



Universidad del Azuay

Facultad de Ciencias Jurídicas

Escuela de Estudios Internacionales

**LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL
AUSTRO ECUATORIANO**

Autora:

Shirley Jacqueline Montalvo Gómez

Directora:

Dra. Claudia Inés Campoverde Cárdenas

Cuenca – Ecuador

2024

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación va dedicado en su totalidad a mi hija Vayolett Adalí, quién ha sido mi más grande motivación durante mis años de Universidad y sigue siendo mi fuente de inspiración para el cumplimiento de mis metas y objetivos. Es mi pequeña luz, el apoyo incondicional de mi vida y la fuerza que tengo para salir adelante.

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a mis padres, quienes a pesar de las adversidades, me han brindado su apoyo incondicional y me han ayudado a levantarme en los momentos más difíciles de la vida, su amor infinito ha sido la herramienta necesaria que me ha llevado hasta el final de este camino y me ha impulsado a seguir luchando siempre por mis metas y sueños. Agradezco a Dios por permitirme cumplir una meta más en mi vida y a todas las personas que han sido una fuente de apoyo durante todo este proceso.

LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

RESUMEN

El comercio mundial y la necesidad de mejorar la eficiencia en los puertos marítimos han impulsado el surgimiento de instalaciones intermodales conectados a desembarcaderos, bajo la denominación de “Puertos Secos”. Estas infraestructuras han ganado gran importancia al resolver conflictos, como la congestión de embarcaderos y la falta de almacenamiento. Dentro del Ecuador, su desarrollo requiere una cuidadosa planificación y adaptación de instalaciones para contenedores y de una normativa jurídica que asegure la inversión de este tipo de proyectos. El estudio de la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), permite conocer un caso de un centro logístico exitoso que consiente evaluar la viabilidad de un proyecto similar en el austro ecuatoriano, considerando la infraestructura y la cooperación empresarial similar a la de los clústeres logísticos y la evaluación de aspectos importantes sobre los beneficios, desafíos y perspectivas del proyecto.

Palabras clave: Asociaciones Público-Privadas, Clúster Logístico, Puerto Marítimo, Puerto Seco, Transporte Intermodal

THE VIABILITY OF A DRY PORT ON THE SOUTHERN ECUADORIAN AREA

ABSTRACT

The global trade and the necessity to improve efficiency in seaports have driven the emergence of intermodal connected to landing sites, called “Dry Ports”. These facilities have gained great importance in resolving conflicts such as port congestion and lack of storage. Within Ecuador, its development requires careful planning and adaptation of container facilities and legal regulations that ensure the investment of this type of projects. The study of Zaragoza Maritime Terminal (Zmt) allows us to know a case of successful logistic center that allows evaluating the viability of a similar Project in the Ecuadorian austro, considering the infrastructure and business cooperation like that of logistics clusters, and the evaluation of important aspects about the benefits, challenges, and perspectives of the project.

Keywords: Dry Port, Intermodal Transport, Logistic Clusters, Public-Private Associations, Sea Ports

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTO.....	ii
RESUMEN	iii
ABSTRACT.....	iii
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	iv
ÍNDICE DE FIGURAS Y ANEXOS	vi
Índice de figuras.....	vi
Índice de anexos.....	vi
INTRODUCCIÓN	7
CAPÍTULO 1	8
1. CONCEPTUALIZACIÓN DE PUERTO SECO.....	8
1.1 Definición y Características de los Puertos Secos	8
1.2 Infraestructura y Funcionalidad de los Puertos Secos	9
1.3 Historia y Evolución de los Puertos	10
1.4 Contexto Aduanero en Ecuador: Antecedentes y Desarrollo.....	11
1.5 Proyecto de Puerto Seco en el Austro ecuatoriano: Antecedentes.....	12
CAPÍTULO 2.....	13
2. NORMATIVA LEGAL APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO	13
2.1 Análisis de la Carta Suprema	13
2.1.1 Constitución de la República del Ecuador	13
2.2 Análisis de la Norma Internacional	16
2.2.1 Decisión del Acuerdo de Cartagena No. 574: Régimen Andino sobre Control Aduanero.....	16
2.3 Análisis de Códigos y Leyes Orgánicas	17
2.3.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI	17
2.3.2 Análisis de la Ley Orgánica de Eficiencia Económica y Generación de Empleo y su Reglamento	21
2.4 Análisis de la Legislación para los Gobiernos Autónomos Descentralizados.....	23
2.4.1 El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD”	23
2.4.2 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Azogues, provincia del Cañar (PDOT).....	24
2.5 Análisis de Resoluciones.....	26
2.5.1 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0053-RE.....	26
2.5.2 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0075-RE (Guayaquil, 27 de septiembre de 2022)	29
2.5.3 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0083-RE (Guayaquil, 20 de octubre de 2022).....	30
2.6 Infraestructura y Conectividad Vial y Aérea.....	31
CAPÍTULO 3.....	34
3. CASO DE ESTUDIO: PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL DE ZARAGOZA.....	34
3.1 Descripción	34
3.2 Historia y Evolución de la Terminal Marítima de Zaragoza.....	34
3.3 Infraestructura y Ubicación Estratégica	34
3.4 Impacto Comercial y Económico de la Terminal Marítima de Zaragoza	36
3.4.1 Contribución al Comercio Internacional	36

3.4.2	Generación de Empleo y Actividad Económica.....	37
3.5	Sostenibilidad y Medio Ambiente en la Terminal Marítima de Zaragoza	38
3.6	Innovaciones Tecnológicas y Digitalización en la Terminal Marítima de Zaragoza .38	
3.6.1	Uso de tecnologías de información y comunicación	39
3.6.2	Automatización y robotización de procesos.....	39
3.7	Innovación Logística: La Terminal Marítima de Zaragoza como Modelo para un Puerto Seco en el Austro Ecuatoriano	40
CAPÍTULO 4.....		42
4.	PUERTO SECO DEL AUSTRO.....	42
4.1	Motivación para el impulso de la creación del proyecto Puerto Seco del Austro	42
4.2	Zona Geográfica Estratégica para el Establecimiento de un Puerto Seco en la Zona del Austro Ecuatoriano.....	43
4.2.1	Estado de las Vías y Acceso al Puerto Seco del Austro	43
4.3	Infraestructura del Puerto Seco	46
4.3.1	Funcionamiento del Puerto Seco: Clúster Logístico	46
4.3.2	Requerimientos de Infraestructura y Funcionamiento.....	47
4.3.3	Proceso de Operación en un Puerto Seco.....	48
4.3.4	Implementación del nuevo Aeropuerto Internacional en Cuenca y su Factibilidad para el Desarrollo del Puerto Seco del Austro	49
4.4	Impacto en la Economía y el Desarrollo Socioeconómico del Austro.....	50
4.4.1	Beneficios para la zona	51
4.4.2	Contribución al Comercio Internacional	53
4.4.3	Ventajas del Puerto Seco por sobre las Zonas Francas y las Zonas de Desarrollo Económico	55
4.5	Obstáculos y Desafíos para la Implementación de un Puerto Seco en la Zona del Austro Ecuatoriano	57
4.6	Aspectos Relevantes Sobre el Enfoque de Puerto Seco del Austro	57
CAPÍTULO 5.....		59
5.	RESULTADOS.....	59
6.	CONCLUSIONES	60
7.	RECOMENDACIONES	62
8.	REFERENCIAS.....	63
9.	ANEXOS	67

ÍNDICE DE FIGURAS Y ANEXOS

Índice de figuras

Figura 1 Ruta Cañar-Guayaquil	45
Figura 2 Ruta Cuenca-Molleturo.....	45

Índice de anexos

Anexo 1 Consentimiento informado - CONCENSO.....	67
Anexo 2 Transcripción de la entrevista a CONCENSO	68
Anexo 3 Consentimiento informado – Mgst. María Emilia Crespo	72
Anexo 4 Transcripción de la entrevista – Mgst. María Emilia Crespo	73
Anexo 5 Consentimiento informado – Ing. Juan Pablo Tamayo	77
Anexo 6 Transcripción de la entrevista – Ing. Juan Pablo Tamayo.....	78

INTRODUCCIÓN

La evolución del comercio mundial y la constante necesidad de movilizar bienes a través de diversas regiones ha desafiado la eficiencia de los puertos marítimos tradicionales. Gracias a este fenómeno se ha dado paso al surgimiento de infraestructuras alternas no costeras, tierra adentro, conectadas directamente con los puertos marítimos principales y a través de vías de transporte de gran capacidad, conocidas como “Puertos Secos”. El surgimiento de estas instalaciones intermodales no es reciente, pero su relevancia se ha incrementado en las últimas décadas, ya que, permite superar desafíos de congestión y falta de almacenamiento de los principales puertos. La creación de estos puertos implica una planificación meticulosa de la infraestructura y la funcionalidad, se requieren de instalaciones especializadas y adaptativas que permitan el almacenamiento de contenedores. Asimismo, es necesario conocer si en el Ecuador contamos con la seguridad jurídica necesaria para la implementación de este tipo de proyectos, que por su naturaleza cuentan con un modelo colaborativo de Asociación Público-Privado, para eso será necesario realizar el análisis de diversas normativas, tales como: la Constitución de la República del Ecuador, la Normativa Internacional, Códigos y Leyes Orgánicas, y sus respectivos reglamentos, la Legislación para Gobiernos Autónomos Descentralizados y las Resoluciones de Traslados.

Además, es necesario hacer el análisis de un caso exitoso de puerto seco que podría ser tomado como ejemplo para el emplazamiento del centro logístico en el Ecuador, por lo que se realizará el estudio de la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ), que gracias a su ubicación estratégica actualmente constituye el nudo logístico clave para las importaciones y exportaciones de Aragón. También, es necesario conocer si existe una zona geográfica estratégica que permita el emplazamiento de la intermodal en la zona austral del Ecuador, así como la infraestructura y el funcionamiento de un clúster logístico, que a su vez, su sistema adaptativo de subestructuras y cooperación de empresas privadas puede llegar a ser de gran relevancia para el correcto funcionamiento de un puerto seco, como se plantea en el proyecto presentado por la empresa privada SERVIFRUCTUS en colaboración con el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, para el austro ecuatoriano. Además de realizar un estudio en base a investigación y entrevistas a diversas personas naturales que trabajan en instituciones tanto públicas como privadas, para conocer cuáles serían los beneficios que este proyecto generaría a la zona, así como también los diferentes obstáculos y desafíos que se pueden presentar durante el proceso de emplazamiento y los diversos puntos de vista y/o aspectos relevantes que los entrevistados puedan aportar con respecto al proyecto.

LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

CAPÍTULO 1

1. CONCEPTUALIZACIÓN DE PUERTO SECO

1.1 Definición y Características de los Puertos Secos

El creciente tránsito y la necesidad de movilización de bienes a nivel mundial ha hecho que los puertos marítimos ya no sean medios eficientes para la operación directa de las unidades estandarizadas de carga, dando lugar a la necesidad de la creación de infraestructuras físicas alternas tierra adentro y que se encuentren directamente conectadas con uno o varios puntos marítimos mediante una vía de transporte de gran capacidad, denominados “puertos secos” (Eternitygroup, 2022).

Según la definición dada por la UNCTAD (United Nations Conference for Trade and Development) un puerto seco es considerado como una “instalación no costera de uso público, distinta de un Puerto y de un Aeropuerto, aprobada por un organismo competente, equipada con instalaciones fijas y ofreciendo servicios para manipular y almacenar temporalmente cualquier clase de mercancías incluyendo contenedores – que sea considerada como “En Tránsito” para efectos de aduanas, por cualquier modo de transporte de superficie no costero, y que tiene además la capacidad de efectuar controles aduaneros que permitan a estas mercancías continuar su tránsito, terminar el viaje y ser utilizadas localmente, ser despachadas para exportación, o ser re-exportadas según sea el caso” (Páez, 2020, p.2).

Algunas características que diferencian a los puertos secos de las otras terminales son: conexión directa con otros puertos mediante un sistema de transporte intermodal, prestación de servicios de aduana al interior de la infraestructura, gestión de documentación, capacidad más amplia de almacenamiento y servicio de distribución, y ofrece funciones que aportan valor añadido a las mercaderías (Eternitygroup, 2022).

La primera mención que existe sobre los puertos secos data en revistas especializadas que se relacionaban al transporte y se evidencian en 1980, mientras que en revistas científicas aparecen en 1986; pero no fueron considerados como un tema de interés sino hasta 20 años después, cuando fue planteada como una solución a los crecientes problemas por falta de almacenamiento en los puertos marítimos y requerimientos logísticos en el funcionamiento

óptimo de las cadenas de suministros. El puerto seco se encuentra ubicado en el primer nivel de una jerarquía de transporte funcional de la cadena de transporte en el interior del país y permite el descongestionamiento de los puertos marítimos, el despacho de trámites aduaneros, controles de seguridad, mantenimiento de contenedores y actividades tales como, la manipulación de las Unidades de Transporte dentro de las instalaciones (González et al., 2015).

1.2 Infraestructura y Funcionalidad de los Puertos Secos

La intención inicial para la creación de un puerto seco es la de desarrollar una base de servicios e instalaciones especializadas, partiendo desde un sistema adaptativo y regulatorio de bodegas y patios aptos para el almacenamiento de contenedores. Además, debe permitir el fácil manejo y manipulación de la carga, y a su vez, debe tener un sistema flexible a necesidades básicas de sus posibles futuras ampliaciones. Un proyecto de puerto seco, debe ser una unidad segura y cerrada, y debe contemplar en sus instalaciones la colocación de: cámaras de refrigeración para aquellos productos que lo requieran, un centro automotriz, bodegas modulares para el depósito y el cambio de carga, zona de básculas, aparcamiento público y privado, almacenes especializados en el ensamblaje de elementos de la pequeña industria, áreas de tanques especializadas en industria química, central de comunicaciones para controlar los vehículos de carga en cualquier momento, portería y sistemas de control en circuito cerrado, zona administrativa, salas de reuniones, patios de maniobras, grúas, portacontenedores, bahías de descarga, entre otros (Páez, 2020).

La determinación geográfica para la instalación de este tipo de infraestructuras es un problema crucial, ya que, no todos los países cuentan con el territorio o espacio necesario para la construcción de estas bases dentro de su región. Además, de representar significativas repercusiones económicas, sociales y ambientales; que desde una óptica económica hay que tomar en consideración, pues no se tiene la certeza de si la oferta realizada es soportada total o parcialmente por el Estado en sus diferentes instancias, o si cae bajo la esfera privada (González et al., 2015). Sin embargo, la creación de este tipo de estrategias es una gran motivación a la aplicación de nuevas formas económicas y sociales que puedan cumplir y cubrir las necesidades del mercado, pues se pueden aprovechar potencialidades en ciertos sectores como el del transporte; y aborda aspectos como competitividad y productividad, generando nuevas necesidades a cubrir como de gestión y preparación logística, y tecnología para la cooperación entre el Estado y las pequeñas y medianas empresas, generando a su vez

nuevas y mejores oportunidades laborales y comerciales (Toapanta Mendoza & González Aguilera, 2021).

1.3 Historia y Evolución de los Puertos

Desde la antigüedad el hombre ha buscado la forma de comercializar sus productos, ya sea a cambio de un pago en moneda de la época y de la región o intercambiándolos con otros productos de acuerdo a las necesidades y conveniencias de cada comerciante. En esta búsqueda de mejores oportunidades para el comercio de los productos y, por lo difícil y demorado que resultaba la transportación de una región a otra vía terrestre, descubrieron que la vía marítima era una mejor opción para sus propósitos, es así que, en el periodo neolítico el transporte fluvial se convirtió en un elemento esencial para el intercambio de productos (trueque) (Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, 2009).

El trueque favoreció el desplazamiento de mercancías, y el transporte fluvial lograba comunicar unos poblados con otros a través de los ríos, en balsas construidas con pieles de animales, las que con el paso del tiempo fueron perfeccionándose con nuevos materiales. Una de las ventajas que ofrecía este tipo de transporte consistía en que ya sea por volumen, peso o cantidad, el precio era mucho más económico que el que se pagaba por llevar los productos vía terrestre, más aún cuando se debían recorrer grandes distancias para comercializar la mercancía. Como es conocido, durante el periodo de la revolución industrial la navegación fluvial se convirtió en la base de la economía de la época, ya que, la necesidad de contar con productos en grandes cantidades obligó a la importación de los mismos, los cuales debían ser trasladados inclusive de un continente a otro (Encuentro Argentino de Transporte Fluvial, 2009).

Posteriormente, ya a inicios del siglo XX, el transporte terrestre mostró avances significativos al brindar nuevos medios como el ferrocarril y el auto, lo que, sumado a la aparición del transporte aéreo produjo una disminución en el uso de la transportación fluvial, sin que ello signifique que este tipo de transporte haya dejado de ser el medio más adecuado para grandes cantidades de mercancías. El continuo crecimiento global ha generado un desequilibrio de los mercados dentro de las ciudades, ya que, no se ha contemplado un orden adecuado en el desarrollo de los mismos, para lo que se han generado centros de distribución y logística o también conocidos como puertos secos, que son espacios en donde se forja la optimización en la interacción comercial de diversas actividades económicas y que permiten

una gestión adecuada representando un apoyo a la productividad y a la competitividad interna (Toapanta Mendoza & González Aguilera, 2021, p. 3).

1.4 Contexto Aduanero en Ecuador: Antecedentes y Desarrollo

Siendo el transporte fluvial uno de los medios más eficaces a la hora de transportar productos en grandes cantidades, también originó la necesidad de la creación de grandes puertos marítimos con la capacidad suficiente para albergar toda la mercancía transportada; en el caso de nuestro país (Ecuador) contamos con diez puertos marítimos, siendo el más importante el ubicado en el golfo de Guayaquil, provincia del Guayas, el cual recibe el 92% de las importaciones y el 55 % de todas las exportaciones del país (Nanot, 2022).

Dentro del Ecuador, la Administración de la Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil, fueron creadas en el año de 1778 por el visitador y presidente de la Audiencia de Quito, Sr. Dn. José García de León y Pizarro. Luego, una vez que se estableciera la Primera Asamblea Constituyente en la ciudad de Riobamba el 14 de agosto de 1830, nace la República del Ecuador que trajo consigo el nuevo quehacer aduanero, para lo cual se seguiría contando con las instalaciones anteriormente mencionadas, constituyéndose en un legado del periodo colonial (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2017).

La nacionalización de los productos y mercancías ha generado grandes cambios en la demanda de productos y su comercialización, mismos que obligaron también a los países incluido el nuestro, a la creación de una diversidad de terminales con capacidad de controlar tanto las importaciones como exportaciones de los productos, su calidad y el cumplimiento de las normas legales propias de esta clase de comercialización. Este tipo de terminales han recibido el nombre de intermodales, sin importar si son marítimos, aéreos y/o puertos secos, en el caso del Ecuador contamos con desembarcaderos y aeródromos; siendo la base de este trabajo de investigación el de analizar la factibilidad de implementar esta otra clase de intermodalidad conocida como “puerto seco” en la zona austral de nuestro país, para ello se hace necesario conocer la definición de puerto seco constante en el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del COPCI: “... terminal intermodal interior, conectada directamente con una o varias terminales marítimas, aéreas y/o fluviales, con la capacidad de posponer el control aduanero a la entrada en el puerto seco, debidamente autorizada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador” ([RCOPCI], 2022).

1.5 Proyecto de Puerto Seco en el Austro ecuatoriano: Antecedentes

Un ejemplo a tomar para entender mejor el funcionamiento del puerto seco es el de la Terminal Marítima Interior de Zaragoza, ubicado en España. Esta instalación es una extensión de los puertos en el interior, en donde actualmente se realizan la mayor parte de importaciones y exportaciones de Aragón. Gracias a su ubicación estratégica en el país, forma parte de una de las plataformas logísticas agroalimentarias más importantes construidas hasta el presente. Este puerto funciona con más de 120 empresas durante las 24 horas del día y los 365/366 días del año (tmzaragoza, n.f.). En el año 2022 ya existió una previa socialización sobre la creación de un posible proyecto del puerto seco dentro de la zona del austro ecuatoriano. El 26 de abril del mismo año, la entonces Directora General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, la Sra. Carola Ríos Michaud logró la firma del contrato para la inversión del proyecto con la empresa privada SERVIFRUCTUS y el 11 de agosto se realizó el contrato de Comodato de la empresa privada y el SENA, exponiendo la idea a través de los noticieros locales a partir del 29 de septiembre del 2022 (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2023, p. 11). En el caso de existir la viabilidad para la implementación de un puerto seco en la zona austral, se deberían aprovechar las conexiones existentes en el país, sea esto mediante carreteras o mediante los aeródromos que conectan a todo el territorio nacional. Para este proyecto se necesitaría un modelo colaborativo Público-Privado, por lo que será necesario analizar si existen las condiciones legales pertinentes para la inversión y el funcionamiento del mismo, así como para la prestación de servicios por parte del sector público. Además, será necesario realizar un análisis de cuáles serían las posibles ventajas que este proyecto traería al sector económico y al sector laboral.

CAPÍTULO 2

2. NORMATIVA LEGAL APLICABLE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

2.1 Análisis de la Carta Suprema

Nuestra legislación constitucional al igual que la de muchos países de Latinoamérica ha aceptado la teoría de que debe existir un orden de prelación en las normas jurídicas, poniendo unas por encima de otras a la hora de su aplicación, es así que en el Ecuador se ha aceptado lo que se conoce como la teoría de Kelsen, quien para muchos autores es el creador de una pirámide que tiene el mismo nombre de su creador (pirámide de Kelsen), y que en resumen establece el orden de prelación de las normas jurídicas antes mencionadas.

En base a esta introducción descrita y considerando la supremacía de la Constitución de la República sobre las demás normas jurídicas, desarrollaré un análisis de las Normas constitucionales que tienen relación con este trabajo investigativo:

2.1.1 Constitución de la República del Ecuador

Nuestra Constitución establece con total claridad que es el Estado ecuatoriano el cual tiene la exclusiva potestad respecto de la provisión de los servicios públicos, así lo expresa el artículo 314, que establece: “Art. 314.- El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. (...)”. Además, este mismo artículo en su parte final establece que el Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, p. 158).

