esto que la CAN, ha implementado la utilización de una póliza de seguros que garantice de alguna*

*manera la solución del posible conflicto, es así que en su considerando y artículos más pertinentes a la investigación manifiesta lo siguiente:*

Que la Decisión 257 establece que para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, los transportadores que deseen operar en el transporte internacional de mercancías por carretera dentro de la Subregión deben contar con una Póliza de Seguro;

Que existe la necesidad de que se adopte una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil con cobertura subregional que ampare los riesgos derivados de la responsabilidad civil del transportador autorizado frente a terceros y los daños corporales que sufra la tripulación de los vehículos habilitados con motivo de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera;

Que es necesario contribuir de manera eficaz a la facilitación de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera que se realicen entre Países Miembros, evitando que los transportadores autorizados se vean obligados a contratar pólizas de seguro en cada uno de los Países Miembros por los cuales van a circular o desarrollar su actividad;



Que es indispensable, para el desarrollo del comercio intrasubregional y la consolidación del espacio económico andino, contar con normas y mecanismos que contribuyan al abaratamiento de los costos de transporte de mercancías;

*Se relacionan aquellos artículos más importantes que sirven de sustento en un proceso de aplicación de seguro internacional de mercancías por carretera.*

Artículo 1.- Aprobar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera y el Anexo que ampara Accidentes Corporales para los Tripulantes Terrestres, cuyos textos constan agregados a esta Decisión.

Artículo 2.- La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Artículo 3.- Los Países Miembros no exigirán al transportador, para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias para realizar el transporte internacional por carretera al amparo de las normas del Acuerdo de Cartagena, la contratación de ningún otro tipo de

seguro adicional que cubra los riesgos amparados en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo adoptados por esta Decisión.

Artículo 5.- Las empresas aseguradoras deberán contar, en los Países Miembros en los cuales la cobertura de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo van a ser válidos, con un representante que necesariamente será otra empresa aseguradora establecida en esos países, con amplias facultades para representarla judicialmente y atender, resolver, liquidar y pagar las reclamaciones que sean formuladas a su representada dentro de ese País Miembro.

Artículo 9.- Para la habilitación de los vehículos los organismos nacionales competentes de transporte de los Países Miembros exigirán la presentación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil. La cobertura de esta Póliza deberá estar vigente durante las operaciones de transporte internacional por carretera.

*Es importante citar el anexo que complementa la póliza andina, en su parte más esencial:*

**Riesgo Cubierto.**

Se considera riesgo cubierto la responsabilidad civil del asegurado proveniente de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta

póliza o por la carga en él transportada, a pasajeros, terceros no transportados, cosas transportadas o no, excepto los daños a la carga transportada.

### **Ámbito Geográfico.**

Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país, salvo si algún País Miembro resuelva aplicarlo también al territorio nacional.

### **Riesgos no cubiertos.**

El presente contrato no cubre reclamaciones relativas a responsabilidades provenientes de:

- a) Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes, salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso el asegurador podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado;
- b) Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador;
- c) Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro a que este contrato se refiere;

***NO CUBRE:***

- a) Los daños a puentes, básculas, viaductos, carreteras y a todo lo que pueda existir sobre o bajo los mismos, debido al peso o dimensión de la carga transportada, que contraríen disposiciones legales o reglamentarias;
- b) Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad, o del volumen, peso, dimensión de la carga, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado o deficiencia de embalaje;

**Pago de la prima.**

Queda entendido y acordado que el pago de la prima por concepto de esta póliza será hecha antes de su inicio de vigencia, y en dólares de los Estados Unidos de América, observada la legislación interna de cada país.

El pago de la prima es condición indispensable para el inicio de la cobertura propuesta en esta póliza.

**Perjuicios no indemnizables.**

Además de las exclusiones previstas en esta póliza tampoco serán indemnizadas entre otras las reclamaciones resultantes de:

Reconocimiento de culpabilidad o de derechos de indemnización o realización de transacciones de cualquier especie que formalizara el asegurado sin autorización escrita del asegurador.

### **Amparo de accidentes corporales para tripulantes.**

#### 1. Objeto del Amparo.

En consideración al pago de la prima adicional correspondiente, se cubren los daños corporales sufridos en accidentes de tránsito por los tripulantes poseedores de la respectiva Libreta de Tripulante Terrestre, ocupantes de los vehículos cubiertos bajo la póliza a la cual accede este anexo, con sujeción a las siguientes coberturas:

#### 2. Prueba del accidente y de sus consecuencias.

El accidente de tránsito y la muerte se probarán mediante certificado de la autoridad pública competente; los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios mediante las facturas expedidas por los médicos y/o establecimientos hospitalarios correspondientes.

#### 3. Pago de la Indemnización por Muerte.

Serán beneficiarios de la indemnización por muerte los señalados por la ley aplicable a la víctima.

El transportista autorizado que no cuente o no esté vigente su Póliza Andina de Responsabilidad Civil, no podrá efectuar operaciones de transporte internacional de mercancías por ningún país miembro de la comunidad, el hacerlo le representa el riesgo que el vehículo le sea confiscado y atenerse a las sanciones de ley.

#### **2.2.6 COPCI. Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones<sup>42</sup>**

*El intercambio internacional de bienes y servicios del país, requiere de un marco legal eficiente y moderno, que rijan las operaciones de comercio exterior e inversiones del país, es así que en los procesos de comercio exterior de mercancías, el gobierno nacional ha legislado sobre la materia, así como en la creación de empresa y generación de empleo, el presente proyecto, tiene en su estructura elementos que deben ser considerados en el marco legal.*

*El numeral 2 del Artículo 276 de la Constitución de la República establece que el régimen de desarrollo, tiene entre sus objetivos el de construir un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, basado en la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción y en la generación de trabajo digno y estable. La propuesta de implementación, efectivamente*

---

<sup>42</sup> Suplemento Registro Oficial N° 351 del Miércoles 29 de Diciembre del 2010, Decreto 733 Registro Oficial 435 del 27 de abril de 2011 y Decreto 758 Suplemento Registro Oficial 452 del 19 de mayo de 2011,

*se ciñe a este numeral pues se generan nuevas plazas de trabajo para la provincia en condiciones beneficiosas para sus trabajadores.*

*El Artículo 284 de la Constitución de la República establece los objetivos de la política económica, entre los que se incluye incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémica, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional. Al abastecer a las empresas industriales papeleras de materia prima, estamos coadyuvando al cumplimiento de este artículo, además que se capacita al personal en nuevas formas de emprendimiento ya que este centro generara nuevas alternativas de prestación de servicios a la comunidad.*

Los numerales 1, 2 y 3 del Artículo 285 de la Constitución de la República prescriben como objetivos de la política fiscal, entre estos el más específico al proyecto tenemos: 3) la generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios socialmente deseables y ambientalmente responsables;

*Al contar con un marco regulatorio eficiente, la empresa toma la decisión de invertir en este proyecto, que aporta directamente a través de la producción de servicios socialmente deseables y muy amigables con el ambiente.*

El Artículo 320 de nuestra Constitución establece que la producción, en cualquiera de sus formas, se sujetará a principios y normas de calidad; sostenibilidad; productividad sistémica; valoración del trabajo; y eficiencia económica y social;

Se considerará actividad productiva al proceso mediante el cual la actividad humana transforma insumos en bienes y servicios lícitos, socialmente necesarios y ambientalmente sustentables, incluyendo actividades comerciales y otras que generen valor agregado.

El presente código tiene por objeto regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir.

También busca generar y consolidar las regulaciones que potencien, impulsen e incentiven la producción de mayor valor agregado, que establezcan las condiciones para incrementar productividad y promuevan la transformación de la matriz productiva, facilitando la aplicación de instrumentos de desarrollo productivo, que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo, ecoeficiente y sostenible con el cuidado de la naturaleza.



- Generar trabajo y empleo de calidad y dignos, que contribuyan a valorar todas las formas de trabajo y cumplan con los derechos laborales;
- Incentivar y regular todas las formas de inversión privada en actividades productivas y de servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables;
- Promocionar la capacitación técnica y profesional basada en competencias laborales y ciudadanas, que permita que los resultados de la transformación sean apropiados por todos;
- Impulsar el desarrollo productivo en zonas de menor desarrollo económico;
- Potenciar la sustitución estratégica de importaciones;
- Fomentar y diversificar las exportaciones;
- Facilitar las operaciones de comercio exterior;

Un desarrollo logístico y de infraestructura que potencie la transformación productiva, para lo que el Estado generará las condiciones para promover la eficiencia del transporte marítimo, aéreo y terrestre, bajo un enfoque integral y una operación de carácter multimodal; i. La producción sostenible a través de la implementación de tecnologías y prácticas de producción limpia

Art. 17.- Trato no discriminatorio.- Los inversionistas nacionales y extranjeros, las sociedades, empresas o entidades de los sectores cooperativistas, y de la economía popular y solidaria, en las que éstos participen, al igual que sus inversiones legalmente establecidas en el Ecuador, con las limitaciones previstas en la Constitución de la República, gozarán de igualdad de condiciones respecto a la administración, operación,

expansión y transferencia de sus inversiones, y no serán objeto de medidas arbitrarias o discriminatorias. Las inversiones y los inversionistas extranjeros gozarán de protección y seguridades plenas, de tal manera que tendrán la misma protección que reciben los ecuatorianos dentro del territorio nacional.

*Por ser esta una empresa multinacional, este artículo y siguientes, la provee del marco eficiente para el desarrollo de sus actividades.*

Art. 19.- Derechos de los inversionistas.- Se reconocen los siguientes derechos a los inversionistas: La libertad de importación y exportación de bienes y servicios con excepción de aquellos límites establecidos por la normativa vigente y de acuerdo a lo que establecen los convenios internacionales de los que Ecuador forma parte;

Art. 24.- Clasificación de los incentivos.- Los incentivos fiscales que se establecen en este código son de tres clases:

Generales: De aplicación para las inversiones que se ejecuten en cualquier parte del territorio nacional. Consisten en los siguientes:

La reducción progresiva de tres puntos porcentuales en el impuesto a la renta;

Los que se establecen para las zonas económicas de desarrollo especial, siempre y cuando dichas zonas cumplan con los criterios para su conformación;

Las deducciones adicionales para el cálculo del impuesto a la renta, como mecanismos para incentivar la mejora de productividad, innovación y para la producción eco-eficiente;

*Esta es una manera directa de apoyar la inversión extranjera directa, además que garantiza que las empresas facturen por sus productos o servicios realmente.*

La deducción para el cálculo del impuesto a la renta de la compensación adicional para el pago del salario digno;

La exoneración del impuesto a la salida de divisas para las operaciones de financiamiento externo;

La exoneración del anticipo al impuesto a la renta por cinco años para toda inversión nueva; La reforma al cálculo del anticipo del impuesto a la renta.

*Es imprescindible notar que para los sectores que contribuyan al cambio a la matriz energética, a la sustitución estratégica de importaciones, al fomento de las exportaciones, así como para el desarrollo rural de todo el país, y las zonas urbanas según se especifican en la disposición reformativa segunda (2.2), se reconoce la exoneración total del impuesto a la renta por cinco años a las inversiones nuevas que se desarrollen en estos sectores.*

*Como complemento a los beneficios que el gobierno otorga a los inversionistas, tenemos también que se extiende para aquellas actividades tendientes a desarrollar servicios logísticos, tales como: almacenamiento de carga con fines de consolidación y desconsolidación, clasificación, etiquetado, empaque, reempaque, refrigeración, administración de inventarios, manejo de puertos secos o terminales interiores de carga, coordinación de operaciones de distribución nacional o internacional de mercancías; así como el mantenimiento o reparación de naves, aeronaves y vehículos de transporte terrestre de mercancías. También dentro del COPCI es importante notar varios de sus articulados, donde se estipulan disposiciones que armonizaran las operaciones de comercio exterior y así tenemos:*

Art. 109.- Hecho Generador de la Obligación Tributaria Aduanera.- Hecho Generador de la obligación tributaria aduanera es el ingreso de mercancías extranjeras o la salida de mercancías del territorio aduanero bajo el control de la autoridad aduanera competente.

Art. 110.- Base imponible.- La base imponible de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas. El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. El costo del seguro formará parte del valor en aduana pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera.

Art. 111.- Sujetos de la Obligación Tributaria Aduanera.-Son sujetos de la obligación tributaria: el sujeto activo y el sujeto pasivo:

a. Sujeto activo de la obligación tributaria aduanera es el Estado, por intermedio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

b. Sujeto pasivo de la obligación tributaria aduanera es quien debe satisfacer el respectivo tributo en calidad de contribuyente o responsable.

Art. 113.- Exigibilidad de la Obligación Tributaria Aduanera.-La obligación tributaria aduanera es exigible:

a. En la liquidación y en la declaración sustitutiva de importación o exportación, desde el día en que se autoriza el pago.

b. En las tasas, desde la petición del servicio.

c. En los demás casos desde el día hábil siguiente al de la notificación de la liquidación complementaria, rectificación de tributos o acto administrativo correspondiente.

Art. 132.- Unidades de Carga.- Las Unidades de Carga que arriben al país para ser utilizadas como parte de la operatividad del comercio internacional quedarán sujetas al control y la potestad aduanera, aunque no serán consideradas mercancías en sí mismas. El ingreso o salida de estas unidades no dará lugar al nacimiento de la obligación tributaria aduanera.

Las Unidades de Carga que se pretendan utilizar para otros fines deberán declararse a un régimen aduanero, si se pretenden mantener indeterminadamente en el país deberán nacionalizarse; para estos efectos los documentos de soporte y las formalidades a cumplirse serán determinadas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Art. 134.- Depósito Temporal.-Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de depósito temporal en los casos que establezca el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, o al correspondiente operador portuario o aeroportuario.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador tiene la atribución de autorizar el funcionamiento de las bodegas para el depósito temporal de mercancías, conforme las necesidades del comercio exterior.

### **Declaración Aduanera**

*El ingreso de mercancías internacionales a territorio aduanero, genera la obligación de declarar ante la autoridad competente, el régimen aduanero al que será sometida, una vez cumplida la formalidad se perfecciona el vínculo jurídico y se procede al levante de las mercancías.*

Art. 144.- Control Aduanero.- El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y

medios de transporte hacia y desde el territorio nacional, inclusive la mercadería que entre y salga de las Zonas Especiales de Desarrollo Económico, por cualquier motivo.

Art. 147.- Importación para el consumo.- Es el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas desde el extranjero o desde una Zona Especial de Desarrollo Económico pueden circular libremente en el territorio aduanero, con el fin de permanecer en él de manera definitiva, luego del pago de los derechos e impuestos a la importación, recargos y sanciones, cuando hubiere lugar a ellos, y del cumplimiento de las formalidades y obligaciones aduaneras.

## **2.3 LA INDUSTRIA PAPELERA ESPECIALIZADA**

### **2.3.1 Historia**

Es importante reseñar el paso por la historia de la industria del papel, así tenemos que de acuerdo a la recopilación de datos podemos conocer un poco de este interesante elemento “*Antes de su aparición en el universo, la necesidad que motivó su invención ya existía. ¿Cómo se las arreglaba la gente para satisfacer sus deseos de limpieza? Usaban hojas de lechuga, mazorcas de maíz, plantas, pieles o trapos*”<sup>43</sup>. Los griegos preferían las piedras o la arcilla, mientras que los romanos se servían de esponjas humedecidas con agua salada o de rosas (sólo para los ricos) y sujetadas a palos. Por su

---

<sup>43</sup> [www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico/](http://www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico/)

parte, el pueblo esquimal o inuit se adaptaba a las estaciones del año: musgo para los meses cálidos y nieve en invierno. Las algas y las conchas marinas siempre auxiliaron a los territorios costeros. Los franceses de alcurnia simplemente utilizaban encaje y seda. Los primeros en gozar las bondades del papel de baño fueron los chinos, en el siglo II a.C.

A muchas personas les gusta leer en el baño, y nos es casualidad: en el siglo XVIII, los campesinos utilizaban libros, revistas y periódicos para satisfacer sus ansias de limpieza. *“En 1857, el estadounidense Joseph C. Gayetty demostró ser un genio al comercializar el papel higiénico por primera vez. Y no sólo eso: lo perfumó con aloe”*.<sup>44</sup>

En 1880 los hermanos Scott superaron a Gayetty al inventar el papel de baño en rollo, pero no asociaron su nombre con el fantástico producto, por el pudor de la época.

*“La compañía de productos higiénicos Kimberly-Clark fue premiada en 1944 por el gobierno de Estados Unidos, gracias a “su heroico esfuerzo en el suministro [de papel] a los soldados durante la Segunda Guerra Mundial”*.

*El papel sanitario se ganó así su trascendente ‘papel’ en la historia contemporánea, más allá de lo evidente”*<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> [www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico](http://www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico)



El espíritu bélico del papel de baño continúa: se dice que durante la Operación Tormenta del Desierto, los estadounidenses envolvieron sus tanques con papel de baño como técnica de camuflaje, ya que el verde contrastaba con la arena.

*“Hay mujeres que sueñan con casarse de blanco. Otras, además, desean hacerlo envueltas en el blanco del papel higiénico”<sup>46</sup>.*

En la actualidad, nadie puede ponerse de acuerdo sobre cuál es la mejor posición para acomodarlo: mirando a la pared o hacia el otro lado.

¿Imaginas tu vida sin papel de baño? La mayor parte de nosotros no -es más, sufrimos con tan sólo pensar en un mundo sin suavidad y aromas florales- pero un grupo de malvados científicos japoneses anunció al mundo en 1999 la creación de un inodoro que lavaría, enjuagaría y secaría a sus usuarios de forma automática. Han pasado 12 años de esta terrible amenaza y el papel higiénico sigue tan vigente como siempre, acompañando a la humanidad en su destino.

---

<sup>45</sup> [www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico](http://www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico)

<sup>46</sup> El concurso ‘[Cheap Chic Weddings Toilette Paper Wedding Dress](#)’ premia a los mejores diseños de vestidos de novia hechos con papel sanitario.

## 2.4 EMPRESAS REFERENTES

### 2.4.1 Kimberly Clark

*“La Corporación Kimberly-Clark es una de las empresas líderes en el mundo en la fabricación de productos de higiene. Su sede está situada en Dallas (Estados Unidos). La empresa tiene más de 55.000 empleados y en 2006 alcanzó unas ventas de aprox. 17.000 millones de dólares, está dirigida por Thomas J. Falk desde 2002.”<sup>47</sup>*

Kimberly-Clark, tiene tres Centros de Innovación mundial en Estados Unidos (Wisconsin y Georgia), Colombia (Medellín), y Corea del Sur.



*“Kimberly-Clark fue fundada en 1872 de la mano de John Kimberly, Havilah Babcock, Charles Clark y Frank Shattuck en Neenah, Wisconsin (Estados Unidos) como fabricante de papel. En 1914 la empresa desarrolló un algodón de pulpa de celulosa, que fue utilizado por el ejército estadounidense durante la Primera Guerra Mundial como material para el vendado. Este producto fue la base para la toalla sanitaria para las mujeres Kotex, que se lanzaría al mercado en 1920, a la que seguiría en 1924 el*

---

<sup>47</sup> [www.kimberly-clark.com/](http://www.kimberly-clark.com/)

*Kleenex, los primeros pañuelos desechables de papel. Desde el 8 de mayo de 1929 Kimberly-Clark cotiza en la Bolsa de Nueva York*<sup>48</sup>.

#### **2.4.1.1. Generalidades**

En Ecuador inician operaciones en 1995, durante los 3 primeros años distribuían únicamente productos importados para luego de 3 años dar el gran paso de **comprar dos grandes compañías de Ecuador: MIMO S.A y LA REFORMA**, compañías que tenían un claro liderazgo del mercado con productos nacionales.

*Luego de dicha adquisición, algunos productos continuaron siendo importados y otros empezaron a ser manufacturados en Ecuador, momento en que la corporación empezó invirtiendo en nuestro país con la introducción de convertidoras y plantas más modernas.*

De la misma manera como la manufactura evolucionó, nuestra operación para la distribución creció a la misma velocidad que nuestra producción.

*“Nuestras marcas también fueron trascendiendo exitosamente a marcas corporativas de Kimberly-Clark tales como: Luggies a Huggies, Suave a Scott, Flor a Kleenex Flor,*

---

<sup>48</sup> [www.kimberly-clark.com/](http://www.kimberly-clark.com/)

*Mimex a Kotex; las mismas que hoy en día son marcas sólidas, líderes en sus respectivos segmentos”<sup>49</sup>.*

Mejorar la infraestructura, transformar marcas e innovar comercialmente nos lleva a tener crecimientos sostenidos en ventas y utilidades.

En nuestros inicios contábamos con tan solo 40 empleados y hoy en día somos un extraordinario equipo de más de 650 colaboradores que conformamos el gran pilar para el desarrollo de KCE.

**Visión:**

Guiar al mundo en lo esencial para una vida mejor.

**Misión:**

Mejorar la salud, el bienestar y la higiene de las personas, cada día y en cada lugar.

*La preocupación por sus trabajadores ha sido muy importante, lo que le ha llevado a ganar el reconocimiento como una de las empresas “el mejor lugar para trabajar”<sup>50</sup>*

El ambiente amigable, se refleja en su personal que además apporto para que la empresa consiguiera esa distinción. Ver gráfico No.9

---

<sup>49</sup> [www.kimberly-clark.com/](http://www.kimberly-clark.com/)

<sup>50</sup> <http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/567>

## Imagen No. 9

### PERSONAL KIMBERLY



*Fuente:www.kimberly-clark.com/*

#### 2.4.1.2 Productos

En el transcurso del tiempo y en concordancia con los requerimientos del mercado, se han ido desarrollando productos y marcas, lanzándolos al mercado con una certeza de posicionamiento total, su mensaje es simple pero muy comunicativo, así tenemos:

#### Marcas - Productos

#### SLOGAN<sup>551</sup>



*Fuente:www.kimberly-clark.com/*

---

<sup>51</sup> *www.kimberly-clark.com/*

## Cuidado Personal

Kimberly-Clark ofrece una variedad de productos orientados al cuidado personal entre los cuales encontramos los pañales Huggies, las toallas higiénicas Kotex, la línea de productos dedicada al adulto mayor Plenitud, y nuestra línea completa para las mujeres durante la etapa del climaterio llamada Poise.

### Huggies

Huggies: Vida de padres, caóticamente hermosa.



**Huggies** te ofrece una línea de productos pensada para hacer a tu bebé feliz mientras disfrutas de esta nueva etapa de la paternidad, una vida caóticamente hermosa.

vida de padre  
caóticamente hermosa

Entre nuestros productos se destacan los pañales Huggies en diferentes presentaciones, las toallitas húmedas Huggies, la ropa interior de aprendizaje HuggiesPull-Ups, los pañales descartables para el agua Little Swimmers y GoodNites.

### Kotex

*Kotex: 28 días contigo.*

**Kotex** es la línea de protección femenina que busca el cuidado de la mujer durante los 28 días del ciclo



femenino. Porque tu cuerpo cambia y te sientes distinta cada día, descubre la mejor

protección para cada etapa. Para esos días Kotex trae para ti una gama completa de productos de toallas y tampones. Para todos los días utiliza protectores diarios y wipes Kotex.

## **Plenitud**

*Plenitud: Para dar, para compartir y para vivir.*

**Plenitud** ofrece una línea completa con productos para el cuidado del adulto mayor. Dentro de su portafolio cuenta con:



**Plenitud Protect** y **Plenitud Classic**, pañales para incontinencia severa; **Plenitud Active**, ropa interior con protección para personas con incontinencia moderada; Productos complementarios **Plenitud** como: Practipañal, Protector de Cama y Toallitas Húmedas, Pañales, Ropa Interior.

Esta línea ha permitido de manera importante mejorar la calidad de vida de la población vulnerable, coadyuvando a quienes los rodean en que les prodiguen cuidados especiales y de calidad a un precio moderado y de fácil acceso.

## Cuidado Familiar



Kimberly-Clark ofrece una variedad de productos orientados al cuidado de la familia y el hogar entre los cuales encontramos Papel Higiénico Scott y Kleenex Flor, Faciales Kleenex, Toallas de cocina y servilletas Scott.

### Kleenex

*Kleenex: una solución para cada situación*



Kleenex, marca reconocida mundialmente por su extrema suavidad y constante renovación en sus diseños. Trata delicadamente tu piel mientras la cuida, productos: Papel Higiénico, Faciales.

### Scott

*Scott: Cuida a los que amas*

Marca líder en el mercado ecuatoriano por sus productos de alta calidad, rendimiento y suavidad. Tiene una variedad de presentaciones de acuerdo a las necesidades de sus consumidores.





Productos: Papel Higiénico, Toallas de Cocina, Servilletas.

## **Flor**

Papel higiénico de gran tradición en el Ecuador, que se caracteriza por su sedosa suavidad con una nueva y sofisticada imagen, y ahora con 3 hojas dermatológicamente comprobado.



## **Línea Institucional**



Kimberly-Clark Professional le ofrece un amplio portafolio creado para proveer Soluciones de Higiene, Limpieza y Seguridad en el Mercado Institucional.

Su línea está conformada por las categorías de papeles higiénicos, papeles toalla, jabones, servilletas, paños de limpieza y equipos de protección industrial; todos ellos junto a innovadores sistemas de dispensación que cubren las necesidades de oficinas, industrias, hoteles, restaurantes, colegios, universidades y muchas otras instituciones.

## **Jackson Safety**

*Jackson Safety: la seguridad nunca fue tan cómoda.*



La línea de Seguridad Industrial ofrece productos innovadores para la protección personal, asegurando el bienestar, productividad e higiene en cada centro de trabajo.

**Productos:** Protección Visual, Protección Auditiva, Cascos de Protección, Caretas de Soldadura, Accesorios de Soldadura.

## **Kleenguard**

*Kleenguard: la protección nunca fue tan cómoda.*



LA PROTECCIÓN NUNCA FUE  
TAN CÓMODA

Con los equipos de protección personal Kimberly-Clark Professional no sólo seguirá cumpliendo su misión de mejorar la salud e higiene de todas las personas, sino que ahora también cuidará de las personas en sus áreas de trabajo para que puedan regresar sanas a sus hogares.

**Productos:** Protección de Manos, Trajes de Protección.

**Wypall:** para todas las tareas, todos los días y todos los lugares.

Los paños de limpieza WYPALL son utilizados en reemplazo de trapos, toallas y estopas en trabajos de limpieza. Son reutilizables y lavables varias veces hasta su disposición final. Sus ventajas más importantes son la mayor absorción, mayor y mejor resistencia estando húmedos, muy bajo desprendimiento de pelusas, mejor costo en uso y menor desperdicio.

The logo for WYPALL BRAND, featuring the word "WYPALL" in a bold, red, italicized font with a horizontal line underneath, and the word "BRAND" in a smaller, red, sans-serif font to the right.

PARA TODAS LAS TAREAS,  
TODOS LOS DÍAS  
Y TODOS LOS LUGARES

WYPALL es la marca de paños de limpieza más recomendada, y ofrece múltiples presentaciones que funcionan de manera específica para cada tipo de trabajo. Los lugares donde se suelen emplear son aquellos relacionados con la salud, peluquerías, oficinas, manufactura y todo tipo de industrias.

**Producto:** *Paños de Limpieza*

**Kimcare**

La línea de baños ofrece productos muy innovadores, de alta calidad y rendimiento.

The logo for Kimcare BRAND, featuring the word "Kimcare" in a bold, blue, italicized font with a horizontal line underneath, and the word "BRAND" in a smaller, blue, sans-serif font to the right.

Soluciones confiables de higiene  
personal y cuidado del ambiente

Entre ellos encontramos Papeles Higiénicos, Papeles Toalla, Faciales, Servilletas y Jabones, con diversidad de beneficios y en distintas presentaciones; acompañados siempre de sus respectivos dispensadores.

**Productos:** Jabones, Sanitizantes, Faciales

#### **2.4.2 Protisa**

En información recuperada en [www.protisa.com](http://www.protisa.com), podemos apreciar su participación en el negocio.

##### **2.4.2.1 Generalidades**

*“Protisa es una empresa del Holding CMPC división Tissue dedicada a la fabricación y comercialización de papeles higiénicos, pañuelos desechables, servilletas, toallas higiénicas, toallas de papel y pañales desechables.*

*Empresas CMPC es una compañía integrada y ampliamente diversificada en la producción y venta de celulosa, papel y otros productos forestales. Posee más de un millón de hectáreas de bosques en Chile, Argentina y Brasil, de las cuales sobre el 60% se encuentra plantada, principalmente con pino y eucalipto.*

*Fundada en 1920, es controlada, con cerca de 56% de la propiedad, por el Grupo Matte, uno de los mayores conglomerados empresariales de Latinoamérica.*

*Empresas CMPC es una sociedad anónima abierta, cuya capitalización de mercado supera los US\$ 9.000 millones. Emplea a alrededor de 8.500 personas en Chile y a otras 6.500 en sus filiales en Brasil, Argentina, Perú, Uruguay, Colombia, México y Ecuador.*

*Nuestro compromiso es entregar productos y servicios de la más alta calidad, adecuado a los usos y necesidades de nuestros clientes.*

*Nuestra empresa, "Productos Tissue del Perú S.A." (PROTISA) ingresó al mercado peruano en Julio de 1995, importando Papel Higiénico, Servilletas, Papel Toalla, Faciales y Pañuelos de otras empresas del grupo CMPC ubicadas en Sudamérica”<sup>52</sup>.*

En 1996, gracias a la extraordinaria aceptación que tuvieron los productos en el país, inauguraron su primera planta de conversión en Chorrillos, utilizando papel base importado, tecnología de punta y un calificado elenco de profesionales y técnicos peruanos.

*“En 1997, con el propósito de producir el 100% de papel base, inauguramos una planta de fabricación de papel en un terreno ubicado en Santa Anita, el cual nos permitió tener el tamaño, la distribución y la tecnología adecuada.*

---

<sup>52</sup> [www.protisa.com](http://www.protisa.com)

*A mediados del año 2000, decidimos incursionar en la fabricación de Pañales Desechables, lanzando la marca “Babysec”, convirtiéndonos así en la segunda empresa fabricante de este tipo de producto en el Perú.*

*En el año 2001 realizamos nuevas inversiones, adquirimos una moderna línea de conversión, que nos permite fabricar papel toalla y papeles higiénicos de doble hoja en Perú.*

*En PROTISA nos distinguimos por tener una constante preocupación por darle a los consumidores productos de la más alta calidad. Por tal motivo, en el 2002 adquirimos una nueva máquina papelera, con tecnología de última generación, que nos permitirá seguir creciendo en el mercado peruano<sup>53</sup>.*

A fines del 2003, con la finalidad de complementar el negocio y seguir creciendo en el mercado, lanzaron la marca “Ladysoft” en la categoría de Toallas Higiénicas.

En Ecuador su planta convertidora está ubicada en Guayaquil, sus líneas de productos son los que se encuentran en el mercado y su abastecimiento de materia prima se lo hace desde Colombia y Perú.

---

<sup>53</sup> [www.protisa.com](http://www.protisa.com)

## **2.4.2.2 Productos**

### **Línea hogar**

En Productos Tissue, fabrican la más amplia variedad de productos higiénicos, esmerándose en brindar productos de alta calidad fruto de una incansable búsqueda de excelencia en todos sus procesos de fabricación.

- Hogar higiénico
- Pañales y toallas húmedas
- Papel toalla
- Servilletas
- Toallas femeninas y protectores diarios
- Pañuelos y faciales

### **Línea industrial**

En esta sección ponen a disposición, toda su gama de artículos especialmente diseñados para el uso de papel tissue en empresas, colegios, hospitales, restaurantes, etc.

- Papel higiénico
- Dispensadores de papel higiénico
- Toallas
- Dispensadores de toalla
- Servilleta

- Sabanillas
- Jabones
- Dispensadores de jabones

### **2.4.3 Industrias Familia**

#### **2.4.3.1 Generalidades**

Grupo Familia, es una compañía colombiana con capital sueco. *“Somos líderes en el diseño, la innovación, la producción y la distribución de productos de aseo personal en Colombia”*.<sup>54</sup> Nuestra fuerte y determinante filosofía internacional se ve reflejada en las operaciones internacionales que realizamos en diversos países alrededor del mundo donde nuestras marcas generan directamente confianza, estabilidad y compromiso con sus consumidores.

Somos un grupo de profesionales dedicados, cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida de sus clientes, percibiendo constantemente sus necesidades y expectativas.

*“Familia Sancela cuenta con seis plantas de producción de la más avanzada tecnología en Colombia, Ecuador y República Dominicana. Atiende los mercados de: Venezuela,*

---

<sup>54</sup> [www.familia.com.ec](http://www.familia.com.ec)



*Trinidad, Chile, Argentina, República Dominicana, Puerto Rico, Paraguay, Ecuador, Perú, Bolivia, México, Australia y Filipinas*”<sup>55</sup>.

Ante la necesidad de dejar atrás el control manual Familia Sancela soporta sus ambiciosas metas de crecimiento y liderazgo en una infraestructura tecnológica de punta, por ello se consideran una compañía de pioneros en este rubro. Este concepto se volvió realidad en su planta de Cajica, Bogotá, al requerir de una visibilidad efectiva del producto terminado en su paso de producción al centro de distribución (CEDIS).

Grupo Familia, es una compañía exitosa que dedica gran parte de su tiempo a incrementar sus negocios de una manera confiable y estable generando confianza recíproca y relaciones comerciales duraderas.

Hoy Grupo Familia, con sus diferentes líneas, marcas y variedad de productos llega a más de 20 países alrededor del mundo con quienes ha logrado importantes nexos comerciales.

En Ecuador su planta industrial está ubicada en Lasso, provincia del Cotopaxi, kilómetro 20 de la Panamericana Norte.

---

<sup>55</sup> [www.papeles industriales.com](http://www.papeles industriales.com)

### **2.4.3.2 Productos**

Familia Sancela es una empresa dedicada a la fabricación de bienes de consumo como Toallas Higiénicas, Incontinencia-TENA, Papel higiénico, Servilletas, Toallas de cocina, Pañuelos; así como Pañales y Toallitas húmedas para bebés.

## **2.5 IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES POR SUBPARTIDA DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS DE LA INDUSTRIA PAPELERA DESDE Y HACIA COLOMBIA.**

El análisis se realizara en función de la subpartida arancelaria objeto del estudio, signada con el código 4803.00.90.00<sup>56</sup> por el sistema armonizado de clasificación arancelaria, tenemos dentro de esta a “Papel del tipo utilizado para papel higiénico, toallitas para desmaquillar, toallas, servilletas o papeles similares de uso doméstico, de higiene o tocador, guata de celulosa y napa de fibras de celulosa, incluso rizados (crepes), plisados, gofrados, estampados, perforados, coloreados o decorados en la superficie o impresos, en bobinas (rollos) o en hojas. Los demás”

El trabajo se efectúa con los países más representativos en el comercio de esta línea de productos y partida arancelaria.

---

<sup>56</sup> Sistema armonizado. Arancel de aduanas del Ecuador

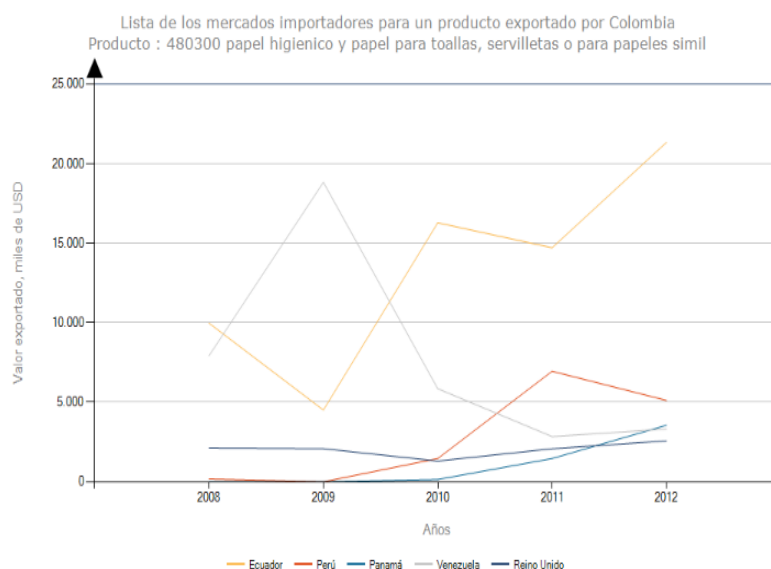
## Lista de los mercados importadores para un producto exportado por Colombia

Producto: 480300 papel higienico y papel para toallas, servilletas o para papeles

Fuentes: Cálculos del CCI basados en estadísticas de [UN COMTRADE](#).

Unidad : miles Dólar EUA

Importadores	Valor exportada en 2008	Valor exportada en 2009	Valor exportada en 2010	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012
Mundo	29.430	36.039	32.407	35.623	39.768
Ecuador	9.968	4.508	16.279	14.709	21.331
Perú	176	0	1.463	6.947	5.118
Panamá	5	0	144	1.464	3.555
Venezuela	7.931	18.826	5.851	2.843	3.319
Reino Unido	2.131	2.083	1.305	2.077	2.574
Jamaica	733	1.517	2.424	966	1.128
Estados Unidos de América	399	567	574	560	1.014



Los resultados obtenidos por esta grafica indican que el producto de la partida 480300 del papel higiénico y papel para toallas, servilletas o para papeles tiene como principales países importadores a Ecuador, Perú, Panamá, Venezuela, Reino Unido, observando que

ha aumentado el valor exportable de Ecuador y Panamá por otro lado el valor exportable de Venezuela, Reino Unido y Perú han mostrado una baja en los dichos valores.

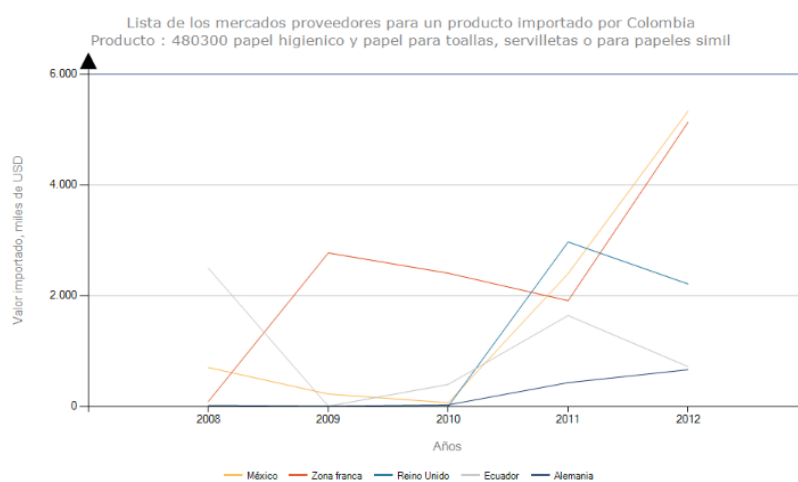
### Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Colombia

Producto: 480300 papel higienico y papel para toallas, servilletas o para papeles

Fuentes: Cálculos del CCI basados en estadísticas de [UN COMTRADE](#).

Unidad : miles Dólar EUA

Exportadores	Valor importada en 2008	Valor importada en 2009	Valor importada en 2010	Valor importada en 2011	Valor importada en 2012
Mundo	4.711	4.035	8.515	13.537	15.654
México	703	223	66	2.399	5.331
Zona franca	88	2.772	2.405	1.909	5.133
Reino Unido	0	0	0	2.970	2.211
Ecuador	2.496	4	398	1.641	718
Alemania	18	3	27	429	663
China	9	6	177	12	542
Brasil	10	72	79	157	361



Los resultados obtenidos por esta grafica indican que el producto de la partida 480300 del papel higiénico y papel para toallas, servilletas o para papeles tiene como principales países proveedores a México, Zona Franca, Reino Unido, Ecuador y Alemania, observando que ha aumentado el valor importado de México, Zona Franca de manera extraordinaria por otro lado el valor importado de Reino Unido, Ecuador y Alemania han mostrado una baja en los dichos valores.

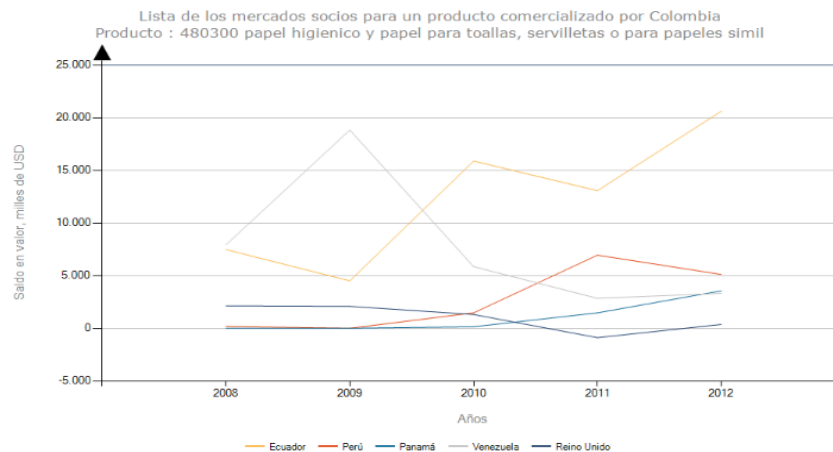
### **Lista de los mercados socios para un producto comercializado por Colombia**

Producto: 480300 papel higienico y papel para toallas, servilletas o para papeles

Fuentes: Cálculos del CCI basados en estadísticas de [UN COMTRADE](#).

Unidad : miles Dólar EUA

Socios	Saldo en valor en 2008	Saldo en valor en 2009	Saldo en valor en 2010	Saldo en valor en 2011	Saldo en valor en 2012	Valor exportada en 2012	Valor importada en 2012
Mundo	24.719	32.004	23.892	22.086	24.114	39.768	15.654
Ecuador	7.472	4.504	15.881	13.068	20.613	21.331	718
Perú	176	0	1.463	6.947	5.115	5.118	3
Panamá	5	0	144	1.464	3.555	3.555	0
Venezuela	7.929	18.826	5.851	2.843	3.319	3.319	0
Reino Unido	2.131	2.083	1.305	-893	363	2.574	2.211
Jamaica	733	1.517	2.424	966	1.128	1.128	0
Estados Unidos de América	333	468	-2.630	406	856	1.014	158



Los resultados obtenidos por esta grafica indican que el producto de la partida 480300 del papel higiénico y papel para toallas, servilletas o para papeles tiene como principales países socios a Ecuador, Perú, Panamá, Venezuela, Reino Unido, ya que son los principales países importadores de este producto por lo tanto se espera acaparar mayor mercado en Jamaica, Estados Unidos y otros.

Los indicadores del movimiento de mercancía amparada en la subpartida arancelaria, objeto de comercio internacional, nos permite determinar una secuencia de negocio muy importante, Colombia exporta al Ecuador volúmenes muy considerables de materia prima (papel en bobinas), lo que garantiza un ciclo operativo muy representativo para la empresa operadora, ya que mantiene un volumen de trabajo que garantiza continuidad operativa logística, de igual manera Colombia importa de Ecuador, producto terminado de este segmento arancelario, por lo que el intercambio se mantiene sólido.

## **CAPITULO III**

### **3. PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE MOVILIZACION DE CARGA**

Una vez efectuadas las reuniones comerciales entre los gerentes de comercialización de las empresas exportadoras e importadoras, subsanadas las inquietudes sobre calidad y oferta exportable del producto, se procede a las instrucciones comerciales, y al acercamiento logístico definitivo.

#### **3.1 SOLICITUD DE COMPRA**

El proceso de solicitud de compra se genera en realimentación en las empresas industriales, desde bodega de producto terminado hacia la oficina de inventarios y de este al departamento de comercio exterior, la cantidad requerida es directamente proporcional al volumen de ventas de producto final en cualquiera de las referencias, aquellos con alta rotación son: Papel higiénico, toallas, pañuelos y servilletas.

Una vez determinado cada uno de los productos, se define su calidad y tipo de materia prima. Con este requerimiento interno, se procede a enviar el pedido a través de la empresa Kimberly Colpapel S.A, ubicada en Bogotá – Colombia a su filial “Papeles del

Cauca”; a la recepción de la solicitud internacional se verifican las condiciones de la transacción, término de negociación (Incoterm 2010) y finalmente la confirmación del pago.

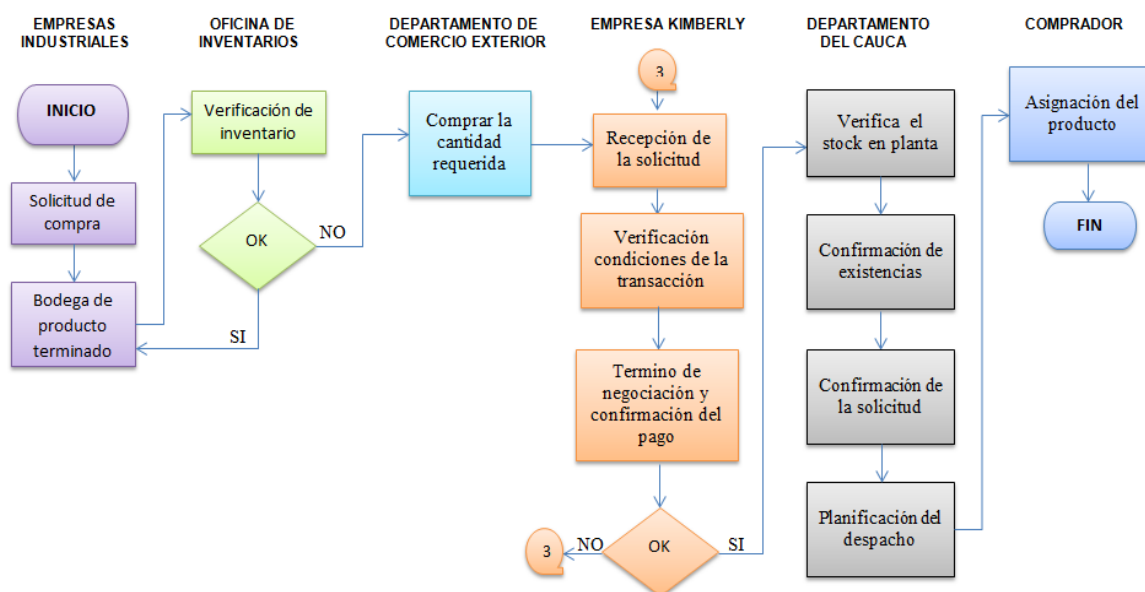
### **3.2.1 Asignación de Producto**

De manera paralela a todo este proceso administrativo, se verifica en pantalla el stock en planta, la misma que está ubicada en Puerto Tejada, departamento del Cauca, con la verificación electrónica y la confirmación física de las existencias, se confirma la aceptación de la solicitud de compra y se planifica el despacho.

