

2457

**ANEXOS**

## **ANEXO 1**

### **INFORMACION RELATIVA AL TRANSPORTE**

TRANSPORTE DE CARGA CON BOLIVIA

En el transporte por carretera que se hace entre Chile y Bolivia hay que distinguir dos situaciones distintas.

- a.- El tráfico de ultramar de Bolivia, que se hace al amparo del Tratado de Paz y Amistad de 1904, la Convención de 1937 y la Declaración de Arica de 1953.
- b.- El transporte de las mercaderías que componen el comercio chileno-boliviano, que se rige, en general, por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur de 1980 y las decisiones de los organismos de aplicación de éste a nivel bilateral.

El transporte de ultramar boliviano que utiliza el modo ferroviario tiene en el caso del Ferrocarril Arica-La Paz una reglamentación especial. En cambio, el que se hace por el modo carretero no posee una reglamentación ad-hoc y, en la práctica, está casi totalmente en manos de los transportistas bolivianos quienes lo consideran como algo propio de Bolivia; que se deduce del Tratado de 1904 y en el que no cabe participación chilena. En esto, los transportistas bolivianos cuentan con el apoyo de las autoridades de su país.

Los transportistas chilenos y particularmente los ariqueños señalan que el asunto merece interpretaciones y que Chile debiera requerir algún tipo de participación chilena en ese transporte. Por razones políticas, las autoridades chilenas no han accedido a plantear una negociación como esa.

Por lo pronto, efectivamente existen bases para fundamentar las interpretaciones señaladas y el mejor ejemplo de ello, es lo que ocurre con el FCALP. En pocas palabras, lo que pasa es que por ser el transporte caminero de aparición mucho más reciente, en la época de los convenios no se tocó, quedando sin reglamentación y esta circunstancia le ha permitido ahora a ese país tomar la posición -política- de considerarlo como algo que le es exclusivo.

Con todo, el problema que nos ocupa se suscita a nivel del transporte del comercio bilateral chileno-boliviano. En el análisis de la situación que se ha generado al respecto intervienen dos conceptos básicos que son el sistema de cupos y la carga de retorno.

Los cupos son un monto expresado en toneladas de carga que sirve para efectuar una cuantificación del transporte bilateral y, a partir de ella, establecer de un modo global la participación de uno y otro país en el mismo. En otras palabras, los cupos determinan el número de camiones que pueden operar en la ruta y se fijan de común acuerdo en el seno de las reuniones bilaterales de los organismos de aplicación del Convenio de 1990 (en nuestro caso, el organismo de aplicación es el Ministerio de Transportes).

Actualmente Bolivia tiene un cupo autorizado de 5.500 toneladas y Chile uno de 3.579. En marzo del año pasado, durante la IVª Reunión Bilateral de los Organismos de Aplicación del Convenio Internacional de Transporte Terrestre de los Países del Cono Sur -el de 1990- realizada en Santiago, Bolivia pidió un aumento de los cupos a 10.000 toneladas para ambos países. Por su parte, la delegación de Chile ofreció un monto menor (6.500 toneladas) condicionado a un compromiso formal de la parte boliviana, en cuanto a asegurar a los transportistas chilenos un acceso a la carga con destino a nuestro país que

# REPUBLICA DE CHILE

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

se genera en el Altiplano, esto es a la carga de retorno. Bolivia no aceptó quedando la situación sin variaciones respecto a los cupos.

El segundo concepto, el de la carga de retorno, juega un rol fundamental en la determinación del problema planteado. De hecho, esa carga, que es la destinada a Chile, es transportada prácticamente toda por camiones bolivianos y eso ocurre, en lo principal, porque los sindicatos de transportistas de ese país desarrollan acciones -por cierto informales- ante los exportadores con el fin de reservarla casi exclusivamente para ellos. Así los chilenos que llevan carga a Bolivia tienen que bajar en vacío, lo que naturalmente encarece sus fletes respecto de las tarifas que pueden cobrar los bolivianos.