De la lectura del contenido de esta norma constitucional se entiende que es el Estado el responsable de las infraestructuras portuarias, entendiendo que dentro de estas tenemos los puertos marítimos y los puertos intermodales del interior (puertos secos). Para poder establecer con claridad si la implementación del puerto seco en el austro ecuatoriano es pertinente, debemos tener presente que nuestra legislación constitucional establece una pirámide en la que se ubican las normas constitucionales y legales, en donde la Constitución

mantiene una supremacía sobre los demás cuerpos legales, así tenemos lo que disponen los artículos 424 y 425 de la CR:

“Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico (...)” (p. 201).

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos (p. 202).

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD). Entendiéndose que, en el caso de los GAD, por el principio de competencia, tienen la titularidad de establecer su propia normativa, pero con un ámbito de aplicación local, ya sea provincial o cantonal, en este caso a través de las ordenanzas o resoluciones, sin que ello signifique que estas normas jurídicas estén por encima de la Constitución.

Se hace esta consideración por cuanto más adelante veremos que para la implementación de un puerto seco en la zona del austro ecuatoriano, también será necesario acudir a la normativa local, específicamente a las ordenanzas del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Azogues, puesto que el proyecto de implementación del puerto seco se ha previsto que sea en la parroquia Javier Loyola de este cantón.

Continuando con el análisis de las normas constitucionales, es necesario analizar también el contenido del artículo 316 de la Carta Magna, cuyo texto establece:

Art. 316.- El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico.

El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008, p. 146).

La Corte Constitucional para el periodo de transición, por petición del ex Presidente de la República del Ecuador, el Economista Rafael Correa Delgado, realizó una interpretación de los artículos 313, 315 y 316 de la Constitución, lo cual derivó en la Resolución de la Corte Constitucional No. 1, publicada en el Registro Oficial Suplemento 629 de 30 de enero del 2012.

Previo a responder la solicitud de consulta interpretativa la Corte Constitucional entre otros problemas jurídicos se planteó lo siguiente: a) ¿Qué se entiende por "sectores estratégicos" previstos en nuestra Constitución?

La respuesta a este problema planteado, la Corte Constitucional la resuelve con el contenido del artículo 313 de la misma Constitución, que señala a los sectores estratégicos como "aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental", los mismos que "deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social".

De la misma manera, este artículo distingue como sectores estratégicos a la energía en todas sus formas; las telecomunicaciones, y entre otros más, al transporte.

En la interpretación que hace la Corte Constitucional expresa lo siguiente:

(...) interpretarse que el Estado Central, a través de las autoridades de control y regulación competentes de la Administración Pública o Gobierno central, que tengan dicha atribución legal, podrá delegar a empresas mixtas, o excepcionalmente a la iniciativa privada o economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos, en los casos contemplados en la ley de la materia o sector pertinente (Sentencia No. 001-12-SIC-CC CASO No. 0008-10-IC, 2012, p. 12).

Asimismo, se interpretó en lo atinente a casos de excepción indicados en el segundo inciso del artículo 316 ejusdem, que para que la iniciativa privada y la economía popular y solidaria puedan gestionar sectores estratégicos y/o prestar servicios públicos en el ámbito de las disposiciones constitucionales consultadas, deberán ceñirse a lo establecido en la ley correspondiente y a lo regulado por las autoridades competentes de la Administración Pública o Gobierno central, que tengan dicha atribución legal.

Como se puede apreciar, luego de la interpretación constitucional realizada por la Corte Constitucional durante el periodo de transición, se establece con claridad que el sector

privado puede realizar inversiones en los sectores estratégicos, pero siempre subordinados a las regulaciones establecidas por las autoridades competentes.

Esto da pie para que la inversión privada que se prevé para la implementación de un puerto seco en el austro ecuatoriano constitucionalmente sea viable y que los inversionistas privados gozan de la seguridad jurídica suficiente para llevar a cabo su inversión.

2.2 Análisis de la Norma Internacional

2.2.1 Decisión del Acuerdo de Cartagena No. 574: Régimen Andino sobre Control Aduanero

Al tratarse de un puerto seco o puerto intermodal del interior, debemos considerar para el presente trabajo de investigación el contenido de normas supranacionales como la Decisión del Acuerdo de Cartagena 574, publicada en el Registro Oficial N° 317 de 20 de abril de 2004, dentro del Régimen Andino sobre Control Aduanero.

Esta Decisión fue adoptada por la Comisión de la Comunidad Andina, integrada por representantes de los cuatro países miembros (Perú, Colombia, Ecuador y Bolivia) de la Comunidad Andina de Naciones. Teniendo como objetivo armonizar las normas de control aduanero y definir las competencias que son comunes a todas las autoridades aduaneras en los países miembros, para de forma conjunta aplicar las medidas de control aduanero.

En esta Decisión, se establecen veintiséis artículos, entre los cuales debemos resaltar los siguientes:

Art. 1.- Para los efectos de aplicación de la presente Decisión se entenderá por: Administración Aduanera: El órgano de la Administración Pública competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los tributos aduaneros, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los destinos y operaciones aduaneras y ejercer los privilegios fiscales, el control y la potestad aduanera.

Aforo de las mercancías: Facultad de la autoridad aduanera que consiste en efectuar una o varias de las siguientes actuaciones: Comprobación del Documento Único Aduanero (DUA), reconocimiento físico de las mercancías, revisión de toda la documentación exigible en aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la importación o exportación de las mercancías, a efectos de constatar el cumplimiento de los requisitos y condiciones exigidos por el régimen aduanero solicitado y de la

determinación de los tributos aduaneros exigidos (La Comisión de la Comunidad Andina, 2004, p. 2).

Como se puede entender, lo que se pretende es que la administración pública de cada país y en general de los países miembros de la CAN, ejerzan el control absoluto de la administración aduanera, esto claro está en base a lo dispuesto en esta norma de carácter supranacional, pero en concordancia directa con la normativa legal interna de cada país miembro.

Así se expresa también en el artículo 2 de esta Decisión que establece:

Art. 2.- La presente Decisión tiene por objeto establecer las normas que las Administraciones Aduaneras de los Países Miembros de la Comunidad Andina deberán aplicar para el control de las operaciones de comercio exterior. En tal sentido, se entenderá por control aduanero, el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas (p. 3).

Posteriormente se verá cómo estas normas tienen coherencia con las contenidas en la legislación ecuatoriana para la administración y control de las actividades aduaneras ya sea en puertos o aeropuertos.

2.3 Análisis de Códigos y Leyes Orgánicas

2.3.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI

DEL OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN Art. 1.- Ámbito. - Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional.

El ámbito de esta normativa abarcará en su aplicación (...) De igual manera, se regirá por los principios que permitan una articulación internacional estratégica, a través de la política comercial, incluyendo sus instrumentos de aplicación y aquellos que facilitan el comercio exterior, a través de un régimen aduanero moderno transparente y eficiente (Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones [COPCI], 2010, p. 3).

Este Código, en su Libro Primero, Capítulo Cinco establece cual es el rol del Estado en el desarrollo productivo y lo hace en una serie de literales que prescriben cómo fomentar el desarrollo productivo en el país, pero para efectos de vincular esta normativa legal a nuestro trabajo de investigación se hará referencia al contenido del literal h del artículo cinco ibidem.

h. 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; (p. 6).

Como se puede apreciar, la posibilidad de implementar un puerto intermodal (puerto seco) ya se prevé en la legislación nacional, es por ello que el proyecto de implementación del puerto seco en el austro ecuatoriano es procedente, no solo por el hecho de estar amparado en este Código, sino porque también es una forma en la que el Estado ecuatoriano puede fomentar el desarrollo productivo en nuestra región y mejorar la situación socio económica de la población.

Este, como toda normativa debe estar en plena concordancia con nuestra legislación constitucional por el orden jerárquico de las normas como se había visto anteriormente, es así que, en este Código se prevé también la posibilidad de acceder a la inversión público-privada, así lo tenemos establecido en el artículo 13:

Art. 13.- Definiciones. - Para efectos de la presente normativa, se tendrán las siguientes definiciones:

b. Inversión Nueva. – (...) Para la aplicación de los incentivos previstos para las inversiones nuevas, entiéndase como tal al flujo de recursos destinado a incrementar el acervo de capital de la economía, mediante una inversión efectiva en activos productivos que permita ampliar la capacidad productiva futura, generar un mayor nivel de producción de bienes y servicios, o generar nuevas fuentes de trabajo, en los términos que se prevén en el reglamento. (...) (p. 10).

Para los aspectos no tributarios previstos en este Código, se considera también inversión nueva toda aquella que se efectúe para la ejecución de proyectos públicos bajo la modalidad de asociación público-privada.

Todo lo manifestado se ve reforzado con el contenido de los artículos 34, 35, 36, 37 y 103 del COPCI cuyo texto dispone:

Art. 34.- El Gobierno nacional podrá autorizar el establecimiento de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE), como un destino aduanero, en espacios delimitados del territorio nacional, para que se asienten nuevas inversiones, con los incentivos que se detallan en la presente normativa; los que estarán condicionados al cumplimiento de los objetivos específicos establecidos en este Código, de conformidad con los parámetros que serán fijados mediante norma reglamentaria y los previstos en los planes de ordenamiento territorial (p. 18).

Art. 35.- Ubicación.- Las Zonas Especiales de Desarrollo Económico se instalarán en áreas geográficas delimitadas del territorio nacional, considerando condiciones tales como: preservación del medio ambiente, territorialidad, potencialidad de cada localidad, infraestructura vial, servicios básicos, conexión con otros puntos del país, entre otros, previamente determinadas por el organismo rector en materia de desarrollo productivo, y en coordinación con el ente a cargo de la planificación nacional y estarán sujetas a un tratamiento especial de comercio exterior, tributario y financiero (p. 18)

Art. 36.- **Tipos.** - Las Zonas Especiales de Desarrollo Económico podrán ser de los siguientes tipos:

c. - Para 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. (...) (p. 18).

Art. 37.- Control aduanero. - Las personas y medios de transporte que ingresen o salgan de una ZEDE, así como los límites, puntos de acceso y de salida de las zonas especiales de desarrollo económico deberán estar sometidos a la vigilancia de la administración aduanera. El control aduanero podrá efectuarse previo al ingreso, durante la permanencia de las mercancías en la zona o con posterioridad a su salida. Los procedimientos que para el control establezca la administración aduanera, no constituirán obstáculo para el flujo de los procesos productivos de las actividades

que se desarrollen en las ZEDE; y deberán ser simplificados para el ingreso y salida de mercancías en estos territorios (p. 19).

Art. 103.- **Ámbito de aplicación.** - El presente título regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que realizan actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías. (...) (p. 41).

Con relación al Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, más en adelante RCOPCI, en análisis, encontramos las definiciones que se utilizan para la facilitación aduanera para el comercio, así tenemos el contenido del artículo 2 literal v que establece:

(...) v.- **Control Aduanero.** - Es el conjunto de medidas adoptadas por la Autoridad Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación, cuya aplicación o ejecución es de su competencia o responsabilidad, al cual deberán someterse los distintos operadores de comercio exterior; (Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio Del Libro V del COPCI [RCOPCI], 2022, p. 4).

Del seguimiento y desarrollo de los textos normativos que se han descrito hasta el momento podemos observar que todas ellas buscan mejorar el desarrollo productivo tanto del país como de la región, pretenden también en ese afán de fomentar este desarrollo, tener instrumentos legales comunes para ejercer el control y administración de las distintas áreas destinadas para los procesos de importación y exportación de productos como los aeropuertos y puertos, incluido los terminales intermodales o puertos secos.

De la lectura de los cuerpos normativos, pudimos observar además qué, en el artículo 34 del COPCI hace referencia a los parámetros que se deben fijar a través de los planes de ordenamiento territorial, esto quiere decir que también los Gobiernos Autónomos Descentralizados deben actuar dentro de sus competencias para fijar los requisitos y normas para la implementación de esta clase de actividades comerciales y de los espacios físicos destinados a estas actividades, es por ello que más adelante se estará analizando la normativa local existente en el cantón Azogues, lugar donde se pretende implementar el puerto seco del

austro.

2.3.2 Análisis de la Ley Orgánica de Eficiencia Económica y Generación de Empleo y su Reglamento

Este cuerpo normativo en el Libro II crea el régimen para la atracción de inversiones a través de las Asociaciones Público-Privadas, estableciendo como objeto de la Ley establecer el marco institucional, las normas y procesos aplicables para la participación del sector privado y la economía popular y solidaria, en la gestión de los proyectos públicos de inversión relacionados con infraestructura y servicios públicos o sectores estratégicos, de conformidad con los términos prescritos en la Constitución de la República, el ordenamiento jurídico vigente y esta Ley, así consta en la primera parte del artículo 1 de la Ley.

Como se ha manifestado anteriormente, toda Ley debe estar en plena concordancia con la Constitución de la República, es por ello que en este cuerpo normativo ya se regula con claridad la excepcionalidad que se describe en el inciso segundo del artículo 316 de la Constitución, y que fuera objeto de una acción de interpretación constitucional, esta regulación consta en el artículo 3 de la ley en análisis:

Art. 3.- Excepcionalidad. - La delegación de servicios públicos o sectores estratégicos a la Iniciativa Privada es excepcional. Esta excepcionalidad queda regulada de modo general en la presente Ley a través del ciclo del Proyecto APP y, en particular, estará justificada siempre que los respectivos proyectos generen Valor por Dinero (Asamblea Nacional del Ecuador, 2023, p. 22).

El cumplimiento del ciclo del Proyecto APP previsto en este cuerpo legal, su Reglamento y demás normativa expedida por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas (CIAPP), de pleno derecho, autoriza la delegación excepcional de proyectos públicos, sin necesidad de ningún acto administrativo adicional.

Son indelegables las facultades de planificación, rectoría, regulación y control a cargo del Estado.

Está claro que esta posibilidad de que existan inversiones privadas en el sector público puede ocurrir siempre y cuando se justifique que estas generen valor en dinero, además ratifica que los controles de las financiaciones estarán bajo la potestad del Estado a través de sus instituciones.

Para este efecto, el proponente y actual presidente de la República del Ecuador, el Mgtr. Daniel Roy Gilchrist Noboa Azín, ha incluido con esta Ley un comité interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas, al cual se le encarga aprobar y expedir

las políticas y regulaciones con la finalidad de garantizar la seguridad jurídica para los procesos de inversiones público-privadas así consta en los artículos 5 y 7 de la Ley:

Art. 5.- Del Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas. - Se crea el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público-Privadas (CIAPP) como un órgano colegiado de carácter intersectorial de la Administración Pública Central, para el ejercicio de las atribuciones señaladas en el artículo 7 de la presente Ley (Asamblea Nacional del Ecuador, 2023, p. 23).

Un aspecto muy importante de esta ley consta en el artículo 12 al describir los tipos de proyectos públicos que se pueden ejecutar mediante Alianzas Público-Privadas, entre ellas está la descrita en el literal a que señala:

“(...) a. El diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento y entrega de una obra nueva de infraestructura, así como la provisión de un Servicio Público en los términos de esta Ley;” (p. 25).

Como se ha mencionado en este trabajo, la normativa legal existente en nuestro país como la que estamos analizando, permite las Alianzas Público-Privadas y garantiza la seguridad jurídica para la implementación de un puerto intermodal (puerto seco) en el austro de nuestro país.

A la par con lo establecido en la Ley en análisis, se determinó que, también su Reglamento contiene varios artículos que refuerzan lo expresado, ya que, se refieren a temas atinentes a mi tema de estudio, así tenemos que en el artículo 11 ejusdem consta la definición de la administración aduanera y lo hace de la forma siguiente:

(...) 1. Administración Aduanera: órgano de la administración pública competente, para facilitar el comercio exterior, ejercer el control y la potestad aduanera, recaudar los derechos e impuestos, tasas y cualquier otro recargo percibido por la aduana y aplicar la legislación aduanera, las normas y reglamentos relativos a los destinos, regímenes y operaciones aduaneras (Asamblea Nacional del Ecuador, 2024, p. 6).

2.4 Análisis de la Legislación para los Gobiernos Autónomos Descentralizados

2.4.1 El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD”

Nuestra Constitución de la República estableció la nueva organización territorial del Estado, en esta nueva organización incorporó también nuevas competencias y facultades a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, lo cual se ha regulado en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización “COOTAD” con el cual se garantiza una autonomía política, financiera y administrativa de estos gobiernos locales, lo que les permite desarrollar un modelo de gestión descentralizado del gobierno nacional.

Estos gobiernos descentralizados en nuestro país los componen los gobiernos regionales, que aún no se han puesto en ejecución; los gobiernos provinciales, los gobiernos cantonales y los gobiernos parroquiales.

Para el tema de investigación me corresponde analizar las competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal cantonal, en específico del cantón Azogues, en la provincia de Cañar.

Para ello es necesario tener presente el contenido de los siguientes artículos:

Art. 57.- Atribuciones del Concejo municipal. - Al concejo municipal le corresponde:

a.- El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal, mediante la expedición de Ordenanzas cantonales, Acuerdos y Resoluciones; (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010, p. 20).

e) Aprobar el plan cantonal de desarrollo y el de ordenamiento territorial formulados participativamente con la acción del consejo cantonal de planificación y las instancias de participación ciudadana, así como evaluar la ejecución de los mismos; (p. 20).

w.- Expedir la ordenanza de construcciones que comprenda las especificaciones y normas técnicas y legales por las cuales deban regirse en el cantón la construcción, reparación, transformación y demolición de edificios y de sus instalaciones (p. 21).

x.- Regular y controlar, mediante la normativa cantonal correspondiente, el uso del suelo en el territorio del cantón, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra; (p. 21).

Como se observa del contenido de estos artículos, les compete a los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales, regular el uso del suelo en el territorio del cantón, así como, aprobar el plan cantonal de desarrollo y el de ordenamiento territorial (PDOT).

2.4.2 Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Azogues, provincia del Cañar (PDOT)

Al respecto del PDOT, se trata de un instrumento jurídico contenido en una ordenanza municipal, que debe tener concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y con un plan de desarrollo cantonal, se trata de una norma base para establecer las políticas públicas que se han de generar para el desarrollo cantonal en todos sus ámbitos de competencia.

En el cantón Azogues, el PDOT fue aprobado por el Concejo Municipal el 15 de septiembre de 2022 y fue publicado en el Registro Oficial Edición Especial N.º 654, el mismo día (Consejo Municipal del cantón Azogues, 2022, p. 14).

Siendo el PDOT la norma base para la planificación territorial, incluye en este documento la normativa para saber si es posible o no la implementación de un puerto intermodal en este cantón, es por ello que haré un análisis de este instrumento jurídico.

El texto de este documento técnico-jurídico en relación a este trabajo de investigación nos trae el siguiente artículo:

Art. 9.- Glosario. - Para el entendimiento de la presente normativa se utilizarán los siguientes términos: (p.26).

Polígonos de Intervención Territorial. (PIT) - Son las áreas urbanas o rurales definidas por el Plan de Uso y Gestión del Suelo, a partir de la identificación de características homogéneas de tipo geomorfológico, ambiental, paisajístico, urbanístico, socioeconómico e histórico cultural, así como de la capacidad de soporte del territorio, o de grandes obras de infraestructura con alto impacto sobre el territorio, sobre las cuales se deben aplicar los tratamientos correspondientes; (p. 29).

Como se observa, ya se prevé la posibilidad de establecer áreas geográficas dentro del cantón ya sean rurales o urbanas donde se puede establecer su capacidad para soportar grandes obras de infraestructura con altos impactos sobre el territorio.

Este PDOT, según la propia ordenanza ibidem en su artículo 11 menciona que pretende alcanzar sus objetivos en un periodo de cinco años a partir de su aprobación, es decir está en plena vigencia, asimismo, siendo parte de este instrumento también el Plan de Uso y Gestión de Suelo, PUGS por sus siglas, este tiene una vigencia de doce años.

Para mayor entendimiento, se debe indicar el significado de un PUGS, se trata de un instrumento normativo de planificación, con el que los GAD regulan y gestionan el uso, la ocupación y transformación del suelo, apegados a la visión de desarrollo y al modelo territorial de cada cantón (Superintendencia de Ordenamiento Territorial, 2021).

Continuando con el análisis, encontramos el contenido del Capítulo I referente a los aspectos generales, la clasificación y subclasificación del suelo, para lo que el artículo 29 establece:

Art. 29.- Aspectos Generales. – (...) El régimen urbanístico del suelo se aplica a nivel de todo el cantón, determina la clasificación y subclasificación del suelo, a partir de las cuales se establecerán las características de ocupación de las edificaciones, los usos y sus compatibilidades tanto para la cabecera cantonal, cabeceras urbanas de las parroquias rurales y el resto del territorio cantonal (Consejo Municipal del Cantón Azogues, 2022, p. 40).

Como se puede ver, la propia norma ya establece la posibilidad de clasificar el suelo según sus usos y compatibilidades, este contenido guarda una estrecha relación con el artículo 83 del mismo cuerpo normativo que expresa:

Art. 83.- Destinos de los usos del suelo. – Dentro de los Polígonos de Intervención Territorial, distribuidos en cada clasificación y subclasificación del suelo definida en el componente estructurante del PUGS, los usos del suelo podrán tener los siguientes destinos: (p. 67).

d.- Uso industrial. - Es el destinado a las áreas de la ciudad en suelo rural o urbano, con presencia de actividad industrial de variado impacto, que producen bienes o productos materiales. (...) (p. 67).

e.- Uso Equipamiento. - Es suelo destinado a actividades e instalaciones que generen bienes y servicios sociales y públicos para satisfacer las necesidades de la población o garantizar su esparcimiento, independientemente de su carácter público o privado. (...) (p. 68).

De la lectura de este artículo vemos como en el PDOT del cantón Azogues ya se previó la posibilidad de determinar el destino del uso del suelo dependiendo de la planificación del desarrollo cantonal y con la visión de que a futuro se pueda instaurar en su territorio actividades de alto impacto que generen bienes y servicios sociales cuyo objetivo es satisfacer las necesidades de la población.

En el orden de estudio de esta ordenanza (PDOT), según lo expresado en el artículo 88, para que un área determinada del territorio del cantón sea considerada como de uso industrial debe cumplir con ciertas especificaciones técnicas, que van desde el hecho de saber si la actividad industrial es de bajo, medio o alto impacto, así como el hecho de establecer el grado de transformación o aprovechamiento del suelo (Asamblea Nacional del Ecuador, 2010).

Así tenemos que, en el polígono industrial, cuando el área de intervención sea igual o mayor a dos hectáreas.