Dependiendo el momento de la aceptación del pedido, se procede a hacer la asignación del producto al comprador, se debe tomar en cuenta que a pesar de ser la empresa productora parte del grupo empresarial Kimberly, se maneja como una unidad de negocio independiente y atenderá el pedido en el orden de recepción del mismo. La secuencia del proceso, se puede apreciar en el cuadro siguiente.



## **Cuadro No. 1 ASIGNACION DE PRODUCTO**



### **3.2 SOLICITUD DE FLOTA**

Con el pedido en firme, procede a solicitar a la oficina de la transportadora Sánchez Polo - Ipiales, la disponibilidad de equipos que se necesitarán para atender su requerimiento. Este es enviado por correo electrónico al jefe de oficina, el mismo que planifica de manera directa con el coordinador internacional fronterizo y con la gerente de oficina Tulcán – Ecuador, la asignación de equipos camabaja listos y operativos.

La disponibilidad de flota, en muchos de los casos es insuficiente, pues la empresa debe cubrir adicionalmente proyectos en marcha para otros clientes en el interior de Colombia y exportaciones a Venezuela. Es aquí donde nace la necesidad emergente de

buscar alternativas para la optimización de unidades y atender al cliente ecuatoriano de la mejor manera.

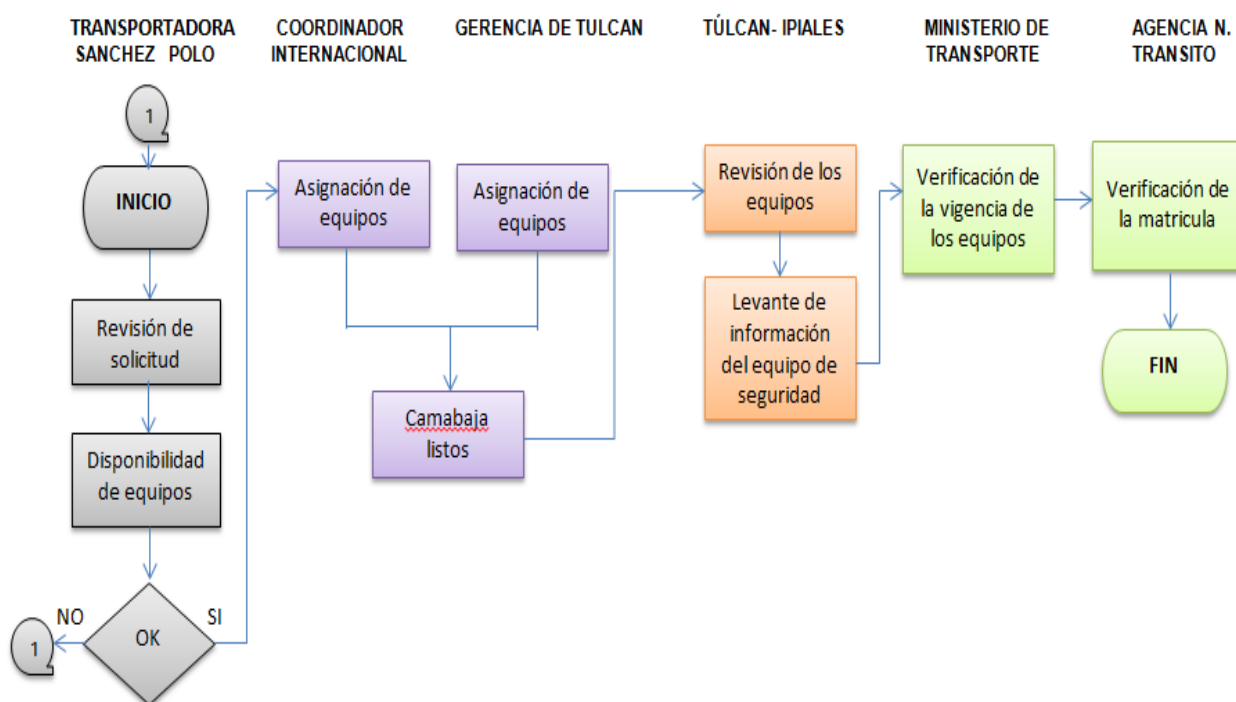
### **3.2.2 Asignación de Equipo**

Con la solicitud en firme, se procede a la revisión de los equipos disponibles en Tulcán e Ipiales, esta se debe cumplir con todo rigor, el estado mecánico y de estructura del equipo es fundamental. Se levanta información del equipo de seguridad, trazabilidad y seguimiento, quienes suministran un inventario posicional actualizado, donde se encuentran en ese momento, si están en ruta, a la espera de ser descargados o en talleres mecánicos.

No es menos importante el estatus legal, se verifican si las autorizaciones por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para equipos sobredimensionados están vigentes, así como de la Agencia Nacional de Transito las matriculas anuales, tanto de unidades de tracción, como de arrastre.

La asignación de equipo es vital en este tipo de operación y cumple una secuencia operativa, como se aprecia en cuadro siguiente.

## **Cuadro No. 2 ASIGNACION DE EQUIPO**



### **3.2.3 Procedimiento de Embarque en Origen**

Cumpliendo todo este ritual, se procede a asignar el equipo a utilizarse, se debe tomar muy en cuenta que dependiendo del tipo de bobina y cliente, se selecciona la camabaja, pues tenemos referencias que deben ser cargadas en número de 12 o 13 unidades *Ver imagen 9 y 10*, la asignación de equipo que no corresponda al tipo de bobina, genera severos daños al producto, así como tremendos inconvenientes en la ruta al conductor, y lógicamente en el punto de entrega, aparecen inconformidades por parte del cliente.

### IMAGEN 9: CAMABAJA A SER INSPECCIONADA



*Fuente:* Sánchez Polo del Ecuador

El departamento de bodega en el Cauca, recibe la orden de despacho que es confrontada con la copia de la factura comercial enviada vía email.

Al arribo de las unidades a planta se procede a la inspección física ocular, se cumple el protocolo y se otorga el visto bueno para el cargue en la unidad respectiva, el personal “*in house*”<sup>57</sup> conjuntamente con el encargado de equipos de la papelera, firman la conformidad del equipo y se cierra el prerrequisito de carga.

---

<sup>57</sup> Representante permanente de la operadora, en la planta papelera

## **IMAGEN 10: EQUIPO EN PROCESO DE CARGUE**



*Fuente:* Sánchez Polo del Ecuador

### **3.3 PROCESO DE EXPORTACIÓN COLOMBIANO**

Por disposición de la Organización Mundial del Comercio y, al ser Colombia y Ecuador miembros, se deben facilitar las exportaciones de mercancías y someterlas a trámites simplificados, tal es el punto que para efectuar estas operaciones, inclusive se las puede efectuar con documentos transmitidos por vía electrónica, aportando esto un impresionante ahorro de tiempo.

La SIA (Sociedad de Intermediación Aduanera)<sup>58</sup> en Ipiales, recibe del exportador una copia de la factura comercial, adjunta el documento de transporte que le es transmitido vía electrónica por la empresa transportadora o en el peor de los casos estos documentos los trae a mano el conductor de la unidad, los ingresa al sistema y en cuestión de una hora el trámite aduanero está listo para que el transportista pueda pasar a territorio ecuatoriano con la mercancía, por tratarse de un régimen de Exportación y puntualmente de Exportación a Consumo o definitiva, estas se encuentran exentas del pago de tributos al comercio exterior.

### **3.3.1 Formalidad Aduanera en Puente Internacional Rumichaca**

Una vez concluido el trámite de exportación colombiano, se procede al despacho de las unidades hacia el Puente Internacional de Rumichaca<sup>59</sup>, el conductor lleva a la mano una copia de la SAE (Solicitud Autorización de Embarque)<sup>60</sup> Ver anexo 9, la misma que es entregada en la oficina de exportaciones del CENAF<sup>61</sup> conjuntamente con una copia de carta de porte y manifiesto internacional de carga, en los cuales se colocaran los sellos de conformidad de registro y se procede a la autorización de cruce de la unidad a territorio ecuatoriano.

---

<sup>58</sup> Agencia afianzada de aduanas. Reconocida por la SUNAT. Superintendencia Nacional de Aduanas y Tributos. Colombia

<sup>59</sup> Paso fronterizo entre Colombia y Ecuador. Decisión 271 CAN

<sup>60</sup> Nomenclatura que se asigna a la Declaración de Exportación colombiana

<sup>61</sup> Centro Nacional de Atención en Frontera. Decisión 502 CAN

### **3.4 PROCESO DE IMPORTACIÓN ECUATORIANO**

Por tratarse de un producto sin especificaciones técnicas más allá del gramaje, color y textura, este, en la actualidad no requiere de licencias ni autorizaciones previas para su importación. El proceso de importación se describe a continuación:

#### **3.4.1 Ingreso a Bodegas**

El proceso para el ingreso de mercancías a territorio ecuatoriano, se genera antes del arribo de las unidades de carga a zona primaria, es obligación de la empresa transportadora transmitir el manifiesto de carga en los casos en donde el tráfico de mercancías se realice por vía terrestre (transporte internacional), el manifiesto de carga y carta porte será entregado o transmitido a la Autoridad Aduanera de ser el caso, hasta el momento en que se realice la operación de cruce de frontera.

La norma dispone que se considera que la mercancía ha ingresado a zona primaria cuando esta ha sido receptada por el almacén temporal; es decir que la unidad de carga extranjera ha entregado a satisfacción la misma. *Ver imagen 11*

## IMAGEN 11

### VEHÍCULO COLOMBIANO EN DESCARGUE



*Fuente:* Sánchez Polo del Ecuador

Sin perjuicio de los demás requisitos previstos en normas especiales o internacionales, el Manifiesto de Carga electrónico terrestre deberá contener la siguiente información:

- a) Identificación del medio de transporte, y transportista.
- b) Identificación del lugar de salida y de destino de las mercancías.
- c) Fecha de salida y de llegada de las mercancías.
- d) Número de cada uno de las cartas de porte.
- e) Cantidad de bultos, o mercancías a granel, según corresponda.
- f) El peso e identificación genérica de las mercancías.



En caso de existir mercancía peligrosa, ésta deberá estar expresamente identificada como tal; y en caso de existir mercancías en tránsito, deberán constar por separado.

Cuando el medio de transporte ingrese o salga sin carga ni pasajeros, se presentará el documento respectivo de lastre o su equivalente.

Las mercancías que sufran siniestros o pérdidas, así como las mercancías recibidas o recogidas provenientes de naufragios o accidentes, deberán ser incluidas en el manifiesto de carga.

Complementando a este requerimiento, el representante legal de la empresa transportadora en el Ecuador, deberá enviar a la aduana la solicitud de ingreso de la mercancía a la bodega ecuatoriana seleccionada, amparada en los documentos de transporte previamente asignados para cada operación en el país de origen de las mercancías, detallando toda la información. El conductor de la unidad de carga y el funcionario de la transportadora asignado al puente internacional de Rumichaca, deberán entregar copias de los documentos que fueron sellados en el CENAF colombiano al funcionario de aduana de Ecuador en el puente. Con los datos transmitidos en la solicitud de ingreso de carga, cotejados con los documentos entregados y sin encontrarse novedad o inconsistencias, se procede a la autorización para que la unidad de transporte internacional, arribe hasta la bodega temporal para el descargue de la mercancía y que se someterá al proceso de nacionalización.

### **3.4.2 Trámite Aduanero**

El trámite aduanero es el complemento de la obligación tributaria aduanera, entendiéndose como el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de las demás formalidades que se determinen para el efecto.

Se debe puntualizar como, que “el hecho generador de la obligación tributaria aduanera es el ingreso de mercancías extranjeras o la salida de mercancías del territorio aduanero bajo el control de la autoridad aduanera competente”<sup>62</sup>.

Para el proceso de tramitología, es necesario acompañar a la declaración aduanera, la factura comercial, documento que sustenta la transacción y se deberá priorizar el primer método de valoración de mercancías en aduana, denominado el método del “Valor de Transacción de mercancías importadas”<sup>63</sup>, adicionalmente se deberá adjuntar el documento de transporte (carta porte) y la póliza de seguro, que no es considerada ni documento de soporte, ni de acompañamiento, pero en el proceso de estructuración del

---

<sup>62</sup> Artículo 109 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

<sup>63</sup> Decisión Andina 571

valor en aduana o valor CIF (Incoterm 2010)<sup>64</sup> o base imponible de las importaciones, se deberá colocar el valor de la prima realmente por el que se contrató la póliza, además que es un elemento a considerar en el momento de efectuar control posterior.

Para acogerse a la preferencia arancelaria que el Ecuador otorga a las importaciones provenientes de países con los que mantiene acuerdos de integración, es necesario presentar el correspondiente certificado de origen, por el nivel del acuerdo que se mantiene con los países de la CAN, la preferencia es del 100% de los derechos arancelarios a la subpartida en la que se encuentran clasificadas las materias primas que se utilizan para la elaboración de los productos del presente estudio. *Ver anexo 10*

Con todos los documentos citados anteriormente, se procede a elaborar la correspondiente Declaración Andina del Valor, que con la facilidad que presta la nueva plataforma informática de la aduana denominada Ecuapass, se la debe hacer virtual, así como la declaración aduanera de importación, una vez transmitidas, el SENA (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador), la valida asignándole un número de refrendo y señalándole además el tipo de aforo al que se deberá someter.

Por tratarse de una autoliquidación, los valores a cancelar deben ser calculados y liquidados con antelación, es decir se deberán pagar en los centros autorizados por la

---

<sup>64</sup> Términos Internacionales de Comercio. Cámara de Comercio Internacional ICC 2010. Vigor 1 de enero de 2011

aduana para la recaudación de tributos, cumplido este paso, la aduana procede a autorizar se proceda con el aforo.

#### **3.4.2.1 Aforo**

Es el acto de determinación tributaria a cargo de la Administración Aduanera y se realiza mediante la verificación electrónica, física o documental del origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía<sup>65</sup>.

Para el despacho de las mercancías que requieran Declaración Aduanera, se deberá utilizar cualquiera de las siguientes modalidades de aforo: automático, electrónico, documental o física (intrusivo o no intrusivo). La selección de la modalidad de aforo se realizará de acuerdo al análisis de perfiles de riesgo implementado por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

Para el acto de aforo dispuesto en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, se tendrán en cuenta las normas siguientes:

a) La naturaleza de las mercancías se establecerá verificando la materia constitutiva, grado de elaboración y más características que permitan identificar plenamente al producto;

---

<sup>65</sup> Artículo 140 del COPCI

b) La clasificación arancelaria se efectuará con la aplicación de las reglas generales interpretativas del sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, notas explicativas del “Sistema Armonizado de la OMA”<sup>66</sup>, notas complementarias nacionales, las normas internas que para el efecto dicte el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y la aplicación de consultas de clasificación arancelaria vigentes, absueltas en virtud de lo contemplado en el presente reglamento;

c) El valor en Aduana de las mercancías importadas será determinado según las normas del Acuerdo sobre valoración de la Organización Mundial de Comercio (OMC), y las disposiciones de carácter nacional y supranacional que rijan la valoración aduanera.

El resultado de las distintas etapas del aforo será registrado en el Sistema Informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador el mismo día en que se haya efectuado dicho acto. En el caso de ser aforo físico, deberá registrar imágenes de las mercancías aforadas.

De acuerdo al perfil de riesgo del sujeto pasivo, se presentan varias formas del aforo y tenemos las siguientes:

Iniciando por el “Canal de Aforo Automático, que es la modalidad de despacho que se efectúa mediante la validación electrónica de la Declaración Aduanera a través del

---

<sup>66</sup> Equivalente al Termino HS (Harmony Sistem), conocido en países de idioma diferente al español

sistema informático con la aplicación de perfiles de riesgo establecidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Quedan excluidas de la aplicación de esta modalidad de despacho las importaciones y exportaciones de mercancías que requieran documentos de control previo, siempre que estas no sean transmitidas vía electrónica, así como aquellas importaciones o exportaciones de mercancías cuya inspección sea requerida por otras entidades del Estado, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal pertinente<sup>67</sup>. Aquellas mercancías que requieran de licencias previas, permisos de importación, exoneración tributaria o estén sujetas a cupos o contingentes, deberán someterse a aforo físico obligatoriamente, así como aquellas que son objeto de importación por primera ocasión.

### **Canal de Aforo Electrónico**

Consiste en la verificación de la Declaración Aduanera y/o de sus Documentos de Acompañamiento y de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con el objeto de determinar la correcta liquidación de Tributos al Comercio Exterior y/o el cumplimiento de las disposiciones aduaneras exigidas según el régimen aduanero y \o Mercancías declaradas.

---

<sup>67</sup> De acuerdo al artículo 80 y siguientes del reglamento al Copci

“Los Países Miembros de la Comunidad Andina deberán constituir bancos de datos a los efectos de la valoración aduanera, que faciliten la correcta aplicación de las disposiciones del Acuerdo sobre Valoración de la OMC”<sup>68</sup>.

La utilización de los bancos de datos no debe llevar al rechazo automático del valor de transacción de las mercancías importadas. Debe permitir la verificación de los valores declarados y la constitución de indicadores de riesgo.

Esta verificación se realizará únicamente con documentos electrónicos o digitales en el Sistema Informático del Servicio Nacional de Aduana, por lo que quedan excluidas de la aplicación de esta modalidad de despacho las importaciones y exportaciones de mercancías que requieran documentos de control previo, siempre que estas no sean transmitidas vía electrónica, así como aquellas importaciones o exportaciones de mercancías cuya inspección sea requerida por otras entidades del Estado, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal pertinente.

### **Canal de Aforo Documental**

Consiste en la verificación de la Declaración Aduanera y de sus documentos de acompañamiento y de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con el objeto de

---

<sup>68</sup> De acuerdo al artículo 25 de la Decisión 571 de la CAN

determinar la correcta liquidación de tributos al comercio exterior y/o el cumplimiento de las disposiciones aduaneras exigidas según el régimen aduanero y mercancías declaradas.

### **Canal De Aforo Físico**

Es el reconocimiento físico de las mercancías, para comprobar su naturaleza, origen, condición, cantidad, peso, medida, valor en aduana y/o clasificación arancelaria, en relación a los datos contenidos en la Declaración Aduanera y sus documentos de acompañamiento y de soporte, contrastados con la información que conste registrada en el sistema informático del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, con el objeto de determinar la correcta liquidación de Tributos al Comercio Exterior y/o el cumplimiento de las disposiciones aduaneras exigidas según el régimen aduanero y mercancías declaradas.

Es la modalidad de aforo podrá realizarse mediante la inspección intrusiva o constatación física de las mercancías, o mediante sistemas tecnológicos de inspección no intrusiva.

El aforo, es de “Carácter Público y se requerirá la presencia del Declarante al aforo físico intrusivo se realizará en acto público, en la fecha fijada por la Autoridad



Aduanera y en presencia del Declarante o, su delegado, su agente de aduana o sus auxiliares, debidamente autorizados”<sup>69</sup>.

Si el interesado no concurriere al acto del aforo físico intrusivo en la primera fecha fijada, el acto de aforo físico intrusivo se realizará a los 5 días hábiles posteriores contados desde la fecha asignada para el primer aforo, para lo cual se deberá registrar en el sistema informático la hora, fecha y funcionario a cargo del segundo aforo. Sin perjuicio de ello, el declarante podrá solicitar que el acto de aforo se realice antes de que se cumpla dicho término, fecha que de ser aceptada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, se entenderá como segundo señalamiento para su ejecución. En caso de no comparecer a este segundo señalamiento se declarará el Abandono Definitivo y se procederá a la inspección física de las mercancías, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 143 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Si como producto del aforo se determinen faltantes y sobrantes de mercancías en relación a lo contenido en una misma Declaración Aduanera, el funcionario a cargo del acto administrativo deberá constatar la totalidad de la mercancía sobrante como de la mercancía faltante.

---

<sup>69</sup> De acuerdo al artículo 84 del reglamento al COPCI

Una vez que haya sido constatada la cantidad de mercancías, se procederá con la corrección a la Declaración Aduanera y su respectiva reliquidación. “En caso de que producto de la referida corrección, se determinare que el valor de tributos a pagar es superior a lo establecido en la declaración original, se deberá iniciar el procedimiento sancionatorio. Para efectos de cuantificar el valor de las mercancías que no se hayan declarado correctamente, se deberá considerar el valor de toda la mercancía sobrante restándole el valor de toda la mercancía faltante, valor que estará sujeto a la sanción por contravención o delito aduanero”<sup>70</sup>. Si una vez valorada la mercancía se establece la infracción como una contravención, la multa será impuesta por la diferencia de los tributos entre la liquidación original y la liquidación producto de la corrección por faltantes y sobrantes.

En caso de que el valor supere el establecido en el artículo 180 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, se aplicará la siguiente sanción: “Sera sancionado con prisión de 2 a 5 años y multa de hasta diez veces el valor de los tributos que se pretendió evadir, la persona que perjudique a la administración aduanera en la recaudación de tributos, sobre mercancías cuya cuantía sea superior a ciento cincuenta salarios básicos unificados del trabajador general”<sup>71</sup>.

---

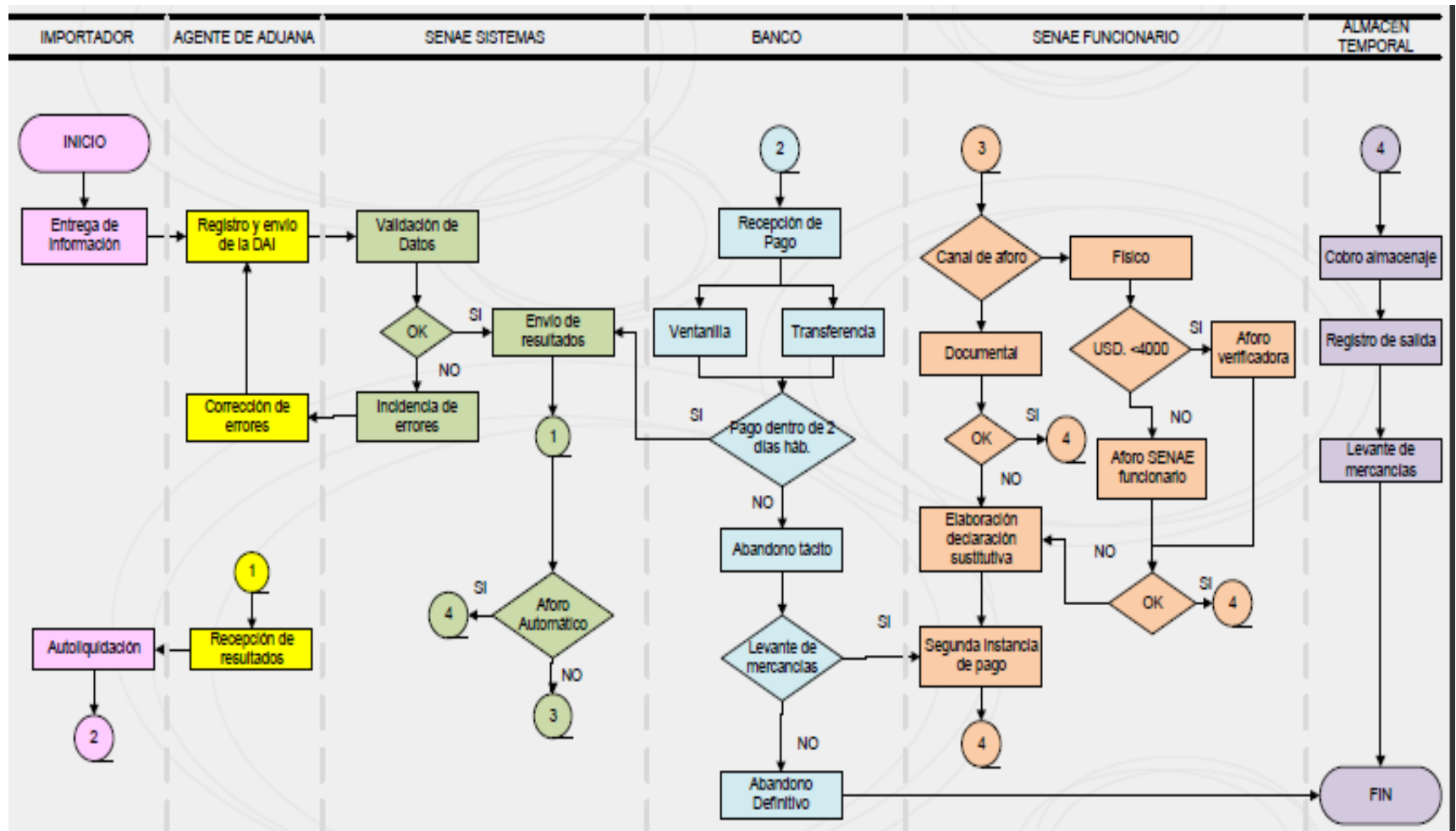
<sup>70</sup> Según lo estipulado en el artículo 180 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones

<sup>71</sup> Artículo 178 COPCI.

El proceso de importación, lleva intrínseco el acto de aforo y su selección, como se puede apreciar en el cuadro No. 3.

Para el presente caso de estudio, se expondrá una de las importaciones que se realizan regularmente en el transcurso de las operaciones en un periodo:

**CUADRO No. 3 FLUJOGRAMA DE IMPORTACIÓN**



### **3.4.2.2 Liquidación de tributos**

De acuerdo al Art. 108 del COPCI, los tributos al comercio exterior son:

- a. Los derechos arancelarios;
- b. Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y,
- c. Las tasas por servicios aduaneros.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador mediante resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro.

Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos que se apliquen por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no podrán ser considerados como tributos en los términos que establece el presente Código, y por lo tanto no se registrarán por los principios del Derecho Tributario.

Al amparo de las facturas No. 370014867-370014868, se proceden a importar desde Papeles del Cauca S.A. la cantidad de 33 rollos de guata de celulosa SCOTT 16 257\*195 CM 16”, a un costo de \$68,428.99 EXW CALI, con un peso de 51,239.00 Kg brutos.

EXW	68,428.99
Inland	2,025.00
FOB	70,453.99
Flete	5,775.00
Seguro	38.11
CIF	76,267.10
Ad Val	-0-
Fodinfra	381.34
IVA	9197.81
Total	9,579.15

Esta mercancía vino consignada a la Bodega Particular Bolivariana, con “código aduanero No. 9443”, solicitud No. 3703, transportada por la empresa Sánchez Polo de Colombia, con “código aduanero No. 6202”<sup>72</sup>, desde Cali Colombia para la empresa Kimberly Clark Ecuador S.A. en Guayaquil, amparada en “Carta Porte No. 498379”<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Códigos asignados por la Aduana del Ecuador a empresas operadoras, para su gestión en el portal

<sup>73</sup> Numero de documento de identificación interno, registrado ante la autoridad aduanera de los países en los que se operara en ese tráfico puntualmente.

Es imprescindible señalar que el término FOB es netamente marítimo, pero por configuración del portal del SENA en el segmento liquidación se mantiene aún este término tal como lo disponía la Ley Orgánica de Aduanas (LOA) derogada en diciembre del 2010. La evolución de EXW hasta FOB, se constituye por un flete interno entre Puerto Tejada en el Cauca e Ipiales Nariño.

Por problemas con el gremio de transportistas en frontera norte, a pesar de que la operación debería efectuarse en apego a lo dispuesto en el artículo 21, literal b, de la Decisión 399, “Directo con cambio de tracto camión”, se la efectúa con transbordo, que se da cuando hay acuerdo expreso entre las partes, sin embargo gracias a los equipos que posee la operadora, se ha logrado efectuar muchas de estas en concordancia a lo dispuesto en la norma supranacional.

El rubro que corresponde a los derechos aduaneros se registra (0) cero dólares, gracias a la preferencia arancelaria que se otorga a la importación de guata de celulosa de la subpartida 4803.00.90.00 desde Colombia, por el acuerdo de integración CAN, valor porcentual que para terceros países es del 10%, obteniéndose un ahorro de 5416.03 dólares, que multiplicados por el total de operaciones que aproximadamente llegan a 246, nos representa un rubro muy importante cercano a los 1.350.000 dólares, equivalentes a 112.500 dólares mensuales.

### **3.5 ORDEN DE DESPACHO**

Desde la oficina de comercio exterior del cliente en Ecuador, con la información de la mercancía nacionalizada, y con el visto bueno de producción, proceden a instruccionar el despacho de mercancía hasta la planta. La planificación se la realiza de manera conjunta al punto de que esta se efectúe sin contratiempos, pero lastimosamente circunstancias de fuerza mayor hacen que esta no se cumpla satisfactoriamente, tales como el problema gremial en la frontera, congestión de tráfico en las ciudades por donde debe pasar la unidad, obstáculos por derrumbes o trabajos en las vías, condiciones climáticas desfavorables, accidentes de tránsito entre otros.

#### **3.5.1 Asignación de Flota**

Al recibir la confirmación de despacho y sustentándonos en la programación acordada, se procede a la asignación de flota para el tráfico, debemos tomar en cuenta que los otros clientes de la compañía también deben ser atendidos en sus requerimientos de transporte y se deben dosificar las unidades para que la atención sea satisfactoria para todos.

La asignación de vehículos se la realiza en base al volumen de carga a ser despachada, considerándose el peso, capacidad cubica de las unidades y destino del tráfico.

El personal de conductores deben enlistarse de acuerdo a su presentación en oficina Tulcán, la asignación de carga se la va realizando en función básicamente del turno de llegada, las



unidades de propiedad de la compañía no enlistan, es importante señalar que las operaciones se cumplen con vehículos “propios, vinculados o en leasing”<sup>74</sup>, por lo tanto los vinculados que son la mayoría que conforman las “flotas dedicadas”<sup>75</sup>, deberán esperar su turno de carga.

### **IMAGEN 12. VEHÍCULO DE LA COMPAÑÍA ASIGNADO**



*Fuente: Sánchez Polo del Ecuador*

#### **3.5.2 Asignación de Equipo**

De acuerdo al pedido del tipo de papel, se asignan las camabaja para el tráfico correspondiente, tanto el personal de Tulcán, como el de Ipiales suministran a sus gerencias respectivas, las condiciones en las que se encuentran las unidades para su cargue, básicamente la asignación de equipo se especifica en función del tipo de bobina, el papel higiénico, requiere de camabajas de 12 bobinas y el de servilleta de 13, es aquí cuando se

---

<sup>74</sup> Estructura dispuesta en la norma supranacional Decisión 399

<sup>75</sup> Vehículos que trabajan únicamente en estas operaciones

presentan serios inconvenientes en el despacho, ya que se presentan requerimientos que se cruzan con los equipos y se deben dejar saldos en bodega o los equipos viajan con menos bobinas y el flete a pagar es el normal pues no se pueden efectuar ajustes a la tarifa, ya que viajan con “cupo completo”<sup>76</sup> a pesar de llevar menos mercancía.

Esta deficiencia en la asignación de equipo hace que no se cumpla con la programación y que se presenten los reclamos por parte del cliente; el despachar un vehículo con carga menor, debe ser autorizado por la gerencia de la empresa, quien previo análisis de costos y visión macro de la programación, emite su visto bueno o niega esta operación, debiendo esperar a que se reporte el equipo preciso y ejecutar el trabajo. Esta demora en el despacho hace que se acumule carga en las bodegas, generando un costo importante por almacenaje, usando al costo operativo del cliente, que en muchos casos no lo acepta y lo traslada a la empresa de transporte, encareciendo el costo operativo para el tráfico.

### **3.6 RUTA**

Actualmente, para el tráfico, se asigna la ruta Tulcán – Colibrí - Aloag – Santo Domingo – Babahoyo – Milagro – Guayaquil, Mapasingue (planta Kimberly). Es importante señalar que en este tramo de la ruta (Santa Rosa – Colibrí), se debe pasar por el acceso al nuevo Aeropuerto de Quito Mariscal Sucre, que a pesar de que la vía es amplia, no dejan de presentarse inconvenientes con el tráfico, siendo como es costumbre, detener al tránsito

---

<sup>76</sup> Pago del total del flete acordado

pesado para dar paso al liviano, debiendo esperar largas horas en la vía, hasta que se dé la autorización correspondiente, sumado a las condiciones atmosféricas en el tramo a Santo Domingo, confluyen en que la operación esta demorada más allá de lo previsto.

Se ha planificado y en otros caso se encuentran ya trabajando y de acuerdo a la ministra de transporte, María de los Ángeles Duarte, “la vía Colibrí – Pifo - Santa Rosa de Cusubamba se ampliara a 2 carriles, que es parte de la Troncal de la Sierra E35 de la provincia de Pichincha; se caracteriza por tener un terreno ondulado y montañoso, atravesado por quebradillas de curso irregular. Existen dos cursos de agua de importancia en el tramo: el río Pita y el río Inga.

Tiene una longitud de 53,2 kilómetros, se inicia en la intersección de El Colibrí, ubicado en el sector de Sangolquí, y se desarrolla sobre la vía existente a lo largo de toda su longitud y empalma con la intersección existente en Santa Rosa de Cusubamba.

El tramo soporta un tráfico vehicular importante, sobre los 10 mil vehículos por día. En aquellos sitios en donde la pendiente de la vía es alta se presentan zonas conflictivas por la velocidad relativa del tráfico pesado, que en numerosos casos no supera los 40 Km. /h. Si bien en general el trazado de la vía es adecuado, existen unas pocas curvas cerradas con escasa visibilidad que impide el rebasamiento; lo anterior unido al mal estado de la calzada

genera alta congestión y numerosos accidentes. Todos estos conflictos quedarán superados con la ampliación programada.

El proyecto “Paso Lateral de Pifo” se inicia en la intersección denominada “Y de Baeza”, ubicado en el sector de Pifo, desarrollándose por terrenos ondulados y montañosos a lo largo de toda su longitud, empalma con la carretera Pifo – Tababela, sitio en el que ha previsto una intersección a nivel, denominada La Isla”.

*Hasta tanto no se terminen los trabajos en la vía, el afectado de siempre es el transportista pesado, que debe cumplir compromisos comerciales con sus clientes, pero esto no se toma en cuenta a la hora de decidir parar una unidad de transporte carga pesada.*

El mayor problema que sortea la obra (aeropuerto de Quito) es la falta de vías de acceso concluidas. Según Albán, “estas debieron construirse hace cinco años, porque solo los estudios llevan un año y medio y las expropiaciones también demoran. Sin vías de acceso terminadas, los empresarios, funcionarios municipales, representantes de las aerolíneas y pobladores de las zonas aledañas anticipan que se creará un “caos vehicular” que generará problemas a los pasajeros, al menos en el primer año de funcionamiento del nuevo aeropuerto”.

Según el alcalde de Quito Augusto Barrera, “otra alternativa es la E35, que va de Cusubamba al Colibrí, de norte a sur, y llega a Santa Rosa. El alcalde Augusto Barrera

maneja la opción de ampliar la vía y no se descarta realizar un nuevo trazado de la E35 para el transporte de carga que va hacia Latacunga y Cayambe, pero estas obras tardarán”. Ante esta situación las empresas se ven en la imperiosa necesidad de buscar alternativas estratégicas para solucionar sus propios problemas generados por la falta de planificación global al ejecutar obras, Sánchez Polo del Ecuador, ha decidido hacerlo al transferir sus cargas en un punto intermedio.

### **3.6.1 Flete**

Para este tráfico, Tulcán – Guayaquil – Tulcán, el valor de la tarifa por tonelada es de “29.30 dólares, multiplicado por 30 toneladas que es la capacidad efectiva de las unidades, a pesar que estas en peso transportan únicamente 19.5 toneladas, pero su capacidad cubica volumétrica está completa, nos da un flete total de 880 dólares, para ser realizado en 28 horas”<sup>77</sup>. Valor normal para este tipo de operación, tomando en cuenta que la camabaja es de propiedad de Sánchez Polo y el transportista aporta con su cabezal, siempre que este tráfico se desarrolle sin contratiempos ni en la ruta, ni en la planta: “Tulcán Guayaquil 18 horas, espera 2 horas en planta, retorno vacío a Tulcán 8 horas”<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Cuadro tarifario de la operadora

<sup>78</sup> Información obtenida de bitácora de vehículos que operan en ese tráfico

### **3.7 ARRIBO A DESTINO**

Una vez concluida la travesía cargados, las unidades arriban a planta en Guayaquil - Mapasingue Oeste o a la planta de Protisa en el sector de la vía Perimetral, entrada la 8, en ambas plantas deben reportarse en la garita, allí se les asigna un turno tentativo de descarga, el mismo que puede ser modificado de acuerdo a las necesidades específicas de producción. Es preciso recalcar que en el mundo del transportista terrestre, el turno de descarga es de mucho respeto y conforme llegan deben ser descargados, primer gran conflicto entre los conductores, los turnos no son respetados y la planificación de su trabajo se ve afectado, pues calculan el rendimiento de la unidad en función de los viajes que alcanzarían a realizar en esa semana y así en el mes.

La descoordinación en el descargue, es una de las causas para la deserción de los vehículos que conforman la flota dedicada y por lo tanto genera inconvenientes al momento del cumplimiento del tráfico con el cliente, esta figura operativa de vehículo dedicado, no es una obligación laboral del conductor hacia la empresa, por lo tanto no se lo puede obligar a que trabaje en el proyecto, si no le representa beneficios, el buscara mejores condiciones para su unidad, los elementos de agilidad y eficiencia en la operación, hacen que esta sea atractiva para los proveedores, pero de persistir estos inconvenientes, la deserción de vehículos será muy preocupante.

### **3.7.1 Asignación De Turnos De Descarga**

Se presenta en muchos de los casos, que el trabajo en planta se desarrolla por órdenes de producción, por lo que se requerirá mercancía de cierto tipo de bobinas que no estaban programadas para ser descargadas para cubrir las ventas efectuadas por la fuerza comercial, por lo tanto deben esperar las que ya arribaron hasta que las nuevas lleguen con el código requerido y sean descargadas, en el supuesto de que sobre espacio serán descargadas, caso contrario deberán esperar afuera de la planta cargadas hasta que exista lugar donde almacenar la suya. Este tipo de situaciones generan “Stand By”<sup>79</sup>, por 120 dólares diarios, que lo debe asumir la empresa, que de alguna forma cubre los gastos de los conductores fuera de su ciudad de origen, pero que afecta la producción de las unidades y la rentabilidad de la empresa.

### **3.8 PLANIFICACIÓN RETORNO DE UNIDAD**

Con la descoordinación que se presenta en el descargue en la planta, no es muy eficiente la planificación del retorno de las unidades, pero ese es el reto hacerlo de la mejor manera. Generalmente por parte del cliente se invoca se incrementen más unidades al proyecto, pero esa realmente no es la solución para la empresa, la optimización de las unidades existentes a través de un sistema de transferencia, podría ser la solución definitiva al

---

<sup>79</sup> Pago de flete básico diario al vehículo por no ser descargado en planta

desabastecimiento de producto, generado por todos los acontecimientos citados anteriormente.

El retraso en la entrega de la materia prima, genera que la planta en su proceso operativo en base a órdenes de producción, no optimice su capacidad instalada e incurra en sobre costos por tiempos no trabajados y por ende en pagos al personal que debe acudir a laborar esperando la llegada de la materia prima, adicionalmente que no cumpla con el compromiso a sus clientes y por lo tanto bajan sus ventas, así como la eficiencia y suben los costos, afectando directamente al producto final y convirtiéndose en una amenaza su permanencia en el mercado, que ya se presenta la competencia, bastante fuerte con producto importado.

Con las actuales circunstancias, la planificación se la realiza con las unidades que están operativas al momento, apoyándose con otras que están en el trayecto colombiano.

El retorno esta propuesto para un tráfico de 8 horas en condiciones normales y la unidad vacía; pero como se comentó anteriormente, son múltiples las circunstancias viales que afectan la operación; el mantenimiento preventivo o correctivo se lo debe ejecutar en Tulcán o Ipiales, el tamaño y tipo de la bobina a ser despachada también tiene su aporte, por lo tanto la designación de operatividad se lo realizara en frontera.

El gerente de la sucursal Guayaquil, deberá tomar la decisión más oportuna para el retorno de la unidad, en ciertas ocasiones se ha debido buscar bodegas alternas en esa ciudad para



descargar provisionalmente el producto y pueda retornar la unidad, esto conlleva un alto riesgo de deterioro, ya que el producto requiere de un manejo y equipo especializado para su estiba y desestiba, la presencia de humedad debe ser analizada al máximo porque estamos manejando papel y el sobre costo del flete interno y almacenamiento.

La coordinación de turnos, se ha convertido casi en una “potestad” del cliente y no de los funcionarios operativos de la transportadora, ya que a pesar de existir una planificación previa, esta se convierte en tentativa al cambiar las ordenes de producción en las plantas y el material requerido previamente, ahora pasa a segundo plano y se solicita otro, pero no debemos olvidar que anteriormente se cargaron unidades con el requerido previamente y ahora no se lo utilizara, hasta segunda orden y por lo tanto los vehículos deberán esperar esa instrucción, lo que retrasa la operación y sobre costea la misma.

## **CAPITULO IV**

### **ESTUDIO TECNICO DEL PROYECTO: UBICACIÓN, DISEÑO Y OPERACIÓN DEL CENTRO DE TRANSFERENCIA DE CARGA.**

Conscientes de la problemática por la que atraviesa la compañía, se citaron en una reunión de trabajo los principales funcionarios de la empresa en Quito, sede principal de Transportes Sánchez Polo del Ecuador.

El gerente general convocó a los gerentes de las oficinas: Ipiales, Tulcán, Guayaquil, Huaquillas, al jefe nacional de operaciones de frontera, un representante de los conductores y al asesor externo operativo. Se escucharon sus ponencias y criterios, coincidiendo plenamente que la problemática con los clientes papeleros, se genera por incumplimiento en el abastecimiento oportuno de su materia prima, especialmente por la falta de unidades o la optimización de las mismas, además de problemas viales entre otras.

En base a la experiencia operativa, especialmente de los gerentes de Tulcán, Guayaquil, asesor externo operativo y conductores, se pudo llegar a la conclusión de que un centro de transferencia de carga es la solución más efectiva al problema y que por ubicación geográfica estratégica, la ciudad de Santo Domingo es el lugar ideal para la construcción, debido a que se encuentra bastante cerca de Guayaquil y Quito, sumado a que la infraestructura vial que actualmente la conecta con estas ciudades es bastante buena y por

lo tanto le permite operar con tranquilidad las 24 horas del día, contando que en el trayecto costeño el tráfico es muy fluido, compensando de esta manera la demora al trayecto serrano que es más largo, adicionalmente los despachos desde frontera serán realizados en concordancia a la nacionalización del producto, sin que medie una solicitud del mismo por parte del cliente, y la recepción del producto en el centro no tendrá restricción de horario, por lo tanto estará siempre disponible a órdenes del cliente en el momento que este lo requiera.

#### **4.1 LEGISLACIÓN MUNICIPAL**

El municipio de la ciudad seleccionada, ha dispuesto el cumplimiento de los requerimientos clásicos para este tipo de construcción, como son el permiso de construcción, el levantamiento planimétrico y el arquitectónico, pero básicamente se manifestó que el espíritu que se debe mantener para el proyecto están en el Plan de Desarrollo del Cantón Santo Domingo 2025, y cumplir además con los objetivos del Modelo Territorial de Futuro que se citan a continuación:

“Consolidar un espacio con utilización racional, equilibrada y sostenible del territorio, articulado físicamente, económicamente estructurado, socialmente cohesionado e integrado a la región y al país.

Conformar y fortalecer la articulación del sistema de centros poblados entre sí y con el medio rural y el ámbito regional.

Desarrollar y potenciar las infraestructuras y equipamientos de transporte, comunicaciones, de apoyo a la producción y de atención a las necesidades sociales.

Proteger el medio ambiente y los recursos naturales y minimizar riesgos, con base en una gestión responsable y sustentable, y con la aplicación de controles adecuados.

Poner en valor las ventajas comparativas del Cantón para aumentar el atractivo y la competitividad global del territorio, con el fin de incrementar la calidad de vida y bienestar social”<sup>80</sup>.

## **4.2. MACROLOCALIZACION**

El entorno productivo con un análisis de los servicios que el proyecto podría ofrecer no solamente a la empresa proponente, sino también a cadenas productivas locales y regionales en términos de servicios a la carga y a operadores de transporte relacionados con actividades de comercio exterior, es necesario configurar las variables que permitan identificar las zonas más propicias para ubicarlo dentro de sus tres niveles funcionales:

---

<sup>80</sup> Modelo Institucional Santo Domingo 2012

- Local
- Regional
- Internacional

En la configuración de las mismas convergen un conjunto de decisiones distintas, pero a la vez muy interrelacionadas. Así, el tipo de instalaciones se determina fundamentalmente, en función del producto, servicio a ofrecer y proceso productivo o la tecnología a emplear. Por otra parte, el tamaño de las instalaciones dependerá de la cantidad de producto o servicio a obtener; en definitiva, de la capacidad necesaria (en el punto de infraestructura se ampliara este criterio). Es imprescindible recalcar que originalmente el proyecto está dado en función de este tipo de producto en particular y con cierta certeza para abrirlo a otro tipo de usuarios y mercancías.

Sin embargo en este punto se identificarán las variables relacionadas con la elección de su ubicación espacial y se propondrán conclusiones respecto a 5 alternativas basadas en el análisis multicriterio y experiencia del investigador.

“En el siguiente punto de esta investigación, se analizarán los aspectos de su distribución interna, es decir su plan operativo. Con ello quedarán claras las principales cuestiones que afectan a las instalaciones, a saber: ¿qué tipo de instalaciones se necesitan?, ¿qué tamaño han de tener?, ¿dónde deben estar ubicadas? y ¿cuál debe ser

la distribución interna de los elementos que la componen?.

Adicionalmente es necesario entender que las decisiones de localización forman parte del proceso de formulación estratégica de la empresa. Una buena selección puede contribuir a la realización de los objetivos empresariales, mientras que una localización desacertada puede conllevar un desempeño inadecuado de las operaciones.

La selección de la ubicación en el que se van a desarrollar las operaciones es una decisión de gran importancia, debido a su impacto socio económico en lo que respecta a la generación de empleo y nuevas actividades empresariales y a las implicaciones que se derivan del atractivo comercial para que también otros potenciales usuarios justifiquen sus decisiones empresariales, que en algunos casos motivarán el cambio de sus operaciones a este centro.”<sup>81</sup>

Por lo que respecta a los costos, la localización puede influir en una gran diversidad de ellos (costos de los terrenos, de la mano de obra, de las materias primas). Para el estudio de localización fue necesaria gran cantidad de información, buena parte de la cual está contenida o elaborada en los informes de los gobiernos locales de Santo Domingo de los Tsáchilas.