Agrava el cuadro de desequilibrio anotado otro factor, radicado en el hecho de que los bolivianos pueden optar también por transportar carga de ultramar de su país -vedada a los chilenos- con lo que aumentan aún más sus posibilidades de hacer viajes de ida y vuelta con carga completa y así abaratar costos.

Otro elemento que interviene en la situación está dado por la marcada diferencia que exhibe el intercambio comercial entre Chile y Bolivia. Mientras nosotros le vendemos a Bolivia mercaderías por cerca de 150 millones de dólares, Chile sólo les compra productos por alrededor de US\$ 20.000.000.

En esas condiciones hay mucha más carga chilena con destino a Bolivia que a la inversa. Esta circunstancia unida a la limitación actual de los cupos, hace posible que persista el transporte chileno a Bolivia en un porcentaje significativo manteniéndose, durante 1992, en una proporción de 70 a 30 con respecto a Bolivia. En cambio, en el flujo de bajada, esto es de Bolivia a Chile, el predominio boliviano es casi total.

Pero ese transporte chileno de subida sólo puede permanecer porque se mantienen limitados los cupos. Si éstos se aumentaran como lo quieren los bolivianos, los transportistas chilenos serían desplazados definitivamente del tráfico, por la opción que tienen los primeros de acudir a la carga de ultramar de su país y con eso evitar un viaje en vacío.

Hay, entonces, transporte chileno hacia Bolivia, pero la vuelta casi obligada en vacío hace que se acceda a él en condiciones desmedradas frente a los bolivianos.

Para las empresas nacionales es una demanda poco atractiva, por lo que su satisfacción en lo que se refiere a nuestros transportistas, queda en manos de quienes tienen menores posibilidades globales de optar a fletes más interesantes.

La oferta chilena de transporte en relación con el tráfico Chile-Bolivia, se orienta por ende hacia los pequeños y medianos empresarios, radicados principalmente en Arica. De ahí la connotación geográfica específica que tiene el asunto.

Los transportistas chilenos han propuesto varios cursos de acción entre los cuales, se destacan los siguientes :

- a) el que las autorizaciones para operar en esta ruta distingan claramente y separen a los camiones destinados a la carga de ultramar de aquellos para la carga bilateral.
- b) el aplicar una "restricción del tráfico", es decir que cada país transporte sus productos.

# REPUBLICA DE CHILE

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DIRECCION NACIONAL DE FRONTERAS Y LIMITES DEL ESTADO

- c) la reglamentación del Tratado de Paz y Amistad de 1904 en lo que se refiere al transporte terrestre, de manera de establecer que la carga de ultramar sea transportada proporcionalmente por ambos países.

Por lo pronto, todas las proposiciones anteriores se traducen en una pérdida para los transportistas bolivianos frente a la situación actual y eso los hace mantener una actitud muy poco flexible, presionando fuertemente a sus respectivas autoridades competentes.

Ahora bien, la posición de nuestras autoridades del rubro ha sido la de condicionar el aumento de los cupos pedidos por Bolivia a un compromiso formal y efectivo de ese país en orden a permitir el acceso de los transportistas chilenos a la carga de retorno y que, respecto de éstos, la preferencia de los usuarios se oriente básicamente por condiciones de calidad y precio del servicio.

SANTIAGO, 11 de agosto de 1993

**AUTORIZACION DE VUELOS REGIONALES**

En principio no se divisan inconvenientes para que ello pueda tener lugar, toda vez que en nuestra zona sur y austral, los mismos existen en relación con Argentina (Hay líneas regionales chilenas o argentinas que operan entre Temuco y Neuquén; entre Neuquén y Bariloche con Puerto Montt y entre Punta Arenas y las ciudades argentinas de Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia).

En definitiva, todo depende, al menos en lo que a Chile respecta, en que haya empresas interesadas en servir las líneas.

Si éstas existiesen, deberían pedir las autorizaciones correspondientes ante las autoridades pertinentes.

SANTIAGO, 11 de agosto de 1993