Entre otros requisitos se deberá garantizarse el acceso a través de vías que garanticen la circulación de los flujos vehiculares necesarios para la operación mediante la presentación de estudios de movilidad y de obras de infraestructura, o garantizar la incorporación de los accesos cuyos costos estarán a cargo del promotor, también se deberá garantizar la aplicación de las medidas de mitigación y compensación para la comunidad o comunidades próximas al sitio de emplazamiento. Dichas medidas serán determinadas mediante proceso que determinará la Dirección de Planificación y serán aprobadas por parte del Concejo Cantonal; y, se deberán presentar los informes y estudios que determine la Dirección de Planificación para cada caso.

2.5 Análisis de Resoluciones

Se ha mencionado en este trabajo investigativo que el SENAE es el ente encargado de dictar políticas públicas y de ejercer el control de las actividades aduaneras en el Ecuador, es por ello que dentro del ámbito de sus competencias ha dictado varias resoluciones, de las cuales analizaremos aquellas que tienen que ver con el tema de este trabajo, la implementación de un puerto seco en el austro ecuatoriano.

2.5.1 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0053-RE

En esta Resolución, en el artículo uno establece cuál es su ámbito de aplicación, y regula las relaciones jurídicas entre la administración aduanera y las personas naturales o

jurídicas que intervienen en las operaciones aduaneras incluido el transporte de mercancías de un lugar a otro.

Artículo 1.- **Ámbito de Aplicación.** - La presente Resolución regula las relaciones jurídicas y operativas entre la administración aduanera y las personas naturales o jurídicas que intervienen en la operación aduanera de traslado, mediante la cual se transporta mercancías bajo control y potestad del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, de un punto a otro dentro del territorio aduanero ecuatoriano (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022, p. 3).

Más adelante, encontramos el contenido del artículo 11 que se refiere al traslado planificado de las mercancías de un punto a otro dentro del territorio nacional y menciona que este traslado planificado se emplea entre otros casos para transportar mercancías desde un lugar de arribo hacia un depósito temporal, a una zona especial de desarrollo económico, (ZEDE), puerto seco u otros lugares que fijare la administración aduanera, siempre que no se haya realizado la desaduanización. Este traslado puede ser realizado por vía marítima, fluvial o terrestre.

Artículo 11.- (...) 1. Para transportar mercancías desde su lugar de arribo al país hacia un depósito temporal, Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE), puerto seco u otros lugares que fijare la administración aduanera, siempre que no se haya efectuado su desaduanización; pudiendo realizarse por vía marítima, fluvial, aérea o terrestre en un medio de transporte nacional o internacional, para llevar a cabo el proceso de despacho, ejecutar una operación aduanera o para el desarrollo de un régimen o destino aduanero (p. 7).

Por su parte el artículo 12 *ibidem* establece cual es la información que debe contener la solicitud de traslado planificado de mercancías:

Artículo 12.- **Solicitud de traslado.** - Todo traslado planificado iniciará con la solicitud de traslado, misma que contendrá la siguiente información:

- 1) Nombre del consignatario, consignante o exportador con su número de documento de identificación (cédula o RUC), según corresponda;
- 2) Nombre del solicitante, con su cédula, RUC o código de operador de comercio exterior;

- 3) Número de unidades de carga para carga contenerizada o número de bultos para carga suelta.
- 4) Peso total bruto o neto de la carga a ser trasladada, según corresponda;
- 5) Descripción de la mercancía;
- 6) Lugar de origen y de destino, con indicación de la ruta que consta detallada en el catálogo; con excepción de los medios de transporte marítimo y aéreo, que únicamente deberán señalar el lugar de origen y destino.
- 7) Número de sellos o precintos de seguridad, en los casos que aplique;
- 8) Valor en aduana de las mercancías y número de la garantía que respaldará la operación, en los casos que aplique;
- 9) Identificación del número de manifiesto de carga y documento de transporte que ampara la mercancía a ser trasladada, en el caso de mercancías que arriben al país; y,
- 10) Número de declaración aduanera en el caso de exportaciones.

A la solicitud se deberá adjuntar o asociar de forma obligatoria, en el caso de mercancías que arriben al país:

- a) Las facturas o documentos de respaldo de la transacción comercial; y,
- b) Según corresponda, el o los documentos de transporte de un mismo manifiesto de carga, los cuales debe pertenecer a un mismo consignatario y puerto, aeropuerto o paso fronterizo de arribo para las importaciones.
- c) Autorización de ingreso o salida de la ZEDE por parte del administrador o autoridad competente, en los casos de los traslados planificados previstos en los numerales 1, 4 y 7 del artículo 11 de la presente Resolución.

El administrado podrá presentar la solicitud de traslado antes del arribo de la mercancía, así como transmitir declaraciones aduaneras de importación mientras esté en curso la operación aduanera de traslado (p. 8)

Como se observa, en la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0053-RE del 03 de junio del 2022, ya se prevé la posibilidad de realizar esta operación aduanera en los puertos secos dentro de nuestro territorio nacional, es más, en el artículo 20 se dota de una denominación a la operación de traslado cuando se la realiza entre depósitos temporales ubicados dentro

de las zona primaria, entre una ZEDE y un depósito temporal o de un puerto seco, la denominación a la que hago referencia es “traslado de corta duración”.

Artículo 20.- Traslado de corta duración. - El traslado de corta duración se empleará para los siguientes casos: 3. Para aquel que se realice entre depósitos temporales que se encuentren ubicados dentro de la misma zona primaria y/o puerto seco. 4. Para aquel que se realice entre una ZEDE y un depósito temporal que se encuentren ubicados dentro de la misma zona primaria y/o puerto seco (p. 10).

Del análisis de esta Resolución ejusdem se ha podido observar que en el artículo 21 también se establecen medidas de control aduanero para la ejecución de traslado de las mercancías, lo que incluye a los puertos secos y manifiesta que es responsabilidad de quien ejecuta la operación de traslado o quien registre el traslado de las mercancías colocar los dispositivos de seguridad electrónicos de monitoreo y control de mercancías (PEMA) autorizados por el SENA, el incumplimiento de esta disposición conlleva las sanciones que la entidad de control ha establecido para estos casos.

Artículo 21.- Registro de traslado. - El traslado de corta duración iniciará con el registro de la operación de traslado.

El operador que reciba las mercancías en sus instalaciones como destino del traslado, será quien efectúe el registro de la operación aduanera, siendo por tanto responsable de la correcta consignación de la información exigida.

Excepcionalmente, cuando el traslado se efectúe por medios de transporte marítimo o aéreo, el registro de la operación será realizado por el transportista efectivo, siendo este último el responsable de la correcta consignación de la información exigida.

En el registro de la operación de traslado de corta duración, el administrado deberá asociar únicamente los documentos de transporte que correspondan (p. 11).

2.5.2 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0075-RE (Guayaquil, 27 de septiembre de 2022)

Con esta Resolución dictada en fecha 27 de septiembre de 2022 y publicada en el Registro Oficial N.º 168 del jueves 13 de octubre del 2022, se reforman varios artículos de la Resolución analizada anteriormente (Nro. Senae-Senae-2022-0053-RE), entre estas está la que reforma el artículo 11 y lo hace con el siguiente texto:

4.- Refórmese el artículo 11 de la siguiente manera:

a) Sustituir el numeral 1), por el que sigue:

“1. Para transportar mercancías desde su lugar de arribo al país, hacia un depósito temporal, zona de distribución (distinta a la del lugar de arribo), Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE), puerto seco u otros lugares que fijare la administración aduanera, siempre que no se haya efectuado su desaduanización; pudiendo realizarse por vía marítima, fluvial, aérea o terrestre en un medio de transporte nacional o internacional, para llevar a cabo el proceso de despacho, ejecutar una operación aduanera o para el desarrollo de un régimen o destino aduanero.” (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022, p. 6).

Con esta reforma se incluye la posibilidad de transportar mercancías también a zonas de distribución distinta a la del lugar de arribo, lo que no constaba en este artículo antes de la reforma.

2.5.3 Análisis de la Resolución Nro. Senae-Senae-2022-0083-RE (Guayaquil, 20 de octubre de 2022)

Esta Resolución establece los “LINEAMIENTOS PARA LA APLICACIÓN MANUAL DE TRASLADOS DE MERCANCÍAS”

El ámbito de aplicación ejusdem consta en el artículo 1:

Artículo 1.- Ámbito de Aplicación. - Establecer las consideraciones, actividades y lineamientos necesarios que deben realizar los Operadores de Comercio Exterior y servidores aduaneros del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador para la aplicación de forma manual del procedimiento de traslado de mercancías, de manera específica para los casos que no se encuentran implementados en el sistema informático, acorde a las disposiciones establecidas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2022c, p. 4).

Del contenido de la misma vemos que existe cierta similitud con la de la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2022-0053-RE, ya que, en esta se establece cuando se deben emplear los traslados de corta duración; y, en la Resolución en análisis en el artículo 2 nos trae algunas definiciones, entre ellas define taxativamente a los traslados de corta duración.

“Artículo 2.- Definiciones. - Con el objeto de que se apliquen los términos de manera correcta, a continuación, se presentan algunas definiciones inherentes al traslado de mercancías:

(...) Traslados de corta duración. - Son traslados de corta duración, aquellos que se realicen entre depósitos temporales, ZEDE y/o puerto seco que se encuentren ubicados dentro de la misma provincia, entre áreas autorizadas de un mismo depósito temporal siempre que la distancia sea menor a 2km, dentro de la misma zona primaria y/o puerto seco; y, aquellos efectuados entre una ZEDE y un depósito temporal que se encuentren ubicados dentro de la misma zona primaria o puerto seco.” (p. 5).

De las Resoluciones analizadas vemos que en todas ellas se menciona la posibilidad de realizar operaciones aduaneras en un puerto seco, vemos también que se cuenta con las regulaciones necesarias para que el SENA y el Estado en general realice el control de estas operaciones, así como también las directrices y normas para que las personas naturales o jurídicas involucradas ya sea por importación, exportación o traslado de mercancías accedan a este servicio luego de cumplir con todas las normas de control vigentes.

Es decir, como ya habíamos mencionado en líneas anteriores, el Ecuador cuenta con la seguridad jurídica necesaria para que se pueda implementar dentro del territorio nacional un puerto intermodal o puerto seco, ya que, tanto para los operadores aduaneros como para los entes de control se cuenta con la normativa necesaria para ejecutar esta operación de índole comercial y posibilitar la generación de nuevas fuentes de desarrollo a nivel nacional y local.

Del análisis de toda la normativa legal que se ha considerado en este trabajo de investigación, podemos observar que de acuerdo a las normas legales nacionales, supranacionales, ordenanzas y resoluciones, la implementación de un puerto intermodal o puerto seco en el austro ecuatoriano, específicamente en el cantón Azogues, cuenta con la suficiente protección legal y que su emplazamiento en esta zona del país generaría un gran aporte a la economía de la región y en especial fortalecería el desarrollo de las actividades de los habitantes del cantón Azogues.

2.6 Infraestructura y Conectividad Vial y Aérea

El Estado ecuatoriano, a través de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre (LOSNIIVTT), publicada en el Registro Oficial Suplemento 998 de 05-may.-2017 en el artículo 3 estableció una clasificación de las vías terrestres, definiéndolas como un medio esencial de comunicación que une a las regiones, provincias, cantones y parroquias (Asamblea Nacional, 2017, p. 3).

Esta Ley también establece definiciones para las redes viales dentro de nuestro territorio y las denomina como: redes nacionales, estatales, regionales, provinciales, cantonales y parroquiales, todas ellas de gran importancia para el desarrollo de este trabajo de investigación, ya que, es necesario saber si para la implementación del puerto seco en el austro ecuatoriano contamos la conectividad vial terrestre suficiente para que las operaciones de traslado de mercancías sean aptas y adecuadas para este tipo de operaciones.

Cuando nos referimos a la Red vial nacional, es aquella que enlaza a todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano; por su parte las redes viales estatales comprenden aquellas que están bajo la competencia del gobierno central, están conformadas por las troncales nacionales, las que integran a su vez las vías declaradas como corredores arteriales o como vías colectoras (p. 3).

Al decir corredores arteriales, nos referimos a aquellas vías de integración nacional entrelazan a capitales de provincia, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico, todas ellas necesarias para el desarrollo económico y social del país; por su parte, las vías colectoras, son aquellas que cumplen la función de colectar el tráfico de las zonas locales, llámese cantones, o provincias para conectarlos con los corredores arteriales (p. 3).

En este contexto, la provincia de Cañar, considerada en nuestro país dentro de la zona 6, que incluye también a las provincias de Azuay y Morona Santiago, cuenta con un conjunto de ejes viales que unen a estas tres provincias con el resto del país, siendo estas las siguientes:

Azuay: E59: Cuenca – Girón – Pasaje (límite con El Oro); E582: Cuenca – Molleturo – El Empalme (límite con Guayas); E35: hacia el norte: Cuenca – Azogues; E35: hacia el sur: Cumbe – La Jarata – Oña (límite con Loja); E594: Lumagpamba (Puente Europa) – Gualaceo – Sígsig; y, E40: El Descanso – Paute – Chicty – Guarumales – Méndez.

Cañar: E35: Biblián – Zhud – Río Angas (límite con Chimborazo); E40: Zhud – Cochancay – El Triunfo (límite con Guayas); E58: La Troncal – Puerto Inca (límite con Guayas); y, E547: Azogues – Matrama – Mazar.

Morona Santiago: E45 o Troncal Amazónica: Gualaquiza – San Juan Bosco – Limón Indanza – Méndez – Logroño – Sucúa – Macas – Puente Pastaza (límite con Pastaza); E594: Sígsig – Chigiüinda – Gualaquiza (límite con Zamora Chinchipe); E46: Macas – 9 de Octubre (límite con Chimborazo); y, E40:

Méndez – Morona (Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe, 2024).

Como podemos apreciar, la zona austral del Ecuador, conocida como zona 6, tiene una buena conectividad vial estatal a través de corredores arteriales que unen esta región del país con otras en las que se encuentran los puertos marítimos, como la provincia del Guayas y del Oro, así como la zona céntrica del país y zonas limítrofes como Loja, que nos acerca a la zona fronteriza con el Perú.

En cuanto a la conectividad aérea, la ciudad de Cuenca cuenta con un aeropuerto, que, si bien es un aeropuerto de tráfico aéreo nacional para el transporte de pasajeros, entre las ciudades de Quito y Guayaquil, en la actualidad se están desarrollando los estudios para que se cuente con un aeropuerto internacional que cuente con la capacidad suficiente para el desarrollo de otras actividades comerciales como las de transporte de mercancías, lo que sería de gran ayuda para fortalecer el proyecto de implementación del puerto seco en el austro ecuatoriano.

CAPÍTULO 3

3. CASO DE ESTUDIO: PLATAFORMA LOGÍSTICA INTERMODAL DE ZARAGOZA

3.1 Descripción

La Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) es un importante centro logístico que favorece a la multimodalidad, y que actúa como una herramienta de dinamización del comercio internacional, misma que opera como una extensión del puerto de Barcelona y, permite la movilización de mercancías combinando varios medios de transporte, entre los que se encuentran: el tren, el barco, y en menor medida el camión (Tobar, 2021).

3.2 Historia y Evolución de la Terminal Marítima de Zaragoza

La Terminal Marítima de Zaragoza comenzó su actividad comercial en 2001, fue impulsada por Mercazaragoza y por el Puerto de Barcelona, como una solución logística para facilitar el transporte de mercancías entre Zaragoza y los principales puertos marítimos de Aragón. Este centro logístico tiene como objetivo poder impulsar y fomentar las importaciones y exportaciones de su región y de toda su área de influencia.

A lo largo de su historia, la tmZ ha experimentado diversos hitos importantes con respecto a su evolución, entre los que se destaca la ampliación de la conectividad de la terminal con el Puerto de Barcelona, lo que brindó soluciones de transporte con respecto a las importaciones y exportaciones de productos congelados (Prensa Diaria Aragonesa, 2010).

El proyecto terminal ferropuerto fue posible gracias a la colaboración público-privada, en donde intervinieron: Mercazaragoza con un aporte del 56,7%, la Autoridad Portuaria de Barcelona con el 21,5%, el Gobierno de Aragón con el 20,5%; y las empresas Grupo Samca, Eurozasa, APM Terminals, Hutchison Ports con el 1,3% del total económico (Tobar, 2021).

3.3 Infraestructura y Ubicación Estratégica

La tmZ cuenta con instalaciones ferroviarias propias, y actualmente constituye un nudo logístico de primer orden dentro del panorama nacional, además, trabaja para la optimización del tráfico intermodal de mercancías (Mercazaragoza, 2020). El puerto se encuentra ubicado en Mercazaragoza, que es el mercado de alimentación mayorista de la ciudad y cuyo

accionariado se encuentra conformado por: el Ayuntamiento de Zaragoza con el 51%, Mercasa con el 48,8% y un 0,2% de autocartera (Tobar, 2021).

Gracias a su ubicación geoestratégica, el Puerto del interior promueve la creación de corredores que unen a este centro logístico con otros enclaves ferroviarios interiores, así como también las conexiones ferrocarrileras continentales internacionales: Sur de España/Marruecos, Europa y China. La Terminal Marítima de Zaragoza es la vía fundamental para el suministro de productos agroalimentarios, industriales y textiles y facilita el flujo de las mercancías a mercados asiáticos, norteafricanos y europeos. Asimismo, refuerzan proyectos de internacionalización y apoyan el emprendimiento de nuevos proyectos relacionados con exportación e importación (tmzaragoza, 2024).

La tmZ además, cuenta con instalaciones especializadas para el manejo y la manipulación de las mercancías. Dispone de una campa adaptada para las Unidades de Transporte Intermodal (UTI), con estructuras y conexiones adecuadas para el almacenamiento de contenedores reefer y con almacenes contiguos para cubrir las necesidades logísticas de aquellos productos que necesitan de un control de temperatura.

Este centro logístico se encarga de realizar las operaciones de importaciones y exportaciones de mercancías. Para ello, dentro de sus instalaciones se desarrollan todos los servicios aduaneros necesarios, trabajando las veinticuatro horas diarias para disponer en cada momento de las mejores condiciones aduaneras existentes. La terminal cuenta con un servicio de tren diario y sus frecuencias pueden variar en función de las cargas y de la programación establecida. La intermodalidad de la terminal beneficia de manera directa a operadores logísticos, importadores y exportadores del valle medio de Ebro (tmzaragoza, 2024a).

Esta terminal se encuentra conectada permanentemente con los principales puertos de España, que son: Bilbao y Valencia, todo esto a través del ferrocarril y dispone de 4 frecuencias semanales con Bilbao, una en la que realiza una ruta entre Bilbao-Zaragoza-Valencia y veinticinco conexiones semanales con Barcelona (Soy de Zaragoza, s.f.).

En 2011, dentro del puerto se movilizó cerca de 120,000 TEU (Unidades de Medida para Contenedores Marítimos), en comparación con los poco más de 85,000 TEU del año anterior, lo que representó un aumento del 39%. Esto resultó en que un total de 1,094 trenes, algunos de hasta 750 metros de longitud, distribuyeran mercancías por toda España desde la Terminal de Zaragoza. En la actualidad, la tmZ cuenta con una zona de almacenamiento de

contenedores de 50,000 metros cuadrados, junto con otras instalaciones ferroviarias que ocupan 60,000 metros cuadrados. Entre estas instalaciones, destacan siete vías, incluyendo tres para maniobras, una para estacionamiento de ferrocarriles, dos para carga y una vía auxiliar. Además, la tmZ tiene capacidad para almacenar hasta 1,500 contenedores vacíos, de los cuales normalmente se mantienen entre 250 y 500 en stock para satisfacer las necesidades de los operadores, sin que tengan que recurrir al puerto marítimo, lo que implica un ahorro tanto económico como de tiempo (Logística de Transporte y Almacenaje, 2012).

3.4 Impacto Comercial y Económico de la Terminal Marítima de Zaragoza

La Terminal Marítima de Zaragoza ha tenido un impacto significativo en la economía y el comercio de la región de Aragón, cuenta con una superficie total de 80 hectáreas y alberga aproximadamente 156 empresas especializadas en productos frescos y congelados, que además comercializan alrededor de 240,000 toneladas de alimentos al año (Zaragoza Noticias, 2023). A través de su enfoque en la eficiencia y la intermodalidad, este centro logístico ha logrado transformar el comercio global y ha impulsado el crecimiento económico del valle del Ebro y de toda España.

3.4.1 Contribución al Comercio Internacional

La tmZ ha realizado una contribución importante en cuanto al comercio internacional en la región de Aragón, desde su creación ha sido capaz de promover el desarrollo del comercio internacional a través de su centro logístico interior. Esta terminal se ha convertido en un enlace vital entre las rutas marítimas y las rutas terrestres, agilizando el movimiento fluido de mercancías entre los principales centros de producción y consumo (Zaragoza Noticias, 2023)

Entre las principales contribuciones de la Terminal Marítima de Zaragoza al comercio internacional podemos encontrar:

- 1. Ampliación de mercados:** gracias a su ubicación estratégica y a sus instalaciones especializadas, el centro logístico ha permitido a las empresas aragonesas acceder a nuevos mercados internacionales.
- 2. Eficiencia logística:** a través de la intermodalidad, la tmZ ha logrado desarrollar corredores ferroviarios conectados directamente con los puertos, siendo los

principales enclaves logísticos de su área de influencia y facilitando así el transporte eficiente de mercancías.

- 3. Generación de actividad económica:** al impulsar el comercio internacional, la tmZ ha contribuido al crecimiento de las empresas aragonesas, lo cual ha tenido un impacto positivo en el desarrollo de la economía local (Terminal Marítima de Zaragoza, 2024).
- 4. Reducción de costos y emisiones:** gracias al fomento de la multimodalidad y al uso del ferrocarril y el barco como medios de transporte alternativos, el centro logístico ha logrado reducir los costos de transporte y disminuir las emisiones de carbono relacionadas con el comercio internacional y al uso de carreteras para el transporte de mercancías (CIDEU, 2020).