---

<sup>81</sup> Informe EXCIPIT - INARTEC consultores del GADSDT

“El eje Santo Domingo de los Tsáchilas-Quevedo tiene el 28% del total del flujo de camiones de más de 2 ejes que son considerados en el presente estudio como los capaces de movilizar principalmente la carga internacional, y se convierte en el centro de gravedad del área de influencia internacional.

Luego la conexión con el Puerto de Esmeraldas equivale al 17% y con Manta el 13%, se incluye en el análisis estos ejes ya que se abrirán las puertas a otros posibles usuarios de la infraestructura.

Por supuesto que el Eje Santo Domingo de los Tsáchilas-Quito (Sierra Central) es el que acumula el 43% de los vehículos, sin embargo las características funcionales de este eje lo hace especialmente atractivo para actividades de distribución urbana y regional convirtiéndose en el centro de gravedad nacional”.<sup>82</sup>

#### **4.2.1. Variables Geográficas**

Se han tomado en cuenta las siguientes variables para la determinación de las mejores áreas desde una perspectiva meso para la implantación del centro de transferencia en Santo Domingo, basadas en los datos del Sistema de Información Geográfico que mantiene el Gobierno provincial de Santo Domingo de los Tsáchilas

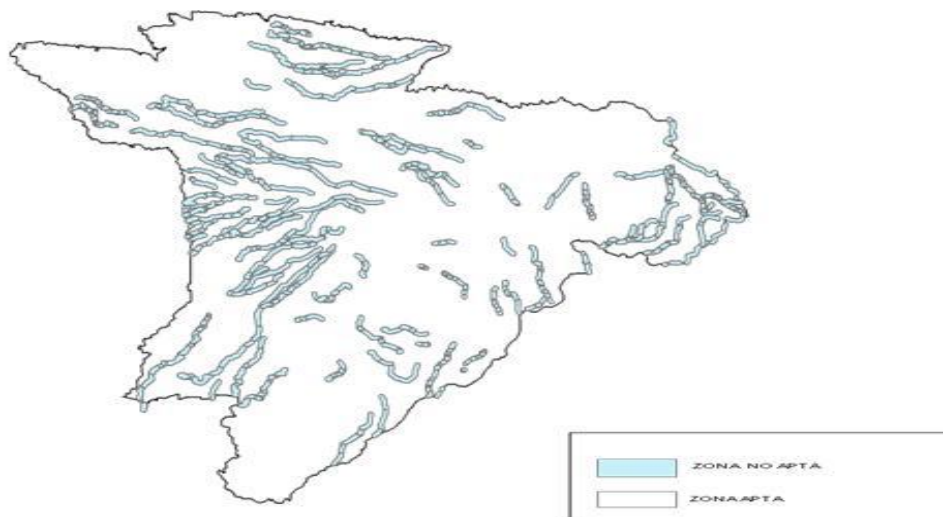
---

<sup>82</sup> Gobierno local de Santo Domingo de los Tsachilas 2012

#### 4.2.1.1. Hidrografía:

El excluir cuencas de ríos principales, nos permite obtener una visión específica del sitio potencial para el proyecto, y no será necesario emprender en grandes obras de ingeniería civil como los rellenos, alcantarillas o encajonamiento de ríos o quebradas, tenemos el resultado es el siguiente:

**Imagen 13: Hidrografía De Santo Domingo<sup>83</sup>**



La zona preseleccionada, no goza de presencia de accidentes hidrográficos de importancia, lo que facilita las obras civiles de adecuación del centro.

---

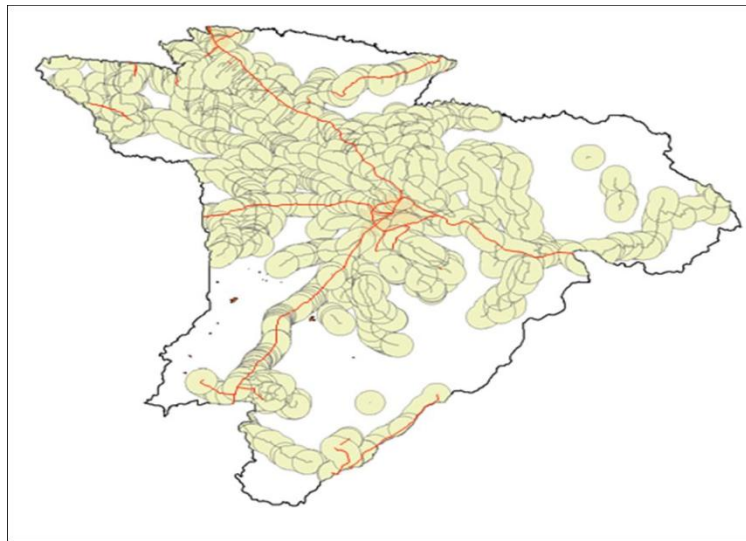
<sup>83</sup> Levantamiento IGM 2012



#### 4.2.1.2. Accesibilidad de Primer Orden

La zona preseleccionada está servida de las denominadas vías que son la prolongación de la carretera panamericana, así tenemos Vía a Esmeraldas, a Quevedo, a Chone, a Quito, podemos mirar en la imagen No. 14, las zonas aptas a un radio de 1 kilómetro de las vías principales descritas anteriormente. Se analiza la zona de influencia en este radio, ya que de no encontrarse el lugar propicio en una de estas vías, se tendrá preparado el estudio de manera inmediata en otro de estos importantes sectores de la ciudad y provincia, que de todas formas no están fuera de consideración a pesar de no estar ubicadas en la vía ideal en relación al tráfico a operar.

**Imagen 14: Accesibilidad de Primer Orden De Santo Domingo<sup>84</sup>**



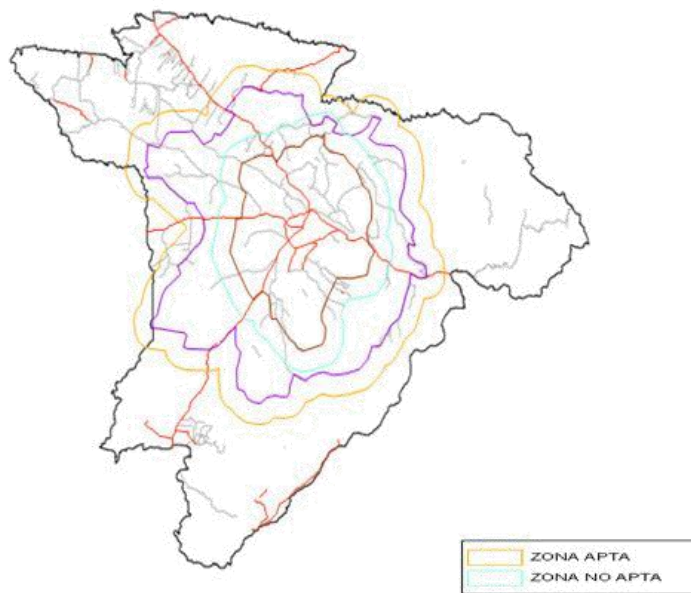
---

<sup>87</sup> Ministerio de Transporte y Obras Públicas

#### 4.2.1.3. Accesibilidad regional

Zonas aptas en un radio de 1 km del anillo vial rural y anillo vial urbano. Especialmente el completar el anillo vial rural constituye un factor de éxito para la implantación del centro. La accesibilidad regional de Santo Domingo, la ha convertido en un paso obligado de los vehículos en tráfico hacia y desde la costa, por lo tanto estamos frente a una zona de conmutación vial, (Ver imagen 15) que ofrece gran expectativa operativa para empresas que realizan movilización de carga.

**Imagen 15: Accesibilidad Regional de Santo Domingo<sup>85</sup>**



---

<sup>85</sup>Ministerio de Transporte y Obras Públicas

#### 4.2.1.4. Topografía

En el proceso de preselección del sitio de implantación del centro, entre otros factores se ha determinado el comportamiento topográfico de aquellas zonas aptas que tengan hasta 4% de pendientes, porcentaje muy pertinente ya que nos permite la evacuación de aguas de una manera natural y económica, además no refleja un esfuerzo importante en la movilidad de los vehículos o del equipo mecánico de estiba, es decir que técnicamente es una pendiente muy manejable y más bien de valor positivo para el proyecto, se han logrado obtener los resultados siguientes:

**Imagen 16: Topografía de Santo Domingo<sup>86</sup>**



---

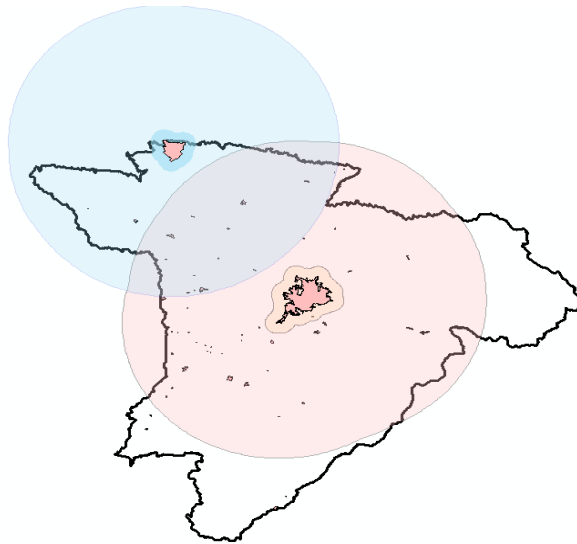
<sup>86</sup> Gobierno Autónomo de Santo Domingo de los Tsáchilas. Informe anual 2012

Se puede apreciar que de manera evidente, la mayor parte del territorio tiene un comportamiento topográfico mayor al 4% en pendientes, quedando como sitio apto aquel que se había preseleccionado

#### **4.2.1.5. Proximidad a Centros Poblados Principales**

Zonas no aptas dentro de dos kilómetros de radio del perímetro urbano de Santo Domingo y La Concordia y aptas aquellas que estén dentro de un radio de 25 kilómetros de estos centros urbanos dentro de los cuales la afectación en transporte no causaría mayor impacto, los resultados son los siguientes:

**Imagen 17: Centros Poblados Principales de Santo Domingo<sup>87</sup>**



---

<sup>87</sup> Gobierno Autónomo de Santo Domingo de los Tsáchilas. Informe anual 2012

#### **4.2.1.6. Localización de proyectos relacionados**

El equipo de investigación conformado por el titular del presente y sus colaboradores, no tuvo acceso a los proyectos completos en parte porque aún sus estudios no están terminados o están en fase de contratación, sin embargo se contó con los lineamientos generales que permitan apreciar cual es la visión completa de cada uno de ellos.

Adicionalmente el Plan de Ordenamiento Territorial aún está en construcción lo que impide identificar la visión a futuro con claridad.

El análisis de los proyectos relacionados con la información que se pudo obtener, es de vital importancia pues permitiría optimizar los recursos públicos en infraestructura básica, contar con criterios de movilidad en polos de desarrollo definidos permitiendo eficiencia en el manejo de iniciativas públicas.

Estas iniciativas públicas, redundaran en beneficio directo en iniciativas privadas como las del presente proyecto ya que de todas formas la obra es publica y está proyectada a lograr el beneficio de la comunidad.

La Vía Quevedo reúne dos proyectos de gran magnitud local que demandarán servicios básicos y generaran una oferta importante de nuevas actividades económicas, adicionalmente se puede consolidar la inversión pública ahorrando la inversión inicial de la empresa operadora del centro.

Se requerirá en el sector obra pública, que obligatoriamente la deberá ejecutar tanto el gobierno local como el central, pues al proyectarse como un centro de desarrollo logístico, representa para la localidad una excelente oportunidad de desarrollo y crecimiento, y por ende una opción de utilizar mano de obra y de generación de empleo.

**Imagen 18: Proyectos relacionados a la instalación del centro<sup>88</sup>**



Proyectos relacionados de gran magnitud:

- Plataforma logística en 58 hectáreas.
- Camal Municipal Convenio MIPRO- GAD, 10 hectáreas.

---

<sup>88</sup> Gobierno Autónomo de Santo Domingo de los Tsáchilas. Informe anual 2012

- Mercado mayorista en terreno de 78 hectáreas, en fase de factibilidad.
- Complejo ambiental 28 ha en fase de prefactibilidad.

A partir del análisis de los centros de gravedad, del análisis geográfico multicriterio de nivel meso, el flujo vehicular y los proyectos relacionados, se realizaron visitas de campo en las zonas aptas que permitan determinar las posibles localizaciones desde una perspectiva territorial y visual.

Se lograron identificar 5 alternativas las cuales fueron evaluadas cualitativamente:

### Imagen 18: Localizaciones Propuestas<sup>89</sup>



<sup>89</sup> Informe Equipo consultor Excipit 2012

Estas se ubican en el centro de gravedad local (alternativas 1 y 2) y en el centro de gravedad internacional (3, 4 y 5). La observación visual y territorial de la Vía al Puerto de Manta permitió identificar un gran polo de desarrollo urbanístico de alto nivel en el que la implantación del centro podría afectar negativamente, por este motivo fue excluida de la evaluación de alternativas.

**CUADRO No 4: RUTAS SANTO DOMINGO LA CONCORDIA-VÍA QUEVEDO<sup>90</sup>**

<b>RUTA DESDE REDONDEL SANTO DOMINGO - VIA LA CONCORDIA</b>	
<b>REFERENCIA</b>	
	Gasolinera Mobil
	Azogán
	Epacem
	Planta de Productos Orgánicos
	Inaexpo
	Colegio Nuevo Ecuador
	Inicio vía concreto 3 Carriles
	Ingreso Velasco Ibarra – El Placer
	Camal Regional
	Inicio Vía Concreto 4 carriles
	Agroexportadora
	Gasolinera Petroecuador
	Obras Viales
	Nipalsa
	Teobroma
	La Concordia

<sup>90</sup> Informe Equipo consultor Excipit 2012



<b>RUTA DESDE REDONDEL SANTO DOMINGO VIA QUEVEDO</b>	
<b>REFERENCIA</b>	
	Bypass Quito
	Gasolinera Mobil
	Gasolinera Terpel
	Covertosa
	Gasolinera Clyan
	Inicio Plantaciones
	Gasolinera MasGas
	Terrenos Planos
	Terrenos Planos (Km 15 vía Quevedo - 600 mts entrada a "El Cóngoma" Coordenadas: 694200 9961000)
	CADE Instituto y Planta de Alimentos
	Luz de América
	Petrocomercial
	Complejo Ambiental Alcaldía
	Hostería Tumaly (Recinto La Primavera)
	Agropesa
	Terreno Plano
	Aeródromo / La Fabril

Una vez definidas las alternativas la evaluación cualitativa, se considera el siguiente análisis:

**Análisis geográfico multicriterio**, a esta variable se le ha dado un peso del 10% debido a que su aporte se lo ha obtenido del análisis de todos los elementos geográficos para su decisión, tenemos cuencas hidrográficas, quebradas, esteros, colinas o cualquier accidente geográfico que pueda favorecer o limitar la decisión de ubicación del centro. El sector de influencia de la ciudad de Santo Domingo es bastante semejante, por lo que cualquier lugar podría ser efectivo para la locación del centro.

**Cercanía proyectos de gran magnitud**, esta variable tiene un peso del 20%, pues es muy importante considerar la cercanía a este tipo de proyectos, ya que llevan intrínseca la inversión estatal en todos los elementos que permitan la operación de estos, así tenemos vías, servicios básicos, en general infraestructura, estos elementos harán que la inversión inicial en este tipo de trabajos en el proyecto no sea considerable.

**Centro de gravedad asociado**, esta variable ha sido considerada con un aporte del 10%, ya que los elementos de decisión han sido determinados por gravedad y estos han definido que esta zona es la ideal para la planificación del centro, dentro de los que tenemos: distancias entre los puntos operativos, cercanía a puertos y aeropuertos, posición geográfica en el país, han permitido determinar la futura ubicación del centro.

**Accesibilidad**, esta variable tiene un peso importante del 15%, pues la zona a seleccionarse deberá tener una accesibilidad efectiva para todo tipo de vehículo y a toda hora, ya que la naturaleza del servicio así lo exige y de esto dependen las operaciones del centro.

**Conectividad**, su aporte es del 15%, ya que este elemento facilita el abastecimiento oportuno del producto al centro, así como el despacho eficiente a las plantas industriales. El

acceso a vías de conexión es vital y es muy conocido que en la ciudad de Santo Domingo se ha generado un sistema de conmutación vial nacional.

**Inversión Inicial**, esta variable refleja el valor más alto, con un 25% de peso, esto se presenta debido a que la inversión inicial debe ser lo más baja posible, pues se trata de un centro operativo de transferencia de carga y mas no un proyecto de inversión que deba reflejar necesariamente una alta rentabilidad. El beneficio real de este centro es netamente operativo, que redundara en la eficiencia comercial de la empresa.

**Capacidad de crecimiento y permisos municipales**, su aporte es del 5% ya que la eficiencia del Gobierno descentralizado de Santo Domingo, ha permitido la tramitología para cualquier parte de su territorio, así como la proyección de crecimiento del sector es inminente por la cercanía a sitios poblados y con obras como la del presente proyecto, mucho más.

Para poder establecer la jerarquía de selección, es imprescindible definir los criterios asignando una calificación, que considera los parámetros que van desde no recomendable a excelente y en una escala de 1 al 4, como se aprecia en la siguiente tabla.

<b>4</b>	<b>Es excelente</b>
<b>3</b>	<b>Es muy bueno</b>
<b>2</b>	<b>Es aceptable</b>
<b>1</b>	<b>Es no recomendable</b>

En el cuadro No. 5, tenemos la evaluación de las alternativas, en función del peso asignado a cada variable y el criterio, que multiplicados nos otorgaran la posición y jerarquía para la selección del posicionamiento del centro.

**CUADRO No 5: EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS<sup>91</sup>**

VARIABLE	Peso relativo (%)	ALTERNATIVAS									
		1		2		3		4		5	
Análisis geográfico multicriterio	0,1	4	0,4	4	0,8	4	0,8	4	0,8	4	0,8
Cercanía proyectos de gran magnitud	0,2	4	0,8	4	0,4	4	0,4	4	0,4	4	0,4
Centro de Gravedad asociado	0,1	3	0,3	3	0,3	4	0,4	4	0,4	4	0,4
Accesibilidad	0,15	2	0,3	4	0,6	4	0,6	4	0,6	4	0,6
Conectividad	0,15	2	0,3	2	0,3	4	0,6	4	0,6	4	0,6
Inversión Inicial	0,25	1	0,3	1	0,3	1	0,3	2	0,5	4	1
Capacidad de crecimiento y permisos municipales	0,05	4	0,2	2	0,1	4	0,2	4	0,2	4	0,2
Prioridad para la selección	1		2,6		2,8		3,3		3,5		4
Opción		5		4		3		2		1	

De la ponderación de datos, podemos apreciar que la alternativa 5, cumple con los parámetros óptimos de ubicación ideal, por lo tanto se define en esta posición la focalización del centro.

<sup>91</sup>Informe Equipo consultor Excipit 2012

Se consolida con este procedimiento la ubicación, sumado a los demás parámetros que se han citado en el desarrollo del trabajo.

#### **4.2.2. Factores de Cercanía**

Para que un enclave pueda convertirse en potencial centro de concentración de cargas debe cumplir una serie de exigencias, algunas de ellas inherentes a su posición geográfica en relación con las principales rutas de transporte y otras propias de su caracterización funcional.

El principal factor explicativo de la implantación y la actividad logística es el propio mercado al que sirve y al de los potenciales futuros usuarios, que dadas las circunstancias operativas generadas por el crecimiento económico, es necesario analizarlas para en el futuro aprovecharlas.

De manera general, la selección de la localización para una instalación logística independientemente de su funcionalidad concreta habitualmente implica al menos cuatro grandes categorías de criterios constituidos por:

##### a) Criterios de accesibilidad

- Buena situación respecto a las principales rutas.
- Posibilidad de acceso exterior
- Potencial de conexión con otros modos de transporte

b) Criterios de emplazamiento

- Disponibilidad de suelo en superficie y características adecuadas
- Relación con otras áreas logísticas y de producción
- Relación con áreas de actividad

c) Criterios económicos

- Costo de suelo
- Viabilidad urbanística
- Condiciones topográficas favorables
- Posibilidad de conexión con redes de servicios: saneamiento, abastecimiento, telecomunicaciones
- Aspectos municipales inherentes al proyecto favorables.

d) Aspectos ambientales

- Impactos asumibles
- Incidencia sobre áreas construidas

**4.2.1. Criterios de Implantación según Tipo de Agentes**

Con carácter general, para cada zona, las necesidades logísticas vendrán determinadas entre otros factores fundamentales por:

- Características propias de cada zona relacionadas con la presencia de grandes aglomeraciones de población o actividad económica, densidad de población, accesibilidad interna, etc.
- Características de los tráficos.
- Posibles enclaves o elementos ya existentes que puedan servir de base para el desarrollo de las futuras instalaciones.

Dentro de los servicios de apoyo y complementarios cabe indicar que se están incorporando en el estudio los siguientes:

- Gasolinera
- Taller de mecánica liviana
- Áreas de restauración (patio de comidas)
- Hotel
- Estacionamientos tarifados
- Zona comercial y bancaria
- Zona de servicios a la carga (autoridades de control)
- Área deportiva

El sitio seleccionado para el enclave, es el que cumple con todos estos elementos citados anteriormente, por lo que la decisión de instalación es inminente y se deberá buscar las alternativas para su adquisición.



### **4.3. CONCLUSIONES SOBRE LA LOCALIZACIÓN**

La macro localización en el eje Santo Domingo de los Tsáchilas-Quevedo es de vital importancia desde el punto de vista de atracción de inversiones del centro, pues es la principal arteria del comercio exterior ecuatoriano. Este eje, si se considera la accesibilidad al anillo vial rural que actualmente se encuentra parcialmente construido y cuyo trazado es necesario modificarlo para que permita el movimiento de vehículos de gran tamaño, permitiría también la inclusión de cadenas productivas locales y operaciones de distribución hacia Quito y la Sierra Central, sin tener que atravesar la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas que tiene graves problemas de movilidad.

#### **4.3.1. Micro Localización**

Para la microlocalización, la opción 5 dentro de Luz de América, es la que menor inversión inicial requiere por contar con todas las obras básicas ya realizadas, además se encuentra muy cerca de la futura plataforma logística de ese cantón y provincia, por lo que el apoyo gubernamental y seccional es inminente.

Las opciones 1 y 2, en el eje Santo Domingo-La Concordia, sin duda mejoran la relación funcional con el puerto de Esmeraldas, sin embargo desde el punto de vista de atracción comercial a operadores del comercio exterior potenciales usuarios del centro, podrían verse afectadas, ya que este puerto no ha logrado despuntar como un centro de atracción de carga. De la investigación las ubicaciones 3 y 4 que serían las más apropiadas

para el desarrollo futuro de la zona de actividades logísticas de Santo Domingo, y para el aprovechamiento de su infraestructura en beneficio del centro de transferencia de carga.

Respecto a la ubicación 5, se determina su eficiencia operativa, por estar ubicada en el eje Santo Domingo – Guayaquil, ruta normal de nuestro tráfico, conectada por el anillo vial de la ciudad que la circunvala, con la vía que la une a Quito, además de estar junto al poblado Luz de América, que cuenta con todos los servicios y además de que en el sector existen propiedades con condiciones ideales para construir sin afectar al entorno, por lo que en la investigación se ha podido ubicar un terreno de aproximadamente 3 hectáreas en el kilómetro 15 Vía Quevedo, desde Santo Domingo, las coordenadas de ubicación geográfica son: latitud  $-0,422695, 00^{\circ} 25'21.704''$  S, longitud,  $-79,318959, 79^{\circ}19'08,252''$  W, que posicionan para que el proyecto se instale en las inmediaciones de la parroquia Luz de América, perteneciente al cantón Santo Domingo, provincia de Santo Domingo de los Tsachilas, carretera Panamericana Ruta E25, en dirección sur a norte, costado derecho, junto a la estación de servicio El Papo.

#### **4.4 PROPUESTA DE ADQUISICIÓN**

##### **4.4.1 Compra**

La política de la compañía es aplicar a grandes proyectos, y si sus indicadores financieros reflejan un 20% de rentabilidad, además esto sustenta la capacidad de mantener cautivo al

cliente y proyectar nuevos y mejores negocios, se dará luz verde a la adquisición del lote y construcción del centro de transferencia de carga.

Indicador que con total certeza se alcanzara ya que el proyecto se centra en la optimización de la carga asignada actualmente y con proyección de crecimiento sustentada en base a un comportamiento regular operativo que viene dándose desde el inicio regular de las operaciones, en el cumplimiento de entrega de materia prima y por ende de los pedidos de producto terminado de los clientes finales de las empresas industriales y comercializadoras.

#### **4.4.1.1 Avalúo Municipal**

En el sector tentativo de instalación, el costo por hectárea es de 10000 dólares<sup>92</sup>, se debe tomar en cuenta que este valor es en consideración a que se trata de un avalúo rural y sin infraestructura.

#### **4.4.1.2 Avalúo Comercial**

Efectuada la visita de campo, se ha podido establecer que el catastro municipal esta actualizado, siendo la diferencia con el comercial en apenas un 10%, es decir que el precio de una hectárea de terreno en el sector Luz de América, “el valor comercial está en

---

<sup>92</sup> Departamento de avalúos y catastros GADSDT

alrededor de 11000 dólares, recalando que el terreno es únicamente para pastoreo, sin cultivos que influyeran en el precio; por ejemplo si se tratase de un área cultivada con palma africana, el costo sería de aproximadamente 17000 dólares”<sup>93</sup>.

#### **4.4.2 Renta**

La figura de un arrendamiento, se ha descartado por la carencia de este tipo de infraestructura en el sector, en la inspección in situ, se pudo detectar que la zona es agrícola y no posee edificación industrial, la figura de renta únicamente del área de terreno (3 Ha), no es factible pues si bien es cierto existen propietarios que desean rentar, lo harían únicamente por áreas totales de sus fincas que están en alrededor de 30 hectáreas y en plazo generalmente de uno a 5 años.

#### **4.3.3 Comodato**

El municipio del cantón, no posee infraestructura industrial en la zona y son ellos quienes están también interesados en construir un puerto seco en el sector, se puede conseguir la factibilidad de obtener en la cercanía del sector seleccionado, un área del tamaño requerido en comodato a 50 años, pero el costo del activo realmente no es muy representativo y la

---

<sup>93</sup> Junta parroquial Luz de América

inversión que se pretende efectuar es más importante que el aporte en este contrato por la alcaldía y el beneficio finalmente sería del municipio.

#### **4.5 DISEÑO ESTRUCTURAL**

El diseño del galpón es de carácter muy sencillo, un área cubierta de 2000 metros cuadrados, que son capaces de albergar la cantidad de 1230 bobinas, con 1930 toneladas almacenadas en una semana sin despachar ninguna, siendo este nuestro peor escenario, no debemos olvidar que siempre se estará despachando.

Esta relación se obtiene de yuxtaponer grupos de bobinas por vehículo descargado así: 5 bobinas al piso, 4 bobinas colocadas en la parte superior y 3 finalmente en la cima de la estiba, dando un total de 12.

Esta operación se puede apreciar de mejor manera en imagen No. 19 y cuadro No. 6, dotándonos de un mejor concepto.

**IMAGEN No. 19: MEDIDAS DE LAS BOBINAS**



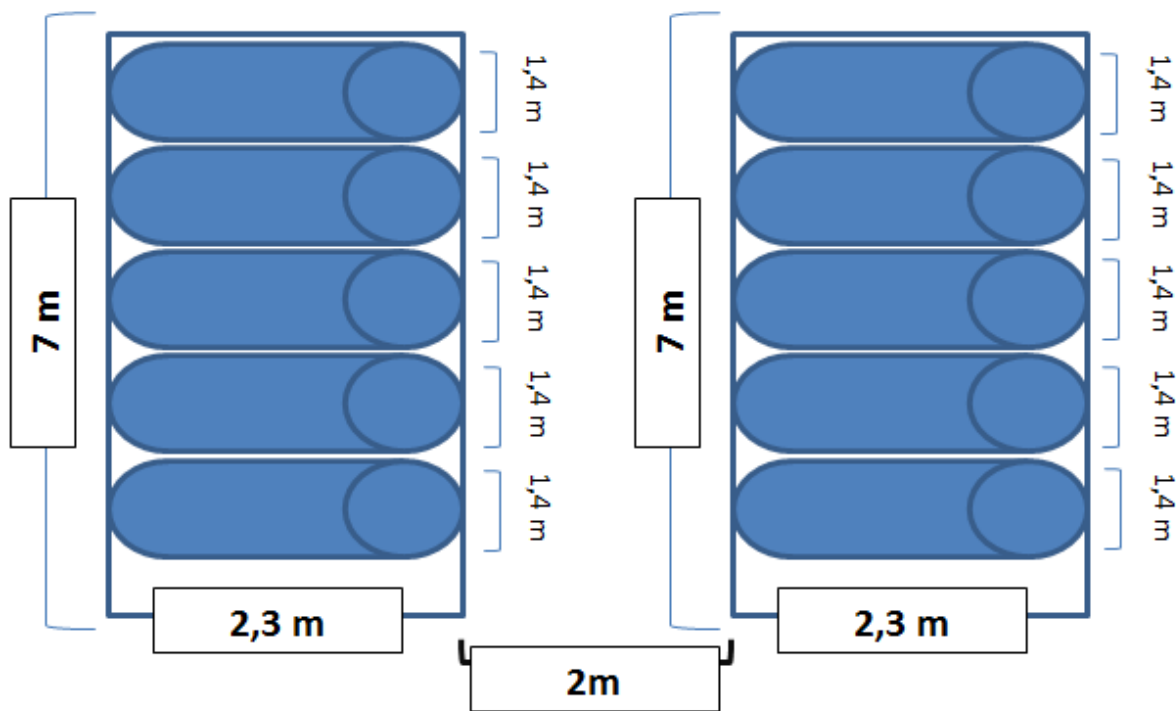
**Fuente: Sánchez Polo del Ecuador.**

Graficando tenemos 5 bobinas X 1.4 metros = 7 metros X 2.3 metros de ancho = 16.1 metros cuadrados, sumándoles el espacio entre pilas de 2 metros tenemos finalmente un

área por vehículo de 18.1 metros cuadrados y si dividimos el área total 2000/18.1 = 110<sup>94</sup>, como se puede observar a continuación:

**CUADRO No 6: ÁREA CUBIERTA REQUERIDA**

<b>Bobinas</b>	<b>Largo</b>	<b>Total</b>	<b>Ancho</b>	<b>Subtotal área</b>	<b>Espacio entre pilas</b>	<b>Área total</b>	<b>Capacidad albergue</b>
5	1.4m	7m	2.3m	16.1m <sup>2</sup>	2m	18.1m <sup>2</sup>	110 CB



Por ubicación de la plataforma en una zona rural y en una vía de circulación de vehículos a mediana velocidad, no es conveniente que exista estacionamiento junto a la vía, ni para clientes del centro logístico, ni para empleados, ni visitantes, por lo que la plataforma prevé

<sup>94</sup> Vasco Constructores (Entrevista Patricio Vasco)

espacios internos suficientes para estacionamiento de todos los vehículos que interactúan con la actividad logística.

El tamaño total de espacio está proyectado para construir 5 naves de este tamaño y bascula para grandes pesos, con expectativa que a corto o mediano plazo las autoridades aduaneras decidan crear el distrito de aduanas Santo Domingo y poder brindar servicio a otros usuarios que trabajen con regímenes aduaneros especiales.

Se puede apreciar en la vista arquitectónica la sencillez, pero de mucha practicidad de la infraestructura.

#### **IMAGEN 20: PANORÁMICA DE LA INFRAESTRUCTURA**



Fuente: Sánchez Polo del Ecuador

#### **4.5.1 Costos**

Para la edificación del centro se ha cotizado con un profesional de prestigio, el mismo que para el área tentativa que se requiere en aproximadamente 2000 metros cuadrados, ha referido la siguiente cotización:



Ingeniero

Edgar Romero Moncayo

**TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR**

Presente

De mis consideraciones:

Por medio de la presente me permito poner a su consideración el Presupuesto para la construcción de una Planta Industrial

<b>CODIGO</b>	<b>DESCRIPCION</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>P.UNITARIO</b>
	<b>OBRAS PRELIMINARES</b>			
510724	Diseño Y Aprobacion De Planos	Gbl	1.00	4,560.00
	<b>Obra Civil</b>			
504240	Replanteo Y Nivelacion De Terreno	M2	1,500.00	1.08
500004	Limpieza De Capa Vegetal	M2	1,500.00	2.04
500053	Excavacion A Mano	M3	192.85	8.22
500247	Hormigón En Replanteo F'c=140kg/Cm2	M3	2.00	116.63
500136	Acero De Refuerzo Fy=4200kg/Cm2	Kg	1,967.79	2.09
500217	Muro De Hormigon Ciclopeo (Zocalo)	M3	40.64	82.79
500223	Hormigon En Cimientos F'c=210kg/Cm2 (Plintos Y Cadenas)	M3	21.60	208.49
500198	Encofrado/Desencofrado Cadenas Y Plintos	M2	160.80	11.78
509969	Contrapiso (F'c=180kg/Cm2 Inc. Malla Electrosoldada)	M2	1,500.00	16.15
500309	Mamposteria De Bloque De 15	M2	340.00	9.64
500347	Vereda Perimetral, Inc. Piedra Bola Hormigón 180kg/Cm2	M2	261.00	17.34
	<b>ESTRUCTURA METALICA</b>			
508099	Acero Estructural A36	Kg	1,219.36	3.07
510721	Deck En Cubierta	M2	1,800.00	20.26
502145	Pernos De Anclaje 1"	U	780.00	5.89
502881	Canal Recolector De Agua (Tool)	M1	120.00	12.55
510721	DECK EN PARED	M2	680.00	20.26
500450	Puertas Corredizas De Tool	M2	60.00	40.72

	<b>Iluminacion</b>			
503314	Puntos Iluminacion	PTO	95.00	29.36
503116	Tomacorriente 110v	PTO	20.00	19.02
503139	Cable Electrico Solido	ML	200.00	4.56
503152	Lampara Fluorescente 2x20w	U	95.00	19.26
503365	Tablero Trifasico 8 Ptos. Incluye Instalacion Y Breakers	U	2.00	84.62
503129	Acometida Electrica Tw#10	MI	50.00	10.68
		<b>TOTAL:</b>		126,107.88

**Son :Ciento Veinte Y Seis Mil Ciento Siete Dólares Ochenta Y Ocho Centavos**

**NOTA: ESTOS PRECIOS NO INCLUYEN IVA**

**FORMA DE**

**PAGO:**

Anticipo 70% Saldo Por Planillas

**Al Final De La Obra Se Verificará El Metraje Exacto Y Se Procederá A Su Liquidación**

**VALIDEZ**

**OFERTA:** 8 Días Laborables

**TIEMPO DE**

**ENTREGA:** 4 Meses A Partir Del Anticipo

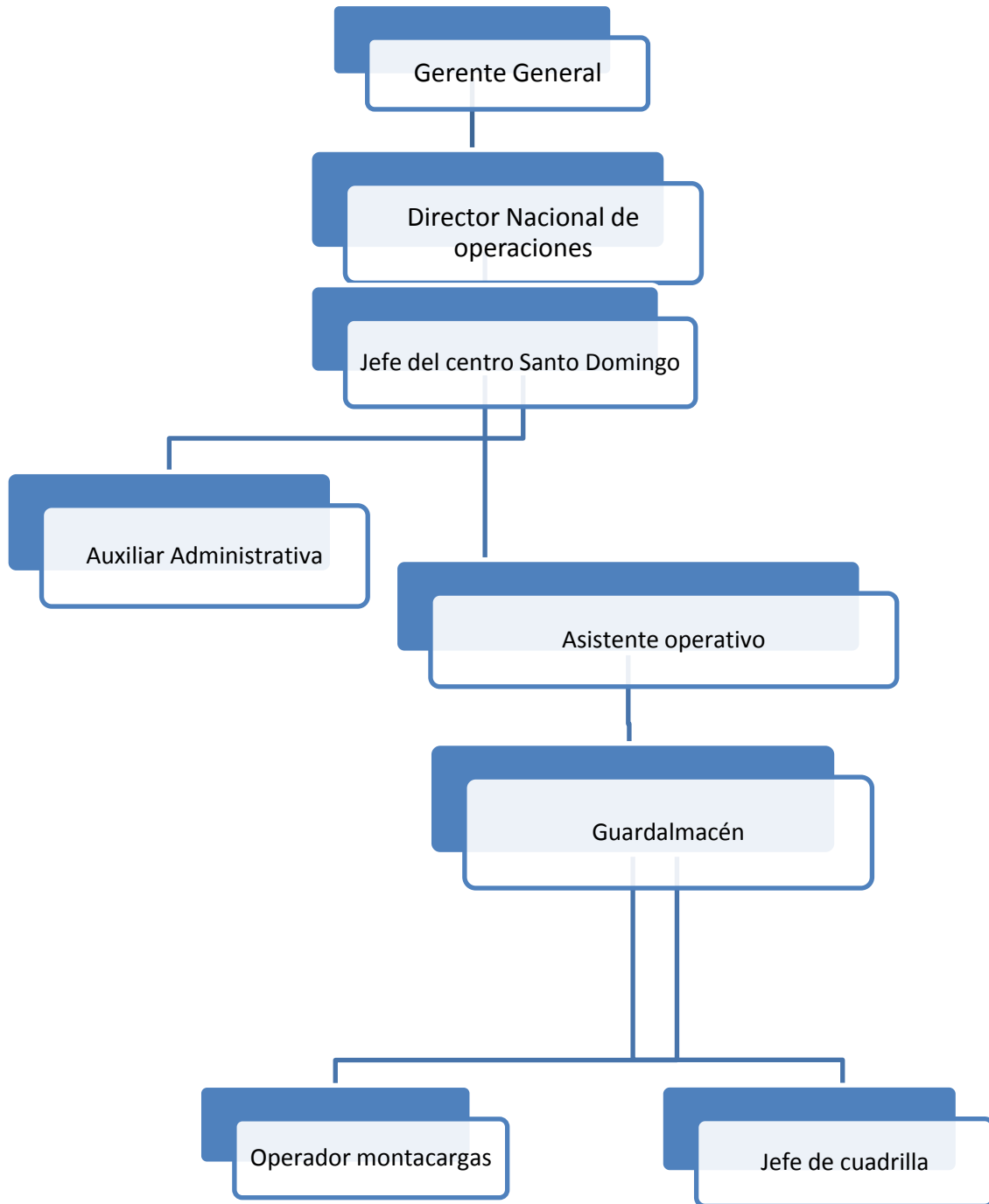
**Atentamente,**

**ING. PATRICIO VASCO A.**

CEL. 09 8502534

E-Mail: [Pv\\_Construcciones@Hotmail.Com](mailto:Pv_Construcciones@Hotmail.Com)

#### 4.6 ORGANIGRAMA FUNCIONAL<sup>95</sup>



<sup>95</sup> Departamento RRHH Sánchez Polo

#### **4.6.1 Requerimiento**

El personal que laborara en el centro está conformado por un administrador de empresas o ingeniero en comercio exterior, pues la proyección está dada que una vez el “ZAL de Santo Domingo”<sup>96</sup>, esté en funcionamiento inmediatamente, se solicitara que el centro funcione como una bodega temporal aduanera y es aquí donde aportará plenamente su contingente este profesional, pues se deberán tomar en cuenta todos los procedimientos operativos aduaneros, que este tipo de concesión requiere para su perfecta operación. Se posee una expectativa favorable sobre esta petición a la autoridad aduanera, ya que Santo Domingo forma parte del eje Manta – Manaos, así como sus autoridades están muy convencidas de crear la Zona de Actividades Logísticas y que necesariamente para este propósito se debe estructurar el distrito aduanero.

Una auxiliar de oficina, con formación en administración de empresas y atención al público, encargada del manejo administrativo de la oficina y coordinación con la matriz y otras dependencias.

Un auxiliar operativo, tecnólogo en importaciones y exportaciones, con conocimientos de mecánica y manejo de bodegas, que se encargara de la entrega recepción de mercancía y equipos, así como de la coordinación con los gerentes seccionales y jefes operativos de frontera y gerencia general en Quito, además velara por el mantenimiento de las unidades.

---

<sup>96</sup> Considerada en el Plan de desarrollo de Santo Domingo. Informe anual 2012

Un operador de montacargas, tecnólogo mecánico, que es el encargado de la estiba y desestiba, verificación del estado de la mercancía y coordinación del personal de estibadores.

Un jefe de cuadrilla, que al igual del operador de montacargas no forman parte del personal de la empresa, sino que son prestadores particulares del servicio, pero que deben someterse obligatoriamente a las disposiciones que se emitan por parte del centro o de sus representantes en el ámbito de trabajo.

Personal de vigilancia, quienes deben permanecer en el sitio las 24 horas del día, debemos recordar que el centro laborara cuando sea ese el requerimiento en horario diferente, ajustándose a las operaciones que se encuentren en curso y atender puntualmente a las unidades apenas se reporten, sin tiempos de espera hasta operar en el horario habitual de trabajo.

#### **4.7 OPERACIÓN A TRAVÉS DEL CENTRO DE TRANSFERENCIA**

Una vez operativo el centro, se procederá a su plena labor en base a una gestión interna de la empresa, concatenada con los requerimientos del cliente.

#### **4.7.1 Asignación de Equipos Fijos por segmento Logístico**

Para la operación una vez nacionalizada la mercancía, se han asignado 15 equipos camabaja para el trayecto Tulcán – Guayaquil y 3 equipos al trayecto Tulcán – Lasso, es importante notar que en este último trayecto, no se presentan problemas que reviertan gravedad, salvo el caso cuando uno de sus equipos asignados se dañe o existan problemas en la vía que los retrasen, sin embargo dada la cercanía, realmente este problema se lo soluciona muy fácilmente, además que la programación de despachos se determina de mutuo acuerdo con nuestra empresa.

#### **4.7.2 Despacho al Centro de Transferencia**

La operación de despacho se basa principalmente en la cantidad de mercancía nacionalizada y requerida, con asignación de 10 vehículos, que alcanzan a 3 viajes por semana, dando un total de 600 toneladas semanales despachadas, pero se debe tomar en cuenta que los despachos se los debe efectuar por factura y estas cubren de manera habitual 1200 toneladas, dando un déficit de despacho de 600 toneladas por semana. Debemos considerar que no todos los equipos están en frontera, sino que 5 están asignados al tráfico desde el Centro a Guayaquil.

#### **4.7.3 Recepción de Mercancía**

Previa coordinación con los gerentes seccionales y jefes operativos de frontera y Guayaquil, el jefe del centro dispondrá a su auxiliar operativo, se encargue de la recepción

de mercancía y equipos en operación de movilización de carga, verificando se cumplan los requerimientos operativos y legales, así como el espacio donde la mercancía será almacenada en lotes, tal como es despachada de frontera, pues esa será la misma teóricamente la forma de cómo será despachada a plantas.

El operador de montacargas, al momento previo y en la desestiba, verificara el estado de la mercancía en coordinación con el personal de estibadores, así como en presencia de los conductores, efectuara el comodato de la unidad, (documento en el que se consigna el estado físico de la unidad y sus responsables), cuando estas sean desenganchadas, además notificará a su inmediato el estado en que esa camabaja está viajando a frontera o a planta.

El personal de vigilancia, registrara en la bitácora diaria, el orden en que las unidades arriben al centro, así como las novedades que presenten tanto unidades como el personal de conductores.

Este contingente garantizara la seguridad de las instalaciones, mercancía, unidades y del personal, servicio que lo efectuara previo acuerdo con el jefe del centro, sobre los procesos y procedimientos en las diferentes eventualidades.

Todas las operaciones de estiba y desestiba, deberán efectuarse a puerta cerrada y así evitar diversos contratiempos que por inseguridad podrían presentarse.

#### **4.7.4 Planificación despacho**

La planificación de despacho se la realiza vía correo electrónico y conversación telefónica, a continuación se adjunta una comunicación tipo de las que frecuentemente se cruzan entre las empresas, en esta se puede apreciar la solicitud de materia prima que se realiza por parte del cliente y a su vez también refleja el grado de cumplimiento. Circunstancias como las que se presentan a continuación, hace que se pierda de a poco la confianza en la capacidad operativa de la empresa y el cliente empiece a buscar soluciones alternativas.

Principio del formulario

Para: 'Febres, Christian', 'Ortega, Victoria', 'Oliva, Roger'

CC: 'Jairo Ramos Garreta', edgar.romero@tsp.com.ec, 'Navia, Ivan', 'Medina, Hilda', 'Abuhadba, Nataly', 'edgar efren romero moncayo', 'Valiente, Juan C'

De: Transp.Sanchez Polo del Ec. - Dpto.Operaciones  
(tspoperaciones@andinanet.net)

Enviado:lunes, 17 de noviembre de 2012 13:41:57

Para: 'Febres, Christian' (Christian.Febres@kcc.com); 'Ortega, Victoria'  
(Victoria.Ortega@kcc.com); 'Oliva, Roger'  
(Roger.Oliva@kcc.com)

CC: 'Jairo Ramos Garreta' (jramos@sanchezpolo.com);  
edgar.romero@tsp.com.ec; 'Navia, Ivan' (inavia@kcc.com);  
'Medina, Hilda' (Hilda.Medina@kcc.com); 'Abuhadba, Nataly'  
(Nataly.Abuhadba@kcc.com); 'edgar efren romero moncayo'  
(edgar16romero@hotmail.com); 'Valiente, Juan C'  
(jcvaliente@kcc.com)



BUENAS TARDES: ESTA SERIA LA PROGRAMACION DE LOS EQUIPOS

MARTES 18: 7 CAMAS BAJAS  
MIERCOLES 19: 1 CAMA BAJA  
JUEVES 20: 3 CAMAS BAJAS.  
LUNES 24: 3 CAMAS BAJAS.  
MARTES 25: 3 CAMAS BAJAS.  
MIERCOLES 26: 3 CAMAS BAJAS.

JUEVES 27 3 CAMA BAJAS

VIERNES 28 3 CAMAS BAJAS.

AI EXISTIERA ALGUN CAMBIO LE ESTAREMOS INFORMANDO OPORTUNAMENTE.

Silvia Gómez.

