

# [ LATAMCODE ]



Por Salvador Arellano Buendía \*

## El Operador Económico Autorizado en los Parques Industriales: “herramienta de competitividad y desarrollo regional”

El modelo del Operador Económico Autorizado genera un modelo de certificación mundialmente comprendido. Países asiáticos, europeos y norteamericanos cuentan ya con modelos de OEA en sus legislaciones aduaneras.

**D**urante varios años, el gran reto de todos los desarrolladores y entidades federativas ha sido la creación de políticas de desarrollo económico, las cuales permitan generar herramientas de valor agregado, traduciéndose esto en un incremento en los índices de captación de nuevos usuarios en los parques industriales, así como en los flujos de inversión extranjera directa.

Frente a dicho reto, el análisis de nuevas figuras jurídicas, logísticas y aduanales resulta obligatorio y no fue la excepción en la pasada convención anual de la Asociación Mexicana de Parques Industriales AMPIP celebrada el pasado 28, 29 y 30 de noviembre en Playa del Carmen, Quintana Roo.

¿Hace sentido integrar a los parques industriales bajo la figura del Operador Económico Autorizado? ¿Genera algún valor agregado para los desarrolladores y los usuarios?

¿Permite dicha certificación generar herramientas de valor agregado para mejorar la captación de Inversión Extranjera Directa en los Parques y en las entidades federativas? Éstas y otras preguntas será respondidas en la medida en la que se vaya entendiendo la figura del Operador Económico Autorizado, OEA.

Para efectos de contextualizar las iniciativas relacionadas en términos de integrar a recintos portuarios, fronterizos y marítimos, así como a patios de contenedores, es importante mencionar algunos ejemplos desarrollados en la región tales como:

1. República Dominicana ya cuenta con un modelo de certificación OEA para las propias Zonas Francas, actualmente ya hay más de 2 Zonas Francas Certificadas bajo el modelo de OEA, y se espera que dicha iniciativa alcance otras latitudes.

## YOUR LOCAL PARTNER TO GLOBAL TRADE

Prologis is the leading owner, operator and developer of industrial logistics real estate with approximately 562 million square feet (52.2 million square meters) owned and under management in 21 countries on four continents.



### Prologis – Mexico

Av. Prolongación  
Paseo de la Reforma 1236 Piso 9  
Desarrollo Santa Fe  
Mexico City, Mexico 05348  
Main: +52 55 1105 2900  
[mexavailability@prologis.com](mailto:mexavailability@prologis.com)

### Prologis – Brazil

Av. Pres. Juscelino Kubitschek  
1455 – 12º andar  
Itaim Bibi, São Paulo, Brasil 04543-011  
Main: +55 11 3018 6900

[www.prologis.com](http://www.prologis.com)





2. Recientemente el patio de contenedores del Puerto de Barcelona obtuvo la certificación OEA.
3. Perú contempla dentro de su programa la certificación de instalaciones portuarias.
4. México analiza ya la futura integración de recintos portuarios bajo el esquema del Operador Económico Autorizado.
5. Próximamente, en el mes de marzo, la COEALAC, estará haciendo entrega en conjunto con la casa certificadora AES, del reconocimiento de la ISO28000 al puente internacional de Colombia en Nuevo León.

Analicemos brevemente cuales pudieran ser las posibles ventajas de integrar a los Parques Industriales bajo el modelo del Operador Económico Autorizado:

1. Se estaría generando un modelo de certificación mundialmente comprendido, facilitando de esta forma la venta de desarrollos inmobiliarios, toda vez que la gran mayoría de los países asiáticos, europeos y norteamericanos cuentan ya con modelos de Operador Económico Autorizado en sus legislaciones aduaneras.
2. Abre una brecha de oportunidad en términos de ir negociando nuevos beneficios no sólo para los desarrolladores industriales, si no para los usuarios y prestadores de servicios logísticos insertados dentro de un parque industrial.

3. Genera la oportunidad de poder alcanzar beneficios que alguna vez se buscaron por conducto de algunos otros regímenes aduaneros.

La inserción y análisis de dicho gremio frente a la figura del Operador Económico Autorizado tendrá que ser analizada entre COEALAC, AMPIP y la Aduana México, donde de manera paulatina se deberá ir encontrando, por un lado, los requerimientos de certificación que deberán de ser exigidos por la autoridad aduanera, y por otro, se irán identificado los beneficios más representativos para los desarrolladores y empresas usuarias, así como para los prestadores de servicios logísticos.

Seguramente el lograr las reglas de certificación de los parques industriales bajo la figura del Operador Económico Autorizado, sin duda generará los futuros planteamientos:

1. ¿Estaríamos en posibilidades de impulsar parques industriales con beneficios reales bajo figuras y/o esquemas de facilitación más flexibles para los usuarios y desarrolladores?
2. ¿Es hoy en día la figura del OEA la herramienta que permita alcanzar los beneficios que alguna vez trataron de buscarse bajo el modelo de Recinto Fiscalizado Estratégico, siendo esta herramienta de facilitación comercial mejor comprendida e impulsada por los organismos internacionales?
3. ¿Servirá dicho modelo como una

herramienta aceleradora para mejorar el desarrollo de los Parques Industriales en proyectos impulsados por los gobiernos estatales?