3.4.2 Generación de Empleo y Actividad Económica

El impacto económico que ha generado la tmZ se desarrolla más allá de las operaciones portuarias, ha logrado generar oportunidades de empleo y fomentar el desarrollo empresarial de la región. Gracias a su capacidad de almacenamiento de contenedores e instalaciones ferroviarias, este centro logístico ha atraído inversiones en logística y transporte, dando lugar a:

- 1. Creación de empleo directo e indirecto:** la expansión y operación de la Terminal Marítima de Zaragoza ha generado una creciente demanda en mano de obra calificada y no calificada en diferentes áreas. Se ha generado una oferta alta de empleos variados desde transporte y logística, almacenamiento y distribución, transporte, hasta personal de mantenimiento.
- 2. Estímulo para el emprendimiento y la innovación:** a la tmZ se la ha relacionado con un imán para la inversión y el emprendimiento, empresas emergentes y MiPymes han surgido para tratar de satisfacer las necesidades de la terminal, así como de su red de proveedores y clientela.
- 3. Impulso a la economía local y regional:** el aumento de la actividad económica relacionada a la tmZ ha logrado un estímulo en la demanda de viviendas, comercios y servicios en áreas circundantes a la infraestructura, logrando un efecto multiplicador en la economía regional (Consejo Económico y Social del Principado de Asturias, 2021).

3.5 Sostenibilidad y Medio Ambiente en la Terminal Marítima de Zaragoza

La Terminal Marítima de Zaragoza ha implementado diversas prácticas de gestión ambiental para promover la sostenibilidad ambiental y reducir el impacto en el medio ambiente, entre estas prácticas se incluyen:

- 1. Gestión de residuos:** se han implementado medidas como la separación y reciclaje de materiales, gestión adecuada de residuos peligrosos y la promoción de prácticas de consumo responsable.
- 2. Eficiencia energética:** la tmZ ha llevado a cabo varias acciones que han ayudado a reducir el consumo de energía y a promover el uso de fuentes de energía renovables (paneles solares, sistema de climatización eficientes, etc.).
- 3. Conservación del entorno local:** se han implementado medidas para tratar de proteger la biodiversidad y los recursos naturales de la zona, tales como: la conservación de áreas verdes y la promoción de prácticas de agricultura sostenible (Consejo Económico y Social del Principado de Asturias, 2021).

3.6 Innovaciones Tecnológicas y Digitalización en la Terminal Marítima de Zaragoza

En la actualidad, el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación (TIC) han posibilitado el desarrollo y la evolución de diversos sectores estratégicos y económicos, sin excluir al ámbito portuario. Estas TICs son herramientas, equipos y hasta dispositivos electrónicos capaces de facilitar la manipulación de la información que soporta el desarrollo y el procesamiento de datos necesarios dentro de cualquier organización. Este tipo de tecnologías permiten la creación y la comunicación de información que puede ser llevada de manera inmediata a múltiples lugares y usuarios, permitiendo no solo la comunicación entre personas, sino también entre máquina-usuario, adaptando según las necesidades y en función a las interacciones de los recursos necesarios para las particularidades del sujeto (Ikusi Velatia, 2024). En este contexto, la Terminal Marítima de Zaragoza ha sido pionera en importantes innovaciones tecnológicas y digitalización en los últimos años, han basado este enfoque en tecnologías de información, comunicación, automatización y robotización de procesos, así como también y más importante, en la aplicación de sistemas útiles para el seguimiento y la trazabilidad de las mercancías.

3.6.1 Uso de tecnologías de información y comunicación

La implementación de las TIC ha permitido a la Terminal Marítima de Zaragoza mejorar la gestión de control en los procesos logísticos, a través de sistemas informáticos avanzados, dentro de la terminal se recopilan y analizan una gran cantidad de datos en tiempo real, lo que permite y facilita la comunicación y colaboración entre los diferentes actores involucrados en la cadena de suministro, entre los que encontramos: transportistas, operadores logísticos y clientes. Dentro de las TIC más destacadas que ha experimentado la tmZ se encuentran:

1. **Sistemas de Gestión Logística Integrada:** Este sistema, mediante la implementación de un software avanzado y especializado permite la coordinación y la optimización en la gestión de inventarios, la planificación simplificada de rutas para el transporte y la coordinación agilizada de flujos de mercancías. Gracias a este sistema existe una reducción y una mejora en la eficiencia en los tiempos de espera.
2. **Comunicación en Tiempo Real:** La tmZ cuenta con tecnologías de comunicación avanzadas y especializadas en el monitoreo para la gestión de las operaciones en tiempo real, lo que incluye la utilización de dispositivos móviles con aplicaciones específicas para el seguimiento de la carga. Estos dispositivos permiten una mejor colaboración entre todos los actores involucrados en la cadena logística, desde los operadores de comercio exterior hasta los transportistas y clientes finales (Logistec, 2022).

3.6.2 Automatización y robotización de procesos

Otra innovación importante que encontramos dentro de la Terminal Marítima de Zaragoza es la de la implementación de robots y sistemas automatizados que agilizan tareas como: carga y descarga de contenedores, y la clasificación de las mercancías según corresponda. Estos avances han logrado una mejora significativa en la reducción de tiempos de espera y en la minimización de errores humanos, aumentando también un control más adecuado en la seguridad de las operaciones (Montero-Vilela & Arias-Oliva, 2019). La automatización y robotización de procesos ha evolucionado la eficiencia y precisión en procesos como:

1. **Sistema de Almacenamiento Automatizado:** La implementación de sistemas de almacenamiento robotizados han logrado una optimización en el espacio y la facilitación al acceso rápido de la mercancía, mejorando así la eficiencia operativa.

- 2. Robótica en la Logística Interna:** Actualmente trabajan con vehículos autónomos guiados para el transporte interno de las mercancías dentro de la terminal, lo que agiliza procesos y reduce costos operativos (Ittrends, 2022).

3.6.3 Aplicación de Sistemas de Seguimiento y Trazabilidad de Mercancías

El sector del transporte y de la logística ha sido una de las esferas del ámbito económico que más ha evolucionado durante la última década, esto mediante innovaciones a la industria con la finalidad de transformar la actividad generando un valor agregado en los procesos. Como gran parte de las organizaciones, el sector portuario también ha tenido que enfrentarse a grandes cambios y desafíos en cuanto al seguimiento y seguridad de la carga que es transportada desde el punto de llegada hasta el lugar en donde vaya a realizar el proceso de control correspondiente, en este caso a la Terminal Marítima de Zaragoza. Esta terminal, ha implementado tecnologías para el mantenimiento de la seguridad de la carga, como:

- 1. La Identificación por Radiofrecuencia y la Telemática (RFID):** Esto se basa en la colocación de etiquetas RFID en contenedores y paquetes, para tener un seguimiento preciso de las mercancías en tiempo real hasta su llegada al destino final.
- 2. Plataformas de Gestión de Órdenes y Seguimiento:** Es un desarrollo de sistemas informáticos avanzados que permiten a los clientes rastrear y gestionar sus órdenes en tiempo real, ofreciendo un servicio adicional de transparencia y confiabilidad en la entrega de los contenedores o mercancías (Qbox, 2022).

3.7 Innovación Logística: La Terminal Marítima de Zaragoza como Modelo para un Puerto Seco en el Austro Ecuatoriano

La Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) es un caso de intermodal exitosa y por lo tanto puede ser considerada como ejemplo de estudio en caso de existir factibilidad en la posible implementación de un puerto seco en la zona del austro ecuatoriano. La implementación de un proyecto de esta índole para la zona austral podría beneficiarse de las experiencias de la tmZ en términos de: innovación, tecnología, comunicación, trazabilidad de mercancías, capacidad productiva de la región, entre otros.

En cuanto al factor económico, como pudimos observar dentro del estudio de la tmZ, ha contribuido notablemente al desarrollo económico de Aragón, convirtiéndose también en

el principal nudo logístico para el comercio no solo de la región, sino de toda España. Su implementación ha sido una de las principales fuentes de generación de empleo y atracción de inversiones extranjeras y nacionales, esto a través de la creciente necesidad de la diversificación de la economía, a través de nuevas oportunidades comerciales (importación de nuevos productos importantes para la innovación tecnológica y puestos pequeños de trabajo que giran en torno a las necesidades de la terminal). Por lo tanto, para la zona del austro ecuatoriano, se podrían presentar diversas oportunidades en cuanto al desarrollo productivo del país, pudiendo convertir esta zona en una de las más importantes en cuanto a comercio exterior e industrialización.

En innovación, la tmZ ha sido pionera en la implementación de ciertas tecnologías avanzadas para: el procesamiento de información y para la comunicación; para la automatización y robotización de procesos; y, para la aplicación de sistemas en cuanto a seguimiento y trazabilidad. Todas estas innovaciones han logrado una mejora significativa en la eficiencia operativa, colocando a la tmZ como un referente en el sector, lo que ha resultado en una mayor productividad y competitividad para los sectores comerciales que buscan beneficiarse de esta terminal. Para la zona austral del Ecuador, al conectarlo con redes logísticas internacionales, se puede promover la integración económica regional e incrementar la capacidad productiva y la competitividad dentro de las empresas locales en los mercados globales, incentivando así la creación de empresas pequeñas y/o emprendimientos que puedan llegar a convertirse en grandes exportadores a nivel mundial. Por estas y más razones, la tmZ puede ser fundamental para mostrar la viabilidad y el potencial en cuanto al impacto positivo de un proyecto similar en el austro ecuatoriano.

CAPÍTULO 4

4. PUERTO SECO DEL AUSTRO

4.1 Motivación para el impulso de la creación del proyecto Puerto Seco del Austro

La motivación del proyecto puerto seco del austro es el resultado de un modelo de gestión que se basa en la colaboración y prestación de servicios por parte del sector público y la iniciativa del sector privado, el cual también es el encargado de proporcionar los recursos de inversión necesarios para la construcción, mantenimiento y ejecución de las obras civiles. En virtud del contrato que se suscribe entre los dos sectores, la compañía inversionista deberá ocuparse de la construcción del complejo de bodegas y patios necesarios para llevar a cabo las diversas operaciones aduaneras. Asimismo, deberá entregar en Comodato todas las instalaciones necesarias para que las instituciones públicas puedan cumplir con sus funciones y ejercer los diversos controles a importaciones y exportaciones, esto para instituciones como: Aduana, Policía, Agrocalidad, Antinarcóticos, entre otros (Villacis, 2024).

El objetivo principal de la construcción del puerto seco en la zona del austro ecuatoriano es la de trasladar las operaciones aduaneras que realizan en el Puerto Marítimo de Guayaquil hacia la zona primaria de la Zonal 6, en el caso de existir la factibilidad, este sería emplazado en la provincia del Cañar, en la parroquia de Javier Loyola. Este proyecto traerá varios beneficios para la zona, como el impulso económico generado por las plazas de trabajo creadas como consecuencia de la construcción de las instalaciones, así como también la inversión que generen las empresas que inicien ahí sus actividades (Villacis, 2024).

En una entrevista realizada a la ex Directora Distrital de Cuenca del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, la Mgtr. María Emilia Crespo Amoroso, supo expresar que el proyecto puerto seco del austro nace de la necesidad de los empresarios de esta zona de poder llegar a ser más competitivos y poder realizar sus operaciones a mayor escala desde casa, que fue lo presentado en el estudio de mercado realizado por la compañía SERVIFRUCTUS. Además, supo explicar que este proyecto cuenta con una inversión totalmente privada, por lo que el Estado no gastaría dinero en la construcción de la infraestructura del proyecto; esto es importante conocer, ya que, es el mismo sector privado el que está dando solución a una necesidad de los empresarios a través de un proyecto que a su vez contará con el control público necesario para poder realizar las operaciones aduaneras desde la Dirección Distrital de Cuenca sin tener que movilizarse desde o hacia Guayaquil.

Asimismo, en una entrevista realizada al Ing. Alexi Muñoz Franco, actual Coordinador Corporativo del área de compras y comercio exterior del grupo privado CONCENSO, supo explicar que acerca de las motivaciones que conoce sobre la iniciativa para la implementación de un puerto seco en el austro ecuatoriano se encuentra principalmente la necesidad de las empresas privadas de revitalizar el comercio de la zona, esto porque, aunque actualmente en el distrito 6 se cuenta con una aduana en donde se realizan trámites referentes a importaciones, se efectúan en menor cantidad a comparación de los distritos de la costa, principalmente del Puerto Marítimo de Guayaquil. También menciona, que lo que realmente se busca con este proyecto es poder realizar este tipo de operaciones dentro de la Zona 6 con mayor facilidad y con una reducción significativa de costos y tiempos en las operaciones aduaneras.

4.2 Zona Geográfica Estratégica para el Establecimiento de un Puerto Seco en la Zona del Austro Ecuatoriano

La zona Geográfica Estratégica para el asentamiento del puerto seco en la zona del austro ecuatoriano ya fue establecida por el grupo privado a cargo del proyecto. La infraestructura comenzó a ser construida en un terreno de 10 hectáreas en la parroquia Javier Loyola, del cantón de Azogues, a unos 20 minutos de Cuenca. Dentro del complejo se contará con plataformas, patios de contenedores, naves industriales, centros de negocio con espacio para oficinas y departamentos para entidades públicas como: Aduana del Ecuador, Agrocalidad, Agencia Nacional de Regulación, Control y Vigilancia (ARCSA), Policía Antinarcóticos, entre otros (PRIMICIAS, 2022).

En una entrevista realizada por el Director y propietario de la Radio Super S, y actual presidente de la federación de barrios del cantón de Azogues, el Sr. Humberto Guzmán Mora, se dio a conocer que actualmente dentro de la infraestructura ya se encuentran establecidas dos compañías, INDUGLOB y la empresa PIGGIS. En el caso de la segunda empresa mencionada, se manifiesta que los permisos solicitados al Municipio de Azogues para el uso de suelos fueron para la implantación de almacenes y bodegas en el terreno, en la fecha de 10 de mayo de 2021, y que a su vez fueron aprobados el 21 de enero de 2022.

4.2.1 Estado de las Vías y Acceso al Puerto Seco del Austro

Como se había mencionado anteriormente, la zona 6 que incluye Azuay, Cañar y Morona Santiago cuenta con la conectividad vial necesaria para el acceso a la infraestructura

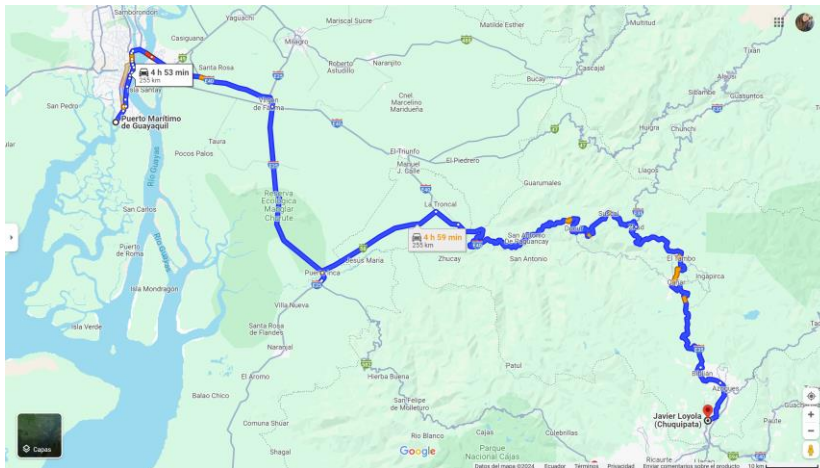
del puerto seco del austro. Con respecto al estado de las vías, existen algunas irregularidades en ciertas zonas del país que pueden llegar a ser un problema, ya que, pueden cortar la comunicación de la vía principal con el Puerto Marítimo de Guayaquil. Un ejemplo de esto es el reciente deslizamiento que hubo en la vía Cuenca-Molleturo-El Empalme, en la noche del sábado 04 de mayo de 2024, que debido a la intensa lluvia ocurrieron dos derrumbos de porciones diferentes de la vía entre los kilómetros 14 y 15 de los sectores de Zorrocucho y El Molino (Pachari, 2024).

Este tipo de fenómenos naturales pueden significar un gran problema al momento de transportar la mercancía, ya que, pueden ocurrir durante el proceso de transporte, poniendo en riesgo de pérdida parcial o total a la mercadería a bordo, u obligándolos a llevar los contenedores por vías alternas. La falta de mantenimiento y el escaso control o fiscalización de las infraestructuras viales representan un dilema crucial, el paso del tiempo y las erosiones causadas por los fenómenos naturales y los cambios climáticos han generado un deterioro gradual en el estado de las carreteras, y a su vez ponen en riesgo la vida de los usuarios. Aproximadamente, el 80% de las vías que entrelazan el territorio ecuatoriano son de pavimentos flexibles, lo que quiere decir que están diseñadas para un periodo determinado, en general tienen un tiempo promedio de vida útil de diez a quince años, pero después de los primeros cinco años es necesario realizar un mantenimiento continuo de las mismas para evitar daños prematuros e irremediables, el cual no ha sido llevado por parte de las autoridades competentes ni por el Ministerio de Obras Públicas y ha hecho que cada vez sea más notorio el detrimento de las mismas (Ramírez, 2023).

En el caso de tener que llevar la mercadería por rutas alternas no representaría un problema mayor en cuanto al estado de las carreteras, que el de aumento en el tiempo de transporte, puesto que, por la ruta Cañar-Guayaquil desde la zona de Javier Loyola son un aproximado de cuatro horas y cincuenta y nueve minutos que, a comparación de la vía Cuenca-Molleturo es un incremento de cuarenta y tres minutos aproximadamente. Con respecto a la ruta Cañar-Guayaquil, la vía se encuentra en buen estado y no existen deslizamientos que pongan en peligro la mercancía, existen algunas irregularidades como brechas pequeñas, baches y neblina en ciertos sectores, pero no de tal manera que comprometa el bienestar de la carga. Uno de los problemas graves que se presenta al momento de realizar el transporte a través de esta ruta es la de la inseguridad causada por robos y secuestros, el Gobierno y los transportistas ya han realizado varias reuniones para tratar entre otros temas, el de la inseguridad vial. Dirigentes de gremios como Fenacotip,

Fedotaxis, Fenacotrali, Fenatture y más, exigieron seguridad en la red vial estatal para lo cual se obtuvo respuesta por parte de la Cartera de Estado que informó que existen varios puntos seguros en las carreteras y control a cargo de la Policía Nacional. Además, se precisó que para garantizar la seguridad de los transportistas se han implementado plataformas tecnológicas que se conectan en tiempo real con el sistema del ECU 911 y el Sistema de Posicionamiento Global (GPS) (Aquíchimborazo, 2023).

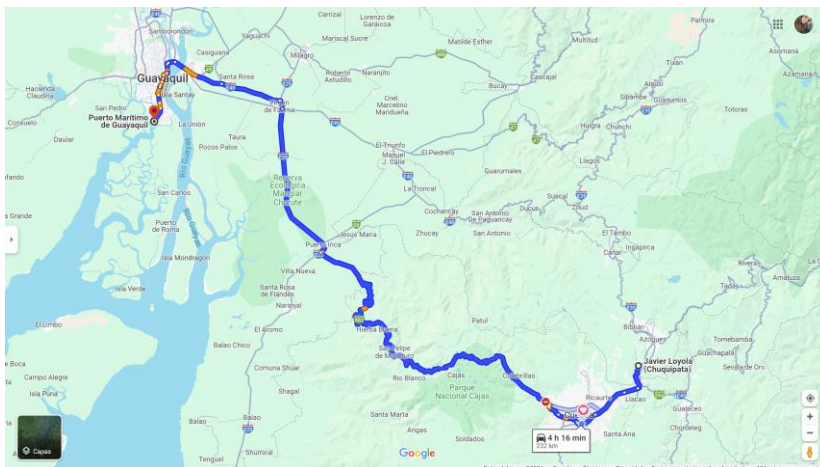
Figura 1
Ruta Cañar-Guayaquil



Nota: El mapa representa la ruta Cañar-Guayaquil desde la zona establecida para el Puerto Seco del Austro, hasta el Puerto Marítimo de Guayaquil. Adaptado de Google Maps 2024

(<https://www.google.com/maps/dir/Puerto+Mar%C3%ADtimo+de+Guayaquil,+Guayaquil/-2.7958902,-78.8796316/@-2.4833129,-79.3793996,9z/data=!3m1!4b1!4m8!4m7!1m5!1m1!!s0x902d65457c16ba55:0xedf55c8f5ea16052!2m2!1d-79.9078757!2d-2.2785171!1m0?entry=ttu>).

Figura 2
Ruta Cuenca-Molleturo



Nota: El mapa representa la ruta Cuenca-Molleturo desde la zona establecida para el Puerto Seco del Austro, hasta el Puerto Marítimo de Guayaquil. Adaptado de Google Maps 2024

(<https://www.google.com/maps/dir/-2.7958902,-78.8796316/Puerto+Mar%C3%ADtimo+de+Guayaquil,+Guayaquil/@-2.4833129,-79.3793996,9z/data=!4m8!4m7!1m0!1m5!1m1!!s0x902d65457c16ba55:0xedf55c8f5ea16052!2m2!1d-79.9078757!2d-2.2785171?entry=ttu>).

4.3 Infraestructura del Puerto Seco

4.3.1 Funcionamiento del Puerto Seco: Clúster Logístico

Un clúster logístico consiste en la agrupación de varias empresas dentro de un mismo sector, con la finalidad de mejorar su competitividad basándose en la cooperación de quienes lo conforman. Esta comunidad de socios busca superar las limitaciones logísticas y su gestión se encuentra a cargo de las organizaciones socias tanto a nivel nacional como a nivel mundial. Dentro de un clúster logístico se suelen concentrar ciertos sectores estratégicos que incluyen: empresas de transporte, centros de almacenamiento, proveedores de tecnología, instituciones de investigación, entidades gubernamentales, entre otros (Clúster Logístico de Aragón, 2023).

El trabajo del clúster de Logística se fundamenta en cuatro pilares esenciales: la base de la colaboración, las normas y políticas, el refuerzo constante de la capacidad de respuesta y el apoyo operativo (Logistics Operational Guide, 2024). Esta figura logística posibilita una cadena de suministros sin roturas y plazos de entrega más cortos, para estas empresas dedicadas en su mayoría al transporte de mercancías es mejor esta opción gracias al incremento que obtienen en su productividad y competitividad, y a la reducción de tiempo y costos. Se debe dejar claro que se necesita cooperación por parte de todos los actores involucrados que intervengan en esta operación, por lo tanto, deberán actuar a favor desde grandes empresas y MiPymes, instituciones financieras y actores públicos, hasta actores académicos como Universidades, Organizaciones privadas y público-privadas, etc. (Transeop, 2016).