*En esta comunicación, la operadora propone una programación de despachos en función de sus equipos disponibles, la misma que es aceptada por el cliente y programa su producción en planta.*

De: Febres, Christian [mailto:Christian.Febres@kcc.com]  
Enviado el: domingo, 16 de noviembre de 2012 11:55  
Para: Ortega, Victoria; Oliva, Roger  
CC: Jairo Ramos Garreta; edgar.romero@tsp.com.ec; Transp.Sanchez Polo del Ec.  
-Dpto.Operaciones; Medina, Hilda; Abuhadba, Nataly  
Asunto: RE: AVANCE CARGA - BOBINAS A ECUADOR AL 12 NOV  
Victoria  
Para tu conocimiento, el día de HOY no llego una unidad de las dos programadas.  
Christian Febres  
Nextel 834\*6500

*En la respuesta que emite el cliente, manifiesta la no llegada a planta de uno de los equipos y la producción lista sin poder despachar a otro país, pues esta ya está asignada a Ecuador.*

De: Ortega, Victoria  
Enviado el: Viernes, 14 de Noviembre de 2012 02:47 p.m.  
Para: Oliva, Roger; Febres, Christian  
CC: Jairo Ramos Garreta; edgar.romero@tsp.com.ec; Transp.Sanchez Polo del Ec.-Dpto. .Operaciones.

Asunto: FW: AVANCE CARGA - BOBINAS A ECUADOR AL 12 NOV  
Adjunto programación del domingo al miércoles

Domingo: 2 cb

Lunes: 2 cb

Martes: 2 cb

Miércoles: 6 cb

Sánchez Polo por favor su colaboración para que los equipos lleguen antes del mediodía a la planta, cualquier novedad o retraso informar para coordinar cualquier eventualidad.

Saludos

Victoria Michelle Ortega

Compras

Kimberly Clark Ecuador

Telf.: 5934-2352250 ext. 1605

From: Jairo Ramos Garreta [mailto:jramos@sanchezpolo.com]

Sent: Jueves, 13 de Noviembre de 2012 17:57

To: Ortega, Victoria; Cc: Medina, Hilda; edgar.romero@tsp.com.ec

Subject: Re: AVANCE CARGA -BOBINAS A ECUADOR AL 12 NOV

Iván, La programación que al momento podemos cumplir es la siguiente:

Domingo: 2 cb

Lunes: 2 cb

Martes: 2 cb

Miércoles: 6 cb

Le comento que luego de las gestiones realizadas en Bogotá de las cuales hablaremos el día de mañana en la reunión que tengamos, pensamos que regularizaremos los embarques desde la semana del 24.

Por lo cual les solicitamos su comprensión antes estos hechos ajenos a nosotros y que han perjudicado en la regularización de los embarques.

Le estaré confirmando si podemos incrementar el número de unidades a embarcar en las fechas indicadas oportunamente.

También aprovecho la oportunidad para comentarles que el señor Ingeniero Edgar Romero ha sido contratado como Jefe de Operaciones de TSP del Ecuador, el cual es un profesional en Comercio Exterior y que les servirá de apoyo para las operaciones internacionales y nacionales que realicemos con ustedes.

Saludos,

Jairo Ramos

GERENTE TSP ECUADOR

*Ante la presión del cliente, se ha reclutado personal y se han ajustado las operaciones a los equipos existentes, de todas formas el cliente sigue ajustando su producción a la disponibilidad de equipos de la operadora.*

From: [Correia, Janeth](#)

To: [Jairo Ramos Garreta](#)

Sent: Thursday, November 13, 2012 3:51 PM

Subject: FW: AVANCE CARGA - BOBINAS A ECUADOR AL 12 NOV

Hola Jairo, por favor pásanos el cronogramas de las CB

From: Medina, Hilda

Sent: Jueves, 13 de Noviembre de 2012 12:49

To: Correia Janeth; Ortega, Victoria

Cc: Febres, Christian; Abuhadba, Nataly

Subject: RV: AVANCE CARGA -BOBINAS A ECUADOR AL 12 NOV

Importance: High

Iván, Michelle, no estamos cumpliendo con lo acordado en la teleconferencia, de tener un despacho plano, como verán, tenemos 417 toneladas en stock.

Les informo que en Colombia es feriado del 20 al 23 de Noviembre, por la reunión de presidentes, las medidas de seguridad en Popayán serán muy extremas y es probable que esos días no se cargue bobinas.

Necesitamos que agilicen el envío de camabajas.

Atte.,

Hilda Medina B.

I.- AVANCE DE CARGA DE CAMABAJA AL 12 DE NOVIEMBRE:

OBJETIVO CAMABAJA	12-nov-12	24
CARGA REAL DE CAMABAJA	12-nov-12	14
% Cumplimiento Camabaja		58%

II.- CUMPLIMIENTO DE CUOTA DE BOBINAS

RESUMEN							
Código	Descripción	Cuota Tm	Facturado Tm	Cum plimi ento Entre ga	Pendie nte Despac ho Tm	Nro. Bobinas Pendent es	Nro. Cama Baja Pendent es
43020883	B.HIGIENICO BL1P 15GR 275X185CM 12" EC	840	274	33%	566	306	28
43021541	B.HIG SUAVE EXTRA BL 16G 275X185CM 12"EX Brillo 80°	360	0	0%	360	195	18
<b>Total</b>		<b>1200</b>	<b>274</b>	<b>33%</b>	<b>926</b>	<b>501</b>	<b>46</b>

III.-DETALLE DE CARGA DIARIA

CODIGO 43020883 CUOTA 840 TONELADAS			CODIGO 43021541 CUOTA 360 TONELADAS		
Fecha	Stock Inicial	Despacho	Fecha	Stock Inicial	Despacho
1-nov-12	413	0	1-nov-12	2	0
2-nov-12	546	59	2-nov-12	2	0
3-nov-12	550	39	3-nov-12	2	0
4-nov-12	514	0	4-nov-12	2	0
5-nov-12	514	20	5-nov-12	2	0
6-nov-12	494	0	6-nov-12	2	0
7-nov-12	494	0	7-nov-12	2	0
8-nov-12	494	0	8-nov-12	2	0
9-nov-12	494	20	9-nov-12	2	0
10-nov-12	474	19	10-nov-12	2	0
11-nov-12	461	117	11-nov-12	2	0
12-nov-12	408	0	12-nov-12	2	0

Saludos

Nataly Abuhadba C.

El porcentaje de incumplimiento es muy preocupante, esta tiene sus repercusiones en la producción del cliente y en la facturación de la empresa transportadora, es un círculo que perjudica absolutamente a todos los actores.

El detalle de este tipo de comunicación, ha determinado que la gerencia de la compañía transportadora tome la decisión de que se busquen soluciones inmediatas y eficaces a este tipo de problemas, la perfecta combinación estratégica de elementos logísticos operativos, sin duda alguna permitirán hacerlo en corto o tal vez mediano plazo.

#### **4.7.5 Despacho desde el Centro a Plantas**

La operación desde el centro a las plantas industriales ubicadas en Guayaquil – Mapasingue o Vía Perimetral “La 8”, se la efectuara con 5 equipos, los mismos que estarán cargados con el producto ordenado por el cliente, 3 viajarán cargados y 2 permanecerán vacíos en los patios del centro a la espera de instrucciones sobre qué tipo de papel deberán ser cargados y esperar a que retorne la unidad de Guayaquil y proceda a desenganchar la vacía y enganchar la que ya está cargada, esta operación está supeditada a la instrucción final del cliente, caso contrario los dos equipos también se cargarán con el material solicitado, de todas formas la “cercanía” nos permite tomar cualquiera de las dos decisiones y cumplirle siempre al cliente.

#### **4.7.6 Recepción de Equipos Vacíos**

Los equipos se receptorán con un documento denominado comodato, que no es otra cosa que, una constancia de entrega recepción y mediante el cual se hacen conocer las evidencias físicas y permite emitir un criterio inmediato de si se requiere o no mantenimiento preventivo o correctivo, la información del conductor es vital para focalizar el inconveniente y proceder de manera inmediata a su solución. *(Ver anexo12)*

#### **4.7.7 Planificación Mantenimiento Preventivo y Correctivo**

El mantenimiento preventivo o correctivo se decide en función de las novedades detectadas en el comodato, las reparaciones de baja cuantía y nivel técnico de aplicación se las realiza con el personal pre contactado por el auxiliar del centro, tomando en cuenta que en las inmediaciones de este se encuentran sitios precalificados para efectuarlos, adicionalmente las soluciones eléctricas, de lubricación o de vulcanización, las efectuara el propio personal, pues dentro de sus obligaciones contractuales se encuentra este particular, la condición para que este tipo de relación laboral y de trabajo se haya dispuesto, es que las unidades jamás se detengan por dificultad de horario para su reparación. Las reparaciones superiores se las deberá efectuar en frontera, pues ahí está el personal experto para hacerlo y las oficinas cuentan con el presupuesto para ello, si la demora es considerable en el trabajo, se deberá reponer otra unidad al centro para cubrir el contingente.



## **4.8 ANÁLISIS COMPARATIVO SISTEMA PROPUESTO VERSUS SISTEMA TRADICIONAL**

El tiempo para el tráfico Centro – Guayaquil – Centro, es de 6 horas, pues la unidad ya no espera en planta, ya que el pedido es específico y la atención de despacho inmediata, en el caso de cambio de producción, se necesitaría otro tipo de materia prima y en el supuesto caso de no tener equipo vacío, se retornaría la unidad hasta el centro, se la descargaría y procederíamos al cargue nuevamente y a su despacho, tomando en consideración los tiempos tendríamos 6 horas de retorno, 1 hora de descargue y cargue, 6 horas de retorno a planta nos darían 13 horas para proveer lo solicitado que comparando con un viaje desde frontera, estamos hablando de una optimización de tiempo de 21 horas por unidad y desde Santo Domingo 5 horas; para conseguir esta eficiencia deberemos despachar permanentemente, según se vaya nacionalizando todo el producto desde bodega aduanera al centro, además de optimizar los altos valores que por almacenaje se pagan, se tiene a total disposición del cliente su producto en condiciones Just in Time.

### **4.8.1 Análisis de resultados Pre proyecto**

La buena relación mantenida por muchos años, ha permitido se dilaten las soluciones al problema, pero es de mucha preocupación que en el trayecto peruano ya se ha incorporado un nuevo proveedor, si bien es cierto no para el proyecto que la transportadora administra, lo cierto es que la competencia parece estar golpeando puertas. Ha sido factor repetitivo el desfase en el despacho de unidades y la inconformidad manifiesta de parte del cliente, pero

de cierta forma por la gran experiencia en este tipo de tráfico y la fuerte inversión que representa para cualquier transportadora los equipos camabaja, es que la competencia no ha entrado.

Los antecedentes revisados anteriormente, no son garantía de que jamás se verán afectados por la amenaza de la competencia, los primeros visos de disputa ya se han manifestado y una gerencia profesional y responsable debe tomar decisiones para mantener incólumes los intereses y la permanencia empresarial en el negocio.

A continuación se plantean tres escenarios operativos de despacho:

<p>Desde frontera (Tulcán) hasta Guayaquil se tiene un tiempo en tráfico de 18 horas para llegar con la mercancía al cliente y se</p>	<p>Desde frontera (Tulcán) hasta Santo Domingo se tiene un tiempo en tráfico de 12 horas para llegar con la mercancía al cliente y se</p>	<p>Desde Santo Domingo hasta Guayaquil se tiene un tiempo en tráfico de 6 horas para llegar con la mercancía al cliente y se requieren 4 horas</p>

<p>requieren 12 horas adicionales para el regreso del medio de transporte vacío, es decir un total de 30 horas para realizar el total de la operación. Con respecto a los gastos que implican la movilización de la mercancía cada viaje tiene un flete de 880 dólares.</p> <p>Tomando en cuenta el tiempo total y costo de la movilización, el transportista realizara a la semana (7 días) 3 viajes por lo que tendría un ingreso de 2640 dólares.</p>	<p>usan 8 horas adicionales para el regreso del medio de transporte vacío, es decir un total de 20 horas para realizar el total de la operación. Con respecto a los gastos que implican la movilización de la mercancía cada viaje tiene un flete de 520 dólares.</p> <p>Tomando en cuenta el tiempo total y costo de la movilización el transportista realizara a la semana (7 días) 7 viajes por lo que tendría un ingreso de 3640 dólares.</p>	<p>adicionales para el regreso del medio de transporte vacío, es decir un total de 10 horas para realizar el total de la operación. Con respecto a los gastos que implican la movilización de la mercancía cada viaje tiene un flete de 400 dólares.</p> <p>Tomando en cuenta el tiempo total y costo de la movilización la empresa realizara a la semana (7 días) de 7 viajes por lo que tendría un ingreso de 4000 dólares.</p>
--	---	---

En conclusión la operación Tulcán – Guayaquil se la efectúa por un flete global de 880 dólares, mientras que en la operación segmentada tenemos en la sumatoria de fletes un total de 920 dólares, es decir tenemos un valor en exceso de 40 dólares, que aparentemente encarecen la operación, sin embargo en el total de operaciones podemos mirar que la opción segmentada nos permite efectuar 7 viajes a la semana, mientras que en el tráfico directo, apenas llegamos a cubrir 3 viajes redondos. A pesar de esta diferencia en valor, a la hora de tomar la decisión, siempre se inclinara por la segmentada, pues nos permite una

eficiencia logística muy importante del 133%, es decir cubrimos totalmente el déficit de abastecimiento a las papeleras, lo que compensa de sobra esta diferencia de valor.

Se debe recalcar que a la hora de reclutar flota para los proyectos, siempre es importante ofrecer paquetes a los proveedores, por lo tanto se propone una frecuencia diaria de viajes en los dos segmentos, debido a las facilidades operativas de carga y descarga que ofrece el centro y no dependemos de factores externos, sino más bien aprovechamos nuestra infraestructura, circunstancia que hace que por añadidura se negocie la tarifa, llegando en pleno acuerdo al valor que ha servido de base para el cálculo de la cotización al cliente final, esto es un costo operativo en flete de 880 dólares, repartidos de la siguiente manera: 500 dólares al tráfico Tulcán – Santo Domingo y 380 dólares al Santo Domingo – Guayaquil, la diferencia de valor se la margina para cuando por alguna razón se deba revisar fletes.

Las condiciones de carga, espera o retorno, que el cliente causa en nuestras operaciones, generan incertidumbre y un cierto grado de deserción en los proveedores. En base a información suministrada por la oficina de frontera, se puede determinar la cantidad de unidades que se descargan en destino o que en algunas ocasiones deben esperar para el descargue y algunas inclusive han debido retornar a frontera cargadas.

From: Romero, Edgar

To: Janeth Carpio Solarte

Sent: Thursday, July 11th, 2013 3:43 PM

Subject: DESCARGA - BOBINAS GUAYAQUIL

Buenas tardes estimada Janeth, solicito el informe de los despachos a Kimberly Guayaquil, cuántas CB se utilizaran para esta operación, o existe alguna contra orden al despacho. Por favor tome en cuenta que necesitamos evacuar carga en Puerto Tejada.

From: Carpio, Janeth

Sent: Jueves, 11 de Julio de 2013 5:00 PM

To: Romero, Edgar

Subject: RV: DESCARGA - BOBINAS GUAYAQUIL

Importance: High

Estimado don Edgar, en respuesta a lo solicitado, puedo informar que en GYE 11 CB descargan y 4 CB no lo harán, de las 4 que no descargaran, 2 CB esperan y 2 CB regresan a frontera cargadas. A esta hora ya no es factible

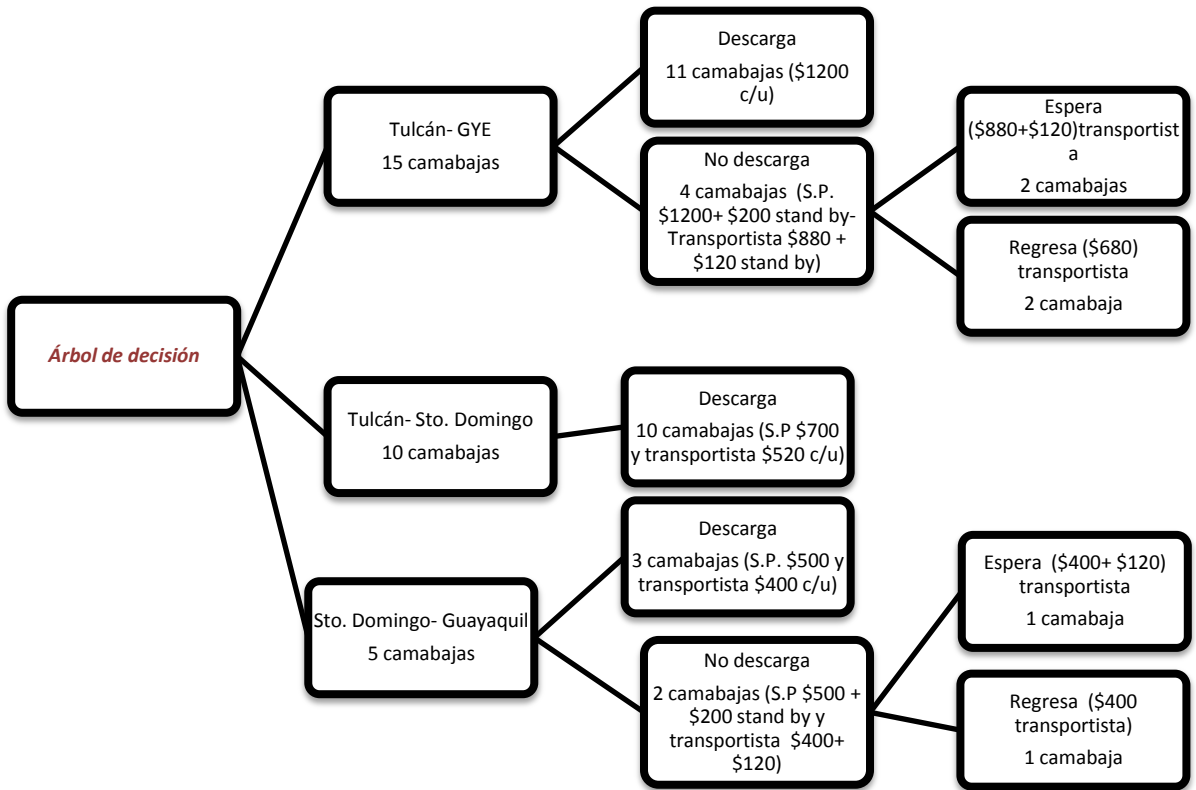
retornarlas antes de que lleguen a Guayaquil porque todavía no han decidido que tipo de papel requerirán de inmediato, las dos que retornaran serán cargadas de acuerdo al requerimiento de Janeth Correia y las debemos tener disponibles en frontera. Los costos los asumirá el cliente, ayúdenos porque este tipo de inconvenientes nos retrasa en la programación y genera incomodidad con los transportistas.

Espero instrucciones.

Atte.,

Janeth Carpio Solarte.

Ante esta situación, el análisis se soporta en el siguiente árbol de decisiones:



Cuando las unidades por orden del cliente deban permanecer cargadas en las afueras de la planta, este ha aceptado el pago de una cantidad por stand by que de alguna manera cubre los gastos más inmediatos del transportista, pero para nada aporta a su rentabilidad, pues este calcula el rendimiento de la unidad en base a la cantidad de viajes que realiza cada semana, en el caso de retornar cargado a frontera, si bien es cierto el proveedor recibe el valor de un flete, este no es el que corresponde a aquel que se asigna al tráfico desde frontera, ya que el que retorna tiene prioridad de carga por la circunstancia explicada anteriormente.

**MODELO DE OPERACIONES TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO**

Ruta	Costos (expresado en USD)								Porcentaje (no descarga)	Probabilidad de no descarga		
	Sánchez Polo				Transportista					Total	Espere	Regrese
	Descarga	No descarga	Espera	Regresa	Descarga	No descarga	Espera	Regresa				
Tulcán- GYE (actual)	13.200	4.800	2.800	1.760	9.680	3.000	2.000	880	21,43%	21,43 %	67% (14,36 % del total)	33,33% (7,14% del total)
Tulcán- Sto. Domingo	6.300	0	0	0	4.680	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Sto. Domingo- GYE	1.500	1.400	700	500	2.000	1.040	520	400	40%	40%	50% (20% del total)	50% (20% del total)



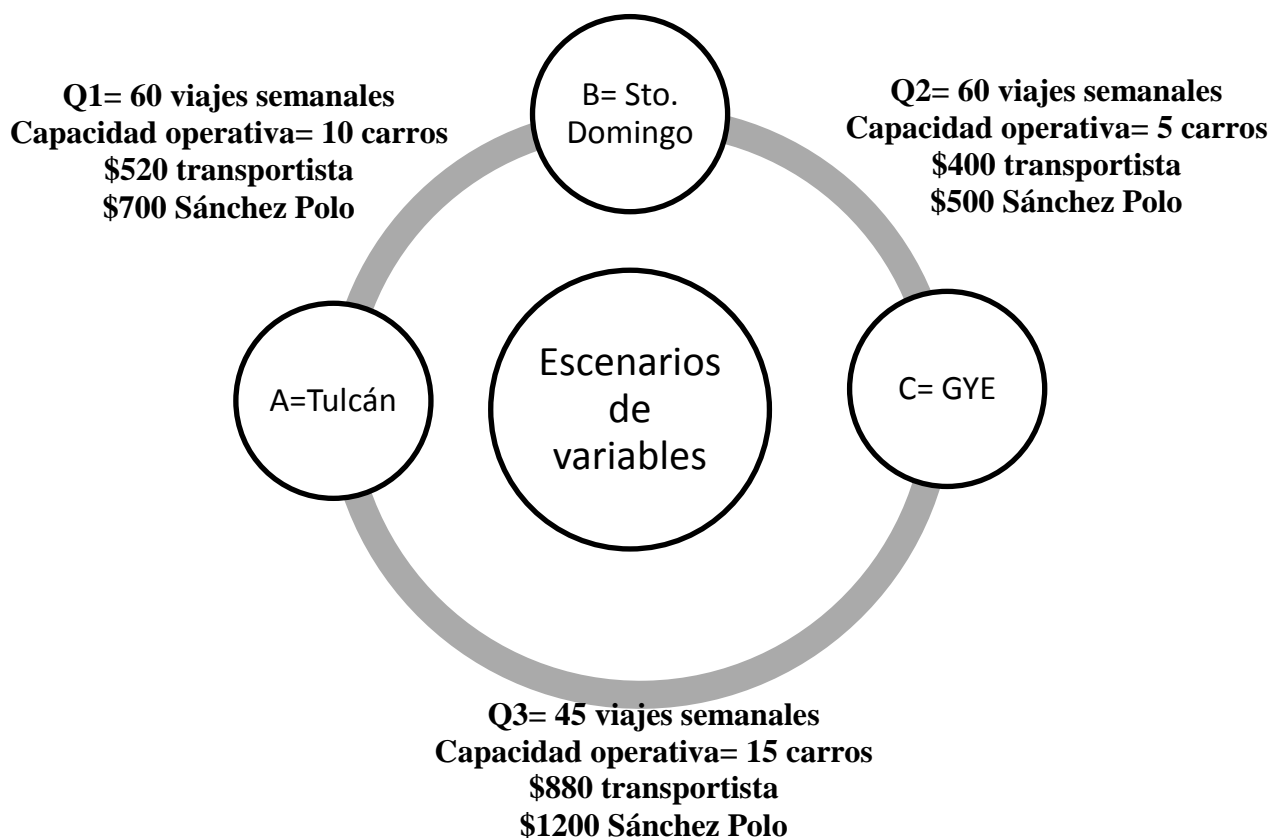
Se procede a realizar el cálculo de maximización, ya que se desea obtener mayor utilidad a menor costo y tiempo. Se consideró un 23% adicional como costo variable en las operaciones, previendo un incremento en la cantidad de producto a ser movilizado, pues esta ha sido la tendencia de incremento promedio.

Las variables son las siguientes:

$X_1$ = Tulcán- Santo Domingo

$X_2$ = Santo Domingo- Guayaquil

$X_3$ = Tulcán-Guayaquil



### Función objetivo

$$Z_{\max} = [1.23 (54000X_3 + 42000X_1 + 30000X_2)] - [1.23 (39600X_3 + 31200X_1 + 24000X_2)]$$

$$Z_{\max} = 66420X_3 + 51660X_1 + 36900X_2 - 48708X_3 - 38376X_1 - 29520X_2$$

$$Z_{\max} = (17712X_3 + 13284X_1 + 7380X_2) / \# \text{ viajes semanales}$$

$$Z_{\max} = 221,4X_1 + 123X_2 + 393,6X_3$$

### Restricciones:

1.  $X_1 + X_2 \leq 20$  (expresado en viajes diarios)
2.  $X_3 \leq 7,5$  (expresado en viajes diarios)
3.  $X_1 \leq 10$  (expresado en viajes diarios)
4.  $X_2 \leq 10$  (expresado en viajes diarios)

Variable -->	X1	X2	X3	Direction	R. H. S.
Maximize	221.4	123	393.6		
C1	1	1	0	<=	20
C2	0	0	1	<=	7.5
C3	1	0	0	<=	10
C4	0	1	0	<=	10
LowerBound	0	0	0		
UpperBound	M	M	M		
VariableType	Continuous	Continuous	Continuous		

Decision Variable	Solution Value	Unit Cost or Profit c(j)	Total Contribution	Reduced Cost	Basis Status	Allowable Min. c(j)	Allowable Max. c(j)
X1	10,0000	221,4000	2.214,0000	0	basic	123,0000	M
X2	10,0000	123,0000	1.230,0000	0	basic	0	221,4000
X3	7,5000	393,6000	2.952,0000	0	basic	0	M
Objective	Function	(Max.) =	6.396,0000				
Constraint	Left Hand Side	Direction	Right Hand Side	Slack or Surplus	Shadow Price	Allowable Min. RHS	Allowable Max. RHS
C1	20,0000	<=	20,0000	0	123,0000	10,0000	20,0000
C2	7,5000	<=	7,5000	0	393,6000	0	M
C3	10,0000	<=	10,0000	0	98,4000	10,0000	20,0000
C4	10,0000	<=	10,0000	0	0	10,0000	M

Mediante la maximización comprobamos que la Ruta Tulcán-Santo Domingo-Guayaquil, es la más rentable respecto a la Ruta Tulcán-Guayaquil, debido a que el ingreso total neto generado por la primera ruta (Tulcán-Sto. Domingo- Guayaquil) corresponde a USD 3.444; mientras que el ingreso total neto generado en la Ruta Tulcán- Guayaquil, corresponde a USD 2.952, dando como resultado una diferencia de USD 492 adicionales al ingreso total neto para la Ruta Tulcán-Sto. Domingo-Guayaquil.

La maximización recomienda que para generar mayor utilidad, se debería realizar mínimo 10 viajes y máximo 20 viajes de Tulcán a Santo Domingo- Santo Domingo a Guayaquil, pero en la realidad física no es recomendable debido a que si aumentamos los viajes, deberemos aumentar vehículos, circunstancia que congestionara la ruta y los puntos de operación de carga y descarga, restando eficiencia a la operación.

En el caso de incremento de carga, el punto clave de aglutinamiento es el centro de transferencia, puesto que este a la vez que sirve a la transferencia de carga, concomitantemente lo hace como dosificador de la misma, su versatilidad le permite manejar los tiempos en la recepción y en el despacho a destino, por lo tanto el incremento de carga será manejado con solvencia.

#### **4.8.2 Análisis de Resultados Post proyecto**

Los factores tiempo y oportunidad trabajan en beneficio de la operadora, los resultados son elocuentes. La disminución de un tráfico en más del 60% en tiempo, permite

planificar el crecimiento de la corporación, adicionando que este crecimiento es sostenido y con los mismos recursos originalmente asignados, salvo la inversión en la infraestructura del centro, pero traduciendo esto a números, podemos notar que 200.000 dólares reflejan la adquisición de 5 equipos, que no compensaran en absoluto el incumplimiento de la operación, sumado a los costos que esto representa.

#### **4.8.3 Medición de Resultados**

Este tipo de evaluación busca determinar la medida en la que se ha logrado el resultado deseado en el proyecto. Al evaluar los resultados de un proyecto, podemos determinar si el diseño y la gerencia del mismo fueron adecuados en base a cinco aspectos importantes y apoyados en la evaluación financiera:

**Pertinencia.** Grado en el cual el objetivo del proyecto es consistente con las políticas de la operadora.

Al cumplir con las expectativas que el cliente tiene sobre el cumplimiento en el abastecimiento de sus materias primas, estamos hablando de que se ha cumplido con la pertinencia del proyecto, el cliente es el espíritu del negocio, por lo tanto es deber ineludible protegerlo y asegurar su competencia en el mercado.

**Eficacia.** Grado en el cual se logran las metas físicas y financieras de un proyecto, en general, la eficacia es la verificación del cumplimiento de los objetivos de una operación.

El cumplir con los tiempos y la optimización de los equipos, asegurando una alta rotación de unidades de tracción y entregando un buen negocio a los propietarios de tractocamiones, permite asegurar que se ha trabajado con eficacia.

**Eficiencia.** Análisis de los resultados con relación al costo; al momento que se optimiza el despacho de bobinas, se refleja en el monto de la facturación de la transportadora, que optimizando el 20% restante objeto de la ineficiencia operativa, nos permite recuperar la inversión del proyecto en un periodo corto de tiempo.

**Impacto.** En relación a la proyección del impacto que se pretende causar en la estructura operativa, se ha podido determinar que los efectos son positivos, ya que se garantiza un abastecimiento puntual de la materia prima, una facturación eficiente, mantenimiento en valores razonables los costos y puntualmente se garantiza la satisfacción del cliente.

**Sostenibilidad.** Apreciación de la capacidad para mantener los impactos positivos del proyecto por un largo periodo de tiempo. Tomando en cuenta que los cálculos están hechos únicamente en base a la facturación real que se lograría con la implementación del centro, sin considerar el incremento en las importaciones que se ha programado en un 30%, tendremos que el negocio se consolidara perfectamente, pues tenemos un ganar – ganar, sin que esto represente un incremento en el costo para el cliente.

Luego del proceso de industrialización con perfiles just in time, se irán eliminando de manera gradual las importaciones de producto terminado e incrementando las de

materia prima y las exportaciones de producto terminado, cumpliendo con el cambio de la matriz productiva del país, complementándose como abastecedoras del mercado nacional con productos más baratos, sin afectar al margen de utilidad que los inversionistas han calculado para sus empresas.

## **CAPITULO V**

### **IMPACTO**

#### **5.1. IMPACTO SOCIO ECONÓMICO EN EL NIVEL REGIONAL**

Un centro de transferencia de carga, como el que se plantea instalarlo en Santo Domingo, propone excelentes oportunidades para que varias actividades económicas se desarrollen y se fortalezcan.

Las actividades que pueden desarrollarse de manera significativa son las relacionadas con: transporte de mercaderías, almacenamiento, manipulación de carga, actividades de apoyo al transporte y de gestión aduanera.

Sin embargo, hay otras actividades que, aunque no están relacionadas directamente con la logística, son potenciales usuarias del centro, pues su dinámica demanda grandes esfuerzos por reducir costos logísticos. Existen varias empresas del ámbito industrial y comercial que son potenciales clientes, se trata de empresas de importante tamaño que requieren una ubicación estratégica, con servicios adecuados y de bajo costo, para optimizar su modelo de distribución de productos a los distintos sectores del país.

## 5.2. SOCIAL

Es importante notar que el proyecto se ajusta a los objetivos del gobierno en su política económica y social<sup>97</sup>, que entre los más pertinentes se citan:

### **Objetivo 10. Impulsar la transformación de la matriz productiva.**

En relación a las políticas y lineamientos estratégicos, señalada como 10.1, sobre **“Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional”** en el **literal f. “Articular la educación y la investigación a la generación de capacidades técnicas y de gestión, para dinamizar la transformación productiva”** tenemos que al requerir personal para el manejo de tecnología en la administración de centros logísticos, empresas de carga internacional, manejo de personal y operación de equipos especializados de servicio a la carga, se requerirán profesionales que se forman en centros de educación superior y tecnológica de la ciudad de Santo Domingo, además complementariamente a través de transferencia de tecnología se desarrollaran las capacidades del personal y por lo tanto se exigirá un constante sistema de capacitación técnica e innovación tecnológica.

Dentro de la política y lineamiento estratégico 10.3, correspondiente a **“Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios”** en el **literal c “ Articular la gestión de infraestructura de soporte para el fomento a la competitividad sistémica, en los servicios de logística y transporte aéreo, terrestre y marítimo, como ejes para potenciar al sector servicios”**, tenemos que con la construcción del centro y su futura apertura a otras empresas usuarias, así como la

---

<sup>97</sup> Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017



réplica del modelo por parte de organismos descentralizados de la administración pública, se dotara de nuevos elementos de producción y desarrollo industrial. Coadyuvando al aseguramiento de la soberanía y eficiencia de los sectores estratégicos para la transformación industrial y tecnológica.

Dentro de las Políticas y lineamientos estratégicos 10.5, en el punto **“Fortalecer la economía popular y solidaria –EPS-, y las micro, pequeñas y medianas empresas – Mipymes- en la estructura productiva, en su literal a “Establecer mecanismos para la incorporación de las micro, pequeñas y medianas unidades productivas y de servicios, en cadenas productivas vinculadas directa o indirectamente a los sectores prioritarios de conformidad con las características productivas por sector, la intensidad de mano de obra y la generación de ingresos y literal b “ Promocionar y fomentar la asociatividad, el fortalecimiento organizativo, la capacidad de negociación, la creación de redes, cadenas productivas y circuitos de comercialización, para mejorar la competitividad y reducir la intermediación”** se presenta la siguiente propuesta de generar negocios paralelos que se formaran en los alrededores del centro como los servicios de alimentación, hospedaje, servicios generales y los de atención específica al sector automotriz, se apuntala el mejoramiento de la calidad de vida de estos prestadores y sus familias. Es importante señalar que de esta manera, al ser actividades muy necesarias y complementarias al centro, se puede garantizar el trabajo digno en todas sus formas. Tanto la empresa transportadora como las usuarias del centro, así como los prestadores de servicios, al adquirir una muy importante presencia en sus mercados, garantizan la estabilidad a sus trabajadores y su capacitación permanente, con el fin de que se conviertan en verdadero talento humano.

El requerimiento del centro, de servicios complementarios a la carga, como es la estiba y desestiba, la operación de equipos mecánicos (montacargas) y vigilancia entre otras, permitirá la conformación de pequeñas o medianas empresas que aporten con su contingente, dichas empresas de preferencia serán del sector.

Dentro de las políticas y estrategias 10.9, definidas como **“Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza”** en su literal b **“ Fomentar la inversión en logística, transporte e infraestructura y telecomunicaciones, para fortalecer la comercialización de la producción nacional, fomentar las actividades encadenadas a las industrias básicas y crear condiciones locales a nivel tecnológico y organizacional, con pertinencia cultural y ambiental, garantizando la inclusión y la sostenibilidad”**, además del literal c **“ Fomentar un sistema integral logístico de comercialización y transporte de carga pesada, bajo consideraciones de eficiencia energética y alternativa al sistema tradicional de transporte terrestre”** y complementariamente con el literal g **“ Fortalecer y ampliar el acceso al servicio de transporte multimodal, facilitando la movilidad de pasajeros y mercancías”**

La construcción del centro se basa en esta política estratégica, pues efectúa inversión en logística, transporte e infraestructura y telecomunicaciones, fortaleciendo la comercialización de la producción nacional, ya que en un futuro próximo cercano se podrá operar con producto terminado e inclusive se podría abrir las puertas a otras empresas comercializadoras.

Es necesario buscar la eficiencia energética en el transporte de carga pesada, y una de las formas de hacerlo es a través de la selección de los proveedores, exigiendo que sus unidades sean de modelos recientes y amigables con el ambiente, al ofrecerles un sistema de transporte permanente de carga, estos prestadores pueden planificar la renovación de sus unidades provistas de última tecnología, consideraciones ambientales y de economía en combustible.

Este tipo de centros y específicamente el del estudio, gracias a su ubicación estratégica y dentro del eje Manta – Manaos, permite operar bajo el sistema multimodal de carga, ya que su conectividad es muy efectiva y concluyente, permitiendo operar bajo un sistema eficiente de transporte de carga sin limitaciones modales.

Objetivo 2. Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad. Al determinar como el punto estratégico para la implantación del centro de transferencia en esta provincia, cumplimos con este objetivo, pues eliminamos las brechas territoriales mediante el fomento del desarrollo rural y la promoción de una estructura nacional policéntrica que permita el equilibrio urbano – rural.

Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de la población. Al considerar salarios más dignos para la población, generar negocios paralelos que se formaran en los alrededores del centro como los servicios de alimentación, hospedaje, servicios generales y los de atención específica al sector automotriz.

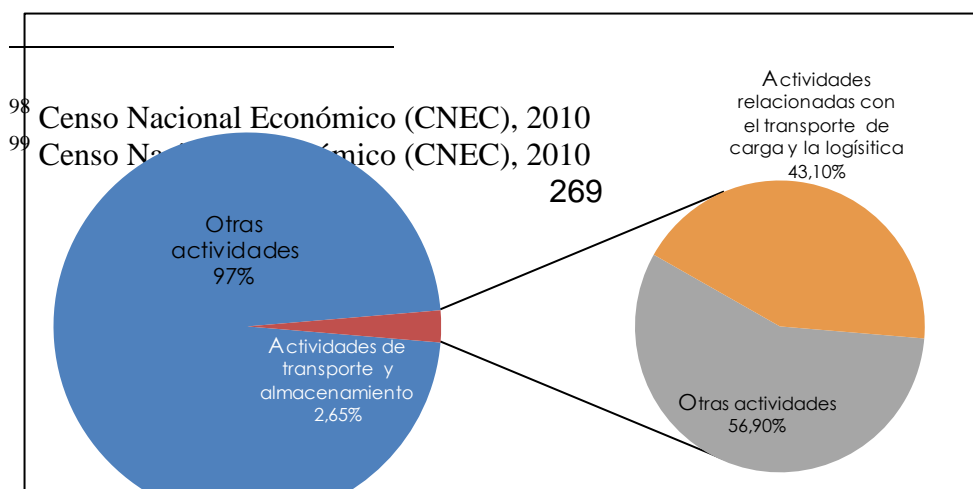
### 5.2.1. Impacto en Salarios

El nivel de salarios que perciben los trabajadores de Santo Domingo es más bajo que en el resto del país, de manera general para todas las actividades económicas. El salario promedio en la provincia alcanza los 466,18 dólares mensuales, mientras que a nivel nacional, éste se sitúa en 601.92 dólares.

Con la instalación del centro de transferencia, el personal recibirá en promedio un salario de 765,38 dólares, estableciéndose un impacto positivo en salarios, debemos tomar en cuenta que con el crecimiento de las operaciones y la utilización de otros operadores de las instalaciones, se requerirá la contratación de mayor número de personal y estructurar una nueva manera de cálculo de remuneraciones.

“En el caso del sector de la logística las potencialidades de crecimiento son muy grandes. Las actividades logísticas, transporte, carga y servicios, representan, a nivel nacional, el 2,6% de la facturación total (que incluye a todos los sectores de la economía). Si se considera únicamente a las actividades de logística y transporte de mercancías representa apenas el 1,1% de la facturación”<sup>98</sup>.

**Imagen 21. Peso del sector logístico a nivel nacional<sup>99</sup>**



***Fuente:*** CNEC, 2010

“En Santo Domingo de los Tsáchilas estas actividades prácticamente no existen, representan apenas el 0.2% de la facturación del sector de logística y transporte a nivel nacional”.

Las actividades que no se han desarrollado, al menos de manera visible, en la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas se describen a continuación:

- ✓ Carga y descarga de mercancías, independiente del medio de transporte, incluye las actividades de estiba y desestiba.
- ✓ Almacenamiento y depósito de productos alimenticios y agropecuarios en silos de granos y cámaras frigoríficas.
- ✓ Almacenamiento y depósito de mercancías varias

- ✓ Agencias de transporte:
- ✓ Organización o coordinación del transporte en nombre del consignatario,
- ✓ Contratación de espacio en buques y aeronaves,
- ✓ Agrupación y fraccionamiento de la carga.
- ✓ Agencias de transporte:
- ✓ Transporte, contratación de fletes,
- ✓ Embalaje y desembalaje,
- ✓ Recepción y aceptación de la carga (incluso su recogida y entrega local).

“En el Ecuador existen 595 empresas ligadas a actividades logísticas y transporte de mercancías y emplean a 13.727 personas. Cada empresa de este sector emplea, en promedio a 23 personas. La actividad específica de carga y descarga de mercancías, independiente del medio de transporte, emplea a 51 personas en promedio”<sup>100</sup>.

En promedio, el salario que pagan estas actividades a nivel nacional es de USD 522.33 dólares, cifra más alta que el salario promedio de todas las actividades de Santo Domingo que se ubica en 466.18 dólares por mes.

Detalle	Nº empresas	Nº de empleados	Salario promedio (dólares)
Actividades de carga y descarga de mercancías o equipaje, independiente del medios de transporte, incluye las actividades de estiba y desestiba.	114	5853	532,20
Actividades de almacenamiento y deposito de productos alimenticios y agropecuarios en silos de granos y cámaras frigoríficas.	26	491	605,87
Actividades de almacenamiento y deposito de mercancías varias (incluso almacenamiento en zonas francas): automoviles, muebles, madera, productos textiles, etc.	53	1333	507,74
Actividades de agencias de transporte que se encargan de: organización o coordinación del transporte en nombre del expedidor o consignatario, contratación de espacio en buques y aeronaves, y agrupación y fraccionamiento de la carga.	15	152	730,81
Actividades de agencias de transporte que se encargan de: transporte, contratación de fletes, embalaje y desembalaje de cajas y cajones, inspección, pesada y muestreo de la carga, recepción y aceptación de la carga	387	5898	503,52
<b>TOTAL</b>	<b>595</b>	<b>13727</b>	<b>522,33</b>

Las empresas comerciales son potenciales usuarios del centro de transferencia, a nivel nacional emplean a 431.157 personas, con un salario promedio de 520,4 dólares mensuales. Por su parte, en Santo Domingo, existen 9.008 personas empleadas en establecimientos comerciales, con un salario promedio de 390,6 dólares por mes. Esto abre la posibilidad de que las empresas comerciales que usen el centro contraten personal con salarios más altos que los que actualmente perciben en Santo Domingo.

**Cuadro.8 Empresas del sector comercial, a nivel nacional y en Santo Domingo de los Tsáchilas<sup>102</sup>**

Detalle – actividad CIU 2D	CIU_2D	Santo Domingo		Nacional	
		Nº de empleados	Salario promedio (dólares)	Nº de empleados	Salario promedio (dólares)
Venta, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas	G50 272	1645	439.59	59591	546.77
Comercio al por mayor y en comisión, excepto el comercio de vehículos automotores y motocicletas.	G51	4107	428.28	242697	574.91
Comercio al por menor, excepto el comercio de vehículos automotores y motocicletas; reparación de efectos personales y enseres domésticos.	G52	3256	318.26	128869	405.52

### **5.2.2. Encadenamiento al sector servicios**

“Las empresas de Santo Domingo gastan \$79.3 millones en servicios en general. Se estima que las actividades relacionadas al centro de transferencia, potenciales usuarios, aportan con el 14.5% de estos gastos”<sup>103</sup>.

Las empresas que realizan estos gastos (usuarias de servicios) se ubican en los siguientes sectores:

- ✓ Agricultura, ganadería, caza
- ✓ Elaboración de productos alimenticios.
- ✓ Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.
- ✓ Comercio al por mayor, excepto el de vehículos automotores y motocicletas.
- ✓ Transporte por vía terrestre y por tuberías.

---

<sup>103</sup> Censo Nacional Económico, 2012



- ✓ Almacenamiento y actividades de apoyo al transporte

Por su parte, los servicios que encadenan estas actividades productivas son los siguientes:

- ✓ Telecomunicaciones.
- ✓ programación informática y actividades conexas.
- ✓ Actividades de servicios de información.
- ✓ Actividades jurídicas y de contabilidad.
- ✓ Actividades de oficinas y de consultoría de gestión.
- ✓ Actividades de arquitectura e ingeniería
- ✓ Publicidad y estudios de mercado.
- ✓ Actividades de seguridad.
- ✓ Actividades administrativas y de apoyo de oficina y otras actividades de apoyo a las empresas.
- ✓ Reparación de computadores.

### **5.3. IMPACTO EN EL INVENTARIO DE LAS EMPRESAS**

Uno de los costos logísticos más importantes para una empresa es el que se origina en la rotación de inventarios. Mientras más días permanece una mercancía en las bodegas, más costoso es para la empresa. De hecho, las firmas más eficientes buscan conseguir el denominado "inventario cero". Esto es posible para cierto tipo de productos, pero para otros lo que corresponde es reducir al máximo esta rotación.

Aunque no es el único factor, la localización geográfica juega un papel relevante en el manejo de inventarios. Mientras más cercana esté la bodega de los puntos de distribución, se puede optimizar tiempos y por lo tanto aumentar la rotación o reducir los tiempos de permanencia en bodega.

Los siguientes cuadros muestran que la localización estratégica de Santo Domingo de los Tsáchilas ubica a la provincia entre aquellas más eficientes en el manejo de inventarios, tanto para el sector industrial como para el comercial.

Esto permite inferir que las empresas que operen con el centro de transferencia podrían tener importantes ahorros, derivados de un mejor manejo de sus inventarios, por efecto de una localización más estratégica.

**Cuadro 9. Rotación de inventarios (días) del sector manufacturero, por provincia**<sup>104</sup>

<b>Ranking</b>	<b>Provincia</b>	<b>Rotación de inventario (días)</b>
1	Santa Elena	12
2	El Oro	15
3	Orellana	19
4	Galápagos	20
5	Carchi	21
6	Santo Domingo de los Tsachilas	23
7	Esmeraldas	24
8	Sucumbios	27
9	Cotopaxi	30
10	Imbabura	32
11	Loja	32
12	Guayas	33
13	Azuay	33
14	NACIONAL	37
15	Chimborazo	39
16	Tungurahua	39
17	Zamora Chinchipe	39
18	Morona Santiago	41
19	Pichincha	41
20	Los Rios	44
21	Pastaza	47
22	Napo	49
23	Manabi	59
24	Cañar	64
25	Bolívar	73

---

<sup>104</sup> CNEC, 2010

## **Cuadro.10 Rotación de inventarios (días) del sector comercial, por provincia**<sup>105</sup>

COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR; REPARACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS.

