

FORO: “RÉGIMEN ADUANERO, INSTRUMENTO DE CONFIANZA PARA IMPULSAR EL COMERCIO”

**13 de diciembre de 2016
Bogotá Metropolitan Club**

PALABRAS DE BIENVENIDA

Marcela Prieto Botero. Directora general Foros Semana

Publicaciones Semana se ha comprometido con proponer los debates que el país necesita, y en ese sentido, hemos reunido a los principales actores del sector de comercio exterior para discutir alrededor de la nueva reglamentación aduanera.

Una reglamentación que es novedosa ya que ha tenido en cuenta desde el principio las inquietudes de los sectores involucrados.

Una reglamentación que busca modernizar los procedimientos existentes y adaptarlos al contexto de mercado internacional para incorporar los principios de la Organización Mundial de Aduanas, las recomendaciones de la Comunidad Andina y las de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – Ocede.

Y una reglamentación que entra en sintonía con la Ley Anticontrabando y le otorga a la Dian los dientes suficientes para castigar severamente a quienes se dedican al contrabando. (Cerca del 60% de confecciones, calzado y textiles en Colombia son de contrabando, al igual que el 27% de la leche, el 10% de agroquímicos).

En ese sentido, el manejo del riesgo es la nueva columna vertebral de la Reglamentación Aduanera. Pero para poder reducir el riesgo y la incertidumbre se propone incentivar la confianza en todos los niveles, trabajando con tecnología de punta que agilice los trámites aduaneros y transforme las entidades para ofrecer mayor valor agregado a las empresas del sector.

Por lo tanto, esta nueva reglamentación trabaja sobre la base de incentivos positivos a empresas que cumplen con todos los requisitos nacionales e internacionales, facilitando sus labores y aliviando costos; pero también incentiva a las empresas rezagadas a que logren los estándares esperados para recibir los beneficios que la reglamentación propone.

Gracias a este esfuerzo del Estado se le dará una orden a la ‘colcha de retazos’ que se habían convertido las normas aduaneras, a raíz de la firma de Tratados de Libre Comercio con decenas de países.

Por último, se espera una mejora significativa en los índices de competitividad de las empresas del país, mediante la reducción de costos y tiempos. Pero también, la disminución de los índices de contrabando y la evasión de impuestos que hoy unos de los principales cuellos de botella que espera solucionar esta iniciativa.

Hoy contamos con visiones de diferentes sectores del comercio exterior, que nos expondrán

sus experiencias, preocupaciones y casos de éxito para enriquecer un debate que debe trascender más allá de lo técnico para aportar a la construcción de un país desarrollado y competitivo.

Natasha Avendaño. Directora de gestión organizacional de la DIAN

Las aduanas a nivel mundial se han ido transformando hacia la eficiencia, tanto en control como en restricción.

En ese sentido, Colombia diseñó la nueva Decreto 390, la Ley Anticontrabando y el Decreto 993 para transformar su sistema aduanero.

La efectividad del control se logra con un sistema de gestión de riesgos robusto, para frenar las operaciones de aquellos que quieren hacer trampa y premiar a aquellos que están haciendo las cosas bien.

CONFERENCIA I: 'NUEVA REGULACIÓN ADUANERA'

Claudia Gaviria. Directora de Gestión de Aduanas de la DIAN

Se incorporaron los principales acuerdos que Colombia ha ratificado facilitando la vida al operador.

Sistema de administración de riesgo, para calificar a los operadores estos deberán tener un sistema de riesgo adaptado. No se van a tener los mismos tratamientos con todos los operadores de comercio exterior.

Las aduanas no solo fiscalizan sino que garantizan la seguridad nacional desde las actividades de comercio.

A los usuarios no confiables se les exigirán garantías monetarias.

Pagos electrónicos, prerrogativas para usuarios de confianza y OEAs, replanteamiento de etapas de desaduanamiento, sistemas de inspección no intrusivos y declaraciones anticipadas son algunas de las modificaciones que vienen en el Nuevo Régimen.

Se han actualizado los procedimientos definiendo unos nuevos procesos.

