



03747

RR. EE. (SEGEN) OF. PUB. N° _____/

OBJ.: Responder información sobre tránsito de camiones de carga bolivianos por territorio chileno hacia Perú

REF.: Oficio N° 95/27/2023 de la Comisión de Zonas Extremas y Antártica Chilena, del 14 de marzo de 2023.

SANTIAGO, 22 MAY 2023

DE MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES DE CHILE

A SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA DE LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS

1. Me refiero al documento citado en la referencia, mediante el cual solicita información sobre los argumentos que se tuvieron presentes al momento de acordar, con los Estados de Bolivia y Perú, el permiso para que camiones con carga de origen boliviano puedan circular por territorio chileno, con el objeto de arribar a puertos ubicados al sur de Perú.
2. Al respecto, en materia de transporte internacional terrestre tanto para carga como pasajeros, la normativa aplicable está contenida en el "Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre" (ATIT), suscrito en el año 1990 por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Los Organismos de Aplicación de este acuerdo son las autoridades de transporte de cada país suscriptor.
3. El ATIT establece, básicamente, tres modalidades de transporte, conforme a lo dispuesto en su artículo 19 y que son las siguientes: a) Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común: el tráfico realizado entre dos países signatarios limítrofes, b) Transporte terrestre con tráfico bilateral, con tránsito por terceros países signatarios: el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectuar en éstos tráfico local alguno, permitiéndose solamente las operaciones de transbordo en estaciones de transferencias, expresamente autorizadas por los países signatarios, c) Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios: el realizado por un país signatario con destino a

otro que no sea signatario del Acuerdo, con tránsito por terceros países signatarios, con la misma modalidad que la definida en la letra b. anterior.

4. Teniendo presente estas tres modalidades de tránsito, los transportistas de cada país, específicamente para el tráfico bilateral, pueden optar por transitar por un tercer país o bien, escoger un paso bilateral. Como es posible apreciar en la geografía del Conosur, en algunos casos la decisión de optar por pasos directos no existe, como ocurre con aquellos países que no son limítrofes. En otros casos, aun existiendo la alternativa de transitar por un tercer país para llegar al país de destino, podría no ser viable desde el punto de vista logístico. Este último caso es el del tráfico bilateral entre Perú y Bolivia, que por razones de logística (menor distancia y menor tiempo) se realizan principalmente por el paso bilateral denominado Desaguadero.
5. No obstante, debido a bloqueos de movimientos sociales en Perú, durante semanas no fue posible optar por la utilización de dicho paso, razón por la cual, transportistas peruanos y bolivianos utilizaron la alternativa de transitar por Chile, que como ya hemos señalado no es la de mayor eficiencia desde el punto de vista logístico, pero permitiría para ellos cumplir con sus contratos.
6. En este contexto y ante la imposibilidad de “negar” este tráfico bilateral, representantes de los Ministerios de Transporte de Bolivia, Perú y Chile se contactaron para materializar esta vía alternativa, que como opción de tránsito es poco utilizada. Por esa misma razón se consideró necesario efectuar algunas coordinaciones internas con los distintos servicios presentes en los controles fronterizos a objeto de garantizar una atención eficiente, dado el aumento en el flujo de camiones esperado.
7. El resultado de estas coordinaciones se materializó en un acuerdo suscrito por los representantes de las autoridades de transporte de los tres países, el 13 de febrero de 2023 y que definió un procedimiento de comunicación de permisos, estableciendo como plazo de vigencia el día 30 de marzo de 2023, en el entendido que esto debía ser visto como una contingencia de corto plazo. Junto con la temporalidad (no contemplada en el ATIT), el Acuerdo estableció expresamente los requisitos que los vehículos de carga debían cumplir al momento de ingresar a Chile, acotando también el tránsito de éstos a un máximo de 50 camiones diarios.
8. En este contexto, el acuerdo trilateral vino a establecer un procedimiento para el ejercicio de la segunda modalidad de tráfico antes mencionada, ya establecida en el ATIT. A modo de ejemplo, es posible anotar que esta misma modalidad permite que transportistas chilenos, brasileros, paraguayos, uruguayos e incluso algunos

bolivianos, puedan hacer tráfico bilateral con Chile, utilizando como país transitado territorio argentino.

9. Asimismo, los camiones que deben transitar entre Chungará y Chacalluta bajo el ATIT, lo hacen bajo un régimen de alto estándar en materia de seguros, calidad de neumáticos, control horario de los transportes en ruta y otros, situación que en general supera lo exhibido por el transporte bilateral en la región.
10. Por último, según datos del puerto de Arica, entre enero y febrero de 2023 el aumento de carga en comparación al mismo período del año anterior, ha sido del 24% aproximadamente, y este se puede separar en un 9% de gestión comercial y en un 15% por efecto de las contingencias en el vecino país del Perú. Por lo anterior, el puerto de Arica ha sido beneficiado embarcando más carga especialmente en los graneles vegetal y contenedores.
11. Lo anterior es importante de destacar, por cuanto de la consulta formulada por la H. Comisión, se desprende que la autorización de tráfico por territorio chileno tiene por destino los “puertos del sur del Perú”, afirmación que no es certera. El acuerdo temporal firmado por los tres organismos de aplicación del ATIT (Ministerios de Transportes), de conformidad con lo dispuesto (obligación) en dicho instrumento, tiene como objeto permitir el tránsito bilateral entre Bolivia y Perú y viceversa.
12. De hecho, como se indica en el punto 10, gran parte de la carga que originalmente podría haberse dirigido a algún puerto del Perú (la mayoría tiene como destino final dicho país) hoy, debido al problema de bloqueos en ese país, están optando por utilizar el puerto de Arica.

Saluda a Ud.



ALBERTO VAN KLAVEREN STORK
Ministro de Relaciones Exteriores de Chile



CDB/IPH/CDA

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- Cámara de Diputadas y Diputados (Comisión de Zonas Extremas y Antártica Chilena).
- 2.- RR.EE. (Mingab), Info.
- 3.- RR.EE. (Subsec), Info.
- 4.- RR.EE. (Segen), Arch.
- 5.- RR.EE. (Diramesur), Info.
- 6.- RR.EE. (Delap), Info.
- 7.- RR.EE. (Difrol/Of. De Partes), Arch.
- 8.- CG La Paz, Info.