Ranking	Provincia	Rotación de inventario (días)
1	Santa Elena	2
2	Galápagos	13
3	Pastaza	15
4	Santo Domingo de los Tsachilas	19
5	Manabi	26
6	Pichincha	28
7	Tungurahua	28
8	Los Rios	29
9	NACIONAL	29
10	Guayas	30
11	Imbabura	31
12	Orellana	33
13	Cañar	35
14	Azuay	37
15	Chimborazo	37
16	Loja	39
17	Esmeraldas	41
18	Cotopaxi	49
19	El Oro	50
20	Carchi	59
21	Napo	61
22	Bolivar	71
23	Zamora Chinchipe	72
24	Morona Santiago	77
25	Sucumbios	134

COMERCIO AL POR MAYOR, EXCEPTO EL DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y MOTOCICLETAS.

Ranking	Provincia	Rotación de inventario (días)
1	Zamora Chinchipe	6
2	Sucumbios	6
3	Los Rios	9
4	El Oro	10
5	Santa Elena	14
6	Pichincha	15
7	Santo Domingo de los Tsachilas	16
8	Pastaza	16
9	NACIONAL	18
10	Guayas	20
11	Manabi	21
12	Morona Santiago	22
13	Loja	24
14	Chimborazo	30
15	Tungurahua	30
16	Imbabura	37
17	Galápagos	37
18	Azuay	37
19	Cotopaxi	38
20	Cañar	40
21	Carchi	40
22	Napo	53
23	Esmeraldas	86
24	Orellana	91
25	Bolívar	94

Para la empresa Kimberly Clark, por ejemplo su inventario se reduce de tal manera que el producto que requiere es suministrado de manera inmediata y por lo tanto su abastecimiento a los puntos de venta es también inmediato, el ahorro que le representa cambiar la figura de almacenamiento aduanero a empresarial es importante, pues en aduana deberá pagar la tasa que por ley corresponde con las consabidas multas por

<sup>105</sup> CNEC, 2010

abandono al no retirar la mercancía a tiempo en los depósitos, versus el no pago que le representa tener su mercancía en el centro de transferencia de propiedad de Transportes Sánchez Polo en Santo Domingo.

El valor estimado de la tasa por almacenamiento es de 48 dólares más IVA, por 7 días o fracción por equipo, y la multa por no retirar la mercancía es de medio salario básico unificado (159 dólares) por declaración, por lo tanto la empresa papelera al ingresar su mercancía a bodega, debe pagar obligatoriamente esta tasa, pero lo que realmente afecta es que la mercancía al no ser requerida inmediatamente, debe pagar varias veces este rubro hasta que sea retirada totalmente de bodega y si no la retira dentro de los 30 días que dispone la ley, caerá en abandono tácito y para su levante deberá cancelar la multa correspondiente, y lo más preocupante es que cada vez que incurre en faltas reglamentarias, está afectando su perfil de riesgo, lo que le significa aforos físicos en todos sus trámites, tanto terrestres, como aéreos y marítimos, el pago correspondiente, sumado a la pérdida de tiempo que esto acarrea.

#### **5.4 REDUCCIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS POR TRANSPORTE**

Santo Domingo de los Tsáchilas ya es un centro regional de distribución para el mercado interno, esto debido a su ubicación geográfica estratégica dentro del país.

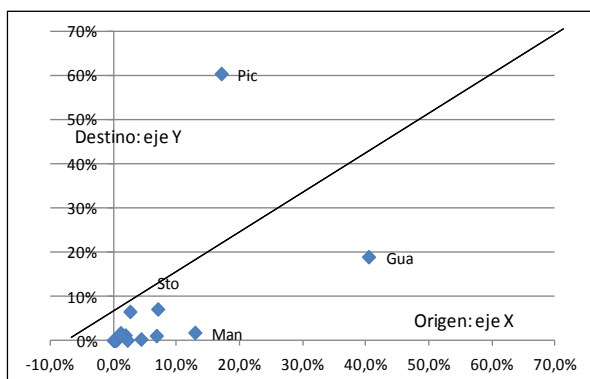
A partir de la información proporcionada por el Ministerio de Transportes (MTO) sobre las matrices orígenes / destino de la carga a nivel nacional (no relacionada con comercio exterior), se desprende que en Santo Domingo de los Tsáchilas se origina

alrededor del 7% de la carga y que, a su vez, es el destino del 7% de la carga que se moviliza a nivel nacional.

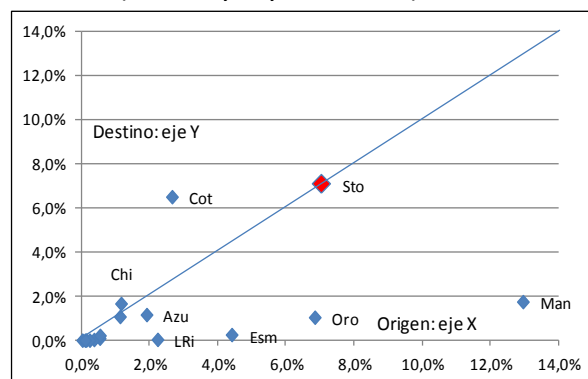
Estas cifras se contraponen con las de las dos provincias más grandes del país, Guayas, por ejemplo, origina alrededor del 40% de la carga y recibe cerca del 20% de la que se origina en otras provincias del país. Por el contrario, Pichincha origina menos del 20% de la carga y recibe alrededor del 60% de la que se origina en el resto del país.

**Imagen 22. Porcentaje de carga para consumo interno enviada y recibida por provincia**<sup>106</sup>

Porcentaje de carga enviada y recibida por provincia



Porcentaje de carga enviada y recibida por provincia (sin Guayas y Pichincha)



De la misma información, proporcionada por el MTOP, se construyó un modelo de distancias que permite visualizar los costos totales de transporte, dada la actual estructura de origen y destino de carga.

<sup>106</sup> Subsecretaría de pesos y medidas MTOP

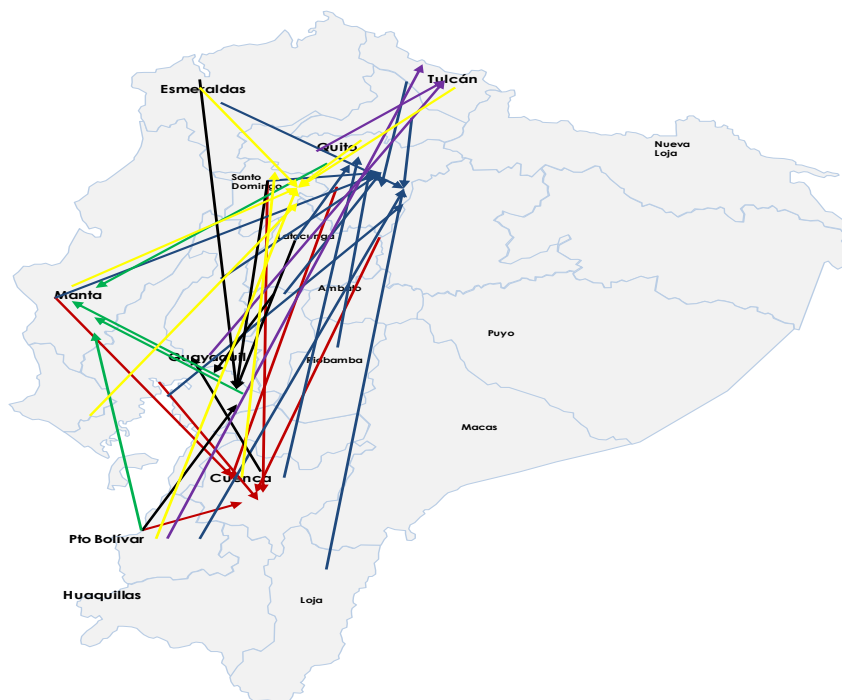
Así mismo, se construyeron escenarios que permiten calcular los ahorros en transporte, basados en un mejor aprovechamiento de las distancias. Es decir, bajo el esquema planteado, el costo por kilómetro recorrido no varía (\$2/km), por lo que los ahorros se originan únicamente por una disminución de las distancias que se requiere para que la carga llegue a su destino, es imprescindible notar que este valor es meramente referencial ya que lo irregular del terreno se hace en extremo dificultoso el cálculo real por kilómetro, sin embargo se parte del costo en plaza y se procede a la fijación promedio.

La siguiente imagen grafica la situación actual de origen y destino de la carga, esta se distribuye desde varias provincias hacia muchas otras. “De una muestra de 2.391 fletes para comercio interno obtenida durante una semana, en la cual se movilizaron 40.381 toneladas de mercancías, se recorrieron 476.645 kilómetros. En promedio cada viaje se realizó en 199,3 kilómetros. Si se considera un precio referencial de \$2/km, cada viaje costo 399 dólares. Por su parte, el costo total de los 2.391 fletes alcanzó la suma de 953.290 dólares en una semana”<sup>107</sup>.

---

<sup>107</sup> MTOP

**Imagen 23. Mapa de origen y destino de la carga para el mercado interno**

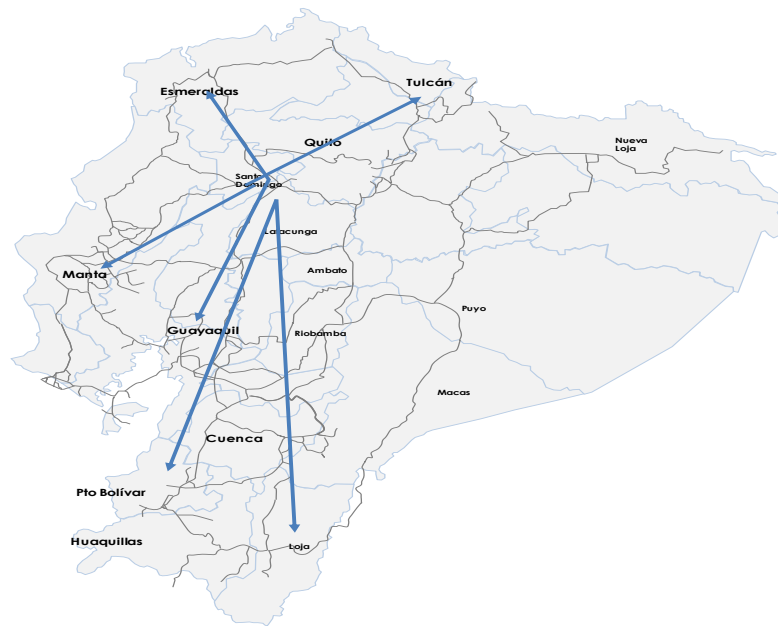


**Fuente:** Plan anual Gobierno Autónomo de Sto. Domingo

El modelo supone algunos escenarios. El más extremo de todos sugiere que toda la carga para mercado interno se origina únicamente en Santo Domingo de los Tsáchilas. Un escenario muy improbable si se considera que actualmente solo el 7% de carga se origina en esa provincia. Sin embargo, se lo plantea con el fin de visualizar los efectos, en un escenario extremo.



**Imagen 24** Mapa hipotético en el cual toda la carga se origina en Santo Domingo<sup>108</sup>



**Fuente:** Plan anual Gobierno Autónomo de Sto. Domingo

“En este escenario, que supone a Santo Domingo como el único punto de partida de la carga a nivel nacional, los 2.931 fletes se harían recorriendo 339.634 kilómetros (28% menos que la situación actual). Esto significaría que cada flete recorrería, en promedio 142 kilómetros, con un costo de 284 dólares por viaje. El costo total del transporte en la semana de referencia alcanzaría los 679.268 dólares.

Los escenarios más conservadores se detallan en el siguiente cuadro. El primero supone que el 10% de la carga, originada en el resto del país, se distribuirá desde Santo

---

<sup>108</sup> Gobierno local de Santo Domingo de los Tsachilas 2012

Domingo. Los escenarios dos y tres plantean una redistribución del 30% y del 50% respectivamente<sup>109</sup>.

**Cuadro 11. Escenarios: Santo Domingo como Centro de Distribución Regional.**<sup>110</sup>

Provincia	Carga (ton)	Particip	E1: 10% a Sto Dom	E1: 30% a Sto Dom	E3: 50% a Sto Dom	E4: 100% a Sto Dom
			Carga E1 (ton)	Carga E2 (ton)	Carga E3 (ton)	Carga E4 (ton)
Guayas	16.353	40,5%	14.717,70	11.447,10	8.176,50	0
Pichincha	6.919	17,1%	6.227,10	4.843,30	3.459,50	0
Manabí	5.230	13,0%	4.707,00	3.661,00	2.615,00	0
Santo Domingo	2.853	7,1%	6.605,80	14.111,40	23.319,94	40.381,00
El Oro	2.765	6,8%	2.488,50	1.935,50	1.382,50	0
Esmeraldas	1.781	4,4%	1.602,90	1.246,70	890,50	0
Cotopaxi	1.074	2,7%	966,60	751,80	537,00	0
Los Ríos	903	2,2%	812,70	632,10	0,02	0
Azuay	773	1,9%	695,70	541,10	0,01	0
Chimborazo	471	1,2%	423,90	329,70	0,01	0
Tungurahua	458	1,1%	412,20	320,60	0,01	0
Carchi	221	0,5%	198,90	154,70	0,00	0
Bolívar	218	0,5%	196,20	152,60	0,00	0
Cañar	150	0,4%	135,00	105,00	0,00	0
Loja	98	0,2%	88,20	68,60	0,00	0
Imbabura	58	0,1%	52,20	40,60	0,00	0
Santa Elena	44	0,1%	39,60	30,80	0,00	0
Pastaza	12	0,0%	10,80	8,40	0,00	0
Total	40.381	100,0%	40.381,00	40.381,00	40.381,00	40.381,00

Según el escenario se puede observar distintos ahorros por transporte. El costo anual del transporte (extrapolado a las 52 semanas) en la situación actual (base) alcanza los 49,6 millones de dólares. En el escenario uno el costo anual se reduciría a 48,1 millones de

<sup>109</sup> MTOP

<sup>110</sup> MTOP

dólares. De igual forma para los escenarios tres y cuatro, la cifra se reduciría a 45,3 millones y 42,4 millones, respectivamente.

**Cuadro 12. Ahorro en transporte, según escenario de captación de carga en Santo Domingo<sup>111</sup>**

	Base	E1 10%	E2 30%	E3 50%	E4 100%
Toneladas	40.381,0	40.381,0	40.381,0	40.381,0	40.381,0
Numero de viajes	2.391,0	2.391,0	2.391,0	2.391,0	2.391,0
Kilometros	476.645,0	462.943,9	435.494,9	408.139,5	339.634,0
km/viaje	199,3	193,6	182,1	170,7	142,0
Costo / viaje (dólares)	398,7	387,2	364,3	341,4	284,1
Costo Total (dólares)	953.052,6	925.887,8	870.993,5	816.287,4	679.044,0
Coto extrapolado /año (dólares)	49.558.735,2	48.146.165,6	45.291.661,0	42.446.944,8	35.310.288,0
Ahorro por escenario / año (dólares)		(1.412.569,6)	(4.267.074,2)	(7.111.790,4)	(14.248.447,2)

**5.5 IMPACTO AMBIENTAL**

Las actividades que generaran impacto a los componentes ambientales son:

- Movimiento de tierras
- Excavaciones
- Transporte de material
- Movimiento de maquinaria
- Cimentación
- Estructuras

---

<sup>111</sup> MTOP

- Acabados

Los impactos generados por las actividades descritas son:

- Ruido y vibraciones
- Afectación a la calidad de aire
- Afectación a la calidad del suelo
- Desbroce de vegetación

Partiendo de que la infraestructura que precisa el transporte de mercancías por carretera consiste en equipamientos logísticos: (áreas de servicio y centros de transporte) que garanticen su funcionalidad y complementariedad, podemos decir que para una eficiente ejecución de sus operaciones el centro de transferencia dispondrá de instalaciones y equipamiento como áreas de estacionamiento vigiladas, áreas de descanso para conductores, talleres mecánicos, almacenes de repuestos, restaurantes, oferta de servicios de comunicación, áreas de almacenamiento de mercancías técnicamente diseñadas para facilitar operaciones de carga y descarga de los vehículos.

Los impactos principales identificados en esta etapa serán:

- Emisiones generadas por los vehículos
- Desechos líquidos contaminantes (aceites usados, latas de aceites y paños contaminados)
- Desechos sólidos y líquidos

## **5.6 MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTIVAS Y COMPENSATORIAS**

La identificación preliminar de Impactos Ambientales realizada anteriormente nos presentó los componentes ambientales que se verán afectados por las actividades construcción, operación y transporte. En esta sección se proveerá información sobre

las medidas preventivas, correctivas y compensatorias generales a ser aplicadas para la minimización y/o mitigación de los impactos negativos y la potenciación de los impactos positivos.

Cabe señalar que tanto la identificación preliminar de impactos, como las medidas que se presentan a continuación se basan en la información recopilada. Ningún trabajo realizado bajo esta condición puede identificar todos los impactos y generar medidas específicas para el proyecto.

Para mejor visualización de lo expuesto anteriormente, véase el Anexo 5.

## **CAPITULO VI**

### **6. EVALUACION FINANCIERA**

#### **6.1. PRESUPUESTOS**

A los presupuestos, hay que entenderlos como la estimación de los ingresos y gastos que, para un periodo determinado de tiempo, deben realizar las unidades económicas para cumplir con su programa de producción. El presupuesto que se asigna es exclusivamente para la obra física y suministros de oficina, los demás elementos para la operación se cubrirán por los mismos prestadores externos, así por ejemplo, el servicio de montacargas con clamp para el manejo de bobinas, será suministrado por el prestador, y la asignación para pago de sueldos y servicios, serán cubiertos por la casa matriz como lo hace con sus oficinas en frontera y puerto.

##### **6.1.1. Presupuesto de Inversión**

El presupuesto de inversión, dentro de un proyecto, corresponde a una descripción detallada de los requerimientos de capital que van a ser necesarios para su ejecución. El deseo de llevar adelante un proyecto trae consigo asignar, para la ejecución, una cantidad de variados recursos, los mismos que se pueden agrupar en dos grandes rubros:

- a) Los requeridos para la instalación, construcción del proyecto o el montaje del mismo, llamados inversiones fijas y que más tarde se convertirán en Propiedad, Planta y Equipo de la empresa.
- b) Los recursos financieros que se necesitan para la etapa de funcionamiento del proyecto, llamado Capital de Trabajo o de Operación.

Los activos fijos son toda clase de bienes u objetos materiales que tienen existencia física o corpórea, que son adquiridos por las empresas o entidades exclusivamente para el uso o servicio permanente en sus actividades operativas, tales como terrenos, muebles, edificios, equipos, vehículos, etc.

Se debe considerar que no se realiza un estudio de resultados de toda la empresa debido a que los resultados económicos son indiferentes e independientes y propios del presente proyecto. Por tanto su alcance, en inversión inicial, costos, ingresos y gastos se limitará la nueva propuesta y no a toda la empresa.

Estos activos están sujetos a depreciación (excepto terrenos)

Para el caso del presente estudio, la inversión de activos se detalla a continuación:

**SANCHEZ POLO S.A.**  
**INVERSIÓN INICIAL**  
**AL 1 DE ENERO DEL 2014**

VALORADO EN USD\$			
Cantidad	Descripción	Costo unitario	Costo total
	<b>Capital de Trabajo</b>		<b>5.650,00</b>
1	Caja – Bancos	5.650,00	5.650,00
	<b>Edificios</b>		<b>127.000,00</b>
1	Galpon Industrial	127.000,00	127.000,00
	<b>Terrenos</b>		<b>51.000,00</b>
1	Terrenos	51.000,00	51.000,00
	<b>Maquinaria y Equipo</b>		<b>1.850,00</b>
2	Estaciones de Trabajo	300,00	600,00
1	Anaqueles	100,00	100,00
2	Sillones	150,00	300,00
1	Archivador	100,00	100,00
6	Sillas	75,00	450,00
2	Escritorios	150,00	300,00
	<b>Intangibles</b>		<b>25.000,00</b>
1	Mitigacion Ambiental	25.000,00	25.000,00
	<b>Equipo de Oficina</b>		<b>800,00</b>
1	Telefax	200,00	200,00
1	Central Telefónica	600,00	600,00
	<b>Equipo de Computación</b>		<b>3.700,00</b>
2	Computadores	1.000,00	2.000,00
1	a Copiadora/Impresor	1.500,00	1.500,00
1	Impresora Multifunción	200,00	200,00
<b>TOTAL</b>			<b>215.000,00</b>

### 6.1.2. Depreciación

Los activos fijos (edificios, maquinaria, muebles, equipos, etc.). Pierden su valor por el uso o por la obsolescencia, para compensar esta pérdida contable se utilizan las depreciaciones de conformidad con los porcentajes de vida útil real de los activos:

Inmuebles (excepto terrenos) y similares	2,5% anual
Instalaciones, maquinarias, equipos y muebles	10% anual
Vehículos, equipos de transporte	10% anual



Equipos de cómputo y software	20% anual
-------------------------------	-----------

Para el presente estudio se presenta el siguiente cuadro de depreciaciones de sus activos fijos:

### ANEXO DEPRECIACIONES

ACTIVO	VALOR EN LIBROS	VALOR DESECHO	VIDA ÚTIL	DEP. ANUAL
Edificios	127.000,00	12.700,00	40	2.857,50
Maquinaria y Equipo	1.850,00	185,00	10	166,50
Equipo de Oficina	800,00	80,00	10	72,00
Equipo de Computación	3.700,00	370,00	5	666,00
13.335,00				
<b>TOTAL DEPRECIACIONES ANUAL</b>				<b>3.762,00</b>
<b>TOTAL DEPRECIACIONES POR MES</b>				<b>313,50</b>

Valor de desecho      10%

#### 6.1.3. Capital de Trabajo

Está constituido por un conjunto de recursos, que una empresa debe tener, para atender sus necesidades de operación y corresponde al excedente del activo circulante sobre el pasivo circulante.

El capital de trabajo, llamado también capital de operación, está compuesto por todos aquellos recursos disponibles en una empresa e incluirá los gastos tales como compra de materia prima y materiales directos, pago de mano de obra, gastos de administración de ventas, hasta que haya un flujo normal de ingresos por ventas.

	<b>Capital de Trabajo</b>		<b>5.650,00</b>
1	Caja - Bancos	5.650,00	5.650,00

#### **6.1.4. Presupuesto de Operación**

El presupuesto de operación se refiere a la estimación de ingresos y gastos generados por el proyecto, producto de su operación en el mercado.

Por medio de este se pueden establecer los niveles de efectivo y la liquidez que tendrá la organización y por tanto, la viabilidad de la empresa y si tiene buenas perspectivas de aplicabilidad, planificar los posibles usos en los que se pueden emplear los remanentes en efectivo generados durante su operación.

##### **6.1.4.1. Presupuesto de Ingresos**

Los ingresos de un proyecto dependerán de la estructura de su producción; por la optimización de los equipos y la implementación del centro de transferencia de carga.

La empresa cristaliza sus ingresos en función del ahorro operativo que se genera, así como la facturación total por el movimiento de carga asignado mensualmente por el cliente, que en la actualidad es deficitario.

	0	1	2	3	4	5
<b>INGRESOS</b>						
Utilidad Marginal		202.800,00	202.800,00	202.800,00	202.800,00	202.800,00
Ahorros Marginales		414.720,00	414.720,00	414.720,00	414.720,00	414.720,00
<b>TOTAL INGRESOS</b>		617.520,00	617.520,00	617.520,00	617.520,00	617.520,00

A continuación se presenta un cuadro explicativo donde se soporta el movimiento de los ingresos con el nuevo proyecto. Se ha considerado que la propuesta incrementará las dos terceras partes de su máxima capacidad.

Con el ánimo de establecer elementos comparativos, se considera los viajes por semana y el precio de cada viaje como fijos durante el proyecto.

DETALLE	OPERACIÓN	
	ACTUAL	PROPUESTA
		66%
VIAJE A SEMANA	30,00	50,00
PRECIO POR VIAJE	1.200,00	1.200,00
INGRESO SEMANAL	36.000,00	60.000,00
SEMANAS AL AÑO	52,00	52,00
TOTAL AL AÑO	1.872.000,00	3.120.000,00
INGRESO POR MES	156.000,00	260.000,00
VIAJES SEMANALES	30,00	50,00
PRECIO POR VIAJE	880,00	930,00
COSTO SEMANAL	26.400,00	46.500,00
SEMANAS AL AÑO	52,00	52,00
TOTAL AL AÑO	1.372.800,00	2.418.000,00
GASTOS POR MES	114.400,00	201.500,00
UTILIDA BRUTA POR MES	41.600,00	58.500,00
DIFERENCIA POR MES		16.900,00
<b>UTILIDAD MARGINAL ANUAL</b>		<b>202.800,00</b>

Para la aplicación y puesta en marcha, se ha considerado la propuesta al 66% por representar mayor facilidad operativa y manejar un rubro muy importante de ingresos, a futuro y cuando las condiciones así lo requieran, se podrá aplicar una propuesta “optimista” y ajustar los procesos a ese escenario.

#### 6.1.4.2. Presupuesto de Egresos

La empresa tiene que efectuar ciertos desembolsos por pago de salarios, arrendamientos, servicios públicos, compra de materiales, pago de intereses, etc. Estas

erogaciones, reciben el nombre de gastos. En el presupuesto de egresos del estudio en ejecución, se estimarán los siguientes rubros:

<b>SANCHEZ POLO</b>					
<b>PRESUPUESTO DE GASTOS OPERACIONALES</b>					
<b>VALORADO EN USD \$</b>					
	<b>AÑO 1</b>	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>
<b>COSTOS Y GASTOS</b>					
SUELDOS Y SALARIOS	39.500,0 0	40.566,5 0	41.661,8 0	42.786,6 6	43.941,9 0
DEPRECIACION	3.762,00	3.863,57	3.967,89	4.075,02	4.185,05
SERVICIOS BÁSICOS	1.800,00	1.848,60	1.898,51	1.949,77	2.002,42
BODEGAJE	9.600,00	9.859,20	10.125,4 0	10.398,7 8	10.679,5 5
ESTIBADORES	26.400,0 0	27.112,8 0	27.844,8 5	28.596,6 6	29.368,7 7
MONTACARGAS	18.000,0 0	18.486,0 0	18.985,1 2	19.497,7 2	20.024,1 6
FLETE ADICIONAL	130.200, 00	133.715, 40	137.325, 72	141.033, 51	144.841, 41
MANTENIMIENTOS VARIOS	6.000,00	6.162,00	6.328,37	6.499,24	6.674,72
ÚTILES DE OFICINA	1.200,00	1.232,40	1.265,67	1.299,85	1.334,94
<b>TOTAL GTOS. OPERACIONAL</b>	<b>236.462, 00</b>	<b>242.846, 47</b>	<b>249.403, 33</b>	<b>256.137, 22</b>	<b>263.052, 92</b>

## 6.2. FLUJO NETO DE FONDOS

Se refiere al resumen de los ingresos y egresos que el proyecto tendrá durante su vida útil y constituye el primer paso en la evaluación financiera de proyectos de inversión o en general, en el análisis de toma de decisiones.

Es un esquema de participación sistemática de los ingresos y egresos que se presentan período por período, y constituye una herramienta valiosa que puede determinar la rentabilidad de las decisiones de inversión.

### 6.2.1. Del Proyecto

Llamado también flujo de fondos puro, es aquel conformado por los costos e ingresos del proyecto, cuidadosamente asignados al período de tiempo en que se desembolsan o se reciben.

Una estructura recomendable es colocar las cuentas del Estado de Pérdidas y Ganancias (las cuales se afectan por impuestos) en la parte superior del flujo y luego colocar los ingresos no gravables y egresos no deducibles.

<b>I. FLUJO DE EFECTIVO OPERATIVO (ANUAL)</b>						
	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>INGRESOS</b>						
Utilidad Marginal		202.800,00	202.800,00	202.800,00	202.800,00	202.800,00
Ahorros Marginales		414.720,00	414.720,00	414.720,00	414.720,00	414.720,00
<b>TOTAL INGRESOS</b>		<b>617.520,00</b>	<b>617.520,00</b>	<b>617.520,00</b>	<b>617.520,00</b>	<b>617.520,00</b>
<b>EGRESOS</b>						
Gastos Operativos		-	-	-	-	-
		236.462,00	242.846,47	249.403,33	256.137,22	263.052,92
Depreciacion		3.762,00	3.863,57	3.967,89	4.075,02	4.185,05
Valor residual						13.335,00
Inpuestos y Participaciones (33,7%)		-	-	-	-	-
		208.104,24	208.104,24	208.104,24	208.104,24	208.104,24
<b>TOTAL EGRESOS</b>		<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		<b>440.804,24</b>	<b>447.087,14</b>	<b>453.539,68</b>	<b>460.166,44</b>	<b>453.637,11</b>
<b>FLUJO DE CAJA OPERATIVO</b>		<b>176.715,76</b>	<b>170.432,86</b>	<b>163.980,32</b>	<b>157.353,56</b>	<b>163.882,89</b>
<b>II PRESUPUESTO DE CAPITAL</b>						
Inversion Inicial	-	-	-	-		
	215.000,00					
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>FLUJO DE EFECTIVO</b>	<b>-</b>	<b>176.716,76</b>	<b>170.432,86</b>	<b>163.980,32</b>	<b>157.353,56</b>	<b>163.882,89</b>
	215.000,00					

El resultado que arroja cada uno de los flujos de fondos, refleja los saldos que le quedan al proyecto. El estudio planteado tiene flujos netos positivos durante los años de su vida útil, exceptuando el año cero que constituye el año de inversión inicial.

### **6.3. DETERMINACIÓN DE LA TASA DE DESCUENTO**

“La tasa de descuento se utiliza para calcular el valor presente de los flujos de efectivo que se van a tener a futuro; es decir los rendimientos que se esperan después de haber realizado la inversión.

La tasa de descuento debe ser la tasa de rendimiento requerida para los flujos de efectivo que están asociados con la adquisición o inversión, la cual debe mostrar el riesgo asociado con el uso de los fondos, no con la fuente de los mismos.”

#### **6.3.1 Del Proyecto**

Para calcular la tasa de descuento del proyecto, se tomó en cuenta el promedio del índice inflacionario a enero de 2014 el cual fue de 2,70<sup>112</sup>. Además, el valor referencial del riesgo país que fue de 5,3% y la tasa pasiva promedio de 4,53% a esa misma fecha. Se aplicará la siguiente fórmula para el cálculo de la tasa de descuento del proyecto:

$$\text{TMAR} = \% \text{ índice inflacionario} + \% \text{ de riesgo país} + \% \text{ tasa pasiva promedio}$$

---

<sup>112</sup> [www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec)

<b>Tasa de descuento</b>		<b>12,53%</b>
Riesgo País	5,30%	
Tasa pasiva referencial	4,53%	
Inflación	2,70%	

#### **6.4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN**

“La bondad de un proyecto se aprecia a base del uso de varios indicadores que permitan comparar los beneficios que se esperan obtener de la asignación de recursos de capital en una o varias alternativas de inversión. La evaluación está relacionada con la capacidad de cuantificar, medir y señalar el mérito de un proyecto frente a otras posibilidades consideradas viables, apreciando sus diferencias a través de cálculos, que inducen a enfrentar o no el riesgo propio de invertir en empresas negocios o actividades económicas en general.”<sup>113</sup>

##### **6.4.1. Valor Actual Neto**

Consiste en determinar el valor presente de los flujos de ingresos y gastos generados durante el periodo de vida útil del proyecto. El VAN de un proyecto de inversión es el valor medido en dinero de hoy, es decir, es el equivalente en dólares actuales de todos los ingresos y egresos, presentes y futuros, que constituyen el proyecto.

Para el cálculo del VAN se aplica la siguiente fórmula:

---

<sup>113</sup> COSTALES, Bolívar; Diseño y Evaluación de Proyectos, Pág. 219

$$VAN = \frac{FCN_1}{(1+r)^1} + \frac{FCN_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{FCN_n}{(1+r)^n} - I_o$$

El criterio de decisión para saber cuándo se utilizará el VAN, será el siguiente:

- Si la diferencia entre los flujos de ingresos y gastos es mayor que cero, hay que aceptar el proyecto, lo que quiere decir que el proyecto será capaz de cubrir el costo de capital y generar utilidades para los inversionistas.
- Si la diferencia es igual a cero, la inversión generaría un beneficio igual al que se obtendría sin asumir ningún riesgo; y;
- Si la diferencia es menor a cero, el proyecto no es viable, porque no permitirá recuperar la inversión en términos del valor actual.

		1	2	3	4	5
<b>FLUJO DE EFECTIVO</b>	- 215.000,00	176.716,76	170.432,86	163.980,32	157.353,56	163.882,89
VALOR PRESENTE	- 215.000,00	157.039,69	134.591,21	115.076,54	98.130,34	90.822,20
VALOR PRESENTE ACUMULADO		157.039,69	291.630,90	406.707,43	504.837,77	595.659,97
VAN		380.659,97				

De acuerdo a los datos que se presentan en el cuadro, el VAN para el estudio propuesto alcanza a \$ 380.659,08 para el proyecto, razón por la cual se puede decir que la empresa podrá cubrir el costo de capital.



En función del criterio de evaluación de este indicador se establece que el estudio planteado es rentable, por lo que su ejecución es recomendable.

#### **6.4.2. Tasa Interna de Retorno**

La TIR, es una tasa de descuento que obliga al valor presente de los flujos de efectivo esperados de un proyecto a igualar su costo inicial.

Para poder determinar la TIR de un proyecto se aplica la siguiente ecuación:

$$TIR = \frac{FCN_1}{(1+r)^1} + \frac{FCN_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{FCN_n}{(1+r)_n} - I_o = 0$$

El criterio de decisión para saber cuándo se aplicará la TIR será el siguiente:

- Si la tasa obtenida de la TIR es mayor a la tasa de rendimiento requerida, se acepta el proyecto.
- Mientras que si la TIR es menor que la tasa de rendimiento requerida, llevar a cabo el proyecto impone un costo a los accionistas, por lo que no se debe aceptar el proyecto.

		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>FLUJO DE EFECTIVO</b>	- 215.000,00	176.716,76	170.432,86	163.980,32	157.353,56	163.882,89
<b>TASA INTERNA RETORNO</b>		<b>55,14%</b>				

La tasa interna de retorno del proyecto es del 55,14%. La TIR es muy atractiva, principalmente la tasa de retorno para el inversionista, debido al margen de diferencia que existe con respecto a la tasa de descuento (12,53%). Al ser la TIR superior a la tasa de descuento se acepta el estudio planteado ya que permitirá recuperar la inversión.

#### **6.4.3. Periodo de Recuperación de la Inversión**

El periodo de recuperación de la inversión, es un criterio mediante el cual se determina el número de periodos necesarios para recuperar la inversión inicial, resultado que se compara con el número de periodos aceptable por la empresa.

Cuando el flujo neto difiere entre periodos, el cálculo se realiza determinando por suma acumulada del número de periodos que se requiere para recuperar la inversión.

<b>Periodo de recuperación de la inversión</b>			
215.000,00			
157.039,69	Recuperado primer año		
57.960,31	Por recuperar 2do año		
En el segundo año se recupera	134.591,21	12	meses
	57.960,31	x	
	x=	5,17	meses
<b>PERIODO DE RECUPERACION INVERSION</b>		1 año y 5 meses aproximadamente	

El presente proyecto, vera recuperada su inversión en aproximadamente 17 meses, tiempo por demás muy aceptable y que básicamente permite a la empresa tomar la decisión de implementarlo con doble intención, partiendo de la más importante que es el de brindar un excelente servicio a su cliente y evitar el ingreso de la competencia al negocio, que de hacerlo sería catastrófico y lógicamente que la propuesta le permita obtener ganancias.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **CONCLUSIONES**

- La situación actual del transporte pesado en general, es relativamente estable, el sistema vial ecuatoriano presenta una infraestructura de muy buena calidad, lo que permite abaratar sus costos, esto refleja también en una forma eficiente de cumplir con las condiciones de entrega, pero de manera puntual también se han identificado cuellos de botella y más elementos que obstaculizan una buena gestión logística.
- El procedimiento operativo para el transporte de papel en equipos especializados es muy técnico y diferenciado, se requiere conocer desde los procesos aduaneros nacionales en los dos países, hasta la normativa terrestre supranacional, para una operación eficiente y con estándares de calidad y en condiciones just in time.
- El diseñar y desarrollar el centro de transferencia de carga seca en Santo Domingo, se presenta como una alternativa efectiva y funcional para la solución de los problemas de abastecimiento de materia prima, además de ser un centro de generación de empleo y desarrollo en su zona de influencia, garantiza la optimización de los equipos y de los volúmenes de facturación que por el servicio de transporte y conexos formula la empresa transportadora a sus clientes.

- La viabilidad financiera del proyecto, nos permite la certeza en la toma de decisiones para su ejecución, el análisis de los indicadores financieros determinan la posibilidad de recuperar la inversión en un plazo muy razonable, el ahorro con la implementación es significativo y lo más importante es que permite mejorar el ingreso corporativo, proveer un servicio más eficiente y sin tener que incrementar el costo.

### **RECOMENDACIONES**

- Por la naturaleza del servicio que se oferta, es imprescindible planificar las operaciones, considerando las eventualidades que en las rutas se pueden encontrar; los fenómenos de la naturaleza, generalmente aportan con su cuota especialmente en época de invierno, con lo que a pesar de la excelente infraestructura vial actual, se necesita de una planificación operativa permanente.
- La actualización constante sobre normas supranacionales, así como de las cambiantes leyes nacionales que sobre los procedimientos de comercio exterior se promulgan se hace imprescindible; del correcto manejo legal y operativo depende el éxito de las operaciones, tanto en tiempo como en recursos, puesto que en la actualidad las empresas los protegen y multiplican a través de decisiones efectivas y profesionales, haciendo de estos el espíritu de su negocio.

- Es de importancia total para la operadora el diseñar y desarrollar su centro de transferencia de carga seca en Santo Domingo, ya que se presenta como la solución a los problemas logísticos de abastecimiento de materia prima a su cliente principal, el mismo que representa para el grupo multinacional Sánchez Polo, uno de los soportes vitales de su gestión comercial, además que le permite aportar a la sociedad ecuatoriana en general y de Santo Domingo en particular, con un contingente de desarrollo y generación de empleo, coadyuvando a cambiar la matriz productiva del país y mejorar la calidad de vida de los ecuatorianos, ciñéndose al Sumak Kausay.
- El análisis financiero, consolida la decisión de ejecutar el proyecto, nos recomienda tomar con certeza técnico – financiera las decisiones para recuperar la inversión en un plazo razonable, y básicamente cumplir con el cliente en términos muy favorables para el negocio y su permanencia en el mercado, alejando temporalmente a la competencia, hasta buscar nuevas estrategias para diferenciarse de ellos.

# **ANEXOS**

**ANEXO 1**

**CERTIFICADO DE OPERACIÓN ESPECIAL**





# REPUBLICA DEL ECUADOR

## MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO



# CERTIFICADO DE OPERACION ESPECIAL

CED-17-003055

Formulario

GENARVAEZ

0001660

Valor USD 100.00

El MTOP de acuerdo a lo establecido en la Ley de Caminos y los Art. 28 y 29 del Reglamento Aplicativo Vigente. Autoriza al transporte de la carga especial que exceda de lo permitido.

Propietario de la carga: CI: Transportista: **TRANS SANCHEZ POLO DEL E C.A.**

DESCRIPCION DE LA CARGA						Excesos Autorizados	
Tipo o Clase de Carga a transportar	Peso Carga (Kgs.)	DIMENSIONES (metros)			Peso (Kg.)	0,00	
		Largo (m.)	Ancho (m.)	Alto (m.)			
RENOV. CERT.	0,00	0,00	0,00	0,00	Largo (cm.)	0,23	
CARACTERISTICAS DEL VEHICULO EN EL QUE REALIZARA EL TRANSPORTE							
No. Certificado Operación R.	Marca	Modelo	Placa	Tipo	Año	Clase	Ancho (cm.)
17004802	INTRACO	SEMIREMOLQUE	PR0209	S2	1994	CAMA BAJA	0,00
17004802	INTRACO	SEMIREMOLQUE	PR0209	S2	1994	CAMA BAJA	0,00
OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA							
<ol style="list-style-type: none"> <li>El transporte de la carga especial se hará únicamente durante el día, de 09:00 a 18:00</li> <li>Deberá utilizar vehículos guías para seguridad, los mismos que irán delante del vehículo de carga</li> <li>Se debe utilizar dos letreros de seguridad de 1.50 x 1.50 metros que digan PELIGRO CARGA LARGA, ALTA, ANCHO, Y O PESADA; según el permiso que solicite.</li> <li>Responder a las leyes pertinentes, a cubrir los gastos que ocasionan por la destrucción de la vía, estructuras, puentes, u obras de arte; como por cualquier tipo de demanda presentada por daños a particulares, o por la paralización de la red vial, servicios de transportes y por accidentes.</li> <li>Los transportistas deberán portar todos los permisos otorgados por el MTOP, presentarlos de manera obligada en las estaciones de pesaje y acatar sus disposiciones.</li> <li>Distribución de la carga: La carga debe ser repartida uniformemente, según el número de ejes a lo largo y ancho de la superficie útil de carga, en la plataforma o cama baja, de tal forma que ningún eje sea sobrecargado y no debe exceder el peso máximo de 8 toneladas por eje para plataforma o cama baja de 3 o más ejes.</li> <li>Incumplimiento: En caso de que el interesado o propietario no cumpliera con alguno de estos requisitos y obligaciones, automáticamente queda anulada y retirado el Certificado de Operación Especial y se sujetará a las sanciones que están determinadas en la Ley de Caminos vigente y su reglamento Aplicativo.</li> </ol>				<b>Fecha de emisión:</b> 27/02/2013 <b>Fecha de Vencimiento:</b> VALIDO POR UN VIAJE		<b>Ruta a seguir:</b> RENOVIACION DEL CERTIFICADO REGULAR	
<small>El MTOP SUPERVISARA QUE EL TRANSPORTISTA CUMPLA CON ESTAS OBLIGACIONES</small>				<small>PMP-002 ORIGINAL MTP-10M.04</small>			
				<b>DIRECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL/DELEGADO</b>		<b>SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO / DELEGADO</b>	



# REPUBLICA DEL ECUADOR

## MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO



# CERTIFICADO DE OPERACION ESPECIAL

CED-17-003053

Formulario

GENARVAEZ

0001662

Valor USD 100.00

El MTOP de acuerdo a lo establecido en la Ley de Caminos y los Art. 28 y 29 del Reglamento Aplicativo Vigente. Autoriza al transporte de la carga especial que exceda de lo permitido.

Propietario de la carga: CI: Transportista: **TRANS SANCHEZ POLO DEL E C.A.**

DESCRIPCION DE LA CARGA						Excesos Autorizados	
Tipo o Clase de Carga a transportar	Peso Carga (Kgs.)	DIMENSIONES (metros)			Peso (Kg.)	0,00	
		Largo (m.)	Ancho (m.)	Alto (m.)			
RENOV. CERT.	0,00	0,00	0,00	0,00	Largo (cm.)	0,30	
CARACTERISTICAS DEL VEHICULO EN EL QUE REALIZARA EL TRANSPORTE							
No. Certificado Operación R.	Marca	Modelo	Placa	Tipo	Año	Clase	Ancho (cm.)
17004804	ROMARCO	SEMIREMOLQUE	PR0206	S2	2003	CAMA BAJA	0,00
17004804	ROMARCO	SEMIREMOLQUE	PR0206	S2	2003	CAMA BAJA	0,00
OBLIGACIONES DEL TRANSPORTISTA							
<ol style="list-style-type: none"> <li>El transporte de la carga especial se hará únicamente durante el día, de 06:00 a 18:00</li> <li>Deberá utilizar vehículos guías para seguridad, los mismos que irán delante del vehículo de carga</li> <li>Se debe utilizar dos letreros de seguridad de 1.50 x 1.50 metros que digan PELIGRO CARGA LARGA, ALTA, ANCHO, Y O PESADA; según el permiso que solicite.</li> <li>Responder a las leyes pertinentes, a cubrir los gastos que ocasionan por la destrucción de la vía, estructuras, puentes, u obras de arte; como por cualquier tipo de demanda presentada por daños a particulares, o por la paralización de la red vial, servicios de transportes y por accidentes.</li> <li>Los transportistas deberán portar todos los permisos otorgados por el MTOP, presentarlos de manera obligada en las estaciones de pesaje y acatar sus disposiciones.</li> <li>Distribución de la carga: La carga debe ser repartida uniformemente, según el número de ejes a lo largo y ancho de la superficie útil de carga, en la plataforma o cama baja, de tal forma que ningún eje sea sobrecargado y no debe exceder el peso máximo de 8 toneladas por eje para plataforma o cama baja de 3 o más ejes.</li> <li>Incumplimiento: En caso de que el interesado o propietario no cumpliera con alguno de estos</li> </ol>				<b>Fecha de emisión:</b> 27/02/2013 <b>Fecha de Vencimiento:</b> VALIDO POR UN VIAJE		<b>Ruta a seguir:</b> RENOVIACION CERTIFICADO REGULAR	
<small>El MTOP SUPERVISARA QUE EL TRANSPORTISTA CUMPLA CON ESTAS OBLIGACIONES</small>				<small>PMP-002 ORIGINAL MTP-10M.04</small>			
				<b>DIRECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL/DELEGADO</b>		<b>SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FERROVIARIO / DELEGADO</b>	



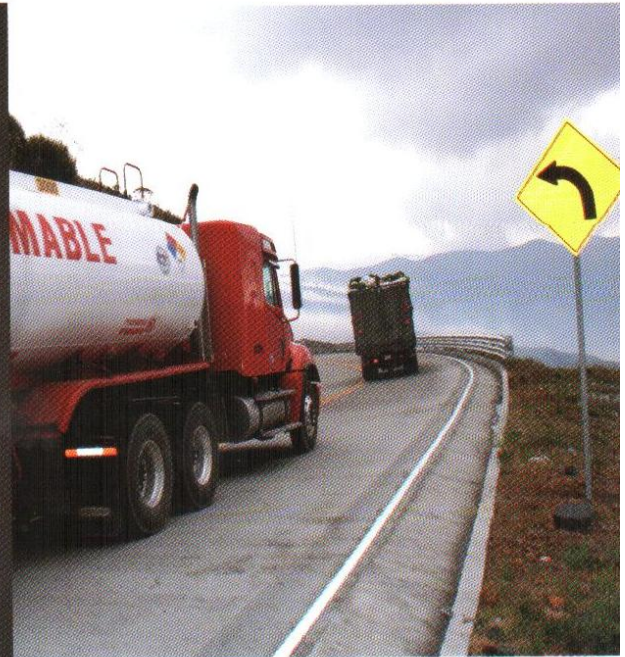
## ANEXO 2

### PERMISO DE OPERACIÓN REGULAR

#### **Requisitos para la obtención de los certificados regulares y especiales:**

##### **REGULARES:**

- En el caso de personas naturales, se requiere: copias de cédula, papeleta de votación actualizada; Registro Único de Contribuyentes (RUC), de requerirse; permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y matrícula del vehículo, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso.
- En el caso de personas jurídicas, se requiere: copia del RUC, conjuntamente con el nombramiento debidamente registrado del representante legal; copia de la matrícula del vehículo y permiso de operación otorgado por la ANT, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso.
- Por primera vez, en el caso de vehículos importados, se verificará en el sistema si se ha otorgado una autorización previa a la importación del vehículo y se deberá presentar una copia de la factura de compra donde consten las características y especificaciones del mismo.
- En el caso de cambio de propietario: copia del contrato de compraventa debidamente legalizado y copia de la matrícula.
- Presentar el ticket de revisión física realizada en las Estaciones de Control de Pesos y Dimensiones a nivel nacional.