En el caso del Ecuador, actualmente contamos con Puertos Marítimos que permiten ciertas operaciones logísticas, se podría decir que son conceptos que de cierta manera se relacionan pero son completamente distintos en términos de naturaleza y funciones. En el caso de la infraestructura del Puerto Marítimo de Guayaquil, conecta al comercio internacional en base a las importaciones y exportaciones de mercancías, pero se trata solamente de una instalación física a donde llegan o salen los contenedores con carga, y en donde se pueden realizar operaciones aduaneras de manipulación y administración de la carga. A diferencia de un clúster logístico que hace referencia a la concentración de empresas dentro de la misma estructura física, como podría ser el caso del puerto seco del austro, que debido a su ubicación estratégica y las ya existentes asociaciones para el emplazamiento de bodegas de diversas empresas dentro de la infraestructura, abarca un conjunto mucho más

amplio de actividades, en donde incluso se puede realizar las mismas operaciones que se realizan en el puerto principal de Guayaquil; todo esto gracias al modelo colaborativo que existiría en la intermodal, lo que incluye desde cadenas de transporte, hasta operadores de comercio exterior, que se encuentran directamente relacionados a la logística, y con su interacción y colaboración permiten una mejor eficiencia y una alta competitividad en la gestión de la cadena de suministros.

4.3.2 Requerimientos de Infraestructura y Funcionamiento

Como se ha venido mencionando, el objetivo primordial de un clúster logístico es el de hacer mucho más sencillo el desarrollo de algunos sectores para aquellas regiones en donde se encuentren emplazados. Para que este centro logístico pueda funcionar necesita de ciertos requerimientos en la infraestructura, como lo son:

- **Infraestructura Integral:** este tipo de clústeres se benefician principalmente de una infraestructura logística bien desarrollada, que incluyen carreteras, puertos, aeropuertos y sistemas de conexiones viales eficientes que permitan el transporte eficaz de las mercancías, y de parques industriales, zonas de libre comercio, centros de distribución, etc.
- **Redes de Colaboración:** este es uno de los requerimientos principales, ya que, como se mencionó anteriormente las empresas dentro de este centro logístico tienen una constante interacción, lo que puede llevar a sinergias, intercambio de mejores prácticas y la reducción significativa en costos.
- **Centros de Formación:** la presencia de diversas empresas logísticas concentradas en un solo espacio, crean a su vez oportunidades de empleo especializado, por lo que debe fomentar el desarrollo de talento y habilidades para la gestión de la cadena de suministros (Polo Oeste, 2023).
- **Adaptación e Innovación Tecnológica:** al igual que cualquier centro logístico, los clústeres también deben contar con centros especializados que se encuentren constantemente informados sobre los avances tecnológicos globales y que puedan adaptarlos a las necesidades de su propia infraestructura.
- **Centros de Distribución:** estos centros son fundamentales y deben estar bien ubicados geográficamente para que faciliten y permitan el flujo de los productos de cada empresa que forme parte del clúster (Sertrans, 2017).

4.3.3 Proceso de Operación en un Puerto Seco

Como se había mencionado anteriormente, los puertos secos funcionan como centros de distribución y consolidación de la carga. Ofrecen servicios logísticos que facilitan el manejo eficiente de la mercancía y de los contenedores entre el puerto marítimo y el punto final de distribución. El proceso que sigue un puerto seco implica una serie de etapas especialmente diseñadas para la optimización, el manejo, el almacenamiento y el transporte de las mercancías desde su punto de origen, hacia los diversos puertos, entre las etapas que siguen este tipo de procesos encontramos:

1. La recepción de la carga: los puertos secos se encargan del recibimiento de la mercancía procedente de diversos lugares a través de un medio de transporte terrestre (tren o camión), y deberá contar con toda la documentación correspondiente que será revisada para asegurar que todo el proceso de transporte haya sido realizado de manera correcta.
2. Inspección inicial: se realiza una verificación del estado de la carga y se revisa que esta se encuentre en concordancia con la documentación previamente proporcionada.
3. Registro y clasificación: luego de verificar que toda la documentación se encuentre en orden, la carga se registra en el sistema del puerto seco y se clasifica según sus requerimientos, destino y requisitos aduaneros.
4. Procedimientos aduaneros: luego de su registro las personas encargadas procesan la documentación necesaria para el despacho de la mercancía según sea el caso de importación o exportación. Además, se realizan todas las inspecciones adicionales en el caso de ser requerido por las autoridades aduaneras.
5. Almacenamiento: como se ha mencionado anteriormente, este tipo de instalaciones intermodales proporcionan un almacenamiento temporal para la mercancía, incluyendo áreas de almacenamiento seco, refrigeración, entre otros. Esto va a permitir que se realicen todos los procesos logísticos y aduaneros necesarios dentro del puerto seco.
6. Consolidación y desconsolidación: las mercancías son consolidadas en contenedores que van a permitir el transporte de las mismas hacia los puertos marítimos en el caso de que sean aptas para exportación, o se realiza la consolidación correspondiente para su distribución en el interior de la región.
7. Servicios de Valor Añadido: este tipo de puertos ofrecen servicios adicionales como el etiquetado, la inspección, el embalaje, la consolidación y desconsolidación de la

carga, manejo de mercancías consideradas como especiales o peligrosas, entre otras. Esto es importante, ya que, como se ha venido mencionando, dentro del puerto seco se pueden realizar todas las operaciones necesarias para que la carga pueda ser exportada o a su vez todos los procesos pertinentes en una importación.

8. Preparación de la documentación: se realizan todos los procesos correspondientes para que la mercancía pueda ser transportada y entregada en el destino previamente establecido.
9. Planificación del transporte: se planifica el transporte intermodal, dependiendo de las necesidades y la eficiencia (tren o camión) para poder movilizar la carga hacia o desde el puerto marítimo.
10. Carga y descarga: la carga se transfiere a los vehículos de transporte correspondientes para su envío a su destino final.
11. Monitoreo y seguimiento: se realiza un continuo seguimiento de toda la carga durante el proceso de transporte con dispositivos de rastreo y sistemas de gestión de inventarios que aseguren la seguridad de la mercadería.
12. Transporte final: la carga es llevada a su destino final, ya sea este un cliente local o un punto de distribución.
13. Confirmación de la entrega: se realiza el seguimiento correspondiente a la documentación y se confirma la entrega, asegurando que todas las partes involucradas tengan el registro de la mercadería (Díaz, 2024).

4.3.4 Implementación del nuevo Aeropuerto Internacional en Cuenca y su Factibilidad para el Desarrollo del Puerto Seco del Austro

En una entrevista realizada al Ing. Juan Pablo Tamayo, Director Comercial del Aeropuerto Mariscal La Mar de Cuenca, se pudo obtener nueva información con respecto a los avances de este proyecto y su factibilidad con respecto al proyecto puerto seco del austro. El entrevistado, supo explicar que en la administración anterior hubo un acercamiento por parte de la empresa privada y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, ya que, se quería implementar un plan que logre un trabajo conjunto entre la intermodal y el aeródromo para el transporte seguro de las mercancías, pero por algunos temas legales esto no pudo ser llevado a cabo.

Asimismo, el Ing. Juan Pablo Tamayo comenta que en términos generales, los puertos secos industriales no son muy complementarios con los aeropuertos, sobre todo en el caso del Ecuador, que a comparación de otros países, no es una industria de alta carga tecnológica

sino más de floricultura y ciertos productos perecederos, que por precio y peso no es muy conveniente para las aerolíneas llevar en un avión comercial. Como bien se sabe, la actual administración se encontraba en el proceso para obtención de la certificación de aeródromo, que con esa certificación ya se puede nombrar al aeropuerto como internacional, pero en el corto y mediano plazo, esto no cambia mucho las condiciones técnicas que presenta la infraestructura.

Gracias a la entrevista, también se pudo conocer cómo va el avance de este nuevo aeropuerto, para lo cual, la actual administración se encuentra realizando todos los procesos previos necesarios, que incluyen el estudio de viabilidad para el emplazamiento del nuevo terminal. Este proceso se encuentra actualmente paralizado un aproximado de 8 años, en lo que terminan los estudios meteorológicos en la zona en donde se quiere situar el nuevo aeropuerto, pero ya cuentan con los mecanismos necesario para la recolección de datos, sobre todo, ya que, el municipio de Guayaquil y de Cuenca ya firmaron un contrato comodato en el que se establece la prestación de equipos, más específicamente de la planta meteorológica que permitirá realizar los análisis técnicos y la toma de datos para el nuevo aeropuerto en Cuenca, por lo que ya podrán empezar con la medición y los estudios meteorológicos necesarios para la implantación del proyecto. Además, se encuentran buscando el apoyo necesario en una empresa del MIT (Massachusetts Institute of Technology) de Estados Unidos, la compañía MITRE para que puedan realizar estos estudios meteorológicos garantizando la calidad de los datos.

El Ing. Juan Pablo Tamayo también comentaba que aunque es más beneficioso el transporte comercial, no se puede descartar la idea de que las empresas privadas puedan realizar proyectos o firmar convenios que involucren al puerto seco y a las aerolíneas que trabajen dentro del aeropuerto. Esto quiere decir, que se podría realizar vuelos con aviones pequeños que sean específicos y se encuentren adaptados para el transporte de la mercancía, así estos aviones podrían realizar vuelos y salir con carga llena sin afectar la influencia de pasajeros e involucraría un proyecto que sea puerto seco, consolidadora y paletizadora dentro del aeropuerto.

4.4 Impacto en la Economía y el Desarrollo Socioeconómico del Austro

Uno de los puntos a tomar en cuenta es la intervención del gobierno en el comercio para lograr beneficios económicos, sociales o políticos. En este sentido, son los funcionarios los encargados de aplicar políticas que supongan ser una oportunidad para el desarrollo del

comercio en el país y para sus ciudadanos. La intervención gubernamental se puede clasificar como económica o no económica, para lo cual en el primer caso los gobiernos deben identificar aquellas industrias que tengan una alta probabilidad de éxito. Muchos de los países en vías de desarrollo buscan estimular la industrialización local, usando la protección comercial y operan bajo las suposiciones de que los trabajadores excedentes pueden ser más eficientes en el aumento de la producción industrial a comparación de la producción agrícola, esto debido a que los precios y las ventas de productos agrícolas y materia prima son fluctuantes, lo que significa un perjuicio a las economías que dependen de algunos de ellos. Además, este tipo de mercados de productos industriales crecen mucho más rápido que los mercados agrícolas, reduciendo la importación y promoviendo la exportación de productos (Daniels et al., 2013). En el caso del puerto seco, es una infraestructura logística agroindustrial en donde se brindan servicios de inspección fitosanitaria y tratamientos para las exportaciones de productos agrícolas, y en donde se concentra la principal actividad industrial del país.

4.4.1 Beneficios para la zona

El proyecto puerto seco del austro puede ser una oportunidad de desarrollo económico y productivo para la zona, como bien sabemos este tipo de instalaciones logísticas facilitan el intercambio de mercancías dando paso a la facilitación al comercio exterior y trae consigo varias ventajas, entre las que se encuentran:

- **Creación de empleo directo e indirecto:** una de las principales ventajas que trae consigo la implementación del puerto seco en la zona del austro ecuatoriano, según el estudio realizado para el proyecto presentado, es la de la creación de 425 plazas de trabajo directo y 1700 plazas de empleo indirecto. Las empresas de las provincias de Azuay, Cañar y Morona Santiago apuntan a tres segmentos de clientes: grandes grupos empresariales, pequeñas y medianas empresas; y personas naturales, por lo que no solo habría un incremento en la capacidad y demanda productiva de los sectores aledaños al puerto, sino un aumento en la oferta laboral de las empresas de esas provincias (PRIMICIAS, 2022).
- **Estímulo para el emprendimiento y la innovación:** otro beneficio que se obtendría de la implementación del puerto seco del austro es el estímulo para el emprendimiento y la innovación. El representante del grupo CONCENSO, el Ing. Alexi Muños Franco, manifiesta que muchos de los trámites que se realizan dentro

de la zona austral son de exportación, esto en cuanto a empresas florícolas, ganaderas, entre otras; pero muchas de las empresas pequeñas productoras tienen desconocimiento acerca de ciertas normativas que se aplican al momento de realizar el procedimiento necesario para la exportación directa de su mercancía, por lo que se lo dejan a empresas grandes ya conocidas en el mercado, con la implantación de la intermodal los pequeños y medianos productores tendrían más acceso a la información necesaria para hacer crecer sus empresas y busquen una constante innovación de las mismas para volverse grandes competidores a nivel mundial. Asimismo, las personas naturales que tengan los recursos disponibles y busquen nueva información sobre los beneficios de la producción para operaciones de Comercio Exterior tratarán de crear sus propias empresas y/o emprendimientos para de la misma manera volverse grandes competidores a nivel global dependiendo de su área de enfoque, y generando así mayor productividad en el país y más ofertas laborales.

- **Beneficios logísticos:** uno de los beneficios más importantes, se mencionan en la entrevista del Ing. Alexi Muños Franco, quien explica desde su experiencia como importador, que muchos de los comerciantes que traen mercadería al Ecuador, necesitan desaduanizarla por partes y al tener la oportunidad de traer los contenedores directamente al puerto seco, se podría realizar el mismo procedimiento pero sin el pago extra por costos logísticos de cada fracción.
- **Reducción de tiempos y costos:** como último punto pero no menos importante, se encuentra la reducción de costos y tiempos en cuanto a operaciones aduaneras. Al tener al puerto seco dentro de la zona del austro ecuatoriano, se puede solicitar realizar la desaduanización o nacionalización de la mercancía directamente en la intermodal. Aunque este proceso ya se realiza en el distrito de Cuenca, el puerto seco al contar con instalaciones especialmente diseñadas, brindaría mejores oportunidades para estas operaciones, lo que significaría no solo una reducción notable en costos de almacenaje de la mercadería durante el tiempo que dura el procedimiento, sino también una reducción en tiempos, ya que, al llevar la mercadería directamente al centro logístico se logra a su vez, una reducción notable en la congestión que suele provocarse en el Puerto Marítimo de Guayaquil, y que significaría menor tiempo para la nacionalización de los bienes. El puerto seco a comparación del distrito de Cuenca

ofrecería ventajas significativas en la logística y gestión aduanera, permitiendo un procesamiento más rápido de la mercancía y reduciendo los tiempos de espera.

4.4.2 Contribución al Comercio Internacional

La presencia de un puerto seco puede ser una fuente de atracción para la inversión tanto nacional como extranjera, esto debido a varias razones fundamentales que benefician directamente a las empresas que desean expandir sus operaciones y que están dispuestas a establecerse en nuevos lugares. Gracias a su ubicación estratégica, estas terminales logran una conexión logística eficiente, lo que a su vez ofrece una conectividad eficaz y directa a las rutas comerciales globales y son ideales como puntos de conexión directa entre áreas de producción y consumo (Baena, 2024). Algunos de los beneficios mencionados en anteriores capítulos, pueden ser ejemplo de por qué un puerto seco atrae inversión extranjera, como lo es la reducción de tiempos y costos, esto ya que, los Puertos Secos por su gran capacidad y cercanía a zonas de producción logran menores tarifas de transporte y tiempos de entrega más rápida, lo que sin duda vuelve a la zona más atractiva para las empresas extranjeras. Además, dentro de la intermodal se permiten operaciones de importación, exportación y reexportación con condiciones legales y aduaneras favorables, proporcionan facilidades logísticas y de almacenamiento, que se vuelven puntos estratégicos para el comercio internacional.

Los puertos secos desempeñan un papel fundamental para la integración regional al facilitar el flujo de mercancías y promover el desarrollo económico entre países y regiones. La integración regional es de suma importancia para la atracción de inversión extranjera por diversas razones, entre las que se encuentran: mercados amplios y atractivos con la eliminación de barreras arancelarias entre países, lo que permite a los empresarios extranjeros acceder a una base mucho más amplia de consumidores y que a su vez permite el crecimiento del mercado nacional; la estabilidad política y regulatoria es otro de los motivos importantes de por qué la integración regional permite la atracción de inversión extranjera, debido al mayor grado de estabilidad política y regulatoria entre los países miembros existe menos riesgo legal, lo que se reafirma como un seguro para la inversión extranjera, esto gracias a que aumenta la confianza de los inversionistas y se promueve un ambiente laboral más favorable (Baena, 2024).

Otro punto importante a destacar para la contribución al Comercio Internacional son los Tratados o Acuerdos de Libre Comercio Ratificados con China y Costa Rica. Estos

Tratados posibilitan que nuestros productores puedan exportar muchos de sus productos a esos países y mejorar nuestra competitividad en el mercado mundial. Gracias a la entrevista realizada a la Mgtr. María Emilia Crespo Amoroso, quien es parte del equipo negociador en el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, se pudo conocer un poco más acerca de la negociación con China, ya que, además ella fue jefe de la Mesa de Asuntos Aduaneros y Facilitación del comercio con China, ella explica que este Acuerdo es sumamente beneficioso para el país, sobre todo porque en la mesa que se negoció se establecen todas las disposiciones sobre cómo facilitar el comercio entre los dos países en relación a las operaciones aduaneras. Dentro de esta negociación se da un reconocimiento expedito a la nacionalización de mercancías perecederas, que es lo que más se exporta desde el Ecuador y que es uno de los mayores inconvenientes que se tenía con China. La entrevistada manifiesta que es importante acelerar todo el proceso aduanero para este tipo de mercancías perecederas y establecer una asistencia mutua de cooperación con la aduana, esto sobre todo para que las importaciones que vienen de China, que no estén subfacturadas puedan ser establecidas con los valores pertinentes y las partidas específicas, lo que ayudará también a la aduana como institución de control a tener un correcto registro de la mercancía ingresada.

Los acuerdos comerciales presentan grandes oportunidades tanto en importaciones como en exportaciones, y la oferta exportable del Ecuador es muy enriquecida y tiene un gran potencial con respecto a los países mencionados anteriormente (China y Costa Rica), la Mgtr. María Emilia Crespo Amoroso explica que en el caso de China, se consideran principalmente a los productos potenciales, que son: camarón, banano, cacao en grano, rosas, flores eternizadas, pescado congelado, calamar, madera, botones de tagua, cuero, sombreros de paja toquilla, entre otros. Pero también se buscaba proteger a ciertos sectores como el de la cerámica, el textil, el calzado, etc., y en el caso de Costa Rica, se encuentra en total acuerdo sobre lo beneficioso que esto puede llegar a ser para el país, ya que, gracias al Acuerdo Comercial existirá un crecimiento en las exportaciones del sector manufacturero como la metalmecánica, los textiles, línea blanca, construcción, productos de madera, cerámica, cosméticos, entre otros. Esto es sumamente importante, ya que, la mayor parte de productores de varios de los bienes mencionados se encuentran dentro del austro ecuatoriano, con la implementación del puerto seco en esta zona les permitiría ser parte de la comercialización a nivel global con mayor facilidad y con la agilidad necesaria, evitando

la saturación del puerto principal y brindándoles mayor seguridad para la exportación de su mercadería.

Los Acuerdos Comerciales ratificados con China y Costa Rica representan una oportunidad clave para el desarrollo económico y comercial de nuestro país. Estos acuerdos permiten un acceso preferencial a mercados importantes y fomentan el intercambio comercial bilateral. Una de las oportunidades más grandes en cuanto aprovechamiento de estos Acuerdos con respecto a la posible implementación de un puerto seco en la zona del austro ecuatoriano se puede notar sobre todo en la ciudad de Cuenca, que actualmente es el principal productor de muchos de los productos mencionados anteriormente, como por ejemplo el caso de línea blanca. La intermodal a comparación del distrito de Cuenca que ya se encuentra en funcionamiento y permite muchos de los procesos aduaneros necesarios para la importación o exportación de la mercadería ofrecería varias ventajas significativas como la facilitación de trámites aduaneros durante las veinticuatro horas del día, la consolidación y distribución de los productos fabricados en la zona austral del país optimizando la logística y reduciendo los costos de transporte, el almacenamiento seguro y controlado, el acceso a servicios especializados, entre otros. En conjunto, el puerto seco en el austro ecuatoriano ofrecería una infraestructura logística crucial para potenciar la exportación de la mercancía producida en esta zona y contribuiría a una mejora en la competitividad de los productos locales en el mercado internacional.

4.4.3 Ventajas del Puerto Seco por sobre las Zonas Francas y las Zonas de Desarrollo Económico

El funcionamiento de un puerto seco se basa en la optimización logística y del transporte de la mercadería entre desembarcaderos y puntos interiores. Este tipo de instalaciones intermodales, así como las Zonas de Desarrollo Económico (ZEDE) y las Zonas Francas son herramientas importantes en la logística y el comercio internacional, pero cada una tiene características y ventajas específicas, algunas de las ventajas de los puertos secos son:

Ventajas del Puerto Seco sobre las ZEDE

- Conectividad logística: aunque las ZEDE pueden incluir infraestructuras logísticas, su principal enfoque está en el desarrollo económico en una región amplia, lo que puede incluir diversos sectores. En cambio, los puertos secos están específicamente diseñados para mejorar la conectividad logística mediante una conexión directa con

los desembarcaderos a través de los diversos medios de transporte terrestre, facilitando el movimiento eficiente y reduciendo los tiempos de transporte entre los puertos marítimos y su destino final.

- Despacho aduanero y consolidación: aunque las ZEDE pueden ofrecer servicios aduaneros, no están necesariamente especializados en la consolidación de la carga y otras funciones logísticas específicas de los puertos secos, mismos que ofrecen servicios de despacho aduanero y permiten un manejo más eficiente y rápido de la mercadería, logrando también que la carga pueda ser despachada antes de su llegada al puerto marítimo.
- Reducción en la congestión de los puertos marítimos: los puertos secos, al trasladar operaciones logísticas hacia el interior de la región, ayudan a reducir significativamente la congestión de los puertos principales, mientras que la ZEDE no tienen un impacto directo en los mismos puesto que su enfoque es más amplio y no tan centrado en la logística portuaria (Peña, 2015).