Nuevo Proyecto de Resolución que propone contingencias por fallas del sistema de la DIAN con exoneración por daños informáticos, procedimiento de levantamiento de suspensión de trato arancelario preferencial, trámites manuales.

Se cuenta con 26 desarrollos informáticos.

PANEL I: 'LA NUEVA REGULACIÓN ADUANERA VISTA POR SUS PRINCIPALES ACTORES'

Carolina Herrera. Directora de Industria Vicepresidencia Ejecutiva de la ANDI

Comparados con países que tienen sistemas eficientes de exportación e importación estamos muy lejos. Colombia se demora casi 112 horas en facilitar el despacho de mercancías.

Si se mejoran los procesos logísticos se pueden disminuir los costos de operación en un 15%.

Se están generando reprocesos al momento de declarar la mercancía porque los sistemas de información no están articulados.

El sistema de gestión de riesgos es la gran esperanza para los privados.

Miguel Ángel Espinosa Alfonso. Presidente Ejecutivo de la Federación Colombiana de Agentes Logísticos en Comercio Internacional, FITAC

La interpretación normativa se puede convertir en un riesgo mientras no se aclaran los vacíos normativos. En ese sentido, este tipo de ejercicios sirven para dar claridad en la interpretación de la norma.

Articular las diferentes bases y plataformas de información, nacionales e internacionales, será un desafío para la institucionalidad.

**Nicolás Potdevin. Asociado Director de Aduanas y Comercio Internacional
Gómez-Pinzón Zuleta Abogados S.A.S.**

La responsabilidad de los importadores y exportadores ante las autoridades aduaneras no cambia a pesar de que los trámites se hagan a través de las agencias de aduana.

En materia de gestión de riesgo existe el desafío de lograr que funcione correctamente el sistema de gestión de riesgo, orientado de manera objetiva, para premiar a las empresas que tienen riesgo bajo.

Es fundamental contar en Colombia con un sistema informático robusto que responda a las dinámicas internacionales, que soporte las operaciones y que las facilite, de esa manera se evitará que el decreto 390 se convierta en letra muerta.

Un buen sistema informático genera confianza en las autoridades aduaneras y el sector privado.

Un buen sistema informático genera agilidad en los procesos de nacionalización de la mercancía.

El tema de la responsabilidad es uno de los temas que más preocupan a los privados, y no se puede desligar al privado de la responsabilidad que tiene frente a la actividad aduanera.

Leonardo Sicard. Director de Fiscalización de la Dian

El uso de la factura electrónica ha empezado a usarse en las importaciones y exportaciones con un plan piloto con Chile y México.

El 390 es en contexto muy importante, pero alrededor del mismo hay muchos elementos en los que la institución ha venido trabajando para poder tener una base sólida de estrategias integrales que soporten el sistema aduanero.

Aldemar Moreno. Editor de Negocios Revista Dinero

CONFERENCIA II: RECOMENDACIONES INTERNACIONALES PARA COLOMBIA

Sergio Díaz-Granados. Director Ejecutivo del BID en Colombia

La economía ha cambiado tanto que ha dejado de ser central la reducción de aranceles y ha empezado a tomar fuerza la facilitación del comercio.

Este esfuerzo es fundamental porque ha sido construido entre sector público y privado.

Invitando al sector privado a participar activamente en la construcción de políticas de facilitación de comercio.

El comercio internacional es un factor fundamental en el desarrollo económico de un país. Genera empleos, inyecta capital, moviliza todos los sectores de la economía.

Es necesario reflexionar en la forma como debemos prepararnos para los grandes cambios que se vienen en términos de comercio exterior. Pensar en las necesidades del consumidor de bienes y servicios.

Colombia hasta ahora está poniendo en marcha un proceso de apertura del comercio exterior que riñe contra los procesos de aislamiento de otros países de la región. El crecimiento de latinoamérica en ese sentido, ha empezado a ser desigual.

Para Colombia es un reto ponerse a la par de países de la Alianza del Pacífico, aumentando la participación del sector de comercio exterior en la economía. El reto es bajar los costos logísticos (infraestructura precaria, agilidad en tiempos, disminución de procesos).

