

## Facilidades que Chile da al comercio marítimo de Bolivia causa controversias

La Razón Digital / EFE / Arica, Chile / 22 de noviembre de 2015

El libre tránsito que Chile otorga a Bolivia para el uso de sus puertos, según estableció un Tratado suscrito en 1904, enmarca una intensa actividad comercial pero también una relación conflictiva entre autoridades locales y operadores del país andino, que consideran abusivas algunas normas.

"La no existencia de relaciones diplomáticas con Bolivia genera estos desencuentros, porque (con ellas) podríamos mejorar mucho en temas de fronteras, aduanas o transporte", dijo a Efe el embajador de Chile en misión especial por la demanda marítima boliviana, Gabriel Gaspar. A su juicio, lo ideal sería tener un control fronterizo integrado, que se ha intentado instalar en el pasado, sin lograr hacerlo permanente.

Por el paso fronterizo Chungará, a 4.678 metros de altura, diariamente transitan unos 380 camiones, de los que el 95 % es boliviano, según cifras de la aduana chilena.

Al llegar al puerto de Arica, donde Chile ha invertido más de cien millones de dólares para facilitar el comercio marítimo boliviano, los transportistas entregan sus cargas destinadas al extranjero o reciben mercancías importadas que representan el 80 % de total que importa Bolivia.

Todas las operaciones están a cargo de la Aduana de Bolivia, pese a lo cual ese país ha reclamado que existen limitaciones por gravámenes, demoras, maltrato, intromisión y actuaciones arbitrarias por parte de autoridades y funcionarios del puerto de Arica.

Según el Tratado de 1904, que estableció las fronteras definitivas entre ambos países 25 años después de la guerra en que Bolivia perdió su acceso soberano al mar, Chile se comprometió a darle a perpetuidad libre tránsito comercial en los puertos de Arica y Antofagasta y almacenaje gratis de 60 días para sus exportaciones y hasta un año para las importaciones.

Además Bolivia queda exenta de impuestos a la carga y tiene potestad aduanera en ambos puertos lo que supone fijar sus propios aranceles y la tasa de los derechos de importación.

Bolivia denunció en septiembre ante la Asociación Latinoamericana de Integración (Aladi) que Chile viola sus compromisos al rechazar el vaciado de contenedores bolivianos y trasladarlos a recintos extraportuarios privados, ocasionando altos costos y demoras al importador.

Además, critica la apertura de contenedores bolivianos de exportación, escaneos arbitrarios a mercaderías en tránsito y uso discrecional de categorías como "carga dificultosa o compleja" para justificar estas acciones.

Para las exportaciones de Bolivia a través de Arica, el procedimiento comienza en la aduana boliviana Tambo Quemado, donde se entrega el documento Manifiesto Internacional de Carga (MIC).

"Eso viene numerado por Bolivia y nosotros lo chequeamos acá, revisamos el camión, le controlamos ese documento y también lo hace el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)", detalló a Efe Carmen Castillo, jefa de la aduana Chungará.

"Nosotros no podemos abrir sus camiones y si existiera alguna duda en la carga, hay que coordinarlo con la aduana boliviana. Aquí nosotros solo revisamos la cabina, la carga no la intervenimos", afirmó.

Luego, los transportistas bolivianos llegan hasta el antepuerto de la Terminal Puerto Arica (TPA), donde se les asigna el horario para ingresar al puerto y descargar sus mercancías.

El antepuerto dispone de baños y otras instalaciones de descanso, cuyo mantenimiento cuesta a Chile 200.000 dólares mensuales, según sus encargados.

En el caso de las importaciones, según Ramiro Abarca, encargado de asuntos portuarios y aduaneros de Arica, el interventor es la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASP-B), que "conviene con el operador del puerto tarifas y el tipo de servicios que quieren". "La carga la recibe ASP-B, que informa al importador en Bolivia que las mercancías arribaron y así ellos programan sus despachos", agregó.

Una de las controversias que se generan es por los cobros "extras" que esto produce, entre ellos los impuestos por servicios prestados tanto a ASP-B como a exportadores y, en ocasiones, a fumigaciones obligatorias de contenedores en tránsito, según Bolivia.

Abarca admite que "los servicios de carga y descarga de camiones son con cargo a quien pide el servicio, porque eso demanda recursos de mano de obra y equipo".

Para Óscar Cavero, transportista boliviano desde hace más de treinta años, el principal problema está en el cruce de la frontera.

"En el lado chileno nos tomamos mucho tiempo porque hay bastante fila, estamos hablando de casi un día o un día y medio hasta llegar al lugar de los papeleos. Los trámites tardan media hora, la tardanza es en la fila, que a veces llega a varios kilómetros", aseguró a Cavero a Efe.

"Cuando hubo problemas en la aduana chilena (una huelga) estuvimos tres días parados, en un lugar totalmente inadecuado para poder habitar por problemas de salud, como el tema de la presión sanguínea por la altura", especificó el transportista de harina de soja.

Los problemas, según quienes los viven, se vienen agudizando desde el 2013, cuando Bolivia demandó a Chile ante la Corte de La Haya para que el tribunal obligue a Santiago a negociar y devolver al país andino una salida soberana al mar.