4. ¿Fortalecerá a otros actores de la cadena logística internacional la integración de los parques industriales bajo dicho modelo? “Pensemos en el Puerto de Altamira que cuenta con un parque industrial”.
5. ¿Permitirá dicha iniciativa fortalecer las iniciativas de seguridad en el sector portuario analizadas en la Cumbre Iberoamericana de logística y puertos?
6. ¿Podrá existir una red mundial de parques industriales bajo un modelo de reconocimiento mutuo en diversos países bajo dicho actor?
7. ¿Podríamos crear la marca “Puertos Seguros” incluyendo no sólo a las API, usuarios portuarios, si no a su vez, a los propios parques industriales insertados en dichos recintos?

Sin lugar a dudas, ésta y otras interrogantes en materia de competitividad logística y aduanera, iremos identificando y resolviendo por conducto de las negociaciones con la autoridad Aduanera, lo cual iremos difundiendo a través de este espacio. ■

\* Salvador Arellano Buendía, Presidente de la Confederación de Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe, COEALAC.

# Capturing supply chains. Understanding your industry. Providing solutions.

Specialized **Park to Suit**® Provider.

- Innovative and customer-tailored solutions
- Competitive lease rates
- LEED certified buildings
- Strong tenant relationships



Vesta is a real estate owner, operator and developer  
of industrial buildings and distribution centers in Mexico.

[vesta.com.mx](http://vesta.com.mx)



## Chile y su programa de Operador Económico Autorizado bajo la perspectiva de la Alianza del Pacífico

**H**oy en día, los esquemas de facilitación comercial y mecanismos de seguridad a lo largo de la cadena de suministro han retomado fuerza. Como antecedente, podemos ver que en la pasada convención de la Organización Mundial de Comercio en Bali, se pudieron integrar principios de carácter vinculatorio que definieron y robustecieron la figura del Operador Económico Autorizado. Frente a ello, diversos países latinoamericanos han adoptado con mayor compromiso el esfuerzo de lanzar en sus legislaciones los programas de OEA en la región, y Chile no es la excepción.

El pasado 16 de enero de 2014, la Confederación de Operadores Económicos Autorizados de Latinoamérica, España y el Caribe, COEALAC, formó parte del primer taller internacional de 2014 de Operadores Económicos Autorizados organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID, y por la Aduana de Chile, y participando en él las Aduanas de México, Costa Rica, Perú, así como el sector empresarial de Chile por conducto del organismo SOFOFA.

Gran relevancia toma el inicio de las iniciativas de Chile en términos de incorporar el programa OEA en su legislación, toda vez que hoy en día Chile es el único país de la Alianza del Pacífico que no cuenta con un programa OEA.

Ahora bien, ¿qué beneficios podría traer la incorporación de los programas OEA en todos los países de la Alianza del Pacífico? ¿Producirá esto un aceleramiento en los acuerdos de reconocimiento mutuo ARM?

Me parece que, sin duda, la inclusión de Chile bajo el marco de los OEA, fungirá como una herramienta de aceleración para la firma de los

acuerdos de reconocimiento mutuo. Recordemos que uno de los grandes retos bajo el marco de los Tratados de Libre Comercio es la pronta en capitulación de la figura del Operador Económico Autorizado, lo cual permite generar un camino más eficiente en vías de los ARM.

Pudimos observar que en una primera fase, los exportadores serán los primeros sujetos a incorporarse bajo el marco de certificación OEA en Chile; sin embargo, bajo el marco del programa piloto OEA de Chile se está incorporando una metodología denominada 5X3, es decir, 5 empresas pilotos invitando a 3 socios comerciales, lo cual producirá un efecto integrador de los principales socios comerciales.

Vemos grandes retos para alcanzar el éxito del programa de OEA una vez publicado en Chile, los cuales podría resumir en dos rubros: generar una política integradora, sin miras a percibirse como un programa discriminatorio; e identificar beneficios que permitan generar ahorros y esquemas de facilitación comercial.

El gran reto de todos los países de Latinoamérica será crear los mecanismos para que dichos programas puedan ser aplicables a las Pymes, tema que será discutido en una mesa redonda en el próximo evento mundial de OEA organizado por la Organización Mundial de Aduanas en abril con sede en Madrid.

Vayamos viendo cómo se irán desarrollando las políticas de facilitación con la convención de Bali a nivel mundial en todos los actores logísticos, y cómo los acuerdos de Bali serán adoptados y entendidos como oportunidad de crecimiento y modernización para el comercio exterior de América Latina y el Caribe. ■