##### **ESPECIALES:**

- Presentar la solicitud con al menos siete días laborables de anticipación a la fecha en la que va a transportar la carga.
- Clase de carga a transportar con sus dimensiones y pesos
- Clase de vehículo y sus características técnicas, con sus dimensiones y pesos.
- La ruta a utilizarse.
- Fecha de traslado de la carga o equipo.
- Copia simple de la matrícula del vehículo.
- Copia simple de la matrícula del equipo caminero o maquinaria otorgada por el MTOP.
- Copia simple del certificado de operación regular.
- Copia simple del documento de identidad del Representante legal de la empresa.
- Copia simple del Permiso de Operación de la empresa de transporte otorgado por la ANT.
- En el caso de vehículos con internación temporal se deberá presentar copia de la autorización emitida por el órgano regulador para dicha
- El área competente, solicitará de ser necesario, el estudio técnico de vías, puentes y obras de arte de la ruta a utilizarse para el paso de la carga especial e indivisible
- El área competente, solicitará de ser necesario la póliza de responsabilidad civil por el monto establecido conforme al peso o dimensión de la carga y el equipo y ruta a utilizarse, la misma que deberá cubrir totalmente los daños que se pudieran causar a la infraestructura vial.
- El Ministerio realizará la constatación de la información declarada en la solicitud de los certificados de operación especial, en el caso que se detectará alteración y no conformidad del vehículo y carga solicitada y autorizada, se sancionará al vehículo con el cobro de tres remuneraciones básicas unificadas, la negación de los certificados de operación especial posteriores y la cancelación de los permisos de operación emitidos por la agencia.
- Para el caso de la Direcciones Provinciales, sólo se emitirán permisos de operación especial, cuando la carga a transportarse más el equipo de transporte lleguen hasta 60 toneladas de peso bruto vehicular, 23 metros de largo, 3,60 metros de ancho y 4,50 metros de alto.
- Se informará a los usuarios que deben cumplir con





**ANEXO 3**



Quito, 6 de Febrero de 2013

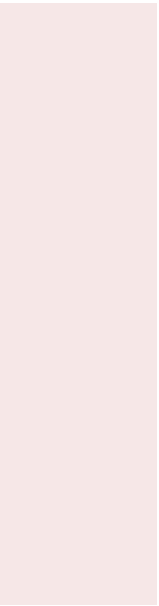
Señor Ingeniero  
Edgar Romero  
Encargado de Proyectos Especiales  
Presente.-

Estimado Ingeniero

En atención a la Notificación Favorable No. 5892 emitida el 11 de Octubre de 2012 de la empresa "Transportes Sánchez Polo" solicito la renovación del permiso especial de mercancías para la siguiente unidad de carga siendo las primeras 15 para Ecuador, y el resto son para el Proyecto Familia y Protisa.

ITEM	PLACA	MARCA	AÑO	CLASE	TIPO	PESO	N.EJE	DIMENSIONES			EXCESO	
								LARGO	ANCHO	ALTO	ANCHO	ALTO
1	PRO186	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
2	PRO187	DISETRAN	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
3	PRO188	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
4	PRO189	DISETRAN	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
5	PRO190	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
6	PRO191	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
7	PRO192	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
8	PRO193	DISETRAN	1998	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
9	PRO194	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
10	PRO195	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
11	PRO196	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
12	PRO197	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
13	PRO198	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
14	PRO199	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
15	PRO200	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
16	PRO201	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
17	PRO202	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
18	PRO203	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
19	PRO204	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
20	PRO205	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40

**PERMISO ESPECIAL DE MERCANCÍAS**









				BAJA								
21	PRO206	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
22	PRO207	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
23	PRO208	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
24	PRO209	INTRACO	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
25	PRO210	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
26	PRO211	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
27	PRO212	FAB. NACIONAL	2002	PLATAFORMA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
28	PRO213	FAB. NACIONAL	2002	PLATAFORMA	S2	6.980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40

Adicional, de constancia que los datos de contacto de Transportes Sánchez Polo del Ecuador C. A., donde recibiré cualquier documentación y/o notificación son:

Dirección: Av. República E2-138 y Azuay

Teléfono: 2260688

Mail : [sgomez@sanchezpolo.com](mailto:sgomez@sanchezpolo.com) Sylvia Gómez

Por la atención que se digna al presente, anticipo mis agradecimientos.

Atentamente,



Ing. Jairo Ramos-  
 Representante Legal  
 CI. 0400823753  
 MOVIL 0994164879  
 jramos@sanchezpolo.com



14-02-2013

Transp Int.

DMT-DC-2013-4152

12:14pm



Oficio Nro. 5892-ANT-ANT-2012

Quito, D.M., 11 de octubre de 2012

**Asunto:** SOLICITUD DE RENOVACIÓN DE PERMISO ESPECIAL DE MERCANCIAS PARA LA UNIDAD DE CARGA DE TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR

Señor  
Jairo Marcelo Ramos Garreta  
**Gerente General**  
**TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.**  
En su Despacho

De mi consideración:

La Agencia Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial , mediante ingreso N°31128 de fecha 27 de septiembre de 2012 recibe la solicitud de la operadora "TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A." con C.I.-EC-0007-99 para emisión del Permiso Especial de Mercancías de las siguientes unidades de carga:

ITEM	PLACA	MARCA	AÑO	CLASE	TIPO	PESO	Nº EJES	LARGO cm	ANCHO cm	ALTO cm	ANCHO cm	ALTO cm
1	PRO186	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
2	PRO187	DISETRAN	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
3	PRO188	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
4	PRO189	DISETRAN	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
5	PRO190	DISETRAN	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
6	PRO191	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
7	PRO192	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
8	PRO193	DISETRAN	1998	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
9	PRO194	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
10	PRO195	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.5	2.80	4.50	0.20	0.40
11	PRO196	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
12	PRO197	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40

Oficio Nro. 5892-ANT-ANT-2012

Quito, D.M., 11 de octubre de 2012

13	PRO198	DISETRAN	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
14	PRO199	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
15	PRO200	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
16	PRO201	INTRACO	2002	CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
17	PRO202	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
18	PRO203	INTRACO	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
19	PRO204	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
20	PRO205	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
21	PRO206	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
22	PRO207	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
23	PRO208	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
24	PRO209	INTRACO	1994	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
25	PRO210	ROMARCO	2003	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
26	PRO211	INTRACO	1992	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
27	PRO212	FAB NACIONAL	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40
28	PRO213	FAB NACIONAL	2002	PLATAFORMA CAMA BAJA	S2	6980	2	12.50	2.80	4.50	0.20	0.40

Por lo expuesto y en virtud de los acuerdos contraídos por las Autoridades de transporte en la reunión de Subcomisión Técnica Binacional, este Organismo procede a otorgar el correspondiente PERMISO ESPECIAL, documento que caducará el 27 de febrero de 2013, o cuando se lleve a cabo la reunión de Mesas de Trabajo Binacional Ecuador-Perú.

*Cabe mencionar que el presente permiso es solo para operaciones de transporte internacional, a nivel nacional se deberá acoger a lo dispuesto por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.*

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Av. Antonio José de Sucre (Av. Occidental) y J. Sánchez.  
PBX (593) (2) 3828-890  
Quito - Ecuador  
[www.ant.gob.ec](http://www.ant.gob.ec)





Agencia  
Nacional  
de Tránsito

Oficio Nro. 5892-ANT-ANT-2012

Quito, D.M., 11 de octubre de 2012

**DIOS, PATRIA Y LIBERTAD**

Srta. Lcda. Yanina Andrea Gómez Gavilanes  
**DIRECTORA TÉCNICA**

ml









**ANEXO 4**

**DECISIÓN ANDINA 290**

Quincuagesimoquinto Período de Sesiones

Ordinarias de la Comisión

21 - 22 de marzo de 1991

Lima - Perú

**DECISION 290**

Póliza Andina de Seguro de  
Responsabilidad Civil para el  
Transportador Internacional  
por Carretera

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo, la Decisión 257 de la Comisión, las recomendaciones emanadas de las reuniones del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, la recomendación contenida en la Resolución N° V.75 de la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, y la Propuesta 230/Rev. 1 de la Junta;

CONSIDERANDO:

Que la Decisión 257 establece que para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, los transportadores que deseen operar en el transporte internacional de mercancías por carretera dentro de la Subregión deben contar con una Póliza de Seguro;

Que existe la necesidad de que se adopte una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil con cobertura subregional que ampare los riesgos derivados de la responsabilidad civil del transportador autorizado frente a terceros y los daños corporales que sufra la tripulación de

los vehículos habilitados con motivo de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera;

Que es necesario contribuir de manera eficaz a la facilitación de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera que se realicen entre Países Miembros, evitando que los transportadores autorizados se vean obligados a contratar pólizas de seguro en cada uno de los Países Miembros por los cuales van a circular o desarrollar su actividad;

Que es indispensable, para el desarrollo del comercio intrasubregional y la consolidación del espacio económico andino, contar con normas y mecanismos que contribuyan al abaratamiento de los costos de transporte de mercancías;

**DECIDE:**

Artículo 1.- Aprobar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera y el Anexo que ampara Accidentes Corporales para los Tripulantes Terrestres, cuyos textos constan agregados a esta Decisión.

Artículo 2.- La Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Artículo 3.- Los Países Miembros no exigirán al transportador, para el otorgamiento de las autorizaciones necesarias para realizar el transporte internacional por carretera al amparo de las normas del Acuerdo de Cartagena, la contratación de ningún otro tipo de seguro adicional que cubra los riesgos amparados en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo adoptados por esta Decisión.

Artículo 4.- Las empresas aseguradoras al emitir la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, pueden libremente concertar con el asegurado la tarifa del seguro, atendiendo los principios técnicos que regulan la materia, y no requerirá, en este caso, de autorización del órgano de control competente de sus respectivos países.

Artículo 5.- Las empresas aseguradoras deberán contar, en los Países Miembros en los cuales la cobertura de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y el Anexo van a ser válidos, con un representante que necesariamente será otra empresa aseguradora establecida en esos países, con amplias facultades para representarla judicialmente y atender, resolver, liquidar y pagar las reclamaciones que sean formuladas a su representada dentro de ese País Miembro.

Para este fin dichas empresas suscribirán y mantendrán vigente convenios de asistencia recíproca con otras empresas aseguradoras establecidas en los restantes Países Miembros en los cuales van a tener vigencia las Pólizas Andinas de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo emitidos por éstas.

Artículo 6.- Los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a dar cobertura a las reclamaciones que se le presenten por la responsabilidad civil del transportador frente a los pasajeros y a terceros no transportados, y daños corporales que sufra la tripulación, derivados de los accidentes que tuvieren lugar dentro del territorio de su país y en el que tomen parte aquellas personas o empresas de transporte aseguradas por la empresa aseguradora, tomando en cuenta las condiciones generales establecidas en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil.

Artículo 7.- Para el cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 y 6 que anteceden, los representantes de las empresas aseguradoras están obligados a:

- a) Proporcionar toda la asistencia necesaria a los asegurados, con ocasión de los accidentes ocurridos dentro de su territorio y cuyo riesgo está cubierto por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo.
  
- b) Responder solidariamente con la empresa aseguradora por todas las obligaciones derivadas de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, y que se originen por accidentes ocurridos dentro del territorio de su país.
  
- c) Otorgar un trato igual a los asegurados de su representada como si se tratara de su propio asegurado.
  
- d) Tomar las medidas oportunas y necesarias tendientes a proteger los intereses de la empresa aseguradora. Las decisiones tomadas por el representante en este sentido obligarán a la empresa aseguradora.
  
- e) Dar aviso a la empresa aseguradora, en el más breve plazo posible de conocido el siniestro, de la ocurrencia del mismo e informar a ésta de las circunstancias y demás elementos conocidos.

- f) Efectuar por cuenta de la empresa aseguradora los pagos y anticipos relativos a los siniestros reportados, teniendo en cuenta las garantías acordadas en el contrato de seguro, e iniciar las acciones judiciales y extrajudiciales contra los autores de tales siniestros.

Artículo 8.- La empresa aseguradora está obligada a reembolsar a su representante, dentro de los cinco días siguientes a la fecha de presentación de la liquidación cancelada o de la puesta en conocimiento de la sentencia ejecutoriada, las indemnizaciones que se hayan abonado a favor del beneficiario o damnificado como consecuencia de los riesgos cubiertos por la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, así como los demás gastos que correspondan de acuerdo a las condiciones de la Póliza y su Anexo, referidos.

Artículo 9.- Para la habilitación de los vehículos los organismos nacionales competentes de transporte de los Países Miembros exigirán la presentación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil. La cobertura de esta Póliza deberá estar vigente durante las operaciones de transporte internacional por carretera.

DISPOSICION TRANSITORIA: Las Pólizas de Seguro que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión hayan sido contratadas por las empresas de transporte autorizadas y que cubran los mismos riesgos, sumas aseguradas y demás términos establecidos en la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, seguirán



vigentes hasta el vencimiento de su plazo. Aquellas que no cubran los referidos riesgos, sumas aseguradas y demás términos, deberán necesariamente ajustarse a tales coberturas.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los veintiún días del mes de marzo de mil novecientos noventa y uno.

### **ANEXO**

#### **POLIZA ANDINA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL TRANSPORTADOR INTERNACIONAL POR CARRETERA**

#### **CONDICIONES GENERALES**

##### **1. Objeto del Seguro.**

1.1 El presente contrato de seguro tiene por objeto indemnizar o reembolsar al asegurado los montos por los cuales fuera civilmente responsable, en sentencia judicial ejecutoriada o en acuerdo autorizado de modo expreso por la entidad aseguradora por hechos acaecidos durante la vigencia del seguro y relativa a:

1.1.1 Muerte, daños personales y/o materiales causados a pasajeros.

1.1.2 Muerte, daños personales y/o materiales causados a terceros no transportados, a excepción de la carga.

1.2 El presente seguro garantizará el pago de las costas judiciales y honorarios del abogado para la defensa del asegurado y de la víctima. En este último caso siempre que el pago fuera impuesto al asegurado por sentencia judicial firme o mediante transacción judicial o extrajudicial observados los siguientes términos:

1.2.1 En proporción a la suma asegurada fijada en la póliza y la diferencia entre este valor y la cuantía por la cual el asegurado sea civilmente responsable en los términos del punto 1.1 de esta cláusula, en los casos en que las costas y los honorarios fueran debidos:

1.2.1.1 Al abogado de la víctima.

1.2.1.2 Al abogado del asegurado designado por la aseguradora y aceptado por el mismo.

1.2.1.3 Al abogado designado por el propio asegurado con previa y expresa autorización de la entidad aseguradora.

1.2.2 Los honorarios de los abogados serán íntegramente por cuenta de cada una de las partes, asegurador y asegurado, cuando cada uno designe a su abogado.

1.3 Se entiende por pasajero a toda persona transportada que sea portadora de un pasaje o figure en la lista de pasajeros del vehículo asegurado.

1.4 Se entiende por asegurado a los efectos de las responsabilidades cubiertas, indistintamente, al propietario del vehículo asegurado, al empresario del transporte y/o al conductor del vehículo debidamente autorizado.

**2. Riesgo Cubierto.**

Se considera riesgo cubierto la responsabilidad civil del asegurado (de acuerdo con lo previsto en la cláusula 1) proveniente de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta póliza o por la carga en él transportada, a pasajeros, terceros no transportados, cosas transportadas o no, excepto los daños a la carga transportada.

**3. Ámbito Geográfico.**

Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país, salvo si algún País Miembro resuelva aplicarlo también al territorio nacional.

**4. Riesgos no Cubiertos.**

4.1 El presente contrato no cubre reclamaciones relativas a responsabilidades provenientes de:

- a) Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes, salvo que se trate de un conductor que esté al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso el asegurador podrá subrogarse en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado;
- b) Radiaciones ionizantes o cualquier otro tipo de emanaciones surgidas en la producción, transporte, utilización o neutralización de materiales de fisión o sus residuos, así como cualquier evento resultante de energía nuclear, con fines pacíficos o bélicos;
- c) Hurto, robo o apropiación indebida del vehículo transportador;
- d) Tentativa del asegurado, sus representantes y/o agentes en obtener beneficios ilícitos del seguro a que este contrato se refiere;
- e) Actos de hostilidad o de guerra, rebelión, insurrección o revolución, confiscación, nacionalización, destrucción o requisición proveniente de cualquier acto de autoridad de facto o de derecho, civil o militar, y en general todo acto o consecuencia de esos hechos, así como también actos practicados por cualquier persona actuando por parte de, o en relación con, cualquier organización cuyas actividades pretendan derrocar por la fuerza al gobierno o instigar a su derrocamiento por la perturbación del orden político o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga y paros patronales;

- f) Multas y/o fianzas;
- g) Gastos y honorarios incurridos en acciones o procesos penales;
- h) Daños causados al asegurado, sus ascendientes, descendientes o cónyuge, así como cualquier pariente que con él resida o que dependa económicamente de él;
- i) Daños causados a socios, o a los empleados y dependientes del asegurado, con motivo o en ocasión del trabajo;
- j) Conducción del vehículo por el asegurado, sus dependientes o terceros autorizados por él, sin permiso legal propio para el vehículo asegurado;
- k) Cuando el vehículo esté destinado a fines distintos de los permitidos;
- l) Cuando el vehículo asegurado sea conducido por una persona en estado de ebriedad o bajo la influencia de cualquier droga que produzca efectos desinhibitorios, alucinógenos o somníferos. Se excluye también la responsabilidad asumida cuando el conductor se niega a que le sea practicada la prueba de alcoholemia, habiendo sido requerido a ello por la autoridad competente;

- m) Los daños a puentes, básculas, viaductos, carreteras y a todo lo que pueda existir sobre o bajo los mismos, debido al peso o dimensión de la carga transportada, que contraríen disposiciones legales o reglamentarias;
  
- n) Los daños causados a terceros en accidente de tránsito luego del cual el conductor del vehículo asegurado se da a la fuga;
- o) Terremoto, temblor, movimiento telúrico, erupción volcánica, inundación y huracán;
  
- p) Comprobación de que el asegurado o cualquier otra persona, obrando por su cuenta, obstaculiza el ejercicio de los derechos de la entidad aseguradora establecida en esta póliza;
  
- q) Daños ocasionados como consecuencia de carreras, desafíos o competencias de cualquier naturaleza en que participe el vehículo asegurado o sus actos preparatorios;
  
- r) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para guarda o custodia, uso, manipulación o ejecución de cualquier trabajo;
  
- s) Daños a bienes de terceros en poder del asegurado para su transporte, excepto los equipajes de los pasajeros en el vehículo asegurado;
  
- t) Accidentes ocurridos por exceso de la capacidad, o del volumen, peso, dimensión de la carga, que contravengan disposiciones legales o reglamentarias, como también los accidentes ocurridos por acondicionamiento inadecuado o deficiencia de embalaje;

- u) Responsabilidad asumida por el asegurado en contratos o convenciones con terceros, que no sea el de transporte;
  
- v) Daños sufridos por personas transportadas, en lugares no específicamente destinados o apropiados a tal fin;
  
- x) Daños que ocurran en el tránsito del vehículo por trayectos y/o vías no habilitados, salvo caso de fuerza mayor;
  
- y) Daños morales.

4.2 En los casos de las cláusulas de exclusión de las letras (j), (l), (n), (x), la entidad aseguradora pagará las indemnizaciones que correspondan, dentro de los capitales asegurados, repitiéndose por los montos respectivos en contra de los asegurados y/o todos los que civilmente sean responsables del daño, subrogándose en las acciones y derechos del indemnizado.

## **5. Sumas aseguradas y límites máximos de responsabilidad.**



5.1 Los siguientes son los montos asegurados y los máximos de responsabilidad, por vehículo y por evento:

5.1.1 Para daños a terceros no transportados:

- |                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| a) Muerte y/o daños personales .. | 10,000 US\$ por persona |
| b) Daños materiales               | 7,500 US\$ por bien.    |

5.1.1.1 En el caso de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura prevista en el punto 5.1.1 queda limitada a 60,000 US\$.

5.1.2 Para daños a pasajeros:

- |                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| a) Muerte y/o daños personales | 10,000 US\$ por persona |
| b) Daños materiales            | 250 US\$ por persona    |

5.1.2.1 En las hipótesis de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura prevista en el punto 5.1.2 queda limitada a:

- |                                |              |
|--------------------------------|--------------|
| a) Muerte y/o daños personales | 100,000 US\$ |
| b) Daños materiales            | 5,000 US\$   |

5.2 No obstante la determinación de los valores previstos en el punto 5.1 de esta cláusula, podrán ser convenidos entre asegurado y entidad aseguradora límites de suma asegurada más elevados, mediante cláusula particular a ser incluida en la presente póliza, los que pasarán a constituir los límites máximos de responsabilidad asumida por la entidad aseguradora por vehículos y evento.

## **6. Pago de la Prima.**

Queda entendido y acordado que el pago de la prima por concepto de esta póliza será hecho antes de su inicio de vigencia, y en dólares de los Estados Unidos de América, observada la legislación interna de cada país.

El pago de la prima es condición indispensable para el inicio de la cobertura propuesta en esta póliza.

**7. Perjuicios no indemnizables.**

Además de las exclusiones previstas en esta póliza tampoco serán indemnizadas las reclamaciones resultantes de:

- a) Reconocimiento de culpabilidad o de derechos de indemnización o realización de transacciones de cualquier especie que formalizara el asegurado sin autorización escrita del asegurador;
  
- b) Una contrademanda que sea consecuencia de haber iniciado el asegurado juicio por daños y perjuicios que se hubieran originado por un hecho cubierto por esta póliza sin haber obtenido previamente el consentimiento por escrito del asegurador.

## **8. Obligaciones del asegurado.**

### **8.1 Ocurrencia del siniestro.**

8.1.1 En caso de siniestro cubierto por esta póliza el asegurado o conductor se obliga a cumplir las siguientes disposiciones:

- a) Dar aviso del siniestro a la entidad aseguradora o a su representante local, entregándole el "Formulario de Aviso de Siniestro" debidamente diligenciado, dentro de los cinco días hábiles de ocurrido el hecho, salvo caso de fuerza mayor justificado;
- b) Entregar a la entidad aseguradora o a su representante local dentro de los tres días hábiles de recibida cualquier reclamación, intimación, carta o documento que recibiere o se relacione con el hecho (siniestro).

### **8.2 Conservación de vehículos.**

El asegurado está obligado a mantener el vehículo en buen estado de conservación.

### 8.3 Modificaciones al Riesgo.

8.3.1 El asegurado se obliga a comunicar inmediatamente por escrito, a la entidad aseguradora, cualquier hecho o alteración de importancia relativo al vehículo cubierto por esta póliza, tales como:

- a) Alteraciones en las características técnicas del propio vehículo o en el uso del mismo;
  
- b) Alteraciones en el interés del asegurado sobre el vehículo.

8.3.1.1 En cualquier caso la responsabilidad de la entidad aseguradora solamente subsistirá si aprueba expresamente las alteraciones que le fueran comunicadas de inmediato, efectuando en la póliza las necesarias modificaciones. Si la entidad aseguradora no manifestare

dentro de los quince días, su disconformidad, con las alteraciones comunicadas de inmediato, se consideran como cubiertas las referidas alteraciones.

#### 8.4 Otras Obligaciones.

8.4.1 El asegurado está obligado a comunicar la contratación o cancelación de cualquier otro seguro, que cubra los mismos riesgos previstos en esta póliza con relación al mismo vehículo.

8.4.2 Dar aviso inmediato del siniestro a las autoridades públicas competentes.

8.4.3 Si el asegurador o su representante asume la defensa del asegurado en las acciones de indemnización que promuevan los damnificados, el asegurado está obligado a otorgar los mandatos que le sean solicitados poniendo a disposición de la entidad aseguradora todos los datos y antecedentes que habiliten la más eficaz defensa; todo ello dentro de los plazos que fijen las leyes procesales respectivas, bajo apercibimiento de exoneración de responsabilidad del asegurador.

- 8.4.4 Apoyar, con todos los medios a su alcance, las gestiones que el asegurador o su representante realice en vía judicial o extrajudicial.

## **9. Liquidación de Siniestros.**

La liquidación de cualquier siniestro cubierto por este contrato se regirá según las siguientes reglas:

- a) Establecida la responsabilidad civil del asegurado, en los términos de la cláusula 1 "Objeto del Seguro", la entidad aseguradora indemnizará o reembolsará los perjuicios que el asegurado estuviera obligado a pagar, observados los límites de responsabilidad fijados en la póliza;
  
- b) Cualquier acuerdo judicial o extrajudicial con el tercero damnificado, sus beneficiarios o herederos, sólo obligará a la entidad aseguradora, si ésta diera su aprobación previa por escrito;

- c) Interpuesta cualquier acción civil o penal, el asegurado dará inmediato aviso a la entidad aseguradora, nombrando de acuerdo con ella los abogados de la defensa para la acción civil;
  
- d) Aunque no figure en la acción civil, la entidad aseguradora dará instrucciones para la defensa interviniendo directamente en la misma, si lo estima conveniente en calidad de terceros;
  
- e) La apreciación en principio de la responsabilidad del asegurado, en la producción de siniestros que causen daños a terceros quedan al exclusivo criterio del asegurador, quien podrá indemnizar a los reclamantes con cargo a la póliza o rechazar sus reclamos.

Si el asegurador entendiera que la responsabilidad del siniestro corresponde total o parcialmente al asegurado y las reclamaciones formuladas a éste excediesen o pudiesen exceder del monto disponible del seguro, no podrá realizar ningún arreglo judicial o extrajudicial, sin la conformidad del asegurado dada por escrito.



No obstante, el asegurador podrá hacer frente al reclamo en la medida de la suma asegurada, debiendo dejar constancia que ello no compromete la responsabilidad del asegurado, ni importa reconocer los hechos o el derecho del tercero.

**10. Pérdida de Derechos.**

El no cumplimiento por parte del asegurado de cualquier cláusula de la presente póliza, excepto en los casos especialmente previstos en ella, liberará a la entidad aseguradora del pago de indemnizaciones, sin derecho de devolución de prima.

**11. Vigencia y Cancelación del Contrato.**

El presente contrato tendrá vigencia de hasta un año; solamente podrá ser cancelado o rescindido, total o parcialmente, exceptuando los casos previstos por la Ley, por acuerdo entre las partes contratantes, observadas las siguientes condiciones:

- a) Si la rescisión es a petición del asegurado, la entidad aseguradora retendrá la prima calculada de acuerdo con la tabla para plazos cortos, además de los Gastos Administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones conforme a la legislación de cada país;
  
- b) Si la rescisión es por iniciativa de la entidad aseguradora, ésta retendrá de la prima recibida, la parte proporcional por tiempo corrido, además de los Gastos Administrativos por emisión de pólizas, impuestos y contribuciones conforme a la legislación de cada país.

**12. Subrogación de Derechos.**

La entidad aseguradora se subrogará, hasta el límite del pago que efectúe, en todos los derechos y acciones que tenga el asegurado contra terceros, por motivo del siniestro, así como los que correspondan a terceros contra el asegurado en las hipótesis contempladas en el punto 4.2 de este contrato.

**13. Prescripción.**

Toda acción de indemnización prescribe en los plazos y en las formas que disponga la legislación del país en el que se emitió el seguro.

**14. Entidades Aseguradoras Representantes.**

Serán representantes de la entidad que emite esta póliza aquellas aseguradoras mencionadas en las condiciones particulares, las que forman parte integrante de este contrato.

**15. Tribunal Competente.**

Sin perjuicio de los derechos que en cada caso correspondan a los terceros damnificados, para las acciones derivadas de este Contrato de Seguro, serán competentes los tribunales del país de la entidad aseguradora que emitió el contrato o del país donde ocurrió el siniestro. En este último caso, el representante de la entidad aseguradora indicada en las condiciones particulares de esta póliza será competente para responder por la reclamación o procedimiento judicial.

**ANEXO A LA POLIZA ANDINA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA EL  
TRANSPORTADOR INTERNACIONAL POR CARRETERA - AMPARO DE ACCIDENTES  
CORPORALES PARA TRIPULANTES.**

**1. Objeto del Amparo.**

En consideración al pago de la prima adicional correspondiente, se cubren los daños corporales sufridos en accidentes de tránsito por los tripulantes poseedores de la respectiva Libreta de Tripulante Terrestre, ocupantes de los vehículos cubiertos bajo la póliza a la cual accede este anexo, con sujeción a las siguientes coberturas:

- 1.1 Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, por lesiones corporales, hasta por US\$ 500 por persona.
  
- 1.2 Invalidez total y permanente como consecuencia del accidente, determinada dentro del año siguiente a su ocurrencia y certificada por un médico autorizado, por un monto de US\$ 2.000 por persona.

1.3 Muerte como consecuencia directa del accidente, siempre y cuando se produzca dentro del año siguiente a la fecha de ocurrencia del mismo y por un monto de US\$ 3.000 por persona.

Del valor de la indemnización por muerte se deducirá, en su caso, lo pagado por invalidez total y permanente.

Las partes, de común acuerdo, podrán pactar sumas aseguradas superiores a las fijadas en esta cláusula.

## **2. Prueba del accidente y de sus consecuencias.**

El accidente de tránsito y la muerte se probarán mediante certificado de la autoridad pública competente; los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios mediante las facturas expedidas por los médicos y/o establecimientos hospitalarios correspondientes.

## **3. Pago de la Indemnización por Muerte.**

Serán beneficiarios de la indemnización por muerte los señalados por la ley aplicable a la víctima.

**4.    Ámbito Geográfico.**

Este amparo sólo cubrirá accidentes ocurridos fuera del territorio nacional del país emisor de la póliza.



**ANEXO 5**

**DECISIÓN ANDINA 399**



**DECISION 399**

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257

Sexagesimonoveno Período Ordinario

de Sesiones de la Comisión

17 de enero de 1997

Lima - Perú

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

Vistos: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 257 de la Comisión, y la Propuesta 293 de la Junta.

CONSIDERANDO:

Que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena;

Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior;

Que a partir de la vigencia de la Decisión 257, el transporte internacional por carretera ha alcanzado un desarrollo y especialización, y ha sufrido un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento que amerita de una modernización de su marco normativo;

Que el mercado internacional cada día más exigente requiere de normas que aseguren la eficiencia del servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que debe tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario;

**DECIDE:**

**CAPITULO I**

**DEFINICIONES**

Artículo 1.- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:

**Aduana de Carga**, aquella en donde se adoptan determinadas medidas preliminares de carácter aduanero y bajo cuyo control son cargadas las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga, debidamente registrados, a fin de facilitar el inicio de una operación de transporte o tránsito aduanero internacional, en una aduana de partida.

**Aduana de Destino**, aquella que interviene en una operación de transporte internacional por carretera para asignar a las mercancías un régimen aduanero en particular, previa solicitud del interesado, o en donde termina una operación de tránsito aduanero internacional.

**Aduana de Partida**, aquella que en una operación de transporte internacional por carretera interviene en el control y despacho de las mercancías, o en donde comienza una operación de tránsito aduanero internacional. La aduana de partida puede ser, a su vez, la de carga.

**Aduana de Cruce de Frontera**, aquella ubicada en los cruces de frontera habilitados por los Países Miembros, que no siendo aduana de partida ni de destino, interviene en el control de las mercancías transportadas, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que se encuentran en operación de transporte o de tránsito aduanero internacional.

**Ámbito de Operación**, el territorio de los Países Miembros por los cuales el transportista ha sido autorizado para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

**Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)**, el documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a

transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

**Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF)**, la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.

**Certificado de Habilitación**, el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

**Certificado de Idoneidad**, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente.

**Consignatario**, la persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o mediante una orden posterior a su emisión. El consignatario puede ser el destinatario.

**Contenedor**, el elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil u otro análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas y otros), que tiene las siguientes características:

- Total o parcialmente cerrado y destinado a contener mercancías;
  
- De material duradero y resistente que permita su uso repetido;
  
- Diseñado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios medios de transporte, sin necesidad de manipulación durante el traslado de las mismas;
  
- Con dispositivos que faciliten su manejo y permitan su transporte seguro, en particular durante las operaciones de carga, transbordo y descarga;
  
- Fabricado de manera que resulte fácil su llenado y vaciado;

- De fácil acceso a su interior para las inspecciones de aduana, y sin compartimientos donde puedan ocultarse mercancías;
  
- Dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan la colocación de sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera;
  
- Identificable mediante marcas o números grabados que no puedan modificarse o alterarse fácilmente y pintados, de forma tal, que permita su fácil reconocimiento;
  
- De una capacidad interior de, por lo menos, un metro cúbico (1 m<sup>3</sup>).

**Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**, en adelante "Contrato de Transporte", el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

**Cruce de Frontera**, el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.

**Declarante**, la persona que de acuerdo a la legislación de cada País Miembro suscribe una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional y, por tanto, se hace responsable ante la aduana por la información en ella declarada y por la correcta ejecución de la operación de tránsito aduanero internacional.

**Destinatario**, la persona natural o jurídica a cuyo nombre están manifestadas o se envían las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o en el contrato de transporte, o que por una orden posterior a su emisión o por endoso le corresponde.

**Equipos**, los repuestos, herramientas, piezas de recambio, enseres y accesorios necesarios para el normal funcionamiento de los vehículos habilitados y unidades de carga, en el transporte internacional de mercancías por carretera.



**Flota**, el conjunto de vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, con que el transportista autorizado cuenta para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

**Habilitación**, el acto administrativo por medio del cual el organismo nacional competente califica como apto un camión o tracto-camión para efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

**Libreta de Tripulante Terrestre**, el documento expedido por el organismo nacional de migración del País Miembro de la nacionalidad del tripulante o del que le concedió visa de residente, a nombre de una persona natural y a solicitud de un transportista autorizado, que permite a su titular ingresar, transitar, permanecer y salir del territorio de los Países Miembros como parte de la tripulación de un vehículo habilitado en una operación de transporte internacional de mercancías por carretera.

**Manifiesto de Carga Internacional (MCI)**, el documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

**Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**, en adelante "Operación de Transporte", el conjunto de servicios que el transportista autorizado realiza para efectuar el transporte de mercancías, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario.

**Organismo Nacional Competente**, el organismo responsable del transporte por carretera en cada uno de los Países Miembros, así como de la aplicación integral de la presente Decisión y sus normas complementarias. Estos son:

Bolivia: Dirección General de Transporte Terrestre

Colombia: Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor

Ecuador: Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres

Perú: Dirección General de Circulación Terrestre

Venezuela: Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre.

En materia de aduana y de migración los Organismos Nacionales son:

Bolivia: - Dirección General de Aduanas  
- Dirección General de Migración y Extranjería

Colombia: - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales  
- Subsecretaría de Asuntos Consulares y Migración, para la expedición de la Libreta de Tripulante Terrestre; y, Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), para el control migratorio

**Ecuador: - Dirección Nacional del Servicio de Aduanas**

- Dirección Nacional de Migración

Perú: - Superintendencia Nacional de Aduanas

- Dirección de Migraciones y Naturalización

Venezuela: - Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT) -  
Gerencia de Aduanas.

- Dirección General Sectorial de Extranjería

**País de Origen**, el País Miembro donde el transportista se constituye como empresa y tiene su domicilio principal.

**Permiso de Prestación de Servicios**, el documento otorgado a un transportista que cuenta con Certificado de Idoneidad, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él.

**Registro**, la inscripción que realizan los organismos nacionales competentes de transporte o la anotación que realizan los organismos nacionales de aduana, de cada uno de los vehículos habilitados y de las unidades de carga a ser utilizados en el transporte internacional, a efecto de ejercer los controles correspondientes.

**Remitente**, la persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la Carta de Porte Internacional por Carretera.

**Sistema Andino de Carreteras**, los ejes troncales, interregionales y complementarios definidos e identificados como tales mediante Decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

**Tránsito**, la circulación que efectúa el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como su tripulación, por el territorio de los Países Miembros en la realización del transporte internacional, o como consecuencia de éste.

**Transporte Internacional de Mercancías por Carretera**, en adelante "transporte internacional", el porte de mercancías que, amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

**Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera**, en adelante "Transporte Internacional por Cuenta Propia", el porte de mercancías que al amparo de la

presente Decisión es realizado por empresas cuyo giro comercial no es el transporte contra retribución, efectuado en vehículos habilitados de su propiedad y utilizado exclusivamente para el transporte entre Países Miembros de bienes que utiliza en su propio beneficio.

**Transportista Autorizado**, la persona jurídica cuyo objeto social es el transporte de mercancías por carretera, constituida en uno de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas, que cuenta con Certificado de Idoneidad y uno o más Permisos de Prestación de Servicios.

**Tripulación**, las personas necesarias empleadas por el transportista autorizado en el transporte internacional, para la conducción y atención del vehículo habilitado y las mercancías transportadas.

**Unidad de Carga**, el remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.

**Vehículo Habilitado**, el camión o tracto-camión al cual el organismo nacional competente le ha otorgado Certificado de Habilitación.

**Vehículo Vinculado**, el camión o tracto camión y el remolque o semi-remolque de propiedad de un tercero que el transportista autorizado incorpora a su flota, para ser utilizados en el transporte internacional de mercancías por carretera.

## **CAPITULO II**

### **PRINCIPIOS FUNDAMENTALES**

Artículo 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.

Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional;

transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida.

Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.

### **CAPITULO III**

#### **DEL AMBITO DE APLICACION**

Artículo 5.- El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.

Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las



mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.

Artículo 6.- Las disposiciones de la presente Decisión, así como sus normas complementarias, son también aplicables cuando la tripulación, con los vehículos habilitados y unidades de carga, contenedores y tanques, se trasladen sin mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen, luego de haberla concluido.

Artículo 7.- Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos:

- a) Entre dos Países Miembros limítrofes;
  
- b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;
  
- c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte;

- d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
  
- e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

En los tráficos señalados en los literales c), d) y e) son aplicables las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.

Artículo 8.- El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes.

Artículo 9.- El transporte internacional será prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.

Artículo 10.- Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruce de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.

Artículo 11.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.

Artículo 12.- Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes.

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.

Artículo 14.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional.

Artículo 15.- El transportista autorizado que haya obtenido Permiso de Prestación de Servicios gozará, en el País Miembro que le hubiere otorgado dicho Permiso, de un tratamiento no menos favorable que el concedido a los transportistas autorizados de ese país.

Artículo 16.- Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, un tratamiento no menos favorable que aquel que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Países Miembros limítrofes podrán mutuamente otorgar a sus transportistas condiciones especiales, a fin de facilitar el tránsito y las operaciones de transporte que se realicen localmente, siempre que las mismas se efectúen dentro de la zona fronteriza contigua delimitada.

Artículo 17.- Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera.

#### CAPITULO IV

##### DE LAS CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.

Artículo 19.- El transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios.

Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar estos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.

El servicio de transporte internacional será prestado sólo cuando se cumpla con lo establecido en este Capítulo.

Artículo 20.- Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.

Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:

- a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
  
- b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.

El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.

Artículo 22.- Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías.

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una DTAI.

Artículo 23.- Los documentos señalados en el artículo anterior, serán emitidos por el transportista autorizado únicamente para las operaciones de transporte internacional que él efectúe.

El transportista que sólo cuenta con Certificado de Idoneidad no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

Artículo 24.- El transporte internacional se dará por concluido cuando el transportista autorizado entregue las mercancías al consignatario o destinatario en el lugar designado para el efecto, según los términos de la CPIC o de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Transporte o conforme lo previsto en la presente Decisión.

En ningún caso dicho transporte se considerará interrumpido por el hecho de que las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional sean nacionalizadas (despacho para consumo) en una aduana del país de destino habilitada para ese régimen, ubicada en un lugar distinto al de destino señalado en la DTAI.



Artículo 25.- Las licencias para conducir vehículos automotores, otorgadas por un País Miembro, que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite.

La categoría de las licencias deberá corresponder a la clasificación del vehículo habilitado que se conduce.

Artículo 26.- La licencia del conductor del vehículo habilitado, cuando se encuentre efectuando transporte internacional, no podrá ser retenida en caso de infracciones de tránsito sancionables solamente con multa.

Artículo 27.- El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

Artículo 28.- La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 29.- La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten.

Los Países Miembros no exigirán que los vehículos y unidades de carga que transiten su territorio prestando el servicio de transporte internacional o como consecuencia de éste, utilicen distintivos especiales o adicionales a los señalados en el párrafo anterior.

Artículo 30.- La póliza de seguro señalada en el literal d) de los artículos 39 y 40 de la presente Decisión, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes, antes de iniciar la prestación del servicio.

El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

Artículo 31.- El servicio de transporte internacional podrá ser suspendido por:

- a) Mandato judicial;
  
- b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
  
- c) Decisión del transportista autorizado.

En el caso del literal c), tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia.

Artículo 32.- En materia de tributación se aplicarán al transporte internacional las disposiciones pertinentes para evitar la doble tributación entre los Países Miembros, previstas en el Ordenamiento Jurídico del Acuerdo de Cartagena.

#### CAPITULO V

## DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 33.- El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

Artículo 34.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios serán otorgados por Resolución administrativa del organismo nacional competente, la cual será expedida de conformidad con los procedimientos y demás disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 35.- El Certificado de Idoneidad será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

El Permiso de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.

Artículo 36.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios tendrán cada uno dos anexos, los cuales contendrán la información relativa a los vehículos habilitados y a las unidades de carga registradas, así como al ámbito de operación.

Artículo 37.- El Certificado de Idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.

Artículo 38.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios son intransferibles. En consecuencia, el servicio de transporte internacional no podrá ser prestado por una persona distinta a la señalada en ellos.

Artículo 39.- El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;

- b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
  
- c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
  
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
  
- e) Ambito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
  
- f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 63; y,

- g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 69.

Artículo 40.- El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- a) Copia del Certificado de Idoneidad con sus anexos;
  
- b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
  
- c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;

- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes; y,
  
- e) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).

En el caso del literal e), no será necesario presentar los documentos, ni proporcionar la información prevista en los artículos 63 y 69.

Artículo 41.- La solicitudes a que se refieren los artículos 39 y 40 deberá estar firmada por el representante legal de la empresa en el País Miembro en el que se pide el Certificado o el Permiso.

Artículo 42.- Antes de expedir el Certificado de Idoneidad, el organismo nacional competente del País Miembro respectivo evaluará los antecedentes y la capacidad del transportista.



Artículo 43.- El organismo nacional competente dispondrá de un plazo de treinta días calendario, en cada caso, para expedir y entregar al transportista el Certificado de Idoneidad o el Permiso de Prestación de Servicios.

El plazo señalado en el párrafo anterior se contará a partir de la fecha de presentación de la solicitud con todos los documentos e información requerida en los artículos 39 y 40, según corresponda.

Cuando la documentación e información presentada está incompleta o es deficiente, se mandará a completarla o corregirla; en este caso, el plazo empezará a correr a partir del día en que se hayan subsanado las observaciones formuladas.

Artículo 44.- El transportista, en un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de expedición del Certificado de Idoneidad, deberá solicitar el o los Permisos de Prestación de Servicios que le permitan iniciar las operaciones de transporte internacional; de no hacerlo, el organismo nacional competente que otorgó dicho Certificado lo cancelará.

Artículo 45.- El Certificado de Idoneidad tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Certificado de Idoneidad.

La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó suspendiéndola o cancelándola.

Artículo 46.- La prórroga de la vigencia del Certificado de Idoneidad y del Permiso de Prestación de Servicios deberá constar al reverso de la correspondiente autorización.

Artículo 47.- El transportista autorizado, en cualquier momento, podrá solicitar ante el organismo nacional competente de su país de origen la modificación de su ámbito de operación.

Artículo 48.- Cuando en el contrato social o estatuto de la empresa se introduzcan reformas que alteren el texto del Certificado de Idoneidad o del Permiso de Prestación de Servicios, el transportista autorizado deberá solicitar la modificación en las indicadas autorizaciones.

Artículo 49.- El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, podrán ser suspendidos o cancelados por el organismo nacional competente que los otorgó. La suspensión o la cancelación se hará mediante Resolución Administrativa, y será expedida de acuerdo con los procedimientos y disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

La Resolución expresará las causas que la motivaron y será notificada al transportista autorizado.

## CAPITULO VI

### DE LA TRIPULACION

Artículo 50.- El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesarios para una adecuada prestación del servicio.

Los conductores deben portar permanentemente su respectiva licencia para conducir vehículo automotor, la misma que debe estar vigente.

Artículo 51.- El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, del cuidado y buen uso de los documentos de transporte entregados, así como de la custodia y conservación de las mercancías que transporta. Asimismo, representa al transportista autorizado ante las autoridades que ejercen el control en la ruta y ante el consignatario o destinatario en la entrega de las mercancías.

Artículo 52.- Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 53.- La tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer en el País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia ninguna otra actividad remunerada, con excepción del transporte que se encuentra ejecutando.

La violación de la presente norma será sancionada de conformidad con las leyes del País Miembro en el cual se produzca el hecho.

Artículo 54.- Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio.

Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación.

Artículo 55.- Los Países Miembros adoptarán mecanismos de control y evaluación de los programas de capacitación.

Artículo 56.- El transportista autorizado está obligado a cubrir los gastos que demande el retorno de la tripulación de sus vehículos habilitados, cuando deba abandonar un país luego de concluido el servicio de transporte. Asimismo, deberá cubrir tales gastos en caso que el tripulante no pueda continuar por incumplimiento de las leyes o reglamentos nacionales.

## CAPITULO VII

### DE LA HABILITACION Y DEL REGISTRO DE LOS VEHICULOS

#### Y UNIDADES DE CARGA

Artículo 57.- El transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio.

Artículo 58.- Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro.

Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto-camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

Artículo 59.- Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación, el cual será solicitado por el transportista y otorgado por el organismo nacional competente del País Miembro que concedió el Certificado de Idoneidad.

Artículo 60.- Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo.