Ventajas de los puertos secos por sobre las Zonas Francas

- Especialización logística: como bien se sabe, los puertos secos están especializados en funciones logísticas, lo que incluye el transporte intermodal, el almacenamiento y valores añadidos para la carga (etiquetado, embalaje y consolidación); mientras que las zonas francas se encuentran principalmente orientadas hacia la manufactura y la exportación, ofreciendo incentivos fiscales y arancelarios, pero no están esencialmente diseñados para la optimización de la logística y el transporte de las mercancías.
- Facilidad en el despacho y el movimiento de la carga: aunque las zonas francas ofrecen beneficios aduaneros, estos se encuentran más orientados a la exención de aranceles y no tanto con la eficiencia en el movimiento y el despacho de la carga como lo es en el caso del puerto seco, que gracias a su especialización logística, permite que la carga sea transportada rápidamente desde y hacia los puertos marítimos.
- Reducción de tiempos y costos de transporte: al encontrarse los puertos secos ubicados en puntos estratégicos al interior del país o de la región, pueden reducir significativamente los tiempos y los costos de transporte, mientras que las zonas francas se enfocan más en los beneficios fiscales y arancelarios y no tanto en lo logístico (Equality, 2023).

Mientras que las zonas francas y las ZEDE ofrecen ventajas importantes en incentivos fiscales y apoyo al desarrollo económico y la manufactura, los puertos secos se encuentran especialmente diseñados para la optimización logística y el transporte de la mercadería, lo que incluye la conectividad directa con los puertos principales, la especialización en servicios logísticos y aduaneros y la capacidad de ayudar a reducir la congestión portuaria. Por lo tanto, los puertos secos son mucho más ventajosos al momento de mejorar la eficiencia y la rapidez en la cadena de suministro y el movimiento de la carga, lo que suele ser menos prioritario en las zonas francas y en las zonas de desarrollo económico.

4.5 Obstáculos y Desafíos para la Implementación de un Puerto Seco en la Zona del Austro Ecuatoriano

Uno de los obstáculos más grandes y el principal fue la autorización de la zona primaria para que el puerto seco pueda operar, la Mgtr. María Emilia Crespo Amoroso manifiesta que tomó un aproximado de dos años hasta cuando los permisos por parte del sector público fueron finalmente concedidos. Ella explica que fue un trabajo que empezó desde la creación de la normativa, ya que, antes no existía un reglamento que explique cómo operar los puertos secos y fue un trabajo arduo en relación a la parte pública de cómo se tenía que ir realizando, lo que a su vez generó desmotivación en los empresarios a cargo del proyecto. También manifiesta que, actualmente ya cuentan con los permisos necesarios, entonces ya queda a cargo del sector privado continuar o no con el proyecto.

Por parte del Ing. Alexi Muñoz Franco, manifiesta que pudieron existir desacuerdos en el sector privado, sobre todo porque existen intereses políticos de por medio. Él cree que existieron muchas empresas del mismo sector privado que pudieron llegar a sabotear el proyecto, ya que, muchos de ellos compartían la misma orientación política que el gobierno anterior, sobre todo grupos económicos grandes a los que realmente no les convenía que el proyecto avance. Actualmente desde el Banco de Desarrollo del Ecuador (BDE), se aprobaron \$147 millones para el financiamiento de diferentes proyectos de los Gobiernos locales del país, pero entre este listado no se encuentra el puerto seco del austro, por lo que se entiende que este no cuenta con el apoyo económico ni político por parte del sector público para continuar con su emplazamiento.

4.6 Aspectos Relevantes Sobre el Enfoque de Puerto Seco del Austro

De las entrevistas realizadas, se puede conocer que el puerto seco del austro es un proyecto que nace de la necesidad latente de los empresarios y es una oportunidad gigantesca

para la zona austral, al que también la aduana le ha apostado. Además, se cree que es un buen desafío para el sector, ya que tradicionalmente el austro ha estado muy relegado en el tema aduanero y la implementación de este proyecto les daría la oportunidad a muchos comerciantes de la zona para llegar a tener ese crecimiento que ellos desean y que a muchos de los emprendedores les impulse a dar ese paso que les ayude a hacer crecer sus negocios, ya que, hay mucha oportunidad de por medio. Además, de llegarse a hacer realidad se conoce que también sería una gran oportunidad para el sector privado y de muchas de las empresas con gran peso económico que se encuentran en la constante búsqueda de expansión, por lo que siempre tienden a desarrollar proyectos en torno a lo que les brinda mayores facilidades en cuanto a Comercio Exterior, como lo sería el caso del proyecto puerto seco del austro. Puede empezarse también a desarrollar otro tipo de giros de negocios a través del puerto seco, como por ejemplo el tema de la frontera con Perú, que gracias a su ubicación estratégica se pueden llegar a realizar exportaciones desde la intermodal, lo que hará que cada vez haya más oportunidades de aprovechamiento para el centro logístico, sobre todo, ya que, actualmente, Lima-Perú cuenta con nuevas innovaciones, entre las cuales se encuentra el puerto de Chancay, que permitirá el descongestionamiento del Callao, esto a través de la construcción de un ramal ferroviario dentro de la ciudad industrial que permitirá la conexión del puerto seco hacia el puerto del Callao. Además, este centro logístico convertirá a Perú en el primer centro logístico del Pacífico en Latinoamérica, lo que generará nuevas oportunidades comerciales y generará miles de oportunidades nuevas de empleo para la población local.

CAPÍTULO 5

5. RESULTADOS

Después del análisis realizado sobre la viabilidad de la implementación de un puerto seco en la zona del austro ecuatoriano se logró conocer las definiciones y características principales de este tipo de intermodales. Además, se pudo observar que dentro del Ecuador se cuenta con la normativa legal suficiente que asegura el tipo de Asociaciones Público-Privadas, lo que permite el emplazamiento del proyecto, pero que no cuenta con el apoyo suficiente por parte del sector público para continuar con su construcción. A su vez, se encontró que en la zona austral existen los corredores arteriales y las vías colectoras necesarias para la conexión del puerto Marítimo principal hacia la ubicación estratégica ya establecida del centro logístico, pero que no todas vías se encuentran en un estado adecuado que permita la circulación libre de riesgos de las mercancías. Del análisis del caso de estudio de la Terminal Marítima de Zaragoza se pudo obtener información relevante que puede ser utilizada como caso de ejemplo exitoso para la adaptación en la infraestructura en el sur del país, así como puede ser tomado en cuenta el puerto seco implementado recientemente en Lima-Perú para realizar ciertas adaptaciones en el proyecto de la zona del austro ecuatoriano. Finalmente, de las entrevistas realizadas se pudo contar con visiones claras de personas conocedoras del tema sobre los beneficios, los desafíos y los aspectos relevantes de este tipo de proyectos.

6. CONCLUSIONES

Los Puertos Secos surgen por la necesidad de nuevas infraestructuras logísticas generadas como soluciones a los desafíos planteados en los principales puertos del país por el incremento en el comercio mundial. Para conocer si es viable la implementación de un proyecto de este tipo dentro del Ecuador se realizó principalmente un análisis de toda la normativa legal que acapare tanto la inversión privada como la prestación de servicios públicos dentro de la intermodal y se concluyó que sí contamos con una base legal suficiente que asegura este tipo de Asociaciones. A su vez, fue necesario realizar un análisis del estado en el que se encuentran actualmente las vías que conectan el centro logístico con el Puerto principal en Guayaquil, para lo que se pudo observar que en ciertas zonas existe una desconexión vial evidente debido a fenómenos naturales, pero que por rutas alternas también se pueden transportar los productos tomando las precauciones necesarias, acompañadas también de la Policía Nacional y el sistema que conecta al transportista con el ECU 911 en caso de que exista inseguridad al momento de llevar la carga desde el Puerto Marítimo hacia la intermodal en el austro ecuatoriano. Se realizó también un estudio de un caso de la Terminal Marítima de Zaragoza que proporciona información valiosa que puede ser utilizada para replicar este modelo en ubicaciones estratégicas como el sur del Ecuador, así mismo como el caso del puerto seco de Lima-Perú que al encontrarse en una zona aledaña a nuestro país puede brindarnos mayor información en cuanto adaptaciones a la zona. Además, gracias a la investigación detallada, acompañada de diversas entrevistas a personas naturales que trabajan en instituciones tanto públicas como privadas versadas del tema, se pudo conocer los principales beneficios, obstáculos y puntos clave en la implementación de estos centros logísticos y su conexión vial hacia el sector estratégico ya establecido. Finalmente, y para concluir, aunque no se cuente con el apoyo económico por parte del sector público, esto no representaría un problema para la construcción de la infraestructura, ya que, esta cuenta con una inversión totalmente privada pero sí sería necesario que exista apoyo político por parte del sector público para continuar con el emplazamiento de la intermodal. El desarrollo del puerto seco en el austro ecuatoriano podría brindar una ventaja significativa en el comercio regional en comparación con el distrito de aduana de Cuenca que actualmente ya se encuentra en funcionamiento y en donde ya se realizan los trámites necesarios para la desaduanización de mercadería, esto debido a que la intermodal trabajaría ininterrumpidamente para la realización de las operaciones aduaneras necesarias en importaciones y exportaciones, y que además, gracias a su infraestructura especializada y

entornos controlados permitiría un procesamiento más rápido de los contenedores y reduciría significativamente los tiempos de espera y costos logísticos para las empresas productoras, facilitando el cumplimiento de los requisitos legales y la optimización en las operaciones comerciales aumentando la oportunidad de competitividad a los productores nacionales en el mercado global, optimizando las operaciones de importación y exportación a través de una infraestructura logística moderna y eficiente.

7. RECOMENDACIONES

Después de un arduo análisis sobre la viabilidad de la implementación de un puerto seco en la zona del austro ecuatoriano he llegado a la conclusión de que este centro logístico tiene un gran potencial para impulsar el comercio de la región. Como recomendación, sería necesario que el sector privado a cargo del proyecto pueda conocer toda la información proporcionada para que pueda tener los fundamentos legales suficientes que aseguren la inversión y no tengan ningún inconveniente a la hora de materializar este proyecto, pero también sería necesario contar con el apoyo político por parte del sector público para que se pueda continuar con el proyecto planteado. Sería necesario también realizar peticiones y socializaciones con los entes encargados de la vialidad y el transporte para conocer si existe la posibilidad de la realización de obras públicas que mejoren la conexión por carreteras desde el puerto principal en Guayaquil hacia la zona establecida para el puerto seco del austro. También recomendaría que se haga estudios de otros centros logísticos como en este caso lo hice con la Terminal Marítima de Zaragoza (tmZ) y otros ejemplos de intermodales más apegados a nuestra realidad como el del puerto seco de Lima-Perú, ya que, puede brindar información clave que se puede adaptar al funcionamiento del proyecto para el austro ecuatoriano, logrando tener el éxito esperado y manteniéndose al día en cuanto a innovaciones que puedan seguir implementando en el puerto con el paso del tiempo. Finalmente, sería necesario realizar socializaciones con los pequeños y medianos productores, de la misma manera que con las grandes empresas para darles a conocer cuáles son los beneficios adicionales que este centro logístico traería al sur del país y los beneficios que obtendrían ellos al realizar sus exportaciones e importaciones desde el puerto seco del austro.

8. REFERENCIAS

- Aquichimborazo. (2023). *ECUADOR. Inseguridad en las vías empuja una primera reunión entre transportistas y el Ministerio de Transporte*.
https://www.aquichimborazo.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1624:ecuador-inseguridad-en-las-vias-empuja-una-primer-reunion-entre-transportistas-y-el-ministerio-de-transporte&catid=17&Itemid=405
- Asamblea Nacional. (2017). *Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre*.
https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/10/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. En *Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008* (Vol. 449, Número 20).
https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. En *Registro Oficial N° 303*.
https://www.asambleanacional.gob.ec/es/system/files/codigo_organico_de_organizacion_territorial_autonomia_y_descentralizacion.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2023). Ley Orgánica de Eficiencia Económica y Generación de Empleo. En *Registro Oficial Suplemento N° 461*.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2024). Reglamento de la Ley de Eficiencia Económica y Generación de Empleo. En *Registro Oficial Suplemento 496*.
- Baena, P. (2024). *Puerto seco: solución clave para el transporte de mercancías*.
<https://www.obsbusiness.school/blog/puerto-seco-solucion-clave-para-el-transporte-de-mercancias>
- CIDEU. (2020). *Terminal Marítima de Zaragoza – tmZ*.
<https://www.cideu.org/proyecto/terminal-maritima-de-zaragoza-tmz/>
- Clúster Logístico de Aragón. (2023). *¿Qué es un clúster logístico?*
<https://aliaragon.es/que-es-un-cluster-logistico/>
- Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones [COPCI]. (2010). Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones [COPCI]. *29 de diciembre de 2010 (Ecuador)*, 351, 1-110.
- Consejo Económico y Social del Principado de Asturias. (2021). *Informe sobre la Situación Económica y Social de Asturias 2021*. 262.
<https://www.aragon.es/documents/20127/92597865/Informe-2021-resumen-ejecutivo-CESA.pdf/3cf1fb5d-e9a9-59dc-5e20-3cfb3575032d?t=1663059860250>
- Consejo Municipal del Cantón Azogues. (2022). Gobiernos Autónomos Descentralizados, Ordenanzas Municipales. En *Registro Oficial - Edición Especial N° 654*.
http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/eyJYXJwZXRhIjoicm8iLCJ1dWlkIjoiOTUxM2FiMzUtMjE1OC00YTljLTkxMTctMTIiImMmNjMGIyZDEzLnBkZiJ9
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., Sullivan, D. P., Astrid Mues Zepeda Óscar Madrigal Muñoz, T., & Michalska Haduch, A. (2013). *Negocios internacionales Ambientes y operaciones Decimocuarta edición Revisión técnica*.

- Díaz, S. (2024). *Puerto seco*.
<https://internationall.trade/puerto-seco/>
- Empresa Pública Municipal de Movilidad de Cayambe. (2024). *Red Estatal Vial*.
<https://epmmc.gob.ec/2021/04/01/red-estatal-vial/>
- Encuentro Argentino de Transporte Fluvial. (2009). *Historia del Transporte Fluvial*.
<https://www.transportefluvial.com/index.php/informes/item/20-historia-del-transporte-fluvial>
- Equality. (2023). *ZONAS FRANCAS. ¿QUÉ SON? VENTAJAS Y DESVENTAJAS*.
<https://www.equality.es/zonas-francas-que-son-ventajas-y-desventajas/>
- Eternitygroup. (2022). *Puertos Secos: qué son, cómo surgieron y qué ventajas tienen*.
- González, N., Alberto, C., & Orive, C. (2015). Establecimiento de los factores a considerar para determinar la zona de ubicación de un puerto seco y de sus jerarquías a través de un panel DELPHI " Samir Awad Núñez. *Revista Transporte y Territorio*, 13.
- Ikusi Velatia. (2024). *Tecnologías de la información y comunicación: la guía definitiva*.
<https://www.ikusi.com/mx/blog/tecnologias-de-la-informacion-y-comunicacion-la-guia-definitiva/>
- Ittrends. (2022). *Vehículos guiados autónomos para agilizar las operaciones portuarias*.
<https://www.ittrends.es/infraestructura/2022/05/vehiculos-guiados-autonomos-para-agilizar-las-operaciones-portuarias>
- La Comisión de la Comunidad Andina. (2004). *Régimen Andino Sobre Control Aduanero*.
https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2022/06/Decision_CAN_574.pdf
- Logistec. (2022). *TECNOLOGÍA Y DIGITALIZACIÓN: UN CAMINO INELUDIBLE PARA LA NUEVA LOGÍSTICA*.
<https://www.revistalogistec.com/equipamiento-y-tecnologia/automatizacion-y-robotizacion/4060-tecnologia-y-digitalizacion-un-camino-ineludible-para-la-nueva-logistica>
- Logística de Transporte y Almacenaje. (2012). *Más de cien mil TEU pasan por la terminal marítima de Zaragoza*.
<https://www.logisticaytransporte.es/noticias.php/El-puerto-de-Zaragoza/24743>
- Logistics Operational Guide. (2024). *El Clúster de Logística*.
<https://log.logcluster.org/es/el-cluster-de-logistica>
- Mercazaragoza. (2020). *Terminal Marítima de Zaragoza*.
<https://www.aragonplataformalogistica.es/directorio/terminal-maritima-de-zaragoza-tmz/>
- Montero-Vilela, J., & Arias-Oliva, M. (2019). *Automatización, Digitalización y Robotización: Definición y protagonismo en la RSC del IBEX 35*.
<https://www.researchgate.net/publication/335684988>
- Nanot, R. (2022). *10 puertos marítimos de Ecuador que deberías conocer*.
<https://www.internacionalmente.com/puertos-maritimos-de-ecuador/>
- Pachari, D. (2024). *Deslizamiento en la Cuenca-Molleturo. ¿Cuánto tiempo durará la limpieza de la vía?*
<https://elmercurio.com.ec/2024/05/06/delizamiento-via-cuenca-molleturo-duracion-labores-limpieza/#:~:text=La constante lluvia que se, No hubo personas fallecidas.>
- Páez, G. (2020). Puerto seco. *Economipedia*, 5-12.

- Peña, G. (2015). *¿Serán las ZEDE un beneficio para Honduras?*
https://panampost.com/editor/2015/03/11/seran-las-zede-un-beneficio-para-honduras/#google_vignette
- Polo Oeste. (2023). *Clústeres logísticos: eficiencia y competitividad en la cadena de suministro.*
<https://www.linkedin.com/pulse/clusters-logísticos-eficiencia-y-competitividad-en-la-cadena-7dwnf/>
- Prensa Diaria Aragonesa. (2010). *La Terminal Marítima amplía sus instalaciones tras incrementar las operaciones un 72,3%.*
<https://www.elperiodicodearagon.com/economia/2010/07/04/terminal-maritima-amplia-instalaciones-incrementar-47723335.html>
- PRIMICIAS. (2022). *SENAE presenta proyecto de puerto seco para el Austro.*
<https://www.primicias.ec/noticias/economia/aduanas-proyecto-puerto-seco-austro/#:~:text=Un puerto seco es una, las empresas de la zona>
- Qbox. (2022). *Principales innovaciones en el mercado de transporte y logística.*
<https://www.qboxonline.com/innovaciones-mercado-transporte-logistica/>
- Ramírez, K. (2023). *Carreteras de Ecuador en mal estado: ¿cuáles son las causas?*
<https://conexion.puce.edu.ec/carreteras-de-ecuador-en-mal-estado-cuales-son-las-causas/>
- Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio Del Libro V del COPCI [RCOPCI]. (2022). Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio del Libro V del COPCI. *Gobierno del Encuentro*, 5(452), 1-128.
<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2022/11/REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI.pdf>
- Sentencia No 001-12-SIC-CC CASO No. 0008-10-IC, Registro Oficial N° 629 ____ (2012).
<http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/30308061-c10f-44ca-b2c3-ef542a4aa978/0008-10-IC-SCC-sent.pdf>
- Sertrans. (2017). *Ventajas y desventajas del clúster logístico.*
<https://www.sertrans.es/ventajas-y-desventajas-del-cluster-logistico/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2017). *Historia.*
<https://www.aduana.gob.ec/la-institucion/historia/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022a). *SENAE-SENAE-2022-0053-RE.*
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022b). *SENAE-SENAE-2022-0075-RE. En Resolución Nro. SENAE-SENAE-2022-0075-RE.*
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2022c). *SENAE-SENAE-2022-0083-RE.*
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2023). *Rendición de Cuentas 2022.*
https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2023/04/PPT-Rendici%C3%B3n-de-Cuentas-2022_Distrito-Cuenca.pdf
- Soy de Zaragoza. (s. f.). *Terminal Marítima de Zaragoza: un puerto de interior.*
<https://www.soydezaragoza.es/terminal-maritima-zaragoza-tmz/>
- Superintendencia de Ordenamiento Territorial, U. y G. del S. (2021). *El PUGs: Una herramienta muy importante para los GADM.*

<https://www.sot.gob.ec/2021/09/07/el-pugs-una-herramienta-muy-importante-para-los-gadm/#:~:text=El Plan de Uso, los espacios para uso colectivo%2C>

Terminal Marítima de Zaragoza. (2024). *Terminal Marítima de Zaragoza - tmZ*.
<https://www.linkedin.com/company/tmzaragoza/>

tmzaragoza. (s. f.). *Plataforma Logística Intermodal líder en España*.
<https://tmzaragoza.eu/>

tmzaragoza. (2024a). *Servicios de la Terminal Marítima de Zaragoza*.
<https://tmzaragoza.eu/servicios/>

tmzaragoza. (2024b). *Terminal Marítima de Zaragoza*.
<https://tmzaragoza.eu/>

Toapanta Mendoza, E., & González Aguilera, D. (2021a). Puerto seco comercial: una oportunidad de crecimiento y desarrollo empresarial de las zonas fronterizas. *593 Digital Publisher CEIT*, 6(5), 40-54.
<https://doi.org/10.33386/593dp.2021.5.611>

Toapanta Mendoza, E., & González Aguilera, D. (2021b). Puerto seco comercial: una oportunidad de crecimiento y desarrollo empresarial de las zonas fronterizas. *593 Digital Publisher CEIT*, 6(5), 40-54.
<https://doi.org/10.33386/593dp.2021.5.611>

Tobar, S. (2021). *Zaragoza, la ciudad sin mar pero con 'Puerto Marítimo' gracias al proyecto ferroviario que elimina 92.000 camiones*.
https://www.elespanol.com/invertia/observatorios/movilidad/20211211/zaragoza-sin-puerto-maritimo-proyecto-ferroviario-camiones/633687278_0.html

Transeop. (2016). *Clúster logístico: ¿Qué es?*
<https://www.transeop.com/blog/cluster-logistico-que-es/410/>

Villacis, M. (2024). *Ecuador contará con su primer Puerto Seco – Ab. Miguel Villacis (desde Ecuador)*.
<https://mercojuris.com/ecuador-contara-con-su-primer-puerto-seco-ab-miguel-villacis-desde-ecuador/>

Zaragoza Noticias. (2023). *La ampliación de la Terminal Marítima de Zaragoza recibe 1,8 millones de financiación europea*.
<https://www.zaragoza.es/sede/servicio/noticia/323190>

9. ANEXOS

Anexo 1

Consentimiento informado – Ing. Alexi Muñoz Franco

CONSENTIMIENTO INFORMADO

LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

Usted ha sido seleccionado como posible participante en el estudio titulado “La viabilidad de un puerto seco en el Austro ecuatoriano” llevado a cabo por Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, estudiante de la carrera de Estudios Internacionales de la Universidad del Azuay. Con esta investigación se pretende recolectar información relevante y de calidad para el desarrollo del trabajo final de titulación del estudiante.