Hay que preservar el diálogo entre sector público y privado de alto nivel. Es un atributo fundamental que no se puede perder. La clave es la apertura y la transparencia para la construcción de confianza.

Si se reducen barreras de comercio entre países y mejorar temas de infraestructura se puede incentivar las exportaciones.

Se debe impulsar a nivel global el acuerdo de facilitación del comercio de la OMC. Colombia debe implementarlo y mover su agenda para ratificarlo.

Automatización de procesos y uso de tecnología son una oportunidad. Hay que aprovecharla y utilizarla para mejorar. Para el gobierno viene un reto en términos de manejo de mega data y big data para aprovechar la información que estará disponible y de lucha contra el contrabando.

No se avanzará hasta que no se haga una apuesta importante en términos de infraestructura. Se deben construir vías, aprovechar los ríos y vías férreas. Renglones productivos no pueden crecer si no se apuesta por la infraestructura.

La coordinación de las autoridades es fundamental.

Fortalecer el sector de servicios, Colombia se ha convertido en una revolución silenciosa. Colombia es un eje importante en la prestación de servicios y debe ser priorizado en la reglamentación y regulación.

Hay que seguir soñando e imaginarnos el futuro. Es necesario empezar a adaptarnos a los cambios del sector comercio, aprovechar las oportunidades y aprovechar las fortalezas que tiene Colombia. Un reto es traer las oportunidades al presente usando lo que tenemos (ubicación geográfica, recursos naturales, capital humano).

PANEL II: INFRAESTRUCTURA DE PUNTA PARA POTENCIAR EL COMERCIO EXTERIOR

Dimitri Zaninovich. Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte

A través del DNP se estableció una agenda para los temas logísticos y se destacó el costo logístico. El transporte es sólo uno de los componentes del problema, la operación logística cada vez es más compleja y es necesario analizarla en su totalidad.

Hay un gran avance en los puertos y aeropuertos, son los que mejor posición tienen en los ranking del Banco Mundial frente a carreteras.

Las carreteras siguen siendo el desafío. Las 4g son los grandes corredores de comercio exterior pero necesitan una gran inversión.

Los costos logísticos están en las vías secundarias que conectan los nodos logísticos con las vías concesionadas.

El transporte desde la norma no está pensado desde la intermodalidad, eso se convierte en un reproceso para las empresas privadas, que en últimas, termina incrementando los costos logísticos para el privado.

Hay una apuesta por revivir el transporte fluvial por medio de la Ley de APP.

El tren está todavía muy concentrado en el corredor de transporte de carbón.

Los proyectos de infraestructura tienen procesos largos de maduración, son rentabilidades a largo plazo que dificultan una evaluación temprana. Sin embargo, se ha iniciado un proceso de mejora importante que se verá en el largo plazo.

Álvaro Rodríguez Acosta. Presidente de Grupo Portuario

Las dobles calzadas para los nodos portuarios son muy importantes, por eso es fundamental que se promuevan las inversiones (por concesión o con recursos públicos) para terminar estas vías.

No hay una política seria para recuperar el sistema ferroviario para que exista un multimodalismo real.

La legislación a veces se convierte en un ancla que no permite que las modernizaciones se hagan más rápidamente.

Hay que hacer un seguimiento a los actores que generan o elevan los costos en la cadena logística. Por ejemplo, exigiendo a los privados que implementan plataformas de recepción de carga 24 horas.

El abandono al río Magdalena es uno de los principales obstáculos para el sistema logístico.

Luis Fernando Fuentes. Director de Comercio Exterior del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Es importante que se de una integración de la legislación, los actores del comercio exterior y las operaciones logísticas y aduaneras.

La cadena de comercio exterior debe articularse de una manera lógica y coherente. No es posible que hoy en día se sigan generando reprocesos en los eslabones de la cadena.

Hace falta coordinar los núcleos de comercio exterior privados y las instituciones públicas para evitar que se sigan perdiendo esfuerzos.

Marcela Prieto Botero. Directora Foros Semana