Artículo 61.- Los vehículos y las unidades de carga que han sido habilitados y registrados por el País Miembro de origen del transportista, serán reconocidos por los otros Países Miembros como aptos para el transporte internacional.

Artículo 62.- La habilitación y registro de los camiones o tracto-camiones, así como el registro de las unidades de carga, será pedido junto con la solicitud de otorgamiento del Certificado de Idoneidad.

Además, el transportista autorizado en cualquier momento podrá solicitar la habilitación y registro de nuevos vehículos y el registro de nuevas unidades de carga, así como la modificación de las características señaladas en el literal b) del artículo 63.

Artículo 63.- Para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o del registro de propiedad de cada vehículo; y,
  
- b) Características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), se presentará copia del respectivo contrato.



Artículo 64.- Para habilitar los camiones o tracto-camiones y para registrar los remolques o semi-remolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos para el Transporte Internacional por Carretera y en los anexos correspondientes.

Artículo 65.- El Certificado de Habilitación tendrá una vigencia de dos años. En aquellos casos en los que el vencimiento del contrato de vinculación o de arrendamiento financiero (leasing) se produce antes de los dos años, la vigencia del Certificado de Habilitación estará sujeta a estos plazos.

Artículo 66.- El organismo nacional competente expedirá y entregará los Certificados de Habilitación de los camiones o tracto-camiones conjuntamente con el Certificado de Idoneidad.

Cuando se trate de habilitar nuevos vehículos, se dispondrá de un plazo de ocho días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud con los documentos e información respectivos.

Artículo 67.- El Certificado de Habilitación se portará en el vehículo durante el transporte internacional.

Artículo 68.- No se habilitarán camiones o tracto-camiones, ni se registrarán unidades de carga, que consten en la flota de otro transportista autorizado.

Artículo 69.- Para solicitar el registro de las unidades de carga en el país de origen del transportista, éste deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o registro de propiedad de cada remolque o semi-remolque; y,
  
- b) Características de las unidades de carga: placa, marca, tipo, número de ejes, peso o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

Cuando se solicite el registro de unidades de carga de propiedad de terceros, o tomados en arrendamiento financiero (leasing), se observará lo establecido en el último párrafo del artículo 63.

Artículo 70.- Para solicitar el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga en los Países Miembros distintos del de origen del transportista, se adjuntará copia del Certificado de Idoneidad con el Anexo respectivo.

Artículo 71.- El organismo nacional competente que registre los vehículos habilitados y las unidades de carga, comunicará este hecho a la autoridad de aduana de su país solicitando, también, su registro.

Artículo 72.- Los organismos nacionales de transporte y aduana dispondrán de un plazo de dos y cuatro días hábiles, respectivamente, para el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga.

Artículo 73.- El transportista autorizado deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro que le otorgó el Certificado de Idoneidad el retiro o desvinculación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que conforman su flota, a efecto de que se tome nota en el Anexo respectivo y se proceda a la cancelación del Certificado de Habilitación y del registro.

Artículo 74.- Los organismos nacionales competentes permitirán el uso de un vehículo no habilitado, propio, de tercero o de otro transportista autorizado, para proseguir con una operación de transporte internacional que, por causa de fuerza mayor o caso fortuito, se encuentre impedida de continuar en su vehículo. El servicio seguirá siendo prestado bajo la responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la CPIC y el MCI.

## CAPÍTULO VIII

### DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 75.- El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes.

La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

Artículo 76.- La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega.

Artículo 77.- La CPIC deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Nombre y dirección del destinatario;

- d) Nombre y dirección del consignatario;
- e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
- f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
- g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
- h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
- i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;

- k) Precio de las mercancías;
  
- l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,
  
- m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.

En el reverso de la CPIC o en hoja separada el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales de contratación del servicio de transporte.

Artículo 78.- La información consignada en la CPIC deberá estar escrita o impresa en caracteres legibles. No se admitirán enmiendas o raspaduras si no han sido debidamente salvadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras las correctas.

Artículo 79.- La CPIC será expedida en un original y dos copias igualmente válidas, en forma nominativa, a la orden o al portador. El original que queda en poder del remitente podrá ser endosable o no endosable, la primera copia acompañará a las mercancías durante el transporte y la segunda quedará en poder del transportista autorizado.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no impide que se expidan las copias necesarias para cumplir con las disposiciones legales o formalidades administrativas en los Países Miembros de origen, tránsito y destino.

Las copias llevarán un sello con la mención "no negociable".

Artículo 80.- El remitente no podrá negociar la CPIC cuando el derecho a disponer de las mercancías corresponda al destinatario.

Artículo 81.- La CPIC podrá también ser expedida mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico que deje constancia de las condiciones básicas y requisitos establecidos en la presente Decisión y sus normas complementarias, siempre que el remitente haya consentido en ello. En este caso, la CPIC se emitirá en forma nominativa y no será negociable.

Artículo 82.- Las firmas que se consignan en la CPIC podrán ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registradas por cualquier medio



mecánico o electrónico, si ello es aceptado por las leyes del País Miembro en que se la expide y en el de entrega de las mercancías.

Artículo 83.- La falta de CPIC o su pérdida, así como cualquier error en la consignación de la información, no afectará la existencia ni validez del contrato de transporte, si la relación es probada por otros medios legalmente aceptados.

Asimismo, la omisión de una o varias de las informaciones previstas en el artículo 77, tampoco afecta la validez jurídica de la CPIC.

Artículo 84.- Toda estipulación contenida en la CPIC, en el contrato de transporte o en las cláusulas generales de contratación, que directa o indirectamente se aparte de las disposiciones establecidas en los Capítulos VIII y IX, en especial si se estipula en perjuicio del transportista autorizado, remitente, consignatario o destinatario, será nula y no producirá efecto alguno desde el momento de su expedición. Lo anterior no afectará las restantes estipulaciones contenidas en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 85.- El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.

Artículo 86.- El flete por el transporte internacional será pagado al momento de suscribirse la CPIC o el contrato de transporte, salvo que las partes convengan otra forma de pago.

Artículo 87.- El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

Artículo 88.- En caso de percepción indebida de dinero o error de cálculo en el cobro del flete, se restituirá el exceso por parte del transportista autorizado o se le pagará a éste la insuficiencia.

El pago de la insuficiencia del flete al transportista autorizado corresponderá al remitente o destinatario, según las condiciones de la CPIC o el contrato de transporte.

Artículo 89.- Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones establecidas en la presente Decisión y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

Artículo 90.- Las normas establecidas en los Capítulos VIII y IX de la presente Decisión se aplicarán, asimismo, a todas las reclamaciones que se dirijan contra el transportista autorizado, en relación con el cumplimiento del contrato de transporte.

También se aplicarán a las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del contrato que se dirijan contra cualquier empleado o agente del transportista autorizado, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para su cumplimiento.

## CAPITULO IX

### DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES Y DE LA RESPONSABILIDAD

#### Sección Primera

##### Del transportista autorizado

Artículo 91.- El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros.

Artículo 92.- La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren, y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario.

Asimismo, la responsabilidad del transportista autorizado concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

Artículo 93.- Se entenderá que el transportista autorizado ha hecho entrega de las mercancías cuando éstas han sido recibidas por el consignatario o destinatario en el lugar convenido, o en el caso de que estos no la reciban directamente, cuando las mismas son puestas a su disposición de conformidad con los términos de la CPIC, del contrato de transporte, de la ley vigente en ese país o de los usos del comercio en el lugar de la entrega.

Artículo 94.- En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el transportista autorizado está obligado a revisar:

- a) La exactitud de los datos proporcionados para ser consignados en la CPIC, relativos a la cantidad y clase de bultos, así como a sus marcas y números; y,
  
- b) El estado aparente de las mercancías y su embalaje.

Artículo 95.- Si el transportista autorizado no tiene medios adecuados para verificar la exactitud de la cantidad o clase de bultos, así como de sus marcas y números, o del estado aparente de las mercancías y su embalaje, dejará constancia de tal hecho en la CPIC o en documento anexo, expresando los motivos de su reserva. Esta reserva no compromete al remitente si éste no las ha aceptado expresamente.

La no existencia de dicha reserva hará presumir que las mercancías y su embalaje estaban en aparente buen estado en el momento en que el transportista se hizo cargo de ellas, y que la cantidad y clase de los bultos, así como sus marcas y números de identificación, corresponden a los proporcionados y consignados en la CPIC, salvo prueba en contrario.

La prueba en contrario referida en el párrafo anterior, no será admitida cuando la CPIC haya sido endosada a un tercero tenedor de buena fe.

Artículo 96.- Las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga corresponde al transportista autorizado, salvo que de común acuerdo se establezca que lo haga el remitente o el consignatario o destinatario, según sea el caso, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 97.- Correrán por cuenta del remitente, cuando éste efectúa la operación de embarque, los gastos que se ocasionen y la reparación de daños y perjuicios al transportista autorizado por una operación de embarque defectuosa. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado. Los daños causados a terceros serán de cuenta del transportista autorizado, salvo pacto distinto.

Artículo 98.- El transportista autorizado deberá dar aviso al destinatario o consignatario, según corresponda, de la llegada de las mercancías y que las mismas se encuentran a su disposición, conforme lo establecido en la CPIC, el contrato de transporte o en instrucción posterior.

Artículo 99.- El transportista autorizado efectuará la entrega de las mercancías en el tiempo y en el lugar convenido. Asimismo, durante el transporte cuidará de su conservación por todos los medios que la prudencia aconseje, aún efectuando por cuenta del destinatario, si fuere del caso, los gastos extraordinarios que se viera precisado realizar para dicho fin.

Artículo 100.- El transportista autorizado será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como de la falta o el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el deterioro, la falta o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 101.- La responsabilidad por el deterioro que pudieran sufrir las mercancías durante el tiempo que éstas se encuentran bajo custodia del transportista autorizado, será imputable a éste, salvo que provenga de error o negligencia del remitente; inadecuado embalaje; vicio propio de los productos transportados; caso fortuito o fuerza mayor; manipuleo, embarque o desembarque de las mercancías realizadas por el remitente o destinatario; huelgas u otro obstáculo al transporte que no sean resultado de acción u omisión del transportista autorizado, sus empleados, contratados, agentes o por hechos de terceros. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado.

Artículo 102.- El transportista autorizado, sin asumir responsabilidad, puede negarse a recibir mercancías con embalajes en mal estado, que no tengan la solidez suficiente para su protección durante el transporte, o que no cumplan con las especificaciones que corresponde al tipo de carga declarada. No obstante lo anterior, las mercancías podrán ser transportadas por cuenta y riesgo del remitente, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 103.- Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado; y, en el supuesto de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir, teniendo presente las circunstancias del caso.

Artículo 104.- Existe incumplimiento cuando el transportista autorizado no entrega las mercancías dentro del nuevo plazo convenido expresamente con el remitente, posterior al estipulado en la CPIC, según la naturaleza de las mercancías, salvo pacto expreso en contrario. En caso de no existir consenso entre las partes, el nuevo plazo no podrá ser mayor al inicialmente acordado para la entrega.

Artículo 105.- Se reputará la pérdida de las mercancías cuando éstas no hayan sido entregadas dentro de los posteriores treinta días calendario, contados a partir de la fecha prevista en la CPIC para la entrega, o diez días calendario, a partir del vencimiento del nuevo plazo convenido expresamente por las partes.



Artículo 106.- El transportista autorizado es responsable de la pérdida y de la correcta utilización de los documentos entregados para el transporte internacional.

Artículo 107.- El transportista autorizado que dolosamente haga constar en la CPIC información inexacta sobre las mercancías que le han sido entregadas para su transporte, será responsable de los daños y perjuicios que por este motivo ocasionen al remitente, consignatario, destinatario o a un tercero, no pudiendo, en este caso, ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Artículo 108.- El transportista autorizado será responsable de las acciones u omisiones de sus agentes, empleados y dependientes, así como de las de terceros cuyos servicios utilice para la ejecución del transporte.

Artículo 109.- El derecho del transportista autorizado, según lo establecido en el artículo 123 de la presente Decisión, no limitará, de modo alguno, su responsabilidad respecto de cualquier persona distinta del remitente.

Artículo 110.- Si por cualquier motivo el transporte no puede efectuarse en las condiciones previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, antes de la llegada de las mercancías al

lugar designado para la entrega, el transportista autorizado deberá solicitar instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de ellas, conforme lo previsto en los artículos 130 y 131.

Artículo 111.- Si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, y siempre que el transportista autorizado no haya recibido las instrucciones a que se refiere el artículo anterior, éste deberá tomar las medidas que juzgue convenientes en interés de la persona que tiene el derecho de disposición de las mercancías.

Artículo 112.- Si después de llegadas las mercancías al lugar de destino se presentan dificultades para su entrega, el transportista autorizado pedirá instrucciones al remitente o a quien tenga derecho a disponer de ellas.

Artículo 113.- Si el destinatario rehusa recibir las mercancías, el remitente tendrá derecho a disponer de ellas sin necesidad de dejar constancia de esta situación en el original de la CPIC.

Sin embargo, en el caso que el destinatario luego de haber rehusado recibir las mercancías decide aceptar la entrega de las mismas, ésta sólo será posible siempre que el transportista autorizado todavía no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.

Artículo 114.- El transportista autorizado tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione la petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las recibidas, a menos que tales gastos sean causados por su culpa.

Artículo 115.- En el caso de que el remitente disponga de las mercancías, solicite la no continuación del transporte, modifique el lugar de entrega o cambie de destinatario, o en el lugar de destino se presenten dificultades para su entrega, de no recibir inmediatamente otras instrucciones, el transportista autorizado podrá descargar las mercancías por cuenta del que tenga derecho a disponer de ellas. Descargadas las mismas, el transporte se considerará concluido.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportista autorizado deberá confiar las mercancías a un tercero, siendo responsable, en este caso, de la elección juiciosa de éste, no obstante lo cual tales mercancías quedarán sujetas a las obligaciones derivadas de la CPIC y del contrato de transporte.

Artículo 116.- El transportista autorizado podrá vender las mercancías, previa instrucción de quien tiene derecho a disponer de ellas, si así lo justifica la naturaleza perecedera o el estado de las mismas, o si los gastos de custodia o conservación son excesivos con relación a su valor.

Si la entrega se hace imposible por culpa de quien tenga derecho a disponer de las mercancías, éstas se reputarán entregadas en el lugar donde se encuentren, quedando el transportista autorizado liberado de toda responsabilidad en cuanto a la ejecución del contrato.

Si hubiere flete insoluto o se hubiere incurrido en gastos no pagados ocasionados por la imposibilidad de la entrega, el transportista autorizado podrá vender las mercancías, luego de transcurridos quince días de entregadas a la aduana o del día en que se reputen entregadas al destinatario.

Lo previsto en el presente artículo regirá, salvo disposición distinta de las partes.

En todo caso, la disposición de las mercancías conforme a la presente Decisión, no releva de las obligaciones ante la aduana.

Artículo 117.- Si las mercancías han sido vendidas conforme lo previsto en el artículo anterior, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición de quien tenga derecho a disponer de

ellas, deducidos los gastos que las gravan. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista autorizado tendrá derecho a cobrar la diferencia.

Artículo 118.- En todos los casos, la venta de las mercancías se regirá por la legislación nacional o la costumbre del lugar donde se encuentren.

Artículo 119.- El transportista autorizado que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por deterioro de las mercancías, en virtud de las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, tendrá derecho a repetir lo pagado contra terceros que resulten responsables. La mercancía pertenecerá a quien pague la indemnización.

Artículo 120.- Cuando la autoridad de un País Miembro decida, conforme a las normas comunitarias o nacionales aplicables, que una operación de transporte deba ser suspendida, o que ciertas remesas o lotes de mercancías sean excluidas de la operación o admitidas bajo condición, el transportista autorizado pondrá inmediatamente tal suspensión o restricción en conocimiento del remitente o destinatario, según tenga derecho a disponer de ellas.

Artículo 121.- Cuando ocurran los supuestos señalados en los artículos 115 ó 120 de la presente Decisión, y esta circunstancia implique un cambio de aduana de destino, el transportista autorizado deberá comunicar este hecho a la autoridad de aduana más próxima

al sitio donde se encuentren las mercancías y a la de cruce de frontera de entrada en el país de destino originalmente designado, de lo cual se dejará constancia en la DTAI o en el MCI.

## Sección Segunda

### Del remitente

Artículo 122.- El remitente está obligado a proporcionar al transportista autorizado la información necesaria que debe ser consignada en la CPIC.

Asimismo, deberá proporcionar al transportista autorizado, para ser adjuntados a la CPIC, los documentos que se requieran para el transporte y el cumplimiento de las formalidades ante las autoridades de aduana y otras que ejercen el control durante la partida, tránsito y destino de las mercancías, así como las indispensables para su entrega al consignatario o destinatario.

El transportista autorizado no está obligado a examinar si los documentos entregados e información suministrada son fidedignos y suficientes.

Artículo 123.- El remitente es responsable ante el transportista autorizado por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad sea imputable al transportista.

Artículo 124.- Con excepción de las cargas a granel que se transporten sin ningún tipo de envase, el remitente está obligado a identificar con marcas o números cada uno de los bultos que entrega al transportista autorizado. La rotulación será impresa en forma clara y en un lugar visible, y además contendrá el nombre y ciudad del domicilio del destinatario.

Para la rotulación se empleará un material resistente, a fin de evitar que se destruya o desaparezca en el curso del viaje. Toda marca, número o nombre que proceda de un transporte anterior deben ser eliminados.

Artículo 125.- El remitente podrá exigir que el transportista autorizado proceda a la verificación de las mercancías expresadas en peso bruto o en otra unidad de medida, así como del contenido de los bultos; en este caso, el transportista podrá reclamar el pago de los gastos de dicha verificación. Del resultado de la verificación se dejará constancia en la CPIC o en documento anexo.

Artículo 126.- El remitente está obligado a identificar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o sellos alusivos a su condición o especialidad, a indicar al transportista autorizado esa circunstancia y a proporcionar la información necesaria para su manejo durante el transporte. La omisión o deficiencia del remitente en el cumplimiento de las obligaciones anteriores, lo hará responsable por los daños y perjuicios que ocasione.

Lo dispuesto en el párrafo anterior, se aplicará sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los Países Miembros, en el marco de otros convenios internacionales sobre la materia.

Artículo 127.- El remitente está obligado a embalar adecuadamente las mercancías de acuerdo a sus características, a fin de garantizar la protección y el manejo requerido durante la operación de transporte.

Artículo 128.- El remitente es responsable por los daños y perjuicios que, por defectos de embalaje, se ocasionen a las personas, a las mismas mercancías o a otras, así como por los gastos que por este motivo se efectúen, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista autorizado en el momento en que se hizo cargo de éstas, sin que haya expresado oportunamente sus reservas.



Artículo 129.- En caso de pérdida o deterioro de las mercancías, ciertos o presuntos, el transportista autorizado y el destinatario o consignatario se darán todas las facilidades razonables para su inspección y comprobación.

Artículo 130.- El remitente, en cualquier momento, podrá disponer de las mercancías, solicitar al transportista autorizado que no continúe con el transporte, modificar el lugar previsto para la entrega o hacer entregar las mercancías a un destinatario diferente del indicado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Este derecho se extingue cuando las mercancías hayan sido nacionalizadas o hayan llegado al lugar establecido para la entrega y el destinatario haya sido notificado por el transportista autorizado que las mercancías se encuentran a su disposición. A partir de este momento, el transportista autorizado debe someterse a las órdenes del destinatario.

Artículo 131.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el derecho a disponer de las mercancías corresponde al destinatario desde el momento de la suscripción de la CPIC, si el remitente así lo hace constar en dicho documento; en este caso, si el destinatario ordena entregar las mercancías a otra persona, esta última, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario sin el consentimiento del transportista autorizado.

Artículo 132.- Para ejercer el derecho de disposición de las mercancías, el remitente o el destinatario, en su caso, deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Dejar constancia de las instrucciones dadas al transportista autorizado en el original de la CPIC, o en documento aparte suscrito por el destinatario cuando las instrucciones sean dadas por éste;
- b) Resarcir al transportista autorizado los gastos que se ocasionen por la ejecución de las instrucciones;
- c) Que la ejecución de las instrucciones sea posible en el momento en que se comunica al transportista autorizado, que no entorpezca la actividad normal de la empresa, ni perjudique a otros remitentes o destinatarios; y,
- d) Que las instrucciones no tengan como efecto la división de las mercancías transportadas.

Cuando el transportista autorizado, en razón de lo establecido en el literal c), no pueda llevar a efecto las instrucciones recibidas, deberá inmediatamente comunicarlo por escrito a la persona que le dio dicha instrucción.

Artículo 133.- Si el transportista autorizado no ejecuta las instrucciones que le haya dado quien tiene derecho a disponer de las mercancías, conforme lo establecido en los artículos 130 y 131, o las haya ejecutado sin haber exigido la constancia en el original de la CPIC o por escrito cuando ésta sea dada por el destinatario, responderá ante quien tenga derecho por los daños y perjuicios causados por este hecho.

Artículo 134.- El remitente está obligado a pagar por adelantado al transportista autorizado los gastos que demande el mantenimiento o conservación de las mercancías que tienen un tratamiento especial.

### Sección Tercera

#### Del destinatario

Artículo 135.- El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado que las mismas se encuentran a su disposición.

Artículo 136.- El destinatario y el transportista autorizado podrán convenir el procedimiento para los casos de depósito y de enajenación de mercancías no retiradas o cuando cuyos fletes no hayan sido pagados, a fin de proteger la responsabilidad del transportista autorizado y garantizar el cobro del flete y otros gastos por el transporte de las mismas.

Artículo 137.- En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías, así como en la pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre ellas, conforme lo establecido en la presente Decisión, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.

Artículo 138.- El destinatario que hace uso del derecho establecido en el artículo anterior, deberá cumplir con las obligaciones que resulten de la CPIC. En caso de duda, el transportista autorizado no está obligado a entregar las mercancías, a no ser que el destinatario preste caución suficiente.

Artículo 139.- El destinatario tiene el derecho de exigir la verificación de las mercancías, debiendo cubrir los gastos que correspondan.

#### Sección Cuarta

##### De los límites de la responsabilidad

Artículo 140.- Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 141.- Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías, y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Artículo 142.- En caso que el precio no pueda determinarse conforme lo previsto en el artículo anterior, el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de US\$ 3.00 (tres dólares de los Estados Unidos de América) por kilogramo de peso bruto transportado.

Artículo 143.- El límite de responsabilidad del transportista autorizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.

Artículo 144.- No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega, a menos que el consignatario o destinatario haya notificado por escrito este hecho al transportista autorizado dentro de los treinta días siguientes, contados a partir del día en que las mercancías le fueron entregadas.

Si las mercancías han sido entregadas por un dependiente o agente del transportista autorizado, las notificaciones hechas a estos con arreglo al presente artículo, se entenderán como si se hubiesen hecho al transportista autorizado.

Artículo 145.- Cuando se tenga que pagar indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial, el transportista autorizado no tendrá derecho a deducir de su responsabilidad la proporción por causa de mermas de las mercancías.

Artículo 146.- Se presume que las mercancías han sido recibidas en buen estado, a menos que el consignatario o destinatario, en el momento de la entrega, notifique por escrito al transportista autorizado de la pérdida o el deterioro sean manifiestos o aparentes, especificando su naturaleza general. En los demás casos se estará a lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros.

Si en el momento de la entrega al destinatario las mercancías han sido objeto de un examen o inspección por parte de estos con el transportista autorizado, o por terceros en su representación, y de lo cual se ha dejado constancia escrita, no se requerirá notificación por dicha pérdida o el deterioro que se hayan comprobado.

Artículo 147.- La responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado, incluida la de sus empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no

podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.

Artículo 148.- No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega ha sucedido durante ese transporte por:

- a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;
  
- b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
  
- c) Manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes;
  
- d) Vicio propio u oculto de las mercancías;



- e) Fuerza mayor o caso fortuito;
  
- f) Huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado;
  
- g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente;
  
- h) Transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente; e,
  
- i) Mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.

Artículo 149.- Cuando una causal de exoneración establecida en el artículo anterior concorra con un hecho u omisión del transportista autorizado y produzca la pérdida, el deterioro, la

falta o retraso en la entrega, aquél sólo será responsable de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión.

En el caso contemplado en el presente artículo, corresponderá al transportista autorizado probar el monto de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, así como el hecho u omisión que determina que aquél no le sea imputable.

Artículo 150.- El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.

Artículo 151.- Las disposiciones del presente Capítulo procederán sin perjuicio de la responsabilidad penal y administrativa a que hubiere lugar.

## CAPITULO X

### JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 152.- Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.

Artículo 153.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte serán instauradas ante el Juez, Tribunal o Arbitro designado en el mismo.

A falta de designación o cuando la designación hecha en el contrato fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse indistintamente, a elección del demandante, ante cualquier Juez o Tribunal competente de la jurisdicción del:

- a) Domicilio del demandado;

- b) Lugar donde se produce el hecho;
  
- c) Lugar en que el transportista autorizado se hizo cargo de las mercancías; o,
  
- d) Lugar designado para la entrega de las mercancías.

Artículo 154.- Cuando las partes acuerden que las diferencias que se originen como consecuencia de la aplicación o incumplimiento del contrato de transporte sean sometidas a conocimiento y decisión de un Arbitro o Tribunal Arbitral, éste se realizará de conformidad con el procedimiento y demás estipulaciones pactados por ellas.

Si se trata de un Arbitro único, su nombramiento será de común acuerdo por las partes, si no hay consenso, éste será nombrado por la autoridad nominadora designada por ellas. Si se han de nombrar tres Arbitros, cada una de las partes nombrará uno y los Arbitros así nombrados escogerán el tercer Arbitro, que ejercerá las funciones de Presidente del Tribunal.

Artículo 155.- Las sentencias ejecutoriadas o pasadas por autoridad de cosa juzgada o los laudos, dictados por un Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral de un País Miembro en aplicación de la presente Decisión, podrán hacerse cumplir o ejecutar en el territorio de otro País Miembro, sin necesidad de homologación o *exequátur*.

Cuando se deba ejecutar un laudo o sentencia fuera del territorio nacional del Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral que la dictó, se deberá cumplir con las formalidades exigidas para ello por la legislación del País Miembro en que se solicita la ejecución de la misma.

Artículo 156.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte prescribirán en el plazo de un año calendario, contado a partir del día siguiente en que se produzca el evento o el incumplimiento que motive la interposición de la acción.

En caso de existencia de dolo, y éste deba ser determinado por un Juez o Tribunal Penal según la ley del País Miembro en el que se haya cometido el delito, el plazo de un año mencionado empezará a correr a partir del día siguiente en que se ejecutare la sentencia del Juez o Tribunal Penal.

## CAPITULO XI

## DE LOS ASPECTOS ADUANEROS

### Sección Primera

#### Del registro y de la garantía

Artículo 157.- Los organismos nacionales de aduana llevarán un registro de transportistas autorizados y de vehículos habilitados.

Los transportistas autorizados, así como los vehículos habilitados y las unidades de carga, deberán registrarse ante el organismo nacional de aduana de cada uno de los Países Miembros por los cuales presten el servicio.

Artículo 158.- Los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, debidamente registrados, así como de los contenedores y tanques, con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos, unidades de carga, contenedores y tanques

se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste.

Lo establecido en el párrafo anterior comprende también a los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y unidades de carga que se porten y que consten en una relación elaborada por el transportista; así como el tanque auxiliar de combustible que forme parte de la estructura del camión o tracto-camión, siempre que no altere su diseño original.

Artículo 159.- Los Países Miembros permitirán el ingreso temporal de los repuestos y partes a ser utilizados en la reparación de los vehículos habilitados y unidades de carga, cuando estos hayan sufrido algún desperfecto en un País Miembro distinto al de su matrícula.

Artículo 160.- El ingreso de los equipos, así como de los repuestos y partes a que se refieren los artículos 158 y 159, estarán exentos del pago de derechos a la importación, siempre que sean originarios de o hayan sido nacionalizados en un País Miembro.

Los repuestos y partes que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, o destruidos bajo control aduanero, debiendo el transportista autorizado asumir el costo que ello origine.

Artículo 161.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, por los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola. Se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar.

Artículo 162.- La aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas en el artículo 161, para asegurar el cumplimiento del régimen aduanero y el pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por las mercancías transportadas internacionalmente, sea o no bajo el régimen de tránsito aduanero internacional, por los vehículos habilitados y unidades de carga, así como por los contenedores, tanques y equipos que salgan o ingresen temporalmente.



Tampoco se exigirá otra garantía cuando los vehículos habilitados y las unidades de carga tengan que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido, o cuando deban permanecer en un País Miembro por causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Artículo 163.- Los vehículos habilitados o las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), así como los vinculados, se constituyen en garantía ante la aduana, para los efectos a que se refiere el artículo 161, siempre que medie una declaración expresa en este sentido suscrita por el arrendador o propietario del vehículo o unidad de carga.

La mencionada declaración podrá estar contenida en el contrato respectivo o en cláusula adicional.

Artículo 164.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, así como los contenedores o tanques que ingresen temporalmente al territorio de un País Miembro, podrán permanecer en éste por un plazo de treinta días calendario. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la aduana previa solicitud fundamentada.

Si los vehículos o las unidades de carga no salen del país dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, el transportista autorizado estará sujeto a las sanciones correspondientes, de conformidad con la legislación nacional respectiva.

Se exceptúan aquellos casos en los que los vehículos o las unidades de carga no hayan salido por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobada.

Artículo 165.- En aquellos casos en que la aduana tenga que hacer efectiva la garantía del vehículo habilitado o unidad de carga, se observará lo dispuesto en los artículos 44 y 45 de la Decisión 327. En los demás casos, cuando se tenga que hacer efectiva otro tipo de garantía, se aplicará la legislación nacional del País Miembro respectivo.

## Sección Segunda

### Del Manifiesto de Carga Internacional

Artículo 166.- El MCI es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto.

Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

Artículo 167.- El MCI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;
- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;

- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

Artículo 168.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI.

### Sección Tercera

#### De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional

Artículo 169.- Los Países Miembros conceden en sus respectivos territorios libertad para las operaciones de tránsito aduanero internacional que efectúen los transportistas autorizados en vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados.

Artículo 170.- Una aduana distinta a la designada en la DTAI como de destino, puede poner fin a una operación de tránsito aduanero internacional, a solicitud de la persona que tenga derecho a disponer de las mercancías.

La autoridad de aduana que intervino, dejará constancia de este hecho en la DTAI, y comunicará a la aduana de cruce de frontera de entrada a su país, así como a la inicialmente señalada como de destino.

Artículo 171.- La DTAI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del declarante;
- c) Nombre y dirección del remitente;
- d) Nombre y dirección del destinatario;
- e) Nombre y dirección del consignatario;
- f) Indicación de la aduana de carga, si es distinta de la de partida;
- g) País y aduana de partida;
- h) País y aduana de destino;
- i) País de origen de las mercancías;
- j) Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados y de las unidades de carga;

- k) Número de los MCI;
- l) Número de las CPIC;
- m) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- n) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- o) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- p) Precio de las mercancías;
- q) Indicación de las aduanas de cruce de frontera;
- r) Firma del declarante; y,
- s) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

En el reverso de la DTAI se anotarán las actuaciones de las aduanas de cruce de frontera de salida y entrada de cada País Miembro, así como de la aduana de destino.

Artículo 172.- La DTAI será llenada por el transportista autorizado y la información contenida en ésta será proporcionada por el remitente.

Artículo 173.- La DTAI estará acompañada del documento oficial de exportación del país de procedencia de las mercancías.

#### Sección Cuarta

#### Otras Disposiciones

Artículo 174.- Despachadas las mercancías y pagados los derechos aduaneros, tasas y demás gravámenes a la importación, cuando los hubiere, el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como el contenedor y tanque, continuarán con las mercancías hasta el lugar de entrega.

Artículo 175.- Cuando se establezca que el transportista autorizado es responsable de la comisión de una infracción o delito aduanero, la aduana informará de este hecho al organismo nacional competente de ese País Miembro quien, a su vez, lo hará de conocimiento del



organismo nacional competente del país de origen del transportista, a fin de que se tomen las medidas correspondientes.

Artículo 176.- Los organismos nacionales de aduana ejercerán un control de la salida e ingreso temporal, así como del reingreso, de los vehículos habilitados, unidades de carga, contenedores y tanques que sean utilizados en el transporte internacional, cuando estos crucen una frontera, a efecto de verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 177.- Las autoridades de aduana, en sus métodos de verificación y control, aplicarán las medidas que afecten lo menos posible la fluidez del comercio internacional.

Artículo 178.- Las mercancías que se transporten internacionalmente por carretera, podrán nacionalizarse en la aduana de destino o de cruce de frontera, según lo establecido en el MCI o en la DTAI.

Cuando a una aduana no le ofrecen seguridad los sellos o precintos colocados por una aduana anterior, podrá colocar nuevos sellos o precintos, de lo cual se dejará constancia en el MCI o en la DTAI.

Artículo 179.- Todo vehículo habilitado o unidad de carga que se encuentre efectuando transporte internacional, deberá portar uno o más MCI. La relación de la CPIC deberá constar en el respectivo MCI.

En una operación de transporte internacional, el transportista autorizado podrá transportar mercancías embarcadas en diferentes aduanas de partida, las que podrán ser desembarcadas en distintas aduanas de destino.

## CAPITULO XII

### DE LOS ASPECTOS SOBRE MIGRACION

Artículo 180.- La tripulación de los vehículos habilitados, para su ingreso, circulación, permanencia y salida de los Países Miembros, solamente necesitarán presentar la Libreta de Tripulante Terrestre y su documento nacional de identidad personal.

Artículo 181.- La Libreta de Tripulante Terrestre será expedida por el organismo nacional de migración, únicamente a nombre de una persona natural nacional o extranjera con visa de residente en el País Miembro en que la solicita, previa petición de un transportista autorizado.

Asimismo, podrá ser expedida por los Cónsules de los Países Miembros, dando cuenta por escrito de su otorgamiento a la autoridad de migración de su país, remitiendo la documentación presentada por el transportista.

Artículo 182.- La Libreta de Tripulante Terrestre tendrá una vigencia de doce meses. Las renovaciones prorrogan su vigencia por iguales periodos.

Artículo 183.- El titular de la Libreta de Tripulante Terrestre, cuando se encuentre realizando transporte internacional y porte la misma, está exento de visa para el ingreso al territorio de los Países Miembros por los cuales presta el servicio.

Artículo 184.- La Libreta de Tripulante Terrestre permite al titular que se encuentra realizando transporte internacional en un País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, una permanencia de treinta días renovables.

## CAPITULO XIII

### DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES

Artículo 185.- Los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación de la presente Decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios.

Artículo 186.- Los organismos nacionales competentes, además, deberán:

- a) Coordinar con las demás autoridades de su país la aplicación de los aspectos operativos y de procedimiento establecidos en las Decisiones y normas complementarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera;
  
- b) Coordinar la ejecución de los aspectos operativos del transporte internacional de mercancías por carretera con los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros;

- c) Promover mecanismos de coordinación con los transportistas autorizados y usuarios del transporte internacional de mercancías por carretera de su país;
  
- d) Promover el establecimiento de las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte Terrestre Internacional; y,
  
- e) Proporcionar a la Secretaría Técnica Permanente y a la Secretaría Pro-Tempore del Comité la información relacionada con el transporte internacional de mercancías por carretera que se solicite, conforme lo previsto en la presente Decisión y sus normas complementarias, así como en los Acuerdos o Resoluciones aprobados por el CAATT.

Artículo 187.- Los organismos nacionales competentes llevarán un registro nacional de los transportistas autorizados, así como de vehículos habilitados y unidades de carga que operan en su país. Asimismo, llevarán un control de las modificaciones, suspensiones o cancelaciones.

## CAPITULO XIV

### DE LOS CENTROS NACIONALES O BINACIONALES DE

#### ATENCION EN FRONTERA

Artículo 188.- Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera.

Artículo 189.- Los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras.

Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.

## **CAPITULO XV**

### DEL REGISTRO ANDINO DE TRANSPORTISTAS AUTORIZADOS Y DE VEHICULOS HABILITADOS

Artículo 190.- Créase un Registro Andino de Transportistas Autorizados, así como de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga, los que estarán a cargo de la Junta del Acuerdo de Cartagena, quien adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento.

Artículo 191.- Los organismos nacionales competentes proporcionarán oportuna y regularmente a la Junta del Acuerdo de Cartagena la información necesaria para la implementación de los Registros establecidos en el artículo anterior.

Dicha información consistirá en: nombre del transportista autorizado; nombre y dirección del representante legal y dirección de la oficina principal de la empresa; Certificados de Idoneidad y Permisos de Prestación de Servicios; Permisos Especiales de Origen y Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como de sus cancelaciones, renovaciones, caducidad y modificaciones que se introduzcan.

También informarán a la Junta sobre la habilitación de los vehículos y el registro de las unidades de carga que conforman la flota de los transportistas autorizados o de las empresas que prestan el servicio de transporte internacional por cuenta propia, su retiro o desvinculación y la modificación de sus características.

Los organismos nacionales competentes mantendrán actualizada la información suministrada a la Junta del Acuerdo de Cartagena.

## CAPITULO XVI

### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 192.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libertad para la prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como el libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga registradas que presten dicho servicio.



Artículo 193.- Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación.

Artículo 194.- Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá solicitar Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante los organismos nacionales competentes de los Países Miembros de origen y destino de las operaciones, respectivamente.

Artículo 195.- El Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia tendrá una vigencia de dos años, y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa. La vigencia del Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia está sujeta a la del Permiso Especial de Origen.

La forma de expedición y renovación de los Permisos, así como el procedimiento y requisitos para su otorgamiento, cancelación y demás aspectos relacionados con el servicio, serán establecidos mediante reglamento.

Artículo 196.- En las operaciones de transporte internacional por cuenta propia, la empresa utilizará vehículos de su propiedad o en arrendamiento financiero (leasing).

Artículo 197.- Los organismos nacionales competentes cancelarán los Permisos otorgados cuando se compruebe la prestación del servicio de Transporte Internacional por Cuenta Propia mediante retribución.

Artículo 198.- El transporte internacional por carretera de mercancías indivisibles cuyo volumen sobrepase los límites máximos permitidos, así como la utilización de vehículos no convencionales, requerirá de autorización específica del organismo nacional competente de los Países Miembros transitados.

La circulación de tales mercancías, así como de los vehículos sobredimensionados, se regirán por las normas y disposiciones nacionales de los Países Miembros transitados.

Artículo 199.- Los transportistas autorizados deberán presentar al organismo nacional competente de su país de origen, semestralmente, información estadística mensual respecto

de las mercancías transportadas y viajes efectuados. La información globalizada será entregada a la Junta del Acuerdo de Cartagena.

La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, establecerá el formato correspondiente para la consignación de la información.

Artículo 200.- Cada País Miembro comunicará oportunamente a los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros las condiciones exigidas para la circulación de los vehículos habilitados y unidades de carga registradas, las cuales en ningún caso podrán ser más estrictas que las requeridas para la circulación de los vehículos matriculados de ese país.

Artículo 201.- Los vehículos habilitados que se encuentren prestando el servicio de transporte internacional no serán sometidos, en lugares distintos a los de frontera, a controles aduaneros, de migración, policiales y sanitarios.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior, los controles que deban realizarse en el trayecto, por razones de seguridad nacional prevista en la ley o cuando exista evidencia de la comisión de infracciones aduaneras.

Artículo 202.- La oferta al público de servicio de transporte internacional, que se realiza por tramos nacionales, se considera publicidad engañosa y susceptible de las sanciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 203.- Los Países Miembros, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión acordarán, bilateral o multilateralmente, los horarios y cualquier otro procedimiento operativo o de los servicios necesarios para el transporte internacional, en los cruces de frontera habilitados.

Dichos acuerdos deberán adoptarse en forma conjunta y coordinada entre las autoridades de transporte, aduana, migración, sanidad vegetal y animal, policía, y cualquier otra que ejerza el control.

Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias orientadas hacia la permanente e ininterrumpida atención en los cruces de frontera.

Artículo 204.- Los Países Miembros establecerán las normas necesarias para que la prestación de servicios por parte de los transportistas autorizados se realice en igualdad de condiciones de competencia en el mercado.

Artículo 205.- El transporte internacional de mercancías por carretera, es reconocido por los Países Miembros como un servicio de exportación.

Artículo 206.- En la aplicación de la presente Decisión los Países Miembros realizarán los esfuerzos necesarios para procurar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

Artículo 207.- En el transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados no podrán prestar servicio de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas.

Artículo 208.- En los casos no previstos en la presente Decisión y sus normas complementarias, son de aplicación las leyes y reglamentos nacionales de los correspondientes Países Miembros.

Artículo 209.- Cualquier modificación en el nombre o denominación, o cambio en la designación del organismo nacional competente, así como de los demás organismos nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional, deberá ser comunicada a la Junta del Acuerdo de Cartagena y a los otros Países Miembros por intermedio de los correspondientes Organos de Enlace.

## CAPITULO XVII

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 210.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del CAATT, aprobará mediante Resolución los reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos de transporte que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión.

Asimismo, podrá modificar los formatos y la información consignada en ellos.

Artículo 211.- La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del CAATT, cuando lo considere necesario, fijará mediante Resolución los riesgos a ser cubiertos y los montos de cobertura de las pólizas de seguro a ser utilizadas en las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 212.- Las definiciones contenidas en la Decisión sobre Tránsito Aduanero Internacional y las correspondientes a límites de peso, dimensiones y otras características de los vehículos a ser destinados al transporte internacional, cuyos conceptos son utilizados en esta norma, son aplicables a la presente Decisión.

Artículo 213.- A los efectos de la presente Decisión y en particular, en lo relativo a la habilitación, registro, autorización, responsabilidad y garantías, las cooperativas serán consideradas como una unidad empresarial, independientemente del estatus legal que corresponda a cada uno de sus miembros individualmente considerados y de la propiedad de sus vehículos.

## CAPITULO XVIII

### DISPOSICIONES FINALES

Artículo 214.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 257 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 215.- La presente Decisión entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Los Países Miembros, a propuesta de la Junta, dentro de un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que establezca las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados.

SEGUNDA: Los Países Miembros, a propuesta de la Junta, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que regule el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.



TERCERA: Los Certificados de Idoneidad y los Permisos de Prestación de Servicios con sus Anexos y los Certificados de Habilitación de los vehículos, otorgados conforme las Decisiones 257 y 358 de la Comisión, mantendrán su vigencia hasta su vencimiento. Los transportistas autorizados con sesenta días de anticipación a dicho vencimiento, deberán solicitar a los organismos nacionales competentes respectivos su renovación, debiendo actualizar sólo la información y documentos que sean necesarios.

CUARTA: La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, adoptará mediante Resolución los criterios para calificar la idoneidad del transportista autorizado, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados y establecer los requisitos del contrato de vinculación.

QUINTA: Las disposiciones de la Decisión 358 que no se opongan a la presente Decisión, mantendrán su vigencia en tanto la Junta del Acuerdo de Cartagena no adopte, mediante Resolución, el reglamento de esta última.

Dada en la ciudad de Lima, a los diecisiete días del mes de enero de mil novecientos noventa y siete.

**ANEXO 6**

**CERTIFICADO DE IDONEIDAD Y PERMISO PRESTACIÓN DE SERVICIOS**

## CERTIFICADO DE IDONEIDAD

No. C.I.-EC-0049-01

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, Organismo Nacional Competente de Transporte por Carretera, en cumplimiento de lo establecido en la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, su reglamento, y normas nacionales sobre transporte internacional de mercancías por carretera,

### CERTIFICA:

Que la Compañía "ROMERO RUEDA Y ASOCIADOS TRANSPORTES Y SERVICIOS S.A.", con domicilio principal en la Ciudad de Latacunga, Provincia del Cotopaxi, República del Ecuador, por haber cumplido con los requisitos señalados en la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, y su Reglamento, ha sido autorizada mediante Resolución No. DIR-Cl.-EC-0049-2001, para realizar operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, con los vehículos descritos en el Anexo I y por los Países Miembros indicados en el Anexo II, que forman parte del presente Certificado.

Quito, 28 de Diciembre de 2001  
Lugar y fecha de expedición

27 de Diciembre de 2006  
Fecha de Vencimiento



CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO Y  
TRANSPORTE TERRESTRES

Quito 21 de enero del 200 2  
CERTIFICO QUE EL PRESENTE DOCUMENTO  
ES FIEL COPIA DEL ORIGINAL QUE REPOSA  
EN LOS ARCHIVOS DE ESTE ORGANISMO

Diego Pelis  
SECRETARIO GENERAL



Dr. Humberto Cevallos Almeida  
DIRECTOR EJECUTIVO





Libertad y Orden  
 MINISTERIO DE TRANSPORTE  
 DIRECCION DE TRANSPORTE Y TRANSITO



COMUNIDAD ANDINA

**ANEXO I: PRIMERA PARTE**  
**RELACION DE VEHICULOS HABILITADOS**

Certificado de idoneidad No. CI-CO-004-94 Página No. 322  
**TRANSPORTES SANCHEZ POLO S.A.**

**RENOVACION**

No.	Placa	País	Marca	Tipo de vehículo	Número de ejes	Peso neto vehicular o tara (kg)	Peso bruto vehicular máximo (kg)	Año de fabricación	Número o serie del chasis	Vehículo Propio=P Vinculado=V	No. Certificado de habilitación
1618	A65AK8J	VE	GURI	CAMION	3	9000	26000	1981	AJK90B85235	V	CO-1618-13
1651	373XDL	VE	INTERNACIONAL	TRACTOCAMION	2	7000	17000	1978	HGB16535	V	CO-1651-13
1721	89RBAS	VE	IVECO	CAMION	3	9000	26000	2007	93ZS2MSH078704131	V	CO-1721-13
1745	A09AK7P	VE	KENWORTH	TRACTOCAMION	3	17000	48000	1984	1NKKL29X1EJE58526	V	CO-1745-13
1857	A78AM7E	VE	FORD	TRACTOCAMION	3	17000	48000	1982	N80FVC85165	V	CO-1857-13
1858	A29BC6V	VE	INTERNATIONAL	TRACTOCAMION	2	14000	41000	1984	1HSRDJSR8EHB13825	V	CO-1858-13
1859	A02AK7W	VE	CHEVROLET	TRACTOCAMION	3	17000	48000	1997	CH97970509	V	CO-1859-13

Ultimo Renglon utilizado

MINISTERIO DE TRANSPORTE  
 Este documento es del dominio  
 público del transporte y tránsito  
 de Colombia  
 19 JUL 2013  
 Archivos de

*[Handwritten Signature]*

Subdirector de transporte





# PERMISO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

No. PPS-EC-1040-12

La Agencia Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Organismo Nacional Competente de Transporte por Carretera, en cumplimiento de lo establecido en la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, su Reglamento, y Normas Nacionales sobre Transporte Internacional de Mercancías por carretera,

## CERTIFICA:

Que la empresa, **TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO DEL EC.A.**, con domicilio principal en la Ciudad de Chimbote, Departamento de Ancash, de la República de PERÚ, con Certificado de Idoneidad No. **CI-PE-0012-12**, otorgado por la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, por haber cumplido con los requisitos señalados en la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina, y su Reglamento, ha sido autorizada mediante Resolución No. **PPS-EC-1040-12**, para realizar operaciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera en la República del Ecuador. Forman parte de este Permiso el Anexo I y el Anexo II.