Si accede a participar se compromete a proporcionar toda la información solicitada de forma honesta. Si tiene dudas podrá hacer preguntas en cualquier momento de este proceso de investigación. Asimismo, si siente alguna incomodidad durante su participación, puede informarlo al investigador para recibir orientación o retirarse, sin que ello lo perjudique de ninguna forma.

la información recolectada durante esta investigación será usada solamente con fines académicos e investigativos.

Para cualquier información adicional o incomodidad relacionada con su participación en la investigación, puede comunicarse con el investigador responsable: Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, al correo electrónico shishi98@es.uazuay.edu.ec.

Yo Alexi Muñoz Franco, luego de haber leído y entendido el contenido de este documento, acepto de manera voluntaria participar en esta investigación.

Cuenca, 24 de marzo de 2024.



Firma del participante

Anexo 2

Transcripción de la entrevista al Ing. Alexi Muñoz Franco

Orador 1

Podría indicar cuáles son sus nombres y apellidos y, ¿cuál es la función que Usted desempeña dentro del grupo CONCENSO? Orador 2

Mi nombre es Alexi Muñoz Franco. Yo trabajo en el área de compras y comercio exterior de grupo CONCENSO como Coordinador Corporativo del área de compras y comercio exterior.

Orador 1

En el mes de septiembre del año 2022 se expuso el proyecto para la posible implementación de un puerto seco en la zona del austro de nuestro país el que sería emplazado en la parroquia Javier Loyola del cantón Azogues, en la provincia de Cañar, esto con una fuente de inversión público-privada ¿Podría Usted decirnos qué conoce acerca de este proyecto? y, ¿Cuáles cree Usted que fueron las motivaciones que impulsaron a la creación del proyecto “Puerto Seco del Austro”?

Orador 2

Sí, conocí sobre eso hace poco tiempo. Sé que es una iniciativa por parte de las Cámaras de Comercio de aquí, de la ciudad de Cuenca y de muchas empresas privadas de aquí del sector, sobre todo del austro del Ecuador. Sé que realmente ellos están buscando dinamizar mucho más acá el Austro, con motivo de que realmente aquí en la en la Aduana de Ecuador, sí, actualmente en el distrito 6 se tramitan muchos temas de importación, pero de una manera muy muy baja con diferencia a lo que son los distritos de la costa, principalmente en Guayaquil y en los otros puertos de Ecuador.

Orador 1

De llegar a ejecutarse este proyecto de puerto seco en la parroquia Javier Loyola, en la provincia de Cañar, ¿Cuáles cree Usted que serían los principales beneficios para el sector privado de la implementación de un puerto seco en la zona del Austro ecuatoriano?

Orador 2

Sí, eh volviendo un poquito en la anterior pregunta, me olvidé mencionarle que lo que quieren hacer es, actualmente sé que ya está emitida la resolución de traslados, que es prácticamente la 0083, no lo tengo muy en mente, pero sé que eso es lo que ya facilita a los operadores de Comercio Exterior de poder hacer incluso ya los trámites en este distrito con mayor facilidad, aunque obviamente no está construido nada todavía, creo que depende del sector privado empezar con la construcción. Pero bueno, volviendo a la pregunta que me hizo ahora, hay muchos beneficios logísticos de poder hacer la desaduanización directamente acá. Mencionando algunos, podrían ser, por ejemplo, muchos de los importadores que traen a al Ecuador la mercadería, en costo logístico a veces necesitan no sacar toda la mercadería de importación, necesitan fraccionar la mercadería y poder desaduanizar en parciales, traerlo acá al austro lo que haría es prácticamente que usted pueda desaduanizar esa mercadería de manera parcial, pero que ya no tenga que pagar los costos logísticos de cada parcial de esa magnitud.

Otro beneficio que yo veo bastante bueno es que, en el puerto de Guayaquil, como se sabe, hay una concentración muy alta de trámites, creo que el 60% o 70% del movimiento se da por Guayaquil. Entonces, hay ciertas épocas en las que es muy difícil tener agilidad en esos puertos, colapsan. Muchos de los importadores llegan a tener tiempos muy altos de desaduanización. Lo ideal debería ser máximo 48 horas para tener su trámite liberado, pero llegan a tener hasta tres o cuatro días en liberar un trámite, dependiendo del tipo de aforo que se necesite. Si usted es un importador grande, muchas veces tienen un perfil alto en el que puede desaduanizar de forma automática, y en otras ocasiones, si no es de un perfil grande, casi siempre se realiza un aforo físico en Guayaquil, y en Guayaquil hay muy poca gente en Aduana para la cantidad de trámites que hay en una temporada alta por ejemplo, entonces pueden tomarle hasta cuatro o cinco días en librarle un trámite.

Otro de los beneficios que yo creo que podría usted como importador tener es que muchos de los trámites que hay acá en el austro son de exportación. Las florícolas, las ganaderas, todo ese tipo de trámites podrían bien hacerse todo el trámite directamente acá. Muchos de los organismos de control ARCSA, Fitosanitarios, Agrocalidad, todos ellos podrían hacerse directamente aquí, liberarse aquí y no depender de un distrito que está lejano, eso, entre otros.

Orador 1

Como sabemos la economía de nuestro país está basada en gran parte en los Tratados o Acuerdos de Libre Comercio con otros países, así tenemos los que fueron ratificados hace poco tiempo con Costa Rica y China, esto posibilita que nuestros productores puedan exportar muchos de sus productos a esos países y mejorar nuestra competitividad en el mercado mundial, al respecto ¿Tiene Usted conocimiento de los Tratados o Acuerdos de Libre Comercio que el Ecuador ratificó con estos países? En el caso de que la respuesta sea positiva ¿Cuáles cree Usted que serían los beneficios que estos Acuerdos podrían traer al sector privado de la zona del Austro ecuatoriano en el caso de que exista factibilidad en la implementación de un puerto seco en esta zona?

Orador 2

Definitivamente agilidad en los trámites. Siempre me voy a enfocar en eso, le puedo poner el ejemplo muy concreto, grupo CONCENSO tiene una empresa que es Indurama. Indurama, exporta para Centroamérica, Costa Rica es uno de los de los países a los que exporta, mucho de su mercado está en Centroamérica y Perú, que Perú también tiene mucho, entonces mucho depende de la agilidad con la que se tramiten en este caso las desaduanizaciones, de que pueda ofrecer mejores servicios a sus clientes. Se podría decir mayor agilidad en la desaduanización de sus de sus mercancías.

Sobre China, tengo claro que obviamente el tema del Tratado de Libre Comercio con China no afecta, más bien beneficia de gran manera al Ecuador porque muchos de los productos, por ejemplo de línea blanca, la industria ecuatoriana que tiene línea blanca como pues vuelvo a citar el ejemplo de Indurama, produce cocinas, es una de las líneas que mayor le representa en la INAP a la empresa y sobre todo en exportación, entonces eso le facilita que pueda hacer las exportaciones de estas cocinas y llegar a muchos más mercados.

En el tema el Tratado de Libre comercio con China, incluso podemos rescatar que no hay un arancel que le permita a los productos chinos como refrigeradoras, por ejemplo, entrar al país con un arancel reducido, eso protegería a la industria nacional. De hecho, dentro del arancel nacional está discriminado justamente las partidas arancelarias de refrigeradoras, que son también un producto representativo dentro de las empresas productoras. Le hablo no solamente por Indurama, le hablo muchas empresas del parque industrial, por ejemplo, la compañía Ecogas, que es una empresa que hace cocinas precisamente ecoline, creo que se llama la marca. O sea, a nivel nacional hay algunas empresas productoras de estas líneas que como Tratado de Libre Comercio es beneficioso para estas empresas y a la vez le protege. Se liberan muchos más productos a nivel de aranceles, pero principalmente estas empresas están cubiertas. Entendería que también el tema de las empresas cerámicas que aquí en el austro hay muchas empresas cerámicas. Cuenca es muy conocido a nivel del Ecuador por ser un sector, una ciudad muy industrial. Entonces de cierta manera, acá está una buena parte de los grupos económicos, que a su vez eso implica que van a seguir dando trabajo a muchas personas aquí.

Orador 1

¿Cómo contribuiría un puerto seco en el Austro ecuatoriano a la diversificación de mercados y al aumento de las oportunidades de exportación para las empresas privadas de la región?

Orador 2

Definitivamente sí ayudaría porque yo siento que a nivel de Guayaquil todo está un poco más concentrado allá. Al darle la oportunidad a Cuenca de tener un puerto seco, yo le hablaba de que muchas empresas resultan a veces con desconocimiento de ciertas normativas y tienen ese temor de exportar o de hacer importaciones. Entonces de alguna manera tener ese puerto seco acá lo que va a lograr es que se dinamice este conocimiento para las otras empresas también y obviamente tenemos las Cámaras de Comercio y tenemos las Cámaras de industrias que pueden fortalecer a las empresas importadoras y exportadoras para que se animen a exportar sus productos. Yo creo que solamente falta eso, que algunas empresas se animen porque hay capacidad, el producto ecuatoriano es muy bien reconocido.

Orador 1

¿Cuáles serían las oportunidades de desarrollo de cadenas de valor adicionales que podrían surgir para el sector privado como resultado de la implementación de un puerto seco en esta área?

Orador 2

Se dinamizaría principalmente el transporte. El transporte entiendo yo que este proyecto plantea principalmente generar muchas plazas de trabajo alrededor de unas 500 plazas de trabajo directas y posiblemente eso conlleve a plazas de trabajo indirectos, como por ejemplo el sector del transporte. Todo ese movimiento que va a haber en el sector del austro en Azogues va a necesitar empresas de transporte que movilicen esos productos en todo

el austro. Entonces, evidentemente ahí dinamiza mucho el tema del transporte. Habrá muchas empresas, como por ejemplo, que alquilan naves industriales cerca del lugar, que haya muchas más bodegas a nivel de ese sector.

Orador 1

Desde su experiencia, ¿cómo influiría la ubicación estratégica del puerto seco en el Austro ecuatoriano en la reducción de costos logísticos para las empresas privadas, especialmente en términos de transporte terrestre y almacenamiento de mercancías?

Orador 2

Yo creo que le mencioné al inicio, cuando Usted tiene la posibilidad de tener un distrito de Aduana acá. En un caso muy puntual, le hablo yo de una importación que yo pueda hacer y decido traerla directamente acá al distrito Cuenca, muchas veces usted paga un almacenaje, o sea, mejor dicho, siempre paga un almacenaje en el puerto marítimo donde descargar el producto y muchas veces usted tiene que esperar dos o tres días para sacar su carga, en este caso pasaría a ser simplemente de tránsito el puerto de Guayaquil. Pasaría ya a llegar directamente a la Aduana de Cuenca y usted allá, como le decía, hay importadores que a veces no tienen la capacidad de desaduanizar le hablo por los más pequeños, de desaduanizar su carga de manera íntegra 100%, porque a veces los aranceles de los productos que importan son muy altos, entonces ellos necesitan a veces sacar la mercadería de forma parcial, o sea tener un régimen aduanero, como por ejemplo es el régimen 70, que es el régimen de depósito aduanero que le permite a usted parcializar y le da un tiempo de hasta me parece que son 360 días, para poder desaduanizar el 100% de su carga. Le permite sacar su carga a medida que usted está vendiendo, eso en costos de almacenaje resulta bueno porque no le hace que usted tenga que arrendar una bodega propia, o usar su bodega para producto de importación, sino tenerla paulatinamente retirándola a medida que usted la va vendiendo.

Eso, por un lado, en el tema de costos de almacenaje y obviamente los costos logísticos reducen mucho porque el costo logístico de transporte a la hora de importar que llegue la mercadería a Guayaquil hacia Cuenca está alrededor de algún contenedor de 40, no le deja de costar unos 600 dólares que es bastante, realmente es bastante. Entonces ya usted ahí se puede imaginar que al tener la mercadería acá, o sea, digamos que usted decide hacer el régimen 70 allá en Guayaquil, cada transporte de esa mercadería le va a costar mínimo 300 dólares, mientras que si está aquí, en el austro le va a permitir reducir significativamente sus costos de transporte hacia sus bodegas. Le hablo en el caso de Indurama, sus bodegas están a la salida de la ciudad acá la salida sur, y obviamente todos esos transportes se reducirían mucho. Ahora, del resto de empresas, por ejemplo, las empresas florícolas que hacen mucho tema de exportación el sector o el lugar donde plantean ellos es muy estratégicos, creo que está cerca de todo.

Orador 1

¿Qué medidas específicas podrían ser implementadas para garantizar una transición fluida y efectiva para las empresas privadas que opten por utilizar el puerto seco en el Austro ecuatoriano en lugar de depender exclusivamente de los puertos marítimos existentes?

Orador 2

Medidas de transición, creo que deben hacer una socialización bastante fuerte. Creo que deben darles a conocer a los importadores cuáles son los beneficios, darles a través de las Cámaras hacen mucha propaganda de esto. Creo que los importadores, a veces por desconocimiento incurren en costos que no vienen al caso. La transición puede hacerse, paulatina, creo que los importadores no se van a ir 100% allá, pero van a ir evaluando poco a poco el servicio, ya qué, el servicio va a ser muy importante. Si ellos como importadores, llegan a ver que tienen una ventaja competitiva sobre traer la mercadería de Guayaquil, téngalo por seguro que van a traer cada vez más los productos acá y esto va a tener que ampliarse mucho más.

Orador 1

¿Qué medidas podrían ser implementadas para asegurar la participación activa y el compromiso del sector privado en el desarrollo y operación exitosa de un puerto seco en esta área?

Orador 2

Pues, darle las facilidades al sector importador darle las facilidades. Yo le hablaba mucho del tema socialización, principalmente eso.

Orador 1

¿Cuál sería su visión sobre el impacto a largo plazo que tendría la implementación de un puerto seco en el Austro ecuatoriano en el crecimiento y desarrollo sostenible del sector privado en la región?

Orador 2

A largo plazo entiendo que lo más importante es la generación de empleo, porque a nivel del austro creo que tenemos mucha deficiencia de empleo. Creo que va a ayudar al sector privado a invertir mucho más, mucho del sector privado tienen a veces un poco de ese miedo de invertir o de ampliarse, porque no tienen la seguridad o no tienen las herramientas para poder decir, bueno, hay una seguridad con la que vamos a trabajar y no deciden dar ese paso. A largo plazo también creo que veríamos un cambio en infraestructura vial porque como bien se sabe, pues la infraestructura vial del austro está muy abandonada, creo que eso haría que el Gobierno central le ponga muchísima más atención al tema vial del austro.

Orador 1 ``(...) omisión por irrelevancia.``

Orador 1

¿Hay algo más que le gustaría agregar o destacar sobre su enfoque para este proyecto?

Orador 2

Pues la verdad, creo que es un excelente desafío para el sector. Creo que tradicionalmente el Austro ha estado muy relegado en este tema aduanero. Creo que les va a dar la oportunidad a muchos importadores de llegar a tener ese crecimiento que ellos desean, o en el caso de muchos emprendedores de aquí del austro a dar ese paso que necesitan para poder crecer sus negocios, hay mucha oportunidad de por medio ``(...) omisión por irrelevancia``.

Anexo 3

Consentimiento informado – Mgtr. María Emilia Crespo

CONSENTIMIENTO INFORMADO

LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

Usted ha sido seleccionado como posible participante en el estudio titulado “La viabilidad de un puerto seco en el Austro ecuatoriano” llevado a cabo por Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, estudiante de la carrera de Estudios Internacionales de la Universidad del Azuay. Con esta investigación se pretende recolectar información relevante y de calidad para el desarrollo del trabajo final de titulación del estudiante.

Si accede a participar se compromete a proporcionar toda la información solicitada de forma honesta. Si tiene dudas podrá hacer preguntas en cualquier momento de este proceso de investigación. Asimismo, si siente alguna incomodidad durante su participación, puede informarlo al investigador para recibir orientación o retirarse, sin que ello lo perjudique de ninguna forma.

la información recolectada durante esta investigación será usada solamente con fines académicos e investigativos.

Para cualquier información adicional o incomodidad relacionada con su participación en la investigación, puede comunicarse con el investigador responsable: Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, al correo electrónico shishi98@es.uazuay.edu.ec.

Yo María Emilia Crespo, luego de haber leído y entendido el contenido de este documento, acepto de manera voluntaria participar en esta investigación.

Cuenca, 2 de Abril de 2024.


.....
Firma del participante

Anexo 4

Transcripción de la entrevista – Mgr. María Emilia Crespo

Orador 1

Podría indicar cuáles son sus nombre y apellidos y, ¿cuál es la función que Usted desempeñaba dentro del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador?

Orador 2

Mi nombre es María Emilia Crespo y fui Directora Distrital de Cuenca del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Orador 1

¿Cuánto tiempo estuvo laborando en la institución?

Orador 2

Alrededor de 2 años.

Orador 1

¿Cuáles son las funciones que esta institución cumple con respecto a los temas de importaciones y exportaciones?

Orador 2

Está la del control y la regulación de las importaciones y las exportaciones que se llega a realizar desde la Zona 6, que es Azuay, Cañar y Morona Santiago. Si bien las exportaciones estuvieron detenidas para realizarlas desde la zona a la que yo estuve a cargo, en mi gestión se reactivaron y nuevamente se retomaron las exportaciones desde la Zona 6.

Orador 1

Como sabemos la economía de nuestro país está basada en gran parte en los Tratados o Acuerdos de Libre Comercio con otros países, así tenemos los que fueron ratificados hace poco tiempo con Costa Rica y China, esto posibilita que nuestros productores puedan exportar muchos de sus productos a esos países y mejorar nuestra competitividad en el mercado mundial, al respecto ¿Tiene Usted conocimiento de los Tratados o Acuerdos de Libre Comercio que el Ecuador ratificó con estos países? En el caso de que la respuesta sea positiva ¿Cuáles cree Usted que serían los beneficios que estos Acuerdos podrían traer a la zona del Austro ecuatoriano en el caso de que exista factibilidad en la implementación de un puerto seco en esta zona?

Orador 2

Bueno, yo siempre he estado relacionada con los acuerdos comerciales regionales, de hecho, soy parte del equipo negociador en el Ministerio de Producción Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. Institución en la que estuve antes y actualmente enrolada, he sido parte del equipo negociador. Yo negocié con China, yo fui jefe de la Mesa de Asuntos aduaneros y facilitación del comercio con China y realmente es muy beneficioso para el país. Sobre todo, esta mesa que negocié establece todas las disposiciones sobre cómo facilitar el comercio entre los dos países en relación a las operaciones aduaneras. Tenemos un artículo muy beneficioso para el País en relación a los operadores económicos autorizados, en los cuales ya establecemos una línea para firmar un acuerdo de reconocimiento mutuo entre los dos países. Asimismo, se da un reconocimiento expedito a la nacionalización de mercancías perecederas, que es lo que más exporta desde el Ecuador y que es uno de los inconvenientes que teníamos en China, acelerar todo el proceso aduanero para este tipo de mercancías, hay un artículo sobre cooperación entre aduanas que eso es muy importante, el cual de hecho ya se está trabajando entre las dos aduanas para establecer esta asistencia mutua entre las aduanas y cooperación. Que es muy beneficioso para conocer sobre todo estas importaciones que vienen de China, que no estén subfacturadas, que sean los valores establecidos, las partidas específicas, que eso nos ayuda también como instituciones de control a tener la recaudación como debe ser. Es todo un equilibrio que se buscó en este capítulo entre el control y la facilitación del comercio para ayudarles a los empresarios a ser más competitivos, agilizar los procesos, pero a su vez también exista un control debido de la Aduana para las operaciones tanto de importaciones como de exportaciones. Los Acuerdos Comerciales, presentan grandes oportunidades tanto en las exportaciones como en las de importaciones. La oferta exportable del Ecuador es muy enriquecida y tiene un gran potencial a estos países. por ejemplo, a China dentro de los productos que se consideran potenciales. Y que ya entran, una vez ratificado el acuerdo, que es el primero de mayo con el 99.6% de exportaciones actuales es camarón, banano,

cacao en grano, flores, rosas, flores eternizadas, pescado congelado, harinas de pescado, calamar, minerales de cobre, madera, botones de tagua, cuero, sombreros de paja toquilla que se produce acá en la zona, entre otros, son los productos exportados que brindan un acceso preferencial a las exportaciones actuales. Pero como también hablábamos, existe una oferta exportable para un acceso a esta nueva oferta que tal vez este rato no se está llegando a exportar, pero este mercado es muy potencial para este tipo de productos entre ellos: carnes, yogur, pitajaya, guabas, piña, arándanos de espárragos, guayusa, té, aguacate, embutidos, entre otros. Entonces, realmente fue un arduo trabajo, hicimos todas las negociaciones en línea por el tema de del COVID, China todavía tenía una cuarentena de quince días, entonces realmente no se pudieron hacer presenciales, pero en un tiempo récord llegamos de cerrar las negociaciones. Defendiendo también los intereses del país, hay sectores, que se lograron proteger, como la cerámica, el textil, el calzado, algunas partidas para justamente darles esa protección para que puedan seguir desarrollándose dentro del Ecuador. En relación a Costa Rica, no participe directamente en las negociaciones, pero concuerdo que es totalmente beneficioso para el país. Dentro de los productos que representa un crecimiento a las exportaciones es del sector manufacturero, metalmecánica, textiles, línea blanca, cocinas, construcción, productos de madera, cerámica, cosméticos, conservas de pescado, camarón. Entonces realmente estamos muy beneficiados de todos estos Acuerdos que hemos suscrito. Se viene también Corea, hay un proceso de negociación con Canadá, muy posiblemente con los países de Emiratos Árabes, y realmente es así como se maneja este rato el comercio. Cada vez se reducen más los aranceles y la tendencia a llegar a aranceles cero, y ser parte de esta globalización, no solo un lunar aislado de todo el comercio, sino ser parte de esta comercialización. Cómo esto se representa en el puerto seco es notable al tener Acuerdos, aumenta el comercio, aumentan las importaciones, aumenta las exportaciones, y el puerto seco es el lugar por donde podría ingresar y salir toda esta mercadería, que de por sí como se ha escuchado, los puertos están colapsados y necesitan esta agilidad en los procesos aduaneros que se podrían dar desde acá, considerando toda la producción y la industria austral que hay en la zona.

Orador 1

En el mes de septiembre del año 2022 se expuso el proyecto para la posible implementación de un puerto seco en la zona del Austro de nuestro país el que sería emplazado en la parroquia Javier Loyola, del cantón Azogues, de la provincia de Cañar, esto con una fuente de inversión público-privada ¿Podría Usted decirnos qué conoce acerca de este proyecto?

Orador 2

No es una inversión Público-Privada, es una inversión netamente privada. Es una iniciativa que salió del sector privado y fue presentado al Gobierno para que se presente esta inversión. Se firmó un contrato de inversión entre la empresa SERVIFRUCTUS y el Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, y a través de este contrato de inversión nace el proyecto, posterior a eso el proyecto fue presentado a la Aduana, al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Producción, que son las 3 Instituciones rectoras de la materia para facilitar y apoyar el desarrollo de este proyecto. En ese sentido, se ha empezado a darles los permisos necesarios para su cumplimiento desde el sector público. Desde la Aduana, el 29 de diciembre del 2023, se autorizó ya el uso de zona primaria, que es lo que estaba pendiente. Hace tres o cuatro meses más o menos, para que continúen con el proceso de implementación del puerto seco.

Orador 1

¿Podría usted manifestar, ¿cómo y por qué nace el proyecto “Puerto Seco del Austro”?

Orador 2

Nace de la necesidad de los empresarios y de poder llegar a ser más competitivos y realizar sus operaciones desde casa. Fue el estudio de análisis de mercado que representa y lo que ha presentado la compañía SERVIFRUCTUS, que es el inversionista privado. El Estado no invierte un solo dólar, es totalmente inversión privada, que eso es importante dar a conocer, ya que, están dando una solución a una necesidad de los empresarios a través de un proyecto privado que es controlado por las instituciones públicas, y qué mejor poderlo hacer desde la misma zona y no tener que movilizarse a Guayaquil. Tener una Aduana de puertas abiertas desde la Dirección Distrital de Cuenca, y poder generar las operaciones desde acá.

Orador 1

Conoce Usted ¿Por qué se escogió la parroquia Javier Loyola en la provincia de Cañar para construir allí la infraestructura del Puerto Seco del Austro? En el caso de que su respuesta sea positiva, ¿podría brindarme más información?

Orador 2

No tengo certeza de cuál fue el motivo, eso lo sabe el inversionista, lo mejor sería preguntarle a él, pero considero que el tema de conectividad, de la ubicación geográfica es importante. Por resolución aduanera todas las mercancías, importaciones y exportaciones tienen su ruta por Cañar, entonces puede ser un tema de conectividad, un tema de ubicación. Se necesitan varias hectáreas planas, no sé si en Cuenca había, entonces eran varios temas y requisitos que se necesitaban cumplir.

Orador 1

¿Considera Usted que la reforma a la Resolución 0083 del 2022 de Traslados es suficiente para el adecuado funcionamiento y la prestación de servicios de la Aduana dentro del Puerto Seco? Justifique su respuesta.

Orador 2

La resolución de traslados nos apoya para el funcionamiento del puerto seco, sobre todo para una seguridad jurídica de cómo se realizan las operaciones aduaneras. Anteriormente, las empresas no podían ser competitivas al traer su mercancía a Cuenca porque había una selectividad, se inspeccionaba la mercancía en Guayaquil y en Cuenca. Esto genera duplicidad en tiempos y a la vez, duplicidad en costos, entonces no les convenía. Con la nueva resolución lo que se busca es facilitar el comercio en el amparo del acuerdo de facilitación del comercio de la OMC y equilibrarlo con el adecuado control y con la trazabilidad de la carga, entonces lo que se busca es que no exista esta doble inspección en Guayaquil y en Cuenca, a la larga es una sola Aduana y donde se va a hacer las inspecciones es acá en Cuenca. La única manera de que se abra una mercancía que se inspeccione en Guayaquil es porque existe una denuncia internacional o una alerta interna, esos serían los únicos motivos, y todos los tratamientos aduaneros se dan en destino, que sería en Cuenca. Entonces sí, es una resolución que facilita completamente la operación de un puerto seco, le genera al usuario y al operador de Comercio Exterior, ser mucho más competitivo, con lo que se evitó este tema de la duplicidad de inspecciones y de costos y es una resolución también que nos permite generar la trazabilidad de la carga para poder trasladar esa mercancía. Es importante que conste con precinto electrónico para poder revisar toda la cadena también, que venga desde el puerto hasta el puerto seco.

Orador 1

Si sabemos que para la implementación de este tipo de proyectos no es suficiente únicamente la inversión económica sino, también una infraestructura vial apropiada, ¿cree Usted que el sistema vial que conecta la provincia de Cañar y el Austro con las demás regiones del país tiene las condiciones adecuadas para asegurar una buena conectividad entre regiones y que el transporte de mercaderías no tenga inconvenientes? ¿Qué cree Usted que se podría mejorar para cubrir las necesidades en cuanto a conexión con los puertos?

Orador 2

Bueno, la conectividad siempre ha sido un desafío para el austro. Hasta el día de hoy se puede observar que todavía existe esa necesidad. No se puede decir que tenemos una infraestructura vial adecuada u óptima para esto, pero es la que hay, y mientras se tiene, yo creo que se tiene que trabajar de manera paralela. No se puede parar un proyecto de esta magnitud hasta que tengamos la mejor vía para que exista la conectividad entre puertos y puerto seco, pero sí se tiene que continuar insistiendo con esta necesidad de conectividad vial.

Orador 1

¿Por qué motivo cree Usted que el proyecto no avanzó a la siguiente fase?

Orador 2

Bueno, este rato, como le indicaba recién en diciembre del 2023, la Aduana otorgó el último permiso, que era la autorización de la zona primaria para que puedan operar. Entonces, ha tomado más de 2 años poder establecer todos los permisos para la operación. Se creó desde la normativa, antes no había un reglamento, una normativa que diga cómo operar los puertos secos, recién se creó. Entonces, ha sido un proceso arduo en relación a la parte pública de cómo se tenían que ir realizando y esto, a su vez, también generó cierta falta de motivación en los empresarios, porque al principio estaban muy emocionados, después vieron que se tardó mucho y generó mucha desmotivación. Entonces eso ya está en el sector privado ver si se continúa con la operación ya contando con los permisos públicos.

Orador 1

De llegar a ejecutarse este proyecto de puerto seco en la parroquia Javier Loyola, en la provincia de Cañar, ¿Cuáles cree Usted que serían los beneficios que este generaría a la zona del Austro de nuestro país y quiénes serían los más beneficiados con la implementación del proyecto?

Orador 2

Este proyecto de lo que nos presentó el grupo inversionista crea un proyecto social bastante interesante en creaciones de fuentes de empleo, tanto directas como indirectas que eran cerca de 2000. De lo que recuerdo mucha de la mano de obra se va a considerar de la zona, que es algo que va a permitir también la reactivación económica de toda la zona austral. Es beneficioso que se dé el puerto para que los empresarios sean más competitivos, con valor agregado, es decir, en temas de seguridad, en temas de eficiencia, en temas de agilidad, de procesos, de trámites y tenerlo en el en la misma zona, no necesariamente tener que viajar a Guayaquil. Una Aduana transparente, una Aduana que siempre ha demostrado ser de puertas abiertas para poder solucionar cualquier conflicto, realmente todo eso genera este valor agregado que les va a permitir a los empresarios poner en su balanza y ver todos los beneficios que presenta las operaciones en el puerto seco.

Orador 2

¿Hay algo más que le gustaría agregar o destacar sobre su enfoque para este proyecto?

Orador 1

No, realmente que es un proyecto que la Aduana le ha apostado también a esta zona. Es una necesidad latente de los empresarios y que es una oportunidad gigantesca para la zona austral. Puede empezarse también a desarrollar otro tipo de giros de negocio desde el puerto seco, como por ejemplo ver el tema de la frontera con Perú, todas las exportaciones también que se podrían llegar a hacer desde el puerto seco, es una ubicación estratégica. Yo creo que cada vez va a haber más oportunidades para poder aprovechar, este proyecto de Puerto seco.

Anexo 5

Consentimiento informado – Ing. Juan Pablo Tamayo

CONSENTIMIENTO INFORMADO

LA VIABILIDAD DE UN PUERTO SECO EN EL AUSTRO ECUATORIANO

Usted ha sido seleccionado como posible participante en el estudio titulado “La viabilidad de un puerto seco en el Austro ecuatoriano” llevado a cabo por Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, estudiante de la carrera de Estudios Internacionales de la Universidad del Azuay. Con esta investigación se pretende recolectar información relevante y de calidad para el desarrollo del trabajo final de titulación del estudiante.


Si accede a participar se compromete a proporcionar toda la información solicitada de forma honesta. Si tiene dudas podrá hacer preguntas en cualquier momento de este proceso de investigación. Asimismo, si siente alguna incomodidad durante su participación, puede informarlo al investigador para recibir orientación o retirarse, sin que ello lo perjudique de ninguna forma.

la información recolectada durante esta investigación será usada solamente con fines académicos e investigativos.

Para cualquier información adicional o incomodidad relacionada con su participación en la investigación, puede comunicarse con el investigador responsable: Shirley Jacqueline Montalvo Gómez, al correo electrónico shishi98@es.uazuay.edu.ec.

Yo Juan Pablo Tamayo....., luego de haber leído y entendido el contenido de este documento, acepto de manera voluntaria participar en esta investigación.

Cuenca, 26 de abril..... de 2024.


.....
Firma del participante

Anexo 6

Transcripción de la entrevista – Ing. Juan Pablo Tamayo

Orador 1

Podría indicar cuáles son sus nombre y apellidos y, ¿cuál es la función que Usted desempeña dentro de la CORPAC?

Orador 2

Con gusto. Yo soy Juan Pablo Tamayo, soy director comercial del Aeropuerto de Mariscal La Mar de Cuenca.

Orador 1

Y En el mes de septiembre del año 2022 se expuso el proyecto para la posible implementación de un puerto seco en la zona del Austro de nuestro país el que sería emplazado en la parroquia Javier Loyola, del cantón Azogues, en la provincia de Cañar, esto con una fuente de inversión público-privada ¿Podría Usted decirnos qué conoce acerca de este proyecto? y, ¿Cuáles cree Usted que fueron las motivaciones que impulsaron a la creación del proyecto “Puerto Seco del Austro”?

Orador 2

A ver, del puerto seco entiendo que ya tienen un contrato firmado, nosotros alguna vez lo hablamos con SENA E porque la empresa que lo firma también quería implementar un proyecto en el aeropuerto respecto a la funcionalidad de un puerto seco. Normalmente, los puertos secos se instalan en lugares o zonas que son logísticamente digamos que centrales y es totalmente entendible que lo hagan en la zona del austro por la cantidad de industrias, por la producción que tienen y por todo en general, el comercio que se mueve en la zona. Entonces a mí me parece que es una muy buena ubicación, es una muy buena zona y en algún momento nosotros como aeropuerto o digamos que la administración pasada tuvo alguna intención de formar parte del proyecto, pero por algunos temas legales no pudieron hacerlo. Sin embargo, como te decía, me parece una buena zona para implementar un proyecto de este tipo y entiendo por qué, o sea, entiendo las motivaciones comerciales por el movimiento comercial e industrial de la zona, entiendo que se quiera hacer un puente seco de gran envergadura.

Orador 1

De llegar a ejecutarse este proyecto de puerto seco en la parroquia Javier Loyola en la provincia de Cañar, ¿Cuáles cree Usted que serían los beneficios que este generaría a la zona del Austro de nuestro país y quiénes serían los más beneficiados con la implementación del proyecto?

Orador 2

Bueno, o sea, a más de lo obvio que sería generación de empleo directo, yo entendería que el área industrial y el área comercial se van a ver bastante beneficiadas. Podrían tener un puerto seco donde recibir sus productos sin necesidad de hacer un traslado largo hasta la ciudad o hasta la zona del austro. Entonces probablemente esto sí implique un poco de reducción de costos, pero más que nada, la reducción de tiempos en la logística de distribución que pueda tener el puerto seco va a ser de mucho beneficio para las industrias.

Orador 1

¿Cuál es su percepción sobre la infraestructura aeroportuaria en la región del Austro ecuatoriano?

Orador 2

A ver el aeropuerto que tenemos actualmente en temas de infraestructura tiene muchas limitaciones. Por la altura del aeropuerto, o sea porque estamos a 2400m sobre el nivel del mar y por el largo de la pista, una pista de 1900m no es la adecuada para un aeropuerto a esta altura si queremos hacer vuelos largos o vuelos con mucha carga.

En términos generales, los puertos secos industriales no son muy complementarios con los aeropuertos, más allá de lo que yo te pueda traer pasajeros de industrias que se puedan generar cerca. ¿Y por qué te digo esto?, porque normalmente la industria que hacen aquí o la industria que se hace en el Ecuador no es una industria de alta carga tecnológica, es decir, yo no saco microchips, no saco más allá de flores, no saco muchos productos industriales por avión, tanto por el precio como por el peso. Entonces, el aeropuerto se vuelve complementario, para temas digamos que operativos y logísticos; pero no se vuelve muy complementario al momento de hacer exportaciones, especialmente un aeropuerto con las limitaciones que tenemos nosotros no podemos sacar, o sea, si es que yo quisiera sacar productos para exportación de aquí, del puerto seco al aeropuerto de Quito a el

mundo o puerto seco, aeropuerto de Guayaquil y al mundo no podría salir con avión muy pesado, entonces eso implica que yo tendría que con la aerolínea, en algún momento de su vida hacer una distinción entre llevo más pasajeros o llevo más carga y normalmente el pasajero te da más dinero, entonces normalmente el pasajero siempre va a salir ganando sobre la carga, y por las limitaciones técnicas del aeropuerto, no podrías hacer carga y pasajeros, o sea, pensando en carga industrial o carga para exportar. Normalmente Courier sí se puede hacer, pero carga para exportar y esas cosas es muy complicado. Entonces sí necesitas un aeropuerto con mejores condiciones.

En el austro ecuatoriano no cuentas con muchos aeropuertos que te den esos beneficios, tal vez Santa Rosa, pero Santa Rosa no tiene una buena pista y no tiene la misma infraestructura como para carga, y probablemente quede incluso más lejos que el de Cuenca en términos de la distancia con el puerto seco, entonces probablemente sea lo mismo que irse a Guayaquil. Pero esto sí, también nos impulsaría un poco más a seguir trabajando en el proyecto nuevo aeropuerto, que es lo que estamos impulsando.

Orador 1

Como bien sabemos, desde julio del 2022, la Corporación Aeroportuaria de Cuenca (CORPAC), a cargo del aeropuerto, empezó el proceso para la obtención de la certificación internacional, en el caso de volverse realidad la creación de un nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de Cuenca. ¿Cómo cree Usted que este beneficiaría a la implementación de un puerto seco en la zona del Austro ecuatoriano? Y, ¿Cuáles serían las principales limitaciones o deficiencias en la conectividad aérea que podrían afectar la operación del puerto seco?

Orador 2

Es un poco lo que te decía en la pregunta anterior. Primero, aclarar es una certificación del aeropuerto, en general no se certifica nacional o internacional, sino quizás una certificación de aeródromo. Con esa certificación yo puedo nombrarle al aeropuerto internacional, o sea, le puedo decirle de aquí en adelante este aeropuerto es internacional. Ahora, en el corto y en el mediano plazo, eso no cambia las condiciones técnicas del aeropuerto, entonces vamos a seguir con lo mismo por las mismas restricciones que te acabo de explicar en la pregunta anterior.

Ahora el proyecto del nuevo aeropuerto si es un proyecto que puede ayudar a levantar o a llevar carga que tal vez actualmente se va por tierra, por frontera o se va por tierra a Quito. Normalmente la carga, por ejemplo, que sé que perece rápido, o sea la carga perecedera se va por avión, pero sale generalmente por Quito porque es donde está el mayor mercado de caja, y un proyecto de nuevo aeropuerto con las condiciones técnicas o adecuadas y con la infraestructura necesaria para manejar carga tanto en plataforma como fuera del aeropuerto, sí podría ser de mucha ayuda para el puerto seco.

Ahora yo no soy de la zona y sinceramente no estoy muy ubicado, si Tarqui queda cerca o más cerca de Cañar o más lejos de lo que estamos ahorita, pero de todas formas no le veo una distancia exagerada para conectar el puerto seco con el aeropuerto. Ahora para que este proyecto de puerto seco se complemente con el aeropuerto, sí tendremos que ver cuál es la producción que se va por aeropuertos.

La producción industrial, especialmente la que se genera en el país, no sale por vía aérea, uno por términos económicos y dos porque es muy grande o pesada para llevarla en avión. Entonces, normalmente los puertos secos y centros logísticos del puerto de Guayaquil, el puerto de Manta, el puerto Esmeraldas, cualquier otro puerto seco que te encuentres dentro del país genera o mueve productos industriales que son grandes y que se mueven normalmente por tierra o por barco. Entonces, habría que ver también qué producción se puede sacar, como te digo, tal vez la producción agrícola, pero no sé si la producción agrícola tenga que pasar necesariamente por un puerto seco.

Orador 1

¿Cómo evaluaría la calidad y eficiencia de las carreteras y vías de acceso existentes desde el posible nuevo aeropuerto de Cuenca hacia la zona propuesta para el puerto seco? Y, ¿Qué medidas considera necesarias para mejorar la conectividad vial hacia el puerto seco en el Austro ecuatoriano?

Orador 2

Como te decía, no soy de aquí, entiendo que está cerca pero no sé si es que habrá una vía expresa o no. Yo creo que ahorita por la ubicación, tal cómo te digo, el nuevo aeropuerto puede ser una solución, pero va a ser una solución de largo plazo, no es una solución que se va a dar en dos, tres, cuatro o cinco años. Entonces eso tendríamos que analizarlo, tal vez con la ubicación actual del aeropuerto, y yo entendería que en términos generales, las vías hacia Cañar están bien y no van a tener ningún inconveniente. Pero, lo que sí habría que

considerar es que si se va a mover carga en volúmenes grandes, que como te explicaba antes, va a ser bien complicado para este aeropuerto manejar, no tendríamos mucho inconveniente más allá de los horarios de movimiento que pueda tener o la restricción que puedan tener los carros pesados para ingreso a la ciudad. Habiendo dicho todo lo que te contaba de las restricciones, tampoco se puede descartar una empresa que quiera hacer carga con aviones pequeños y los adapte para hacer carga y puedan salir con carga llena, pero para eso necesitarás un proyecto que involucre puerto seco, consolidadora y paletizadora dentro del aeropuerto.

Orador 1

¿Tiene Usted alguna información del avance de la creación del nuevo aeropuerto internacional en la ciudad de Cuenca? En el caso de que su respuesta sea positiva, ¿podría brindarme más información?

Orador 2

A ver, no te puedo decir mucho porque nosotros o esta administración lo que ha hecho es, digamos que poner en marcha todo lo que anteriormente se ha soñado. La ciudad de Cuenca tiene largo tiempo esperando por un nuevo aeropuerto, pero está paralizado 8 años con un estudio de emplazamiento que te dice puede ser en una zona específica y aquí entra una pista, pero nadie se le ocurrió hacer los estudios necesarios para ver si es que la zona que se propone es o no viable para un aeropuerto. Entonces, lo que hemos hecho nosotros es digamos que poner la primera piedra en un aeropuerto, estamos trabajando con Guayaquil, trabajamos con el aeropuerto de Quito en términos de apoyo técnico, pero específicamente el municipio de Guayaquil nos va a donar la planta meteorológica que usaron ellos para sus estudios en el Daular, para que nosotros podamos iniciar la medición y los estudios meteorológicos que son necesarios para la implementación del nuevo aeropuerto. Estos estudios son demasiado importantes, específicamente en un proyecto de nuevo aeropuerto, porque te van a decir la viabilidad real de operar en esa zona, es decir, te va a decir si es que la zona es muy nublada, no muy nublada, si a pesar de ser nublada se puede operar, en qué dirección se mueven los vientos, en qué dirección debe estar direccionada la pista, habrá que ver si es que entra o no entra como se tenía planificado, y un montón de datos meteorológicos que te van a decir, sabes que aquí sí se puede operar, pero se puede esperar con tales restricciones, que es como lo que pasó en Quito, en Quito pasó eso hicieron el estudio meteorológico, les dijeron sí se puede operar, pero necesitas todas estas ayudas técnicas y tecnológicas para que puedas operar las veinticuatro horas. Entonces, a Quito le tocó hacer una inversión gigante para poder operar las veinticuatro horas y no tener problemas o garantizar la seguridad básicamente. Entonces es súper importante tener estos estudios, pero estos estudios pueden demorar entre tres a cinco años, no son estudios rápidos porque necesitamos condiciones o necesitamos un volumen supergigante de datos para poder determinar en realidad las condiciones reales del aeropuerto. Entonces estamos poniendo esa primera piedra que será instalar la planta, esperamos hacerlo lo más pronto posible y estamos buscando a alguien que pueda hacer el estudio meteorológico, garantizando la calidad de los datos. Entonces, para eso estamos buscando el apoyo de una empresa, que es del MIT, de Estados Unidos, de Massachusetts Institute of Technology, que se llama MITRE, y con ellos queremos trabajar para que ellos sean los que nos procesen los datos y como son los líderes mundiales en este tipo de proyectos. Entonces estamos calificando el nuevo proyecto nuevo aeropuerto de Cuenca para que esta empresa nos acepte como como proyecto.

Orador 1

¿Hay algún otro aspecto relevante que desee agregar sobre la importancia de la conectividad aeroportuaria para el éxito del puerto seco en esta zona?

Orador 2

Lo que sí nos puede ayudar un montón va a ser, el puerto seco puede ser de gran ayuda no solo para la zona del austro, sino para el norte de Perú también o podríamos buscar mercado también en esa zona y para eso va a ser muy importante lo que el aeropuerto, en su plan de internacionalización pueda hacer en términos de conectividad, como te decía. En términos de llevar o trasladar carga desde el puerto seco al aeropuerto y del aeropuerto a otros lados, el aeropuerto tiene muchas limitaciones técnicas, pero si yo tengo las rutas necesarias, el puerto seco podría conectarse con el norte de Perú en términos comerciales o en términos digamos, de reuniones de visitas y todo así en términos de conectividad para poder desarrollar nuevos negocios para el puerto seco. Entonces, en ese sentido, nosotros sí podemos trabajar de la mano con el puerto seco e ir desarrollando las rutas que se consideren necesarias para fomentar el comercio.