Quito, 25 de Julio de 2012  
Lugar y fecha de expedición

02 de Mayo de 2017  
Fecha de Vencimiento

Agencia Nacional de Tránsito  
**SECRETARÍA GENERAL**

**Ing. Mauricio Peña Romero**  
DIRECTOR EJECUTIVO

**CERTIFICO**  
que el presente documento es  
EL COPIA DEL ORIGINAL que  
se encuentra en los Archivos de este  
organismo

14 AGO 2017





**ANEXO II**  
**AMBITO DE OPERACIÓN**

CERTIFICADO DE IDONEIDAD Nro. C.I.-PE-0012-12	
Organización:	TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO E.C.A.
País de Origen	PERÚ
Permiso de prestación de servicios:	PPS-EC-1040-12

<b>RELACION DE PAISES MIEMBROS POR LOS CUALES EL TRANSPORTISTA HA SIDO AUTORIZADO A OPERAR</b>	
<b>ECUADOR</b>	

QUITO, 25 de Julio de 2012  
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICION

Agencia Nacional de Tránsito  
**SECRETARÍA GENERAL**

**CERTIFICO**  
Que el presente documento es FIEL COPIA DEL ORIGINAL que reposa en los Archivos de este Organismo.

Ing. Mauricio Peña Romero  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

**ANEXO I: PRIMERA PARTE**

**RELACION DE VEHICULOS HABILITADOS**

CERTIFICADO DE IDONEIDAD Nro. C.I.-PE-0012-12											
Organización:										TRANSPORTES SÁNCHEZ POLO E.C.A.	
Permiso de Prestación de Servicios:										PPS-EC-1040-12	
Nº	PLACA	PAÍS	MARCA	TIPO DE VEHICULO	NUM. DE EJES	PESO NETO VEHICULAR O TARA (Kg)	PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO (KG.)	AÑO DE FABRICACIÓN	NÚMERO O SERIE DE CHASIS	CONDICIÓN P(propio) V(vinculado)	NÚMERO CERTIFICADO DE HABILITACIÓN
FECHA DE ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO I:				Miércoles, 25 de Julio 2012							
1	C4A869	PERÚ	INTERNATIONAL	TRACTO CAMIÓN	3	8000	27272	2010	3HSDJAPT4BN353850	P	CHPE017212
2	WD9085	PERÚ	HINO	CAMIÓN	3	9670	26000	2007	JHDFM1JRU7XX10393	P	CHPE017312
3	YD4079	PERÚ	HINO	TRACTO CAMIÓN	3	9394	29300	2008	JHDSS1EK381S11295	P	CHPE017412

Agencia Nacional de Tránsito  
**SECRETARÍA GENERAL**

**CERTIFICO**  
Que el presente documento es FIEL COPIA DEL ORIGINAL que reposa en los Archivos de este Organismo.

14 AGO

Ing. Mauricio Peña Romero  
**DIRECTOR EJECUTIVO**

**ANEXO 7: CERTIFICADO DE HABILITACIÓN**



Fecha de Expedición		Fecha de Vencimiento		Nombre o Razon Social de la Empresa	
17/11/2008		25/11/2009		TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	
Certificado de idoneidad	PAIS Y PLACA	Marca	Tipo de Vehículo		
CIEC000799	ECUADOR CAH0073	D LONG FC	TRACTO-CAMION		
N° EJES	Peso neto vehicular o tara (Kg.)	Peso bruto vehicular máximo (Kg.)	Año de Fabricación		
2	9330	41000	2007		
ANCHO	LARGO	ALTO	Capacidad de carga (Kg.)	Número o serie de chasis	
2,50	8,30	3,50	15000	LZGJLNV417X020416	
Autorizado para prestar el servicio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, al amparo del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.					
				Guillermo Ramos B DIRECTOR EJECUTIVO	

Fecha de Expedición		Fecha de Vencimiento		Nombre o Razon Social de la Empresa	
17/11/2008		25/11/2009		TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.	
Certificado de idoneidad	PAIS Y PLACA	Marca	Tipo de Vehículo		
CIEC000799	ECUADOR PDU0802	FORD	TRACTO-CAMION		
N° EJES	Peso neto vehicular o tara (Kg.)	Peso bruto vehicular máximo (Kg.)	Año de Fabricación		
2	5000	41000	2004		
ANCHO	LARGO	ALTO	Capacidad de carga (Kg.)	Número o serie de chasis	
2,60	6,50	3,50	12000	8YTYF804648A11737	
Autorizado para prestar el servicio de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, al amparo del ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.					
				Guillermo Ramos B DIRECTOR EJECUTIVO	



## ANEXO 8: CARTA PORTE INTERNACIONAL Y MANIFIESTO DE CARGA

 <b>COMUNIDAD ANDINA</b>		<b>Manifiesto de Carga Internacional (MCI)</b>			
		<b>No. 549052</b>			
<b>IDENTIFICACION DEL TRANSPORTISTA AUTORIZADO</b>					
<b>1 Denominación o razón social y dirección del transporte autorizado</b> <b>TRANSPORTES SANCHEZ POLO S.A.</b> <small>OFICINA PRINCIPAL: CALLE 39 No. 51 - 110 (VIA 40) - BARRANQUILLA  TELEFONO: 351 15 33 - 370 20 20 - FAX 341 69 44 - 370 20 49  RES. INTRA No. 0086 DE 1983</small>			<b>2 Certificado de idoneidad No.</b> <b>CI-CO-004-94</b>		
			<b>3 Permisos de Prestación de Servicios N°s</b> <b>P.P.S. EC-0018-99</b>		
<b>IDENTIFICACION DEL VEHICULO HABILITADO (CAMION O TRACTO CAMION)</b>					
<b>4 Marca</b> CHEVROLET AMARILLO	<b>5 Año de fabricación</b> 1980	<b>6 Placa y país</b> GLB - 755 COL	<b>7 Número o serie del chasis</b> CH050107		
<b>8 Certificado de habilitación No.</b> XX					
<b>IDENTIFICACION DE LA UNIDAD DE CARGA (REMOLQUE O SEMI-REMOLQUE)</b>					
<b>9 Marca</b> ROMARCO	<b>10 Año de fabricación</b> 2003	<b>11 Placa y país</b> R-31498 COLOMB	<b>12 Otro</b> XXXXXXXXXX		
<b>IDENTIFICACION DE LA TRIPULACION</b>					
<b>13 CONDUCTOR PRINCIPAL: Nombres y apellidos</b> OSCAR JARAMILLO			<b>18 CONDUCTOR AUXILIAR: Nombres y apellidos</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXX		
<b>14 Documento de identidad No.</b> 87.711.552	<b>15 Nacionalidad</b> COLOMBIANO	<b>19 Documento de identidad No.</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXX	<b>20 Nacionalidad</b> XXXXXXXXXX		
<b>16 Licencia de Conducir No.</b> 87.711.552	<b>17 Libreta de Tripulante Terrestre No.</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXX	<b>21 Licencia de Conducir No.</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXX	<b>22 Libreta de Tripulante Terrestre No.</b> XXXXXXXXXX		
<b>DATOS SOBRE LA CARGA</b>					
<b>23 Lugar y país de carga</b> CALI - COLOMBIA			<b>24 Lugar y país de descarga</b> GUAYAQUIL - ECUADOR		
<b>25 NATURALEZA DE LA CARGA</b> A. Peligrosa <input type="checkbox"/> B. Sustancias químicas o precursoras <input type="checkbox"/> C. Perecible <input type="checkbox"/> D. <b>F-MANEO</b> (Especificar) Otro					
<b>26 Números de identificación de los contenedores y su capacidad (indicar si son de 20 o 40 pies u otra)</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX			<b>27 Número (s) de los precintos aduaneros</b> XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX		
<b>28 Carta de Porte No.</b> 490561	<b>29 Descripción de las mercancías</b> GUATA CELULOSA scott 16 257x195 cm 16" ec	<b>30 Cantidad de los bultos</b> 11 ROLLOS	<b>31 Clase y marcas de los bultos</b> 11 ROLLOS	<b>32 Peso en Kilogramos</b> Bruto: 16.584,00    Neto: 16.196,00	
<b>EXPORTADOR: PAPELES DEL CAUCA S.A. IMPORTADOR: KIMBERLY CLARK ECUADOR S.A.</b>		<b>33 Volumen en m³ u otra unidad de medida</b>  <b>ACEPTACION 6027506259176 AMPARA: 11 SALEN: 11 SALDO: 0-</b> <b>B SYTSA COD: 8310 SOLICITUD No. 20120612 MANIFIESTO 073-12-03-005358-8</b> <b>REGIMEN 10 CONSUMO</b> <b>CPI No. 490561      AMPARA: 33      saldo ant: 27      SALEN: 11 SALDO: 11</b>			
<b>34 Precio de las mercancías (INCOTERMS 1990) y tipo de moneda</b> EXW US \$22.132,32		<b>TOTAL</b>	<b>35 Observaciones de la Aduana de Partida</b>		
<b>36 Firma y sello de la autoridad que interviene en la Aduana de partida</b> 14/03/2012		<b>37 Aduana(s) de Cruce de Frontera</b> IPIALES	<b>38 Aduana de Destino</b> TULCAN		
<b>40 Fecha de emisión</b>		<b>39 Nombre Firma y sello del Transportista autorizado o su representante legal</b> 			





No Formato 116575003110221

 <b>COMUNIDAD ANDINA</b>		<b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA</b>	
		No. <b>Q006410</b>	
1. Denominación o razón social y dirección del Transportista autorizado <b>TSP TRANSPORTES SANCHEZ POLO DEL ECUADOR C.A.</b> <small>SANCHEZ POLO DEL ECUADOR R.U.C. 1791231139001</small> OFICINA PRINCIPAL QUITO: Av. América N34-148 y Lallermet - Piso 3 Telefax: (593-2) 2240 643 / 2269 733 / 2260 888 OFICINA GUAYAQUIL: Francisco de Orellana 601 - Edificio Cofin, Piso 5, Oficina 54 Telefax: (04) 2236 946 / 2647 388 / 2232 678 OFICINA TULCAN: Portugal s/n e Israel - Telfs.: (06) 2985 855 / 2985 854 / 2986 343 / 2986 344		5. Notificar a:  <b>PRODUCTOS FAMILIA S.A.</b> CARRERA 50 No. 8 SUR 117 MEDELLIN - COLOMBIA	
2. Nombre y dirección del remitente  <b>PRODUCTOS FAMILIA SANCELA DEL ECUADOR S.A.</b> PANAMERICANA NORTE KM 7 1/2 CARCELEN INDUSTRIAL TADEO BENITEZ OE1-807 LATACUNGA ECUADOR RUC. 1791314379001		6. Lugar, País y fecha en que el transportador recibe las mercancías LATACUNGA - ECUADOR 21 DE MARZO DEL 2012	
3. Nombre y dirección del destinatario  <b>PRODUCTOS FAMILIA S.A.</b> CARRERA 50 No. 8 SUR 117 MEDELLIN - COLOMBIA NIT. 890900161-9		7. Lugar, País y fecha de embarque de las mercancías LATACUNGA - ECUADOR 21 DE MARZO DEL 2012	
4. Nombre y dirección del consignatario  <b>MEGABODEGAS LIMITADA</b> AV. PANAMERICANA NORTE CALLE 3era ESTE No. 2-10 IPIALES COLOMBIA		8. Lugar, País y fecha convenida para la entrega de las mercancías IPIALES - COLOMBIA	
9. Condiciones del transporte y condiciones de pago			
10. Cantidad y clase de bultos	11. Marcas y números de los bultos	12. Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías (indicar si son peligrosas)	13. PESO EN KILOGRAMOS
30 BOBINAS DE PAPEL HIGENICO CÓDIGO 5023977 BOB. INSTITUCIONAL 22,5 - 23,5 g/m2  003165			Neto
			<b>35.472,00</b>
			Bruto
			<b>35.592,00</b>
			14. Volumen en metros cúbicos
			15. Otras unidades de medida
			16. Precio de las mercancías (INCOTERM 2000) y tipo de moneda
			<b>CPT - IPIALES US\$ 47.933,04</b>
17. GASTOS A PAGAR			
Concepto	Monto a cargo remitente	Tipo de moneda	Monto a cargo Destinatario
Valor del Flete	1.110,00	US\$	
Otros Gastos Suplementarios			
TOTAL	1.110,00	US\$	
18. Documentos recibidos del remitente			
<b>FACTURA Nro. 002-002-00006577</b>			
19. Lugar, País, y fecha de emisión			
LATACUNGA - ECUADOR 21 DE MARZO DEL 2012			
20. Nombre y firma del remitente o su representante o agente			
Lic. René Burbano Agente Nacional de Aduanas Telf.: 2981 275 / 2960 886 TULCAN - ECUADOR  JJC. RENE BURBANO			
21. Instrucciones la transportista			
22. Observaciones del transportista			
El suscrito al hacerse cargo de las mercancías se obliga a cumplir con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, en particular con la Decisión 399 y su Reglamento. En el reverso de este CPIC o en hoja separada, el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales y o particulares de contratación del servicio de transporte.			
23. Nombre, firma y sello del transportista o su representante o agente			
 <b>TSP</b> Transportes Sanchez Polo del Ecuador S.A. SRA JANETH CARRIO			





**ANEXO 9**

**DECISIÒN ANDINA 271**

Quincuagesimotercer Período de Sesiones

Ordinarias de la Comisión

17 - 20 de octubre de 1990

Lima - Perú

**DECISION 271**

Sistema Andino de Carreteras

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 257, 94 y 102, la Resolución IV.63 de la Cuarta Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas del Grupo Andino, las recomendaciones emanadas de la Decimoprimer Reunión del Consejo de Integración Física, el Informe del Grupo de Trabajo en ocasión del LVII Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión, el Informe del Grupo de Trabajo en ocasión del LI Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión y la Propuesta 202/Rev. 3 de la Junta,

CONSIDERANDO:

La conveniencia de consolidar y fortalecer los fines para los que fue aprobada la Decisión 94, actualizándola conforme los requerimientos y disponibilidades prácticas de los Países Miembros.

Que el proceso de integración económica de la Subregión conlleva volúmenes crecientes de movilización e intercambio de personas y bienes con fines turísticos y comerciales, cuya



gravitación deberá ser adecuadamente tomada en cuenta dentro de la política de transportes del Grupo Andino.

Que, sin desmedro de la importancia de otros medios de transporte, es preciso constituir a nivel andino una red o sistema vial que, contando con la atención comunitaria, contribuya eficazmente al logro de los objetivos de integración física expresados en el Acuerdo de Cartagena.

Que para alcanzar dichos postulados, orientados a la obtención de un espacio económico ampliado, es importante proseguir, hasta su terminación en corto plazo, con los proyectos de construcción de aquellos tramos del Eje Troncal cuyas características físicas y geométricas no los habilitan, al presente, para atender la circulación fluida de vehículos en toda época del año.

Que es indispensable que la atención comunitaria mencionada se ejercite en correspondencia con las políticas turísticas y comerciales dirigidas al interior de la Subregión, mediante programas y acciones orientadas al mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial y al establecimiento de sistemas de señalización y servicios de apoyo al usuario de la vía.

Que es necesario llevar a la práctica programas comunitarios de control de pesos y dimensiones de vehículos con el fin de disminuir el impacto de los elevados costos de rehabilitación de la vía, derivados principalmente de los sobrepesos de los vehículos de carga.

**DECIDE:**

Artículo 1.- Establécese, con carácter multinacional que compromete la acción conjunta de los Países Miembros, un Sistema Andino de Carreteras, para el transporte internacional por carretera, cuyos principales objetivos son:

- a) Vincular a los Países Miembros lo más directamente posible, por medio de una red de carreteras continuas que permita 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.

Artículo 2.- El Sistema Andino de Carreteras queda conformado por tres tipos de ejes viales, clasificados de la siguiente manera de acuerdo a las zonas que conectan:

- 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 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.

Artículo 3.- Se definen como Ejes Troncales del Sistema Andino de Carreteras, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

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- Alambrado- 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)

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.

v) En Venezuela:

a) San Antonio - San Cristóbal (Copa de Oro) - La Fría-Barquisimeto-Chivacoa-Puerto Cabello (El Palito)-Valencia-Maracay-Caracas.

b) San Cristóbal-Barinas-San Carlos-Valencia.

c) Paraguachón - Maracaibo - Coro - Puerto Cabello (El Palito)-Valencia-Maracay-Caracas-Barcelona-Carupano-Guiria.

d) San Antonio - San Cristóbal (Copa de Oro) - La Fría-Machiques-Maracaibo-Paraguachón.

e) Barcelona-Ciudad Bolívar-Puerto Ordaz.

Artículo 4.- Se definen como Ejes Interregionales del Sistema Andino, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

i) En Bolivia:

a) Santa Cruz - Camiri - Fortín Villazón (Frontera con Paraguay).

b) Santa Cruz-Cotoca-Pailón-Puerto Suárez (Frontera con Brasil).

ii) En Colombia:

a) Medellín-Guapá-Palo de Letras.

b) Palo de Letras-Necoclí-Arboletes-Montería-La Ye.



- c) San Miguel (Frontera con Ecuador)-Mocoa-Pitalito-Neiva-Girardot.
  
- d) Palo de Letras-Bahía Solano-Las Animas-La Virginia.
  
- iii) En Perú:
  - a) Tacna - Concordia.
  
  - b) Juliaca - Urcos - Quincemil - Puente Inambari - Puerto Maldonado - Iberia - Iñapari.
  
- v) En Venezuela:
  - a) Puerto Ordaz-Santa Elena de Uairen.

Artículo 5.- Se definen como Ejes Complementarios del Sistema Andino de Carreteras, las siguientes vías identificadas por los puntos de unión de sus tramos:

- i) En Bolivia:
  - a) Potosí-Sucre.
  - b) La Paz-Escoma-Apolo-Puerto Heath-Cobija.
  - c) La Paz-Sapecho-Yucumo-Rurrenabaque.
  - d) Yucumo-San Borja-San Ignacio-Trinidad.
  - e) Rurrenabaque-Santa Rosa-Riberalta-Guayamerín.

- f) Santa Cruz-San Ramón-Trinidad.
  
- g) San Ramón-San Ignacio de Velasco-San Matías.
  
- h) Boyuibe-Yacuiba.
  
- ii) En Colombia:
  - a) San Miguel (Frontera con Ecuador)- Villa Garzón -San Vicente del Caguán - Villavicencio - Yopal - Arauca (Frontera con Venezuela).
  
  - b) Girardot-Honda-Puerto Triunfo.
  
  - c) Pamplona-Málaga-Tunja.

d) Mocoa-Pasto-Tumaco.

iii) En Ecuador:

a) Esmeraldas-Santo Domingo.

b) Puente San Miguel-Lago Agrio-Baeza-Pifo-Quito.

c) Manta-Montecristi-Jipijapa-Guayaquil.

d) Puerto Bolívar-Machala.

iv) En Perú:

a) Olmos-Corral Quemado-Tarapoto

- b) Pacasmayo-Cajamarca.
  
- c) Pativilca-Huaraz.
  
- d) Lima-La Oroya-Huánuco-Tingo María-Pucallpa.
  
- e) La Oroya-Huancayo.
  
- f) Puerto General San Martín-Pisco-Ayacucho.
  
- g) Puerto San Juan-Nazca-Cuzco.

Artículo 6.- La definición de los ejes viales del Sistema Andino de Carreteras a que se refiere la presente Decisión, no constituye en modo alguno restricción a la prerrogativa de los

Países Miembros para establecer otros tramos de vinculación bilateral mediante Convenios o Tratados que cubran dicho ámbito.

Artículo 7.- Se establecen los siguientes cruces de frontera para los Ejes Troncales definidos en el Artículo 3 de la presente Decisión:

a) Entre Venezuela y Colombia:

. Paraguachón

. Puente Internacional San Antonio-Cúcuta

b) Entre Colombia y Ecuador:

. Puente Rumichaca

. Puente San Miguel

c) Entre Ecuador y Perú:

. Huaquillas-Aguas Verdes

. Macará-La Tina

d) Entre Perú y Bolivia:

. Desaguadero

Artículo 8.- Para permitir la centralización de los servicios gubernamentales que intervienen en el control y fiscalización del Transporte Internacional por Carretera, los Países Miembros promoverán la instalación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera a que se refiere el artículo 73 de la Decisión 257 en los respectivos cruces identificados en el Artículo 7 de la presente Decisión.

Artículo 9.- La definición de los cruces de frontera efectuada en el Artículo 7 de la presente Decisión no es, en ningún caso, limitativa de la facultad de los Países Miembros de aprobar bilateralmente otros cruces de frontera de interés binacional, regional o fronterizo.

Artículo 10.- Declárase de interés subregional la construcción y mejoramiento de los Ejes Troncales definidos en la presente Decisión, y su mantenimiento en adecuada y permanente condición de transitabilidad para el transporte de personas y mercancías.

Para tal objeto, los Países Miembros comprometen su acción al desarrollo de las siguientes tareas, programas o proyectos:

- a) Otorgar prioridad a los proyectos de rehabilitación y mantenimiento de los tramos que conforman los Ejes Troncales y adoptar, en torno a ellos, una posición unitaria, especialmente en apoyo de las solicitudes específicas de financiamiento que, con respecto a alguno de ellos, presente cualquier País Miembro a los organismos multilaterales de crédito.
  
- b) Conceder preferencia a la terminación de la construcción de los tramos del Eje Troncal, actualmente inhabilitados para la transitabilidad vehicular en toda época del año, y en especial del tramo Moquegua-Mazocruz-Ilave-Desaguadero que conforma el Eje Troncal Ilo-Desaguadero-La Paz-Oruro-Bermejo, que posibilitará la plena vinculación de la red vial boliviana a la red vial andina.
  
- c) Formular, aprobar y llevar a la práctica un conjunto de acciones y proyectos para el mejor aprovechamiento y conservación de la infraestructura de los Ejes Troncales y para facilitar y apoyar el normal desplazamiento del usuario de la vía.



- d) Estudiar y definir, en coordinación con la Junta y la Corporación Andina de Fomento, la creación de un fondo común de emergencia que podría ser administrado por este último organismo, a fin de financiar con prontitud los gastos e inversiones que sean necesarios para atender situaciones de fuerza mayor en que se vean afectados los tramos carreteros que conforman los Ejes Troncales.

Artículo 11.- Adoptar en el ámbito subregional, como referencia para el diseño de las carreteras nuevas y para el mejoramiento de las existentes en el Sistema Vial Andino, el "Manual Interamericano de Normas de Diseño Geométrico de Carreteras" aprobado por el XIII Congreso Panamericano de Carreteras mediante Resolución COPACA/RES.VIII (XIII-79), de forma tal que cada País Miembro, respetando los lineamientos generales del Manual, pueda adaptarlo a sus propias condiciones, técnicas o económicas.

Artículo 12.- En relación a los Ejes Interregionales del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros comprometen su acción a consolidar una coordinación efectiva con los demás países de América Latina para la ejecución de los mismos, en todas sus etapas, así como la implementación de estos Ejes en los Países Miembros que carecen de ellos.

Artículo 13.- Con respecto a los Ejes Complementarios del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros se comprometen a su construcción, mantenimiento y mejoramiento progresivo, pudiendo contar con el apoyo comunitario para sus solicitudes específicas de financiamiento.

Artículo 14.- Adicionalmente a lo establecido en los Artículos 12 y 13, los Países Miembros convienen en efectuar, periódicamente, un seguimiento de los progresos de los Ejes Complementarios e Interregionales, a fin de otorgarles las prioridades subregionales que correspondan.

Artículo 15.- Para los efectos relacionados con la señalización vial del Sistema Andino de Carreteras, los Países Miembros adoptarán el "Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras", aprobado por la Organización de Estados Americanos.

Artículo 16.- Constitúyese el Comité Andino de Infraestructura Vial, el mismo que estará conformado por un representante titular y alterno designado de acuerdo a las normas legales de cada país, el cual tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- a) Encaminar adecuadamente la ejecución de la presente Decisión.
  
- b) Elaborar y aprobar su propio reglamento.
  
- c) Coordinar la ejecución y seguimiento de las tareas y recomendaciones derivadas de las Reuniones de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas, así como también de otros foros afines, referidas a los programas, proyectos y acciones que atañen a la infraestructura del Sistema Andino de Carreteras.
  
- d) Promover el intercambio de información acerca de la infraestructura y proyectos del Sistema Andino de Carreteras, que sean necesarios a los fines de la presente Decisión.
  
- e) Diseñar, aprobar y llevar a la práctica un Programa de Apoyo a la Infraestructura Vial Andina (P.A.I.V.A).
  
- f) Establecer una adecuada coordinación, a los fines pertinentes, con el Comité Andino de Autoridades del Transporte Terrestre, y otros organismos subregionales afines.

- g) Efectuar los análisis y recomendaciones que permitan definir la incorporación y/o modificación de nuevos tramos carreteros al Sistema Andino de Carreteras, propuestos por los respectivos Países Miembros.
  
- h) Sentar las bases para la adopción de un Manual Andino de Diseño de Carreteras, tomando en cuenta las experiencias derivadas de la aplicación de sus normas nacionales y de la adopción del "Manual Interamericano de Normas de Diseño Geométrico de Carreteras" de los Congresos Panamericanos de Carreteras (COPACA).
  
- i) Estudiar, revisar y aprobar las normas y especificaciones subregionales para el diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos que conforman el Eje Troncal, tomando en cuenta, entre otras, las experiencias derivadas del COPACA y la conveniencia de los Países Miembros.
  
- j) Reunirse en forma rotativa en cada País Miembro, por lo menos una vez al año en sesiones ordinarias de trabajo, presididas por la autoridad correspondiente del país sede de la reunión.

Artículo 17.- La Junta coordinará las funciones del Comité Andino de Infraestructura Vial y le brindará el apoyo logístico y técnico que corresponda, actuando como Secretaría Técnica Permanente de dicho Comité y sus recomendaciones y conclusiones someterá a consideración de las autoridades correspondientes de cada País Miembro y/o de los Organismos Comunitarios.

Artículo 18.- El Comité Andino de Infraestructura Vial se instalará y sesionará dentro de los próximos noventa días a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, de acuerdo a la convocatoria y temario preparado por la Secretaría Técnica Permanente.

Artículo 19.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 94 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

#### **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

Disposición Primera.- En el plazo de treinta días a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, cada País Miembro comunicará a los otros Países Miembros y a la Junta del Acuerdo de Cartagena la designación de las autoridades a que se refiere el Artículo 16 de la presente Decisión.

Disposición Segunda.- Hasta tanto el Comité Andino de Infraestructura Vial Andina no apruebe las normas y especificaciones subregionales para el diseño, construcción y mantenimiento de los proyectos que conforman el Eje Troncal, quedará vigente el Anexo A de la Decisión 94.

Dada en Lima, Perú, a los diecinueve días del mes de octubre de mil novecientos noventa.

## **ANEXO 10**



### **DECLARACIÓN ADUANERA**

ADUANA DEL ECUADOR										REPUBLICA DEL ECUADOR DECLARACION ADUANERA UNICA										18437561		A
A ADUANA / BANCO										B REFERENDO												
01	N° ORDEN 000648	AÑO 12	02	ADUANA TULCAN	CÓDIGO 073	03	RÉGIMEN IMPORTACION A	CÓDIGO 10	04	FECHA/HORA TX. 09:41:24	05	NÚMERO 073-2012-10-005525-6										
05	# VTO. BNO.	06	BANCO	CIUDAD	OFICINA	07	FECHA EMISION	08	TIPO DE DESPACHO Normal			FECHA RECEP 19/03/2012										
C CONTRIBUYENTE / AGENTE										D REGIMEN PRECEDENTE / DEPOSITO												
10	IMPORTADOR / EXPORTADOR KIMBERLY - CLARK ECUADOR S.A					11	TIPO y N° DOC ID 1 1791287118001	12	CIUDAD			HORA 09:41:24										
13	DIRECCION KM. 5.5 VIA DAULE AV. 5TA Y LAS AGUAS MAPASINGUE					14	TELEFONO 0234225100	15	NIVEL COMERCIAL 2			AFORO AUTOMATICO										
16	DECLARANTE / AGENTE YEPEZ NARVAEZ MIGUEL RODRIGO			CÓDIGO 4998	17	SECTOR 2.1	18	CIU 2109	19	T.DECLARADO USD (IMPACIF)												
E CONSIGNANTE o CONSIGNATARIO / TRANSACCIÓN										F TRANSPORTE												
27	CONSIGNANTE / CONSIGNATARIO COLOMBIANA KIMBERLY COLPAPEL S.A.					28	DIRECCION CALLE 46 No 41-69	29	BENEFICIARIO DEL GIRO LOS MISMOS	30	PAIS PROCED/DESTINO COLOMBIA											
31	NATURALEZA TRANSACCION 11		32	FORMA DE PAGO A PLAZO (60 DIAS)	18	EX.CIE	34	C.ORG.	35	OT.EX.	36	MT.VL. 0	37	ALMACÉN SYTSA	CÓDIGO 8310							
38	TIPO DE TRATAMIENTO 1			39	CÓDIGO DE SOLICITUD DE AFORO	40	CÓD.DE PROD.ACOG.DESP.URGENTE	41	CÓDIGO DE ENDOSO 00													
42	VIA DE TRANSPORTE CARRETERA		CÓDIGO 7	43	FECHA DE EMBARQ 13/03/2012	44	FECHA LLEGADA 15/03/2012	45	CARGA CARGA	CÓD 1	46	BANDERA COLOMBIA	CÓD CO	47	LÍNEA TRANSPORTE SANCHEZ POLO	CÓD 6202						
48	COD. MANIFIESTO 073	AÑO 2012	TIPO MANIF. 03	# MANIFIESTO 005358	49	AG.CARGA / TRANSP. SANCHEZ POLO	CÓD. 6202	50	NAVE ILAERAMAT.VEH SUB 738	51	#CONOCJG.AEREA.C.PORTE 490561											
52	NOM. NAVE/MATRIC.VEH		53	ADUANA SALIDA	54	VIA SALIDA 7	55	ADUANA DESTINO	56	TIPO DESTINO	57	PAIS DESTINO	58	T.TRAT. 1								
G DETERMINACIÓN BASE IMPONIBLE										H DOCUMENTOS DE ACOMPAÑAMIENTO												
CONCEPTO		MONEDA	T.CAMB.USD	TOTAL MONEDA TRANSACCIÓN		TOTAL EN DÓLARES USD		TOTAL EN MONEDA NACIONAL														
59	FOB	USD	1.0000000	70,453.99		70,453.99		70,453.99														
60	FLETE	USD	1.0000000	5,775.00		5,775.00		5,775.00														
61	SEGURO	USD	1.0000000	38.11		38.11		38.11														
62	VALOR ADUANA			76,267.10		76,267.10		76,267.10														
63	TOTAL SERIES PARTIDAS	64	PESO NETO (kilos)	65	PESO BRUTO(kilos)	66	TOTAL BULTOS	67	TOTAL CONTENEDORES	68	TOTAL U. FISICAS	69	TOTAL U.COM									
1	50,075.00	51,239.00	33		50,075.00	50,075.00	50,075.00	51,239.00	1/33	ROLLOS												
I DECLARACIÓN DE LA MERCANCÍA										J OBSERVACIONES												
80	N° SERIE	TIPO BUFLJC	SUBPARTIDA NACIONAL	BREVE DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCÍA		S	T	CL	CANT	U. FISICAS	U. COM.	PESO (KGS)		MARCAS Y NÚMEROS		T	M					
1	0000	4803009000-3	GUATA DE PAPEL HIGIENICO	1	BT	33	31		50,075.00	KG3	50,075.00	50,075.00	51,239.00	1/33	ROLLOS							
TPCI	TPNG	TPNE	PAÍS DE ORIGEN	CÓDIGO	FOB USD	FLETE USD	SEGURO USD	CIF USD														
109	0	0	COLOMBIA	CO	70,453.99	5,775.00	38.11	76,267.10														
K FIRMAS Y SELLOS										L OBSERVACIONES												
FIRMA CONTRIBUYENTE					FIRMA DEL DECLARANTE					OBSERVACIONES					CÓD. Y FIRMA AFORADOR							

## ANEXO 12

### CERTIFICADO DE ORIGEN

ACUERDO MERCOSUR -COLOMBIA, ECUADOR Y VENEZUELA  
PAIS EXPORTADOR: COLOMBIA PAIS IMPORTADOR : ECUADOR

No. de Orden (1)	NALADISA	DENOMINACION DE LAS MERCANCIAS	Peso o Cantidad	ValorFOB en (US\$)
1	4803.00.90.00	Guata de celulosa flor 15 257x195cm 16 pulgadas	12 rollos	24.353,82
DECLARACION DE ORIGEN DECLARAMOS que las mercancías indicadas en el presente formulario correspondientes a la Factura Comercial No. 370014868 de fecha 2013-01-25 cumplen con lo establecido en las normas de origen del presente Acuerdo CAN de conformidad con el siguiente desglose.				
N°. de Orden	NORMAS(2)			
1	DECISION 416 CAN, CAPITULO II, ARTICULO 2, LITERAL A			
EXPORTADOR O PRODUCTOR Razón social: PAPELES DEL CAUCA Dirección: Carretera Cali- Pto. Tejada Fecha: 25/01/13			Sello y firma del Exportador o Productor 	
IMPORTADOR Razón social: KIMBERLY CLARK ECUADOR S.A. Dirección: KM 5/2 VÍA DAULAE. MAPASINGUE CALLE 5TA.....				
Medio de transporte: TERRESTRE Puerto o lugar de embarque : PTO. TEJADA				
Observaciones:				
CERTIFICACIÓN DE ORIGEN Certifico la veracidad de la presente declaración, en la ciudad de: Cali A los: 10:00 24-01-13 Nombre de la Entidad Certificadora: Cámara de Comercio de Cali			Sello y firma de la Entidad Certificadora 	







**ANEXO 13**

**REVISIÓN VEHICULAR Y EQUIPOS (COMODATO)**



## REVISION VEHICULAR Y EQUIPOS

### INTERCHANGE RECEIPT - COMODATO

FECHA	DIA	MES	AÑO
REPORTE N°:	0001304		
DEVOLUCION	<input type="checkbox"/>	ASIGNACION	<input type="checkbox"/>

AGENCIA	EMBARCADOR	GUIA REMISION
CONTENEDOR <input type="checkbox"/>	PLATAFORMA <input type="checkbox"/>	CAMA BAJA <input type="checkbox"/>
CABEZAL <input type="checkbox"/>	FURGON <input type="checkbox"/>	PORTA <input type="checkbox"/>

#### DATOS DEL CONDUCTOR Y CABEZOTE

CONDUCTOR:	PLACA:
CEDULA:	COLOR:
PROPIETARIO:	MARCA:
DESTINO:	EJES:
ORDEN:	TONELAJE:

#### REVISION DE DOCUMENTOS

DOCUMENTACION	SI	NO	VENCIMIENTO	OBSERVACIONES
Matricula				
Licencia				
Soat				
Certificado de habitación				
Tarjeta de Operación/Afiliación				
Certificado de pesas y medidas				

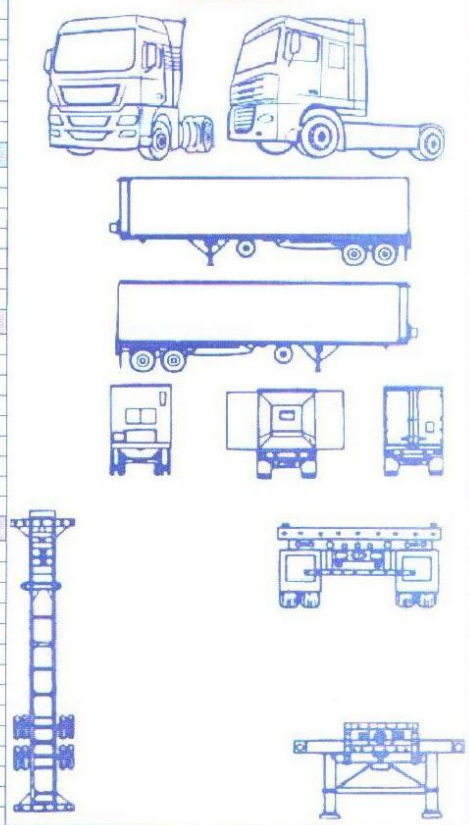
REVISION CABEZAL				PLACA:	OBSERVACIONES
COMPONENTE	B	M	R		
Motor					
Chasis					
Caja y transmisiones					
Sistema de frenos					
Sistema eléctrico					
Llantas					

REVISION CONTENEDOR				NUMERO:	OBSERVACIONES
COMPONENTE	B	M	R		
Paredes externas					
Paredes internas					
Piso					
Techo					
Interior sin cableados					
Cintas reflectivas externas					
Piñas					
Saguros					

REVISION EQUIPO ARRASTRE			PLACA:		
COMPONENTE	Q	ESTADO	COMPONENTE	Q	ESTADO
Siete vias			Bastidor		
Manitos			Ejes		
Cauchos manitos			Muelles		
Mampara			Grapas		
King pin			Balancines		
Tornamesa			Cauchos balancines		
Patas			Tensores fijos		
Base patin			Tensores Graduales		
Manivela			Bombona seguridad		
Porta repuestos			Bombona sencilla		
Rines			Raches		
Sepárador			Bandas		
Arañas			Leva frenos		
Esparragos			Cmpana		
Chapetas			Depósito aire		
Llantas			Válvula Relay		
Tapa bocines			Angulos		
Stop luces			Carpas		
Placas			Correas		
Guardapolvos			Plásticos		
Malacate			Manila		

REVISION KIT DE SEGURIDAD			OBSERVACIONES
COMPONENTE	SI	NO	
Botiquin			
Chaleco de seguridad			
Casco			
Botas			
Cadenas/ eslingas			
Equipo de carretera			
Extintor			
Herramienta			
Cinta reflectiva			

#### SEÑALITICA



#### REVISION LLANTAS DE EQUIPOS N°:

No.	MARCA	DIMENSION	PROFUNDIDAD	ESTADO	IDENTIFICACION
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
R					

#### OBSERVACIONES GENERALES

FIRMA CONDUCTOR	FIRMA EMBARCADOR	FIRMA OPERADOR-CLIENTE
-----------------	------------------	------------------------









## PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD PARA ESTRICTO CUMPLIMIENTO DE CONDUCTORES

FECHA:	NOMBRE	PLACA:	GUIA N:
HORA:	CEDULA CONDUCTOR	CONTENEDOR:	AGENCIA:

### REVISAR ESTADO DE VEHICULO

Antes de cargar su unidad, debe revisar el estado de su vehiculo, llantas, sistema de frenos, furgones en buen estado interno, sin cableados, cintas reflectibas, conos de seguridad, botiquín, extintor, sistema eléctrico.

### USO CELULAR MANOS LIBRES

Antes de salir a ruta, verifique su teléfono celular, que esté cargado con saldo mínimo en caso de una emergencia y mantenerlo encendido las 24 horas, usando dispositivo manos libres para evitar infracciones de tránsito. Es su deber reportar todas las novedades en ruta a tráfico.

### DOCUMENTOS

Debe mantener vigente los documento exigidos por ley, como son: Record policial, cédula, matrícula, licencia, soat, y demás permisos habilitantes, evitando detención de vehículos por este motivo. Se revisará estos documentos cada vez que el vehiculo sea despachado, garantizando confiabilidad en la información para que el departamento de tráfico pueda desarrollar el seguimiento de su unidad y reaccione en forma oportuna ante cualquier novedad presentada en ruta.

### CARAVANAS

Cumplimiento estricto de caravanas vehiculares bajo los siguientes párametros: Según la topografía del terreno, la distancia de cada uno de los vehículos integrantes de la caravana no podrá exceder de 100 ms. en terreno plano y de 20 ms. en pendientes o zonas urbanas. Si alguno de los integrantes de la caravana tiene algún percance que le impida continuar en la misma, ya sea por fallas mecánicas o cualquier otra circunstancia, el resto de integrantes está en la obligación de informar de este hecho al departamento de tráfico en Quito, La central Nacional de Tráfico cuando reciba un informe de novedades de alguna caravana se encargará del soporte al vehículo que deba quedarse y la autorización de continuar el viaje al los restantes.

### PUESTOS DE CONTROL

El conductor debe cumplir con los reportes de puesto de control asignados en cada ruta indicando solamente, nombre, placa, hora, fecha, origen y destino.

### SISTEMA DE RASTREO GPS

Por norma básica de seguridad, toda la flota debe tener en perfecto funcionamiento el sistema de rastreo satelital y los pagos al día por monitoreo para seguimiento de tráfico.

### REVISION DE CARGUES Y DECARGUES

Mantenerse atento al desarrollo de cargue y descargue en planta, para evitar faltantes de productos o devoluciones de producto en mal estado. Exija siempre la documentación completa de despacho y las direcciones claras de sitios de entrega.

### RESPONSABILIDAD Y CONFIDENCIALIDAD

No venda su conciencia, la honra ni se compra ni se vende. Combata la delincuencia si alguien trata de sobornarlo para cometer un ilícito, repórtelo a la central de tráfico y a las autoridades.

### ENTREGA DE DOCUMENTOS PARA CUMPLIDO

Debe entregar en un plazo de 72 toda la documentación completa del viaje en las agencias, para constancia de entrega en destino. De igual manera si le asignaron algún equipo de enganche, reportar la devolución en la mismas condiciones que le fue entregado, según el formato de asignación de equipos de TSP. Así agilizamos el pago de sus fletes sin problemas.

### CUMPLIMIENTO DE NORMAS

Al conductor que no cumpla las normas internas de la Compañía, entre ellas; plan de viaje, manejo de caravanas, reporte de novedades, sitios de descanso, tránsitos nocturnos autorizados, uso de celular, rastreo satelital, le serán aplicadas una o varias de las siguientes sanciones: Multas por incumplimiento de acuerdo a tabla. Cobro automatico de búsquedas y escoltas asignadas. Aplicación de vetos internos. Reporte a entidades Gremiales y Autoridades para inclusión en listados de circulación nacional. Las penales que el caso amerite.

**"Declaro conocer todos lo procedimientos de seguridad establecidos por TRANSPORTE SANCHEZ POLO DEL ECUADOR y me someto a las sanciones legales que la empresa establezca por los incumplimientos en mi responsabilidad de entregar la carga en las mismas condiciones y cantidades que me sean entregadas."**

\_\_\_\_\_  
FIRMA DESPACHADOR

\_\_\_\_\_  
FIRMA CONDUCTOR



## **BIBLIOGRAFÍA**

- *Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador*
- *Decisión 399 y Resolución 300 CAN*
- *Guía metodológica Elaboración Plan de Tesis. Hernán Aulestia 2005. Editorial Ortiz*
- *Tesaurus de Términos de Comercio Internacional. Revisión 6. Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC. 2007.*
- *Proyectos de inversión. NassirSapagChain. Pearson. Primera edición 2009*
- *Revista de Logística. Legiscomex. 14ava edición*
- *Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión. COPCI 2010.*
- *Compilación de Normativa Andina en Transporte Terrestre, Aduanas e Integración Fronteriza. ANALDEX – FEDEXPOR 2005.*
- *Ordenanza Metropolitana 0305. 12 de marzo del 2010.*
- *Decisión Andina 277 CAN. Sistema Andino de Carreteras*
- *Definición de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*
- *ANDINATIC. Asociación Andina de Transportadores Terrestres Internacionales de Carga*
- *Diccionario RAE (Real Academia Española)*
- *ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in.*

- *Diccionario de términos usuales en el comercio exterior ecuatoriano. Gonzalo Burbano. Mónica Mestanza. Pudeleco.*
- *Reglamento Técnico Andino sobre límites de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera*
- *Decreto Ejecutivo No. 1137 del 19 de abril del 2012, Acuerdo Ministerial 036 del 18 de mayo del 2012*
- *Suplemento Registro Oficial N° 351 del Miércoles 29 de Diciembre del 2010, Decreto 733 Registro Oficial 435 del 27 de abril de 2011 y Decreto 758 Suplemento Registro Oficial 452 del 19 de mayo de 2011,*
- *Decisión Andina 571*
- *Términos Internacionales de Comercio. Cámara de Comercio Internacional ICC 2010. Vigor 1 de enero de 2011*
- *Modelo Institucional Santo Domingo 2012*
- *Informe EXCIPIT - INARTEC consultores del GADSDT*
- *Levantamiento IGM 2012*
- *Gobierno Autónomo de Santo Domingo de los Tsáchilas. Informe anual 2012*
- *Vasco Constructores (Entrevista Patricio Vasco)*
- *Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017*
- *Censo Nacional Económico (CNEC), 2010 Cifras del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS)*
- *COSTALES, Bolívar; Diseño y Evaluación de Proyectos, Pág. 219*

## **NETGRAFÍA**

*bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm*

*http://www.crecenegocios.com/estrategias-genericas-de-michael-porter/*

*www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php*

*www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm*

*ricardoruizdeadana.blogspot.com/.../unidad-iv-diseno-de-una-in.*

*bibliotecavirtualut.suagm.edu/Instrucción/fuentes.htm*

*http://elaboratumonografiapasoapaso.com/blog/tipos-de-justificacion-en-la-investigacion/*

*http://www.crecenegocios.com/estrategias-genericas-de-michael-porter/*

*www.lazogroup.ca/msproject/framework1-s.php*

*www.gestiopolis.com/economia/metodos-y-tecnicas-de-investigacion.htm*

*http://www.noroccidental.com/*

*www.grupo-atlas.com/*

*www.sanchezpolo.com.ec*

*www.lapatilla.com/site/2013/02/25/la-historia-del-papel-higienico/*

*www.kimberly-clark.com/*

*http://www.ekosnegocios.com/revista/pdfTemas/567*

*www.protisa.com*

*www.familia.com.ec*

*www.papeles industriales.com*

*www.bce.